

**T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ORTADOĞU ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ**

İKTİSAT ANABİLİM DALI

**19.YÜZYILDA TRABZON GÜMRÜĞÜ
VE
ÇEVRE TİCARETİ**

DOKTORA TEZİ

124935

Nazım KURUCA

Danışman: Prof. Dr. Tiğınçe OKTAR

İSTANBUL, 2003

**T.C. YÜKSEKÖĞRETİM BİLİM VE
TEKNOLOJİLERİ BAKANLIĞI
DOKÜMANTASYON MERKEZİ**

GENEL BİLGİLER

Adı ve Soyadı	: Nazım KURUCA
Anabilim Dalı	: İktisat
Tez Danışmanı	: Prof. Dr. Tiğınçe OKTAR
Tez Türü ve Tarihi	: Doktora-Haziran 2003
Anahtar Kelimeler	: Trabzon Gümrüğü, Transit Ticaret, İnan Ticareti, : İpek Ticareti, Osmanlı İmparatorluğu

ÖZET

19. YÜZYILDA TRABZON GÜMRÜĞÜ VE ÇEVRE TİCARETİ

Bu araştırmanın amacı, Trabzon Gümrüğü ile İnan ve çevre ülkeler arasındaki ticarî faaliyetlerin Tanzimat sonrasında Osmanlı ekonomisine sağladığı faydaları ortaya koymak ve ülkemizin gelecekteki ekonomik projelerine tavsiyelerde bulunmaktır.

Bölgeye ilişkin literatür taranmış ve kronolojik olarak tasnif edilmiştir. Başbakanlık Osmanlı Arşivleri belgeleriyle de desteklenmiştir. Bu çalışmada, Trabzon Gümrüğünde Tanzimat sonrasında meydana gelen ticarî faaliyetler ve bu faaliyetleri etkileyen unsurlar, ekonomik ve sosyal yönlerden incelenmiştir. Buna göre Trabzon - İnan transit ticaretinin sadece ticarî hayat değil sosyal hayatı da etkilediği belirlenmiştir. Trabzon ve çevresinin tarihî önemi vurgulanmış ve çalışmada, Trabzon Gümrüğünün öneminin geniş ticarî hinterlandından kaynaklandığından bahsedilmiştir. Buna ek olarak Osmanlıların bölgeyi fethinden sonra meydana gelen gelişmeler kronolojik olarak verilmiştir. Çalışmamızda, XIX. yüzyılda Trabzon Gümrüğüne özellikle İnan'dan gelen mallar hakkında bilgi verilmiştir. Buna ek olarak, bölgedeki ticaret konusunda Osmanlı İmparatorluğu, İngiltere ve Rusya arasında kıyasıya bir rekabet olduğu ortaya konulmuştur.

Ulaşım koşulları, nüfus hareketleri ve salgın hastalıklardan kaynaklanan ticarî hayattaki değişimler de belirlenmiştir. Son yirmi yılda Yakın Doğu'da meydana gelen ekonomik ve politik gelişmeler Doğu Karadeniz Bölgesi'ni özellikle Trabzon Limanını daha önemli hale getirmiştir. Bu bağlamda, Trabzon limanının Yakın Doğu ülkeleri ile ekonomik ve politik bağları güçlendirebilecek önemli bir ticaret merkezi haline gelebileceği kuvvetle muhtemeldir.

GENERAL KNOWLEDGE

Name and Surname : Nazım KURUCA
Field : Economics
Supervisor : Professor Tiginçe OKTAR
Degree Awarded and Date : Doctorate-June 2003
Keywords : Trabzon Customs, Transit Trade, Iran Trade,
: Silk Trade, Ottoman Empire

ABSTRACT

THE TRADE IN TRABZON CUSTOMS AND TRABZONS SURROUNDINGS IN 19 CENTURY

The aim of this study is to research the profits which was provided to the Ottoman Economy after the period of Tanzimat by the commercial activities between Trabzon customs and Iran and its surrounding countries. The research also gives implications for our country's further economical projects.

The literature related to the region has been reviewed and categorised chronologically. It is also supported by the Prime Minister's Ottoman Achieve documents. After the commercial activities, the period of Tanzimat in the Trabzon customs and the elements which affected these activities have been examined both economical and social aspects. According to this, it is determined that the Trabzon - Iran transit trade affected not only the commercial life, but also the social life. The historical importance of Trabzon and its surroundings has been stressed. It was also mentioned that the Trabzon customs become important because of its large commercial hinterland. In addition to this, economic and social developments which happened after the Ottomans conquer of the area have been given chronologically.

In our study, it has been given information about the goods which were brought, particularly from Iran to the Trabzon customs in the 19. century. The study also revealed that there was a fierce rivalry on trade in the region among the Ottoman Empire, England and Russia. The changes on the commercial life which were caused by the transport conditions, movements in demography and epidemic diseases have been determined in the study as well. In the last two decades, the economical and political developments occurred in the Near East, the Eastern Black Sea Region, particularly the Trabzon customs more important. In this context, it is highly possible that the Trabzon Port will become an important trade centre which will be able to strengthen the economical and political ties with the Near East countries.

ÖNSÖZ

Ülkemizdeki Osmanlı dönemine ait çalışmaların büyük bir ekseriyetinin siyasî hadiseler üzerine yoğunlaştığını görmekteyiz. Son yıllarda Osmanlı Devleti'nin iktisadî hayatı hakkında yapılan çalışmalar bu sahanın uzun yıllar ihmali edildiğini de ortaya koymaktadır. Özellikle, İktisat Tarihçileri tarihî hadiselerin sadece bir boyutunu değil, sosyal, hukukî, ekonomik ve siyasî boyutlarını çalışma konusu yaptıklarından bir çok ilim dalı için de yeni kaynaklar ve öneriler sunmaktadır.

Osmanlı coğrafyasında her zaman stratejik bir özelliğe sahip olan Karadeniz limanlarının iktisadî ve sosyal durumu konusunda yeterli çalışmalar yapıldığını söylemek mümkün değildir. Böyle bir eksikliğin giderilmesi ve XIX. yüzyılda bölgenin Osmanlı ticarî hayatındaki yerini ve önemini ortaya çıkarmak için bu çalışma yapılmıştır. Tanzimat dönemi sonrasını kapsayan çalışma olayların bir bütünlük taşıması bakımından tarihî gelişimi de dikkate alınmak suretiyle hazırlanmıştır.

Doğu mallarının batı pazarlarına ulaştırılması bakımından Trabzon limanı tarihler boyu doğal bir liman görevini üstlenmiştir. Çünkü, Trabzon limanı tarihî İpek Yolu'nun denize ulaştığı önemli ticaret merkezlerinden bir tanesi idi. Dünya ticaretindeki değişmeler sonucunda Karadeniz limanlarının önemi XIX. yüzyılın ortalarına doğru daha da belirgin bir hale gelmiştir. İran başa olmak yakın doğu pazarları ile ticarî münasebette bulunan İngiltere, Rusya, Fransa gibi ülkeler mal alışverişleri için Trabzon ve diğer Karadeniz limanlarını kullanmaya başlamışlardır.

Trabzon, Samsun ve Giresun gibi limanlar yabancı ülkelerin bu ilgisi sayesinde ticaret merkezleri haline gelmiştir. Bu limanlar sadece İran ve doğu mallarının pazarlandığı ticaret merkezleri değil, aynı zamanda Anadolu'nun muhtelif yerlerinden getirilen malların ihraç edildiği ticaret merkezleri durumundadır.

XIX. yüzyıl Osmanlı Devleti için siyasî, iktisadî ve sosyal açıdan büyük değişmelerin hatta buhranların yaşandığı bir yüzyıl olarak bilinmektedir. Bu değişmeler doğal olarak bütün sosyal kurumlar üzerinde etkili olmuştur. Yabancı devletler ile yapılan ticaret anlaşmaları sadece sosyal bünyede değil aynı zamanda geleneksel olarak devam ettirilen iktisadî hayat üzerinde de ciddi değişmelere sebep olmuştur. Gümrüklerin düşürülmesi, yabancı tüccara ülke içinde perakende ticaret yapma hakkının verilmesi gibi hadiseler iktisadî hayat üzerinde olumsuz etkilerde bulunmuştur.

XIX. yüzyılın sonlarına doğru Süveyş Kanalı'nın açılması ve ticarî yolların yön değiştirmesi sonucunda Trabzon başta olmak üzere Karadeniz liman ticaretinin olumsuz yönde etkilendiğini görmekteyiz.

Bu çalışma ile XIX. yüzyılda Trabzon Gümrüğü'nün önemi, iktisadî performansı, ülke ekonomisine katkıları, yabancı devletlerin bölgedeki ticarî durumu, bölgedeki nüfus hareketleri, ticaret nizamnameleri incelenmiştir. Ayrıca, Osmanlı Devleti ile yabancı devletlerin bölge ticaretindeki rekabeti, İran ve bölgesinden getirilen mallar ve bunların hangi kalemlerden meydana geldiği tespit edilmiştir.

Bu çalışma giriş kısmından itibaren dört ana bölümden meydana gelmektedir. Girişte yapılan çalışmanın ana hatları hakkında bilgi verilmiş ve bölgenin tarihî öneminden bahsedilmiştir. Birinci bölümde, Trabzon limanının tarihî ve ticarî öneminin hakkında bilgi verilmiştir. İkinci bölümde, Tanzimat öncesi ve Tanzimat sonrası Trabzon ve çevresinde yapılan hukukî düzenlemeler ve bunun ticarî hayata etkileri incelenmiştir. Üçüncü bölümde, XIX. yüzyılda Trabzon ve çevresinde iç ve dış ticaretin durumu araştırılmıştır. Dördüncü bölümde ise XIX. yüzyılda Trabzon ve çevresinde nüfus hareketleri ve sağlık gibi iktisadî hayatı yakından ilgilendiren konular araştırılmıştır.

Çalışma esnasında bölge ile ilgili literatür çalışması yapılmış elde edilen bilgiler Osmanlı Arşiv belgeleriyle desteklenmiştir. Yine, iktisadî ve sosyal konular için önemli kaynaklardan olan Trabzon Vilayet Salnâmesi ve Trabzon Şer'îye Sicillerinden faydalanmak suretiyle konuya zenginlik katılmıştır.

Bu çalışmanın her şamasında yardımlarını hiçbir zaman esirgemeyen danışman hocam Sayın Prof. Dr. Tiğınçe OKTAR'a ve çalışmalarında daima yanımda olduğuna inandığım hocam Sayın Prof. Dr. Hüseyin ÖZDEĞER'e teşekkürü borç bilirim.

İstanbul, 2003

Nazım KURUCA

İÇİNDEKİLER

Sayfa No

ÖZET	I
ABSTRACT	II
ÖNSÖZ	III-IV
İÇİNDEKİLER	V-VII
TABLolar	VIII-X
KISALTMALAR	XI-XII

1. GİRİŞ	1-10
-----------------------	-------------

2. TRABZON LİMANININ TARİHİ VE TİCARİ ÖNEMİ VE ULAŞIM FAALİYETLERİ

2.1	Trabzon Limanını Tarihî ve Ticarî Önemi	11-29
2.2	Trabzon'da Ulaşım Faaliyetleri	29-30
2.3	Karadeniz'de Deniz ve Nehir Yolları Ulaşımı	31-39
2.4	Trabzon ve Çevresinde Kara Yolları Ulaşımı.....	40-48
2.5	Karadeniz'de Demir Yolu Taşımacılığı Çalışmaları	48-52
2.6	Karadeniz'de Kervan Taşımacılığı	52-59

3. TANZİMAT ÖNCESİ VE TANZİMAT SONRASI TRABZON VE ÇEVRESİNDE YAPILAN HUKUKİ DÜZENLEMELER VE TİCARİ HAYATA ETKİLERİ

3.1 Osmanlı Devleti Zamanında Karadeniz ve Trabzon'daki Ticarî Hayat	60-67
3.2 Trabzon ve Bazı Kentlerde Para Piyasası	68-69
3.3 Trabzon ve Bazı Kentlerde Fiyat Hareketleri	69-76
3.4 Osmanlı Devletinin Dış Borçları ve İç Ticarete Etkileri	77-80
3.5 Osmanlılar Devrinde Trabzon Gümrüğü	80-95
3.6 Trabzon İhtisab Kanunnâmesi	96-97
3.7 Trabzon İskele Kanunnâmesi.....	97-99
3.8 Trabzon Dellâliye Kanunnâmesi	99-100
3.9 Trabzon İpek Resmi Kanunnâmesi	100-101
3.10 Trabzon Şemhâne (Mumhâne) Kanunnâmesi	101-102
3.11 1838 Balta Limanı Ticaret Anlaşması ve Karadeniz Ticaretine Etkileri.....	102-104
3.12 Tanzimat Uygulanmasının Trabzon'daki Tatbikatı.....	104-109

4. XIX. YÜZYILDA TRABZON VE ÇEVRESİNDE İÇ VE DIŞ TİCARET

4.1 XIX. Yüzyılda Trabzon'da Tütün Ticareti	110-113
4.2 İpek Ticaretini Karadeniz ve Doğu Ticareti İçindeki Payı.....	113-115
4.3 Çerçi Ticareti ve Karadeniz Bölgesindeki Etkileri	115-116
4.4 Karadeniz Sahillerinde Kaçakçılık ve Köle Ticareti	117-120
4.5 Trabzon'a Tâbi Giresun Liman Ticareti	120-130
4.6 Trabzon'a Tâbi Samsun Liman Ticareti	131-138
4.7 İran Transit Ticareti	139-150
4.8 Karadeniz Limanları ve İran Ticareti	150-156
4.9 Bağdat Karadeniz Ticareti	156-158

4.10 Basra Bölgesi ve Karadeniz Ticareti.....	159-161
4.11 İran Ticaretinde Osmanlı - Rus Rekabeti	161-167
4.12 Kafkasya Bölgesi ve Karadeniz Ticaretindeki Yeri	168-169
4.13 İran ve Doğu Ticaretinde Osmanlı - İngiliz Rekabeti	170-181
4.14 Trabzon'da Bulunan Yabancı Temsilcilikler.....	182-186

5. XIX. YÜZYILDA TRABZON VE ÇEVRESİNDE NÜFUS HAREKETLERİ VE SAĞLIK

5.1 Trabzon ve Havalisinde Nüfus Hareketleri	187-192
5.2 Kafkasya Bölgesinden Trabzon ve Havalisine Göçler	192-198
5.3 Trabzon'da Veba - Kolera Salgını ve Sağlık Problemleri	198-203
5.4 Trabzon ve Çevresinde Bulunan Karantinahâneler	203-209

6. SONUÇ	210-221
BİBLİYOGRAFYA	222-246

TABLolar

<u>Tablo No</u>	<u>Tablo Adı</u>	<u>Sayfa No</u>
Tablo I :	XIX. ve XX. Yüzyıl Başlarında Trabzon Limanının İhracat ve İthalât Rakamları (Sterlin)	26
Tablo II:	1846 Yılında Osmanlı Limanlarına Gelip Giden Gemi Sayısı ve Taşıdıkları Yük Miktarı.....	37
Tablo III:	1902 Yılında Trabzon ve Kaza Limanlarına Giriş Yapan Gemiler İle Tonajları.....	39
Tablo IV:	1833 - 1836 Yılları Arasında Trabzon Limanına Gelen Gemiler ve Yük Miktarı	62
Tablo V:	1833 - 1836 Yılları Arasında Trabzon Limanında Nakliye Yapan Ülkeler, Gemisi Sayısı, Tonaj ve Yük Miktarları	63
Tablo VI:	Bazı Osmanlı Kentlerinin XIX. ve XX. Yüzyılın Başlarında İhracat ve İthalât Rakamları	65
Tablo VII:	XIX. Yüzyıl Sonlarında Trabzon Liman İhracatı ve İthalâtında Anadolu Ticaretinin Miktarı.....	66
Tablo VIII:	XIX. Yüzyıl Sonlarında Trabzon Liman İhracatında ve İthalâtında İran Transit Ticaretinin Miktarı	67
Tablo IX:	İlk Osmanlı Borçlanması Sırasında Yabancı Bazı Paraların Değeri	79
Tablo X:	XVIII. ve XIX. Yüzyılda Trabzon Keten Bezi Damga Resmi	83
Tablo XI:	1872 Yılında Trabzon ve Tevâbi Gümrüklerden İhraç ve İthal Edilen Mallar ve Miktarı	86
Tablo XII:	Trabzon İskelesinden XIX. Yüzyılın İkinci Yarısında İhraç Edilen Bazı Anadolu Mahsulleri	89
Tablo XIII:	Trabzon İskelesinden Anadolu İçin 1873 - 1898 Yılları Arasında İthal Edilen Mallar	90
Tablo XIV:	1875 - 1898 Yılları Arasında Trabzon Liman İhracatında Bazı Devletlerin Payları.....	92
Tablo XV :	1874 - 1898 Yılları Arasında Trabzon Liman İthalâtında Bazı	

Devletlerin Payları.....	94
Tablo XVI: 1878-1912 Yılları Arasında Osmanlı Devleti'nin Fındık İhracat Miktarı	125
Tablo XVII: XIX. Yüzyılı Sonlarında Bazı Ülkelerin Fındık Gümrük Resimleri...	126
Tablo XVIII:1899 Yılında Giresun Liman İthalât Rakamları	128
Tablo XIX:Giresun Limanına 1902 Yılında Gelen Gemiler ve Tonajları.....	130
Tablo XX: 1878 - 1898 Yılları Arasında Samsun Limanına Gelen Gemiler ve Tonajı	136
Tablo XXI: 1873 - 1898 Yılları Arasında Samsun Limanından Yapılan İhracat ve İthalât Miktarı.....	137
Tablo XXII: 1866 - 1909 Yılları Arasında Trabzon Liman Ticaretinde Anadolu ve İran'ın Payları.....	146
Tablo XXIII: 1873-1898 Yılları Arasında Trabzon'dan İran İçin İthal Edilen Mallar	147
Tablo XXIV: 1873 -1898 Yılları Arasında Trabzon'dan İhraç Edilen İran Malları.....	149
Tablo XXV: 1898 - 1900 Yılları Arasında İran Transit Ticaretine Ait İthalât ve İhracat Rakamları.....	156
Tablo XXVI: 1781 - 1846 Yılları Arasında Rusya İle Ticaret Yapan Müslim ve Gayr-ı Müslim Tüccarlar	164
Tablo XXVII: XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Rusya İle Ticaret Yapan Tüccarların Milliyeti	165
Tablo XXVIII: İngiltere'nin 1801 - 1849 Döneminde Pamuklu ve Yün İthalâtı.....	174
Tablo XXIX: 1816 - 1840 Yılları Arasında İngiltere'nin Osmanlı Devletiyle Ticaret Miktarı	175
Tablo XXX: 1840 - 1876 Yılları Arasında Osmanlı Devleti'nden İngiltere'ye Yapılan İhracat Miktarı	178
Tablo XXXI: 1840 - 1876 Yılları Arasında İngiltere'ye İhraç Edilen Mallar ve Oranları	179

Tablo XXXII: 1856 - 1880 Yılları Arasında Trabzon Limanından İngiltere'ye Yapılan İhracat Miktarı	180
Tablo XXXIII: 1856 - 1880 Yılları Arasında Trabzon Limanına İngiltere'den Yapılan İthalât Miktarı	181
Tablo XXIV: Trabzon'da 1874 Yılında Faaliyet Gösteren Ticaret Acentaları	185
Tablo XXXV: Trabzon'da Bulunan Ticaret Kumpanyaları İle Mal Sevkiyatı Yaptıkları Yabancı Limanlar	186
Tablo XXXVI: Trabzon Eyaletinin 1831 Yılında Nüfus Durumu	188
Tablo XXXVII: 1860 Yılında Trabzon'da Nüfus Oranları	190
Tablo XXVIII: Trabzon Şehir Merkezinin 1860 Yılındaki Nüfusu	190



KISALTMALAR

A.AMD.	: BOA, Sadaret Amedi Kalemi
AD.	: BOA, Ayniyat Defteri Tasnifi
A.DVN.DVE	: BOA, Divan-ı Hümayun Düvel-i Ecnebiye Kalemi
A.MKT.	: BOA, Sadaret Mektubî Kalemi
A.MKT. MHM.	: BOA, Sadaret Mektubî Mühimme Kalemi
A.MKT.MVL.	: BOA, Sadaret Mektubî Meclis-i Vala Kalemi
A.MKT. NZD.	: BOA, Sadaret Mektubî Nezaret ve Devair Kalemi
A.MKT.UM.	: BOA, Sadaret Mektubî Kalemi Umum Vilayat
A.DVN. MHM.	: BOA, Bâb-ı Asafî Mühimme Kalemi
a.g.e.	: Adı geçen eser
a.g.m.	: Adı geçen makale
a.g.t.	: Adı geçen tez
B.	: Receb
bkz.	: Bakınız
BOA	: Başbakanlık Osmanlı Arşivi
BTTD.	: Belgelerler Türk Tarihi Dergisi
BVS.	: Basra Vilayet Salnâmesi
C.	: Cemaziyelahir
Ca.	: Cemaziyülevvel
c.	: Cilt
Çev.	: Çeviren
D.BRM.	: BOA, Bursa Mukataası Kalemi
D.BŞM	: BOA, Bâb-ı Defteri Başmuhâsebe Defteri
D.BŞM. TZG.	: BOA, Başmuhasebe Kalemi Trabzon Gümrüğü
Der.	: Derleyen
DH.EUM.MEM.	: BOA, Dahiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Memurîn
DH.İD.	: BOA, Dahiliye İdare
DH. MUİ.	: BOA, Dahiliye Nezareti Muhaberat-ı Umumiye İdaresi
DH.UM.VM.	: BOA, Dahiliye Nezareti Umur-ı Mahalliye ve Vilayat Müdüriyeti
DŞS.	: Diyarbakır Şer'îye Sicilleri
D.T.C.F.D.	: Dil ve Tarih, Coğrafya Fakültesi Dergisi
F.O	: Foreign Office
GŞS.	: Giresun Şer'îye Sicilleri
H.	: Hicrî
Haz.	: Hazırlayan
H.H.	: BOA, Hatt-ı Hümayûn Tasnifi
HR. İD.	: BOA, Hariciye Nezareti İdare
HR. MKT.	: BOA, Hariciye Nezareti Mektubî Kalemi
İ.A.	: İslâm Ansiklopedisi
İD.	: BOA, İrade Dahiliye

İMM.	: İrade Mesail-i Mühimme
L.	: Şevval
M.	: Muharrem
MAD.	: BOA, Maliyeden Müdevver Defterler Tasnifi
ML. VRD.	: BOA, Maliye Varidat Defterler Tasnifi
MVM.	: BOA, Meclis-i Vükela Zabıtları
N.	: Ramazan
No.	: Numara
R.	: Rebiyülahır
Ra.	: Rebiyülevvel
S.	: Safer
s.	: Sayfa
Ş.	: Şaban
ŞD.	: BOA, Şuray-ı Devlet
Şs.	: Şer'îye Sicili
OTAM.	: Osmanlı Tarih Araştırmaları Merkezi Dergisi
T.D.V.İ.A.	: Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi
T.T.D	: BOA, Tapu Tahrir Defterleri
T.T.K.	: Türk Tarih Kurumu
TSS.	: Trabzon Şer'îye Sicili
TVS.	: Trabzon Vilayet Salnâmesi
Y.A.HUS.	: BOA, Yıldız Sadaret Hususi Maruzat
Y.MTV.	: BOA, Yıldız Mütenevvi Maruzat
Z.	: Zilhicce
Za.	: Zilkâde
vr.	: Varak

GİRİŞ

Doğu ve İran ticareti için tarihin her döneminde önemli bir yeri olan Karadeniz limanları ve özellikle Trabzon limanı, bu durumunu Osmanlı Devleti zamanında da korumuştur. Bölgede Türk hâkimiyetinden önce Trabzon'da kurulan panayırarda Rus, İran, Suriye, Çerkez, Gürcü, Ermeni ve Bizanslı tüccarlar mallarını pazarlamaktaydı. Asya ülkelerinden getirilen mallar da Erzurum yolu ile Trabzon'a ulaştırılarak buradan ihraç edilirdi.¹

Trabzon'un Osmanlı Devleti zamanında Türkleşmesi konusunu ilk defa Bizanslı tarihçi Laonicus Chalcocondyles kaleme almış ve onun eserini takiben 1827 yılında Jacob Fallmerayer, George Finlay ve William Miller ile Emile Janssens gibi tarihçiler de bu konuyu eserlerinde işlemişlerdir.² Ülkemizde ise yirminci asrın ikinci yarısında başlayan Trabzon ve Karadeniz bölge ticaretine ait ilmî çalışmalar, son yıllarda artarak devam etmektedir.

1461 yılında Trabzon'da Osmanlı yönetimi tesis edildikten sonra, bölgedeki dengeler, bölgenin coğrafi ve stratejik konumu ve şehrin önceki iktisadî ve sosyal durumu da göz önünde bulundurularak şehir yeni bir idarî yapıya kavuşturulmuştur.³

Ortaçağ'da da Trabzon, ticaret mallarının Doğu'dan Batı'ya sevinde önemli bir üstü. Özellikle bu çağda Akdeniz dünyasının büyük ipek depoları durumunda olan Roma, Antakya ve Byzantium'a Çin'den ve Orta Asya'dan gelen ham ipek Trabzon ve İskenderiye'den geçiyordu. Trabzon; gerek denizden, gerekse karadan devam eden bazı yollarla civardaki birçok liman, metropol veya ticaret merkeziyle irtibat hâlinde idi. Sonraki yüzyıllarda da Trabzon; gerek İran'ın batısından itibaren Karadeniz'e doğru kuzeybatıya ayrılan, gerek Aral-Hazar kuzeyinden gelen yolun, gerekse İstanbul'dan deniz yoluyla Trabzon'a çıkanların Kafkaslara doğru veya Erzurum'a, oradan da Tebriz'e doğru yol alanların en önemli durak yerlerinden ve liman kentlerinden biri idi.⁴

¹ Şahabettin Tekindağ, "Trabzon mad. ", İA, Cilt 12 / 1 , İstanbul : M.E.B. Yayınları, 1974, s. 458.

² Heath W. Lowry, *Trabzon Şehrinin İslâmlaşması ve Türkleşmesi 1461-1583*, Çev. Demet-Heath Lowry, İstanbul: Boğaziçi Üniversitesi Yayınları, 1981, s. 5.

³ Feridun Emecen, "Trabzon Eyaletinin Batı Sınırları", *Trabzon Tarih Sempozyumu Bildirileri*, (6-8 Kasım 1998 Trabzon), 2. Baskı, Trabzon: Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, 2000, s. 160.

⁴ Mehmet Tezcan, "İpek Yolu Ticaretinde Trabzon", *Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih - Dil Edebiyat Sempozyumu*, (3-5 Mayıs 2001 Trabzon), Cilt 1, Trabzon: Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, 2002, s.74

Trabzon şehri; İran transit ticaretinin denize ulaştığı yerde olması münasebetiyle XIX. yüzyılın ortalarına doğru, Osmanlı topraklarında ticaret yapma hakkını elde eden Batılı devletlerin ve tüccarların dikkatini çekmiştir. Doğu pazarlarından ihraç edilen ve Batılı tüketiciler tarafından aranan mallar arasında ön sıralarda gelen ipek, dokuma ürünleri ve tütün gibi mallar Trabzon ve Karadeniz limanlarının elverişli durumu sayesinde Batılı tüccarların eline daha kolay ulaşmıştır. Aynı şekilde, XIX. yüzyılın başlarında İranlı tüccarlar da Batı pazarlarına ulaşımın daha kısa olması ve yolların güvenlik açısından daha az risk taşıması bakımından Osmanlı topraklarını tercih etmeye başlamışlardır.

İranlılar için ülkelerine bu denli yakın bir kent çok daha tercih edilir görünmekte olduğu gibi, İngiliz malları bu yol sayesinde Tebriz'e 22 günde ulaştırılırken yol üzerinde bulunan Osmanlı kentlerinin çoğunda vergi dahi ödenmemektedir.⁵

İran bölgesinden ipek, dokuma ürünleri ve tütün dışında gelen mallar kalite bakımından Batılı tüketiciler tarafından tercih edilmemiş olsa da bu pazardan getirilen mallar diğer bölgelere göre daha kârlı olması münasebetiyle tüccarlar tarafından tercih edilmiştir.⁶ Asya ticareti içinde önemli bir yere sahip olan ipek ticareti, Osmanlı-İran ticaretinin de küçümsenemeyecek bir kısmını meydana getiriyordu. Bu alışveriş karşılığında İranlı tüccarlar, getirdikleri ipek karşılığında Osmanlı ülkesinden Bursa kumaşı alırdı. İran tüccarlarının yaptıkları bu ticaretten Osmanlı hazinesi yıllık 70.000 altın gibi önemli bir kazanç elde ettiği gibi, İran piyasası da Osmanlı topraklarından gelen altın ve gümüşler sayesinde zenginleşir, canlılık kazanırdı.⁷ Osmanlı Devleti'ne, İran bölgesinden Bağdat-Erzurum yoluyla Trabzon limanına gelen ipek ve benzeri mallardan alınan gümrük resmi Trabzon ve çevre limanların kazancını artırmakta bölgenin zenginleşmesine vesile olmaktadır.

Trabzon limanını önemli hâle getiren sadece İran ve Asya ülkelerinden gelen mallar değildi. Aynı zamanda Anadolu'nun muhtelif yerlerinde çıkarılan şap, gümüş ve bakır gibi madenlerin, mal ve benzeri eşyaların buradan Batı pazarlarına sevk edilmesi,

⁵ Esin Sarıoğlu, "Tanzimat'ın Trabzon'da Uygulanması (1839-1856)", KTÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Trabzon 1996, s.7.

⁶ Çağlar Keyder, Faruk Tabak, **Osmanlı'da Toprak Mülkiyeti ve Ticarî Tarım**, Çev. Zeynep Altok, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1998, s. 112.

⁷ Halil İnalçık, "İpek mad.", TDVİA, Cilt 22, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 2000, s. 363.

limanı yabancı tüccarların cazibe merkezi hâline getirmekteydi.⁸ Trabzon, bu coğrafi konumu ile ticarî açıdan Anadolu'daki birçok kentten çok daha iyi bir durumdaydı.

İran bölgesinden olduğu gibi Anadolu'nun birçok yerinden hayvanlar vasıtasıyla mallar Trabzon'daki limana taşınmaktaydı. Trabzon-Erzurum arasındaki, atla 54 saatte kat edilen yol nakliyeciler için de önemli bir gelir kapısıydı ve 1727 yılında bir katır yükü (100 okka) zahirenin nakliye masrafı 80 akçe 1890 yılında ise 67 ile 110 kuruş arasındaydı.⁹

Karadeniz'in yabancı tüccarlara açılmasından sonra Trabzon limanı başta olmak üzere Karadeniz ticaretindeki canlanmayı, Asya ve İran bölgesinden hayvanlar vasıtasıyla yapılan mal sevkıyatı artışlarında görmek mümkündür. İran bölgesinden yılın belli zamanlarında gelen at, katır, eşek ve deve gibi yük kervanları uzun bir yürüyüşten sonra Karadeniz sahillerine inmekteydi.

İran üzerinden gelen ve Asya mallarının Anadolu topraklarını geçerek Karadeniz limanları vasıtasıyla Batı pazarlarına ulaşmasına katkı sağlayan nakliye vasıtalarının başında at, deve, eşek ve öküz gibi hayvanların geldiği bilinmektedir. İran'dan yılda yaklaşık 60.000 at, 2.000 deve, 3.000 öküz, 6.000 eşek mal naklinde vasıta olarak kullanılmakta olup, yaklaşık 24.5000 ton yükün Trabzon ve Karadeniz limanlarına ulaştırılmasında kullanılmaktadır.¹⁰

Bütün ülkelerin, iç piyasalarındaki ticarî faaliyetleri destekledikleri ve kendi tüccarlarını korumak için bazı yollara başvurdukları bilinen bir gerçektir. Bu amaçla bazı ülkelerin kendi tüccarlarını korumak için ülkelerinin iç bölgelerinden yabancıları uzak tutma gayreti gibi tedbirleri aldıklarını XIX. yüzyıldan önce de görmekteyiz. Osmanlı Devleti de kendi topraklarından geçen transit ticaret yollarından ve özellikle kendi iç ticaret bölgelerinden yabancı tüccarları uzak tutmanın yollarını aramıştır.¹¹

Coğrafi konumu, Trabzon'un önemli bir liman kenti ve Anadolu'nun iç kesimlerinden gelen malların İstanbul'a ve diğer kentlere ulaştırılmasında merkez hâline

⁸ İbrahim Yılmazçelik, " XVIII. Yüzyılda Trabzon'un Sosyal Durumu ", **Trabzon Tarih Sempozyumu Bildirileri**, (6 - 8 Kasım 1998 Trabzon), Cilt 1, Trabzon: Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, 2000, s. 256.

⁹ Neşe Erim, "XVIII. Yüzyılda Erzurum Gümrüğü", İÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul 1984, s. 171.

¹⁰ Ömer Şen, **Trabzon Tarihi**, Trabzon 1998, s. 134 - 135.

¹¹ Albert Howe Lybyer, " Osmanlı Türkleri ve Doğu Ticaret Yolları ", Çev. Necmi Ülker, **Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih İncelemeleri Dergisi**, No.3, İzmir: Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1987, s. 147.

gelmesine vesile olmuştur.¹² Deniz taşımacılığındaki gelişmelerden Trabzon limanı gerekli payı almış ve XIX. yüzyılda Doğu ticaretinin önemli bir merkezi hâline gelmiştir. Trabzon limanının elverişli durumunu kullanmak niyetinde olan İngilizlerin İran'daki Maslahatgüzarı Willock da Mart 1823'te Stratford Canning'e yazdığı mektupta bölgenin İngilizler için iyi bir pazar olduğundan ve burada Ruslar'la rekabet etmenin kolaylığından bahsetmek suretiyle bu önemi vurgulamaktaydı.¹³ Başta İngiltere olmak üzere Batılı devletlerin engellemelerine rağmen Ruslar Trabzon ticaretinde 1840'lı yılların başına kadar diğer devletlere üstünlük sağlamışlardır.¹⁴ Trabzon'un Karadeniz ticaretindeki bu öneminin artık iyice farkında olan İngiltere, 1830 yılında ilk İngiliz konsolos temsilcisini şehre atayarak buradaki ticarî faaliyetleri başlatmıştır. Bu faaliyetlerden olarak 1836 yılında ilk İngiliz buharlı gemisi Karadeniz sularına gelmiştir.¹⁵

İpek Yolu'nun batıda bittiği limanlardan olan Trabzon limanı, yeni ulaşım yollarının yapımına kadar bu önemini yitirmemiş ve XIX. yüzyılın sonlarına kadar önemli bir liman kenti olma özelliğini korumuştur.¹⁶

XIX. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı ticaretini ve aynı zamanda Karadeniz ticaretini olumsuz yönde etkileyen olayların başında ticaret yollarındaki değişme gelmektedir.

1869 yılında Süveyş Kanalı'nın açılması bundan sonra Asya'dan gelen malların buradan geçmesi anlamına geliyordu.¹⁷ Mısır'ın İngilizler tarafından işgal edilmesi üzerine, güney Avrupa ile Asya arasındaki en kısa yolu temsil eden Süveyş-Kızıldeniz yolu Osmanlıların elinden çıkmıştı.¹⁸ Osmanlı Devleti bu kanalın açılması konusunda

¹² Musa Çadircı, " Tanzimat'ın Karadeniz Bölgesinde Uygulanması ", **Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri**, (13-17 Ekim 1986 Samsun), Samsun : Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Yayınları, 1988, s. 191-204.

¹³ A. Üner Turgay, " Trabzon ", **Doğu Akdeniz Liman Kentleri (1800- 1914)**, Çev. Gül Çağalı Güven, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994, s. 48.

¹⁴ S.Yerasimos, **Az Gelişmişlik Sürecinde Türkiye**, Cilt II, Çev. Babür Kuzucu, İstanbul: Belge Yayınları, s.36-38.

¹⁵ Esin Sarıoğlu, a.g.t., s.7.

¹⁶ Münir Aktepe (Haz.), **Ahmet Lütfi Efendi Tarihi**, Cilt 9, İstanbul: İÜ Edebiyat Fakültesi Yayınları,1984, s. 35 .

¹⁷ A. Haluk Ülman, **1860 - 1861 Suriye Buhranı Osmanlı Diplomasisinden Bir Örnek Olay**, Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dış Münasebetler Enstitüsü Yayınları, 1966, s. 32.

¹⁸ Enver Ziya Karal, **Osmanlı Tarihi**, Cilt VIII, Ankara: T.T.K. Yayınları, 1983, s. 435.

istekli davranmamasına rağmen, Fransa'nın siyasî gayretleri sonucunda bu kanal açılmıştır.

Bunun dışında, Rusya'nın kendi topraklarındaki yeni kara ve demir yolu çalışmaları bu dönemde Karadeniz ticaretini tehdit etmekteydi. Ruslar, Avrupa - İran mallarını taşımak için Kafkasya bölgesinde yeni yolların ve Tiflis'i Karadeniz'e bağlayan demir yolunun yapımına başlamış ve bu yolu Anapa-Poti arasında da inşa etmişlerdi.¹⁹ XIX. Yüzyılın sonlarına doğru ise Orta Avrupa ile Asya'yı birbirine bağlayan Trabzon-Erzurum-İran transit yolu, Rusların Kafkasya üzerinde yeni bir transit yolu açmak için yaptıkları tesislerle ve bilhassa, Batum ile Kars'ı almaları üzerine, adeta terkedilmiştir.²⁰ Osmanlı Devleti'nin Kırım Harbi'nden sonra demir yolu çalışmalarına başladığı sırada, İngiltere 16 bin, Almanya 11 bin, Fransa 9 bin ve Amerika 49 bin kilometre demir yolu hattına kavuşmuşlardı.²¹ Bu rakamlar Osmanlı Devleti'nin bu alanda yani demir yolu işletmeciliğinde ne kadar geri kaldığını göstermektedir.

Özellikle, XIX. yüzyılın ikinci yarısına doğru Avrupalı devletlerin yeni kaynaklara ulaşma sürecinde Osmanlı Devleti'nden tek taraflı koparmış oldukları kapitülasyonlar ağır tavizlere dönüşmüştür. Bunların başında, Avrupalı devletlerin ihraç ettikleri ya da Osmanlı'dan satın aldıkları mallardan gümrük indirimine gitmeleri, tüccarlarının Osmanlı yasalarının dışında tutulmak suretiyle kendi ülkelerinin kanunlarına tâbi olmaları gibi ticarî, adlî ve malî alandaki tavizler gelmektedir.²²

Batılı devletlerden İngiltere, 1838 yılındaki Balta Limanı Ticaret Anlaşması ile Osmanlı Devleti'nden en fazla imtiyazı elde eden ülke hâline gelmişti. Bu anlaşmaya göre, İngiliz tüccarları Osmanlı topraklarının her yerinden emtia alabilecekler ve ithal mallarında %5, ihraç mallarında %12 ve transit ticarete ise %3 vergiye tâbi olacaklardı. Bu anlaşmanın yapıldığı yıllarda yani 1837 yılında Trabzon limanından yapılan ithalât miktarı 38.434.400 frank, ihracat miktarı ise 35.133.200 franka tekabül etmekte idi.²³

¹⁹ Musa Çadırcı, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapıları*, Ankara : T.T.K. Yayınları, 1991, s. 357.

²⁰ Enver Ziya Karal, *a.g.e.*, s.435.

²¹ Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğunun İktisadî Şartları Hakkında Bir Tetkik*, Ankara 1994, s. 96.

²² Gülten Kazgan, *Tanzimat'tan XXI. Yüzyıla Türkiye Ekonomisi*, İstanbul : Altın Kitaplar Yayınevi, 1999, s. 27.

²³ A. Üner Turgay, *a.g.m.*, s. 56.

Trabzon limanındaki ticarî faaliyetler XIX. yüzyılın ilk çeyreğinden sonra özellikle gemi nakliyesi açısından ciddi ilerlemeler kaydetmiş ve 1837 yılında Trabzon limanına gelen 131 gemi ile 22.000 ton mal nakli gerçekleştirilmişti. Bu sayı 1841 yılında 189 gemiye çıkmış ve bu gemilerin taşıdığı mal miktarı ise yaklaşık %50'lik bir artış ile 34.000 tona ulaşmıştı.²⁴ Trabzon limanında, XIX. yüzyılın ortalarına doğru, İran transit ticareti ve Batılı devletler ile yapılan ticaretin canlanması, şehirdeki ticaret kalıplarında da değişmelere yol açmış ve Trabzon, İran transit ticareti sayesinde, XIX. yüzyılda bir Ortaçağ kasabası olmaktan çıkıp, çağdaş bir liman şehri hâline gelmişti.²⁵

Bağdat-Erzurum yolu vasıtasıyla İran, Hindistan ve Asya'nın diğer yerlerinden başta ipek ve ipekli ürünler olmak üzere limana gelen bütün ticarî mallardan gümrük resmi alındığı için Trabzon'un gelir kaynaklarında da önemli artışlar olmuş, böylece Trabzon limanı, İran transit ticareti ve doğu ülkelerinden gelen ticarî mallar sayesinde XIX. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin de önemli bir ticaret merkezi hâline gelmişti. Öyle ki, XIX. yüzyıl ortalarına ait dış ticaret rakamlarına göre Trabzon limanı ticaret artış oranı ile İzmir ve İstanbul gibi önemli merkezlerin de önüne geçmişti. Bunda, İranlı tüccarların artık bütün Anadolu'yu kat edip İzmir limanına gitmektense, Erzurum'dan hemen doğuya kıvrılarak oradan Karadeniz'e ve Trabzon'a açılarak mallarını buradan sefineler vasıtasıyla nakletmeyi daha kârlı saymaları²⁶ da önemli rol oynamıştı.

1851 yılında Trabzon limanından yapılan ithalat miktarı 2.396.702 pounda ulaşmış ve rakam İranlı tüccarların mal alımında kısıntıya gitmesine rağmen ertesi yıl bu rakam 2.1 milyon poundun üzerindedir.²⁷ Trabzon XIX. Yüzyılın ikinci yarısına ticaretindeki daha büyük bir artışla girmiş ve bu artışta ise, Kırım Savaşı'na girmemiş olmasının yani savaş dışında kalmasının büyük katkısı olmuştur.

Trabzon yöresel olarak büyük bir maddî gelişme göstererek, üç yıllık savaş, büyük miktarda altının burada birikmesine yol açtı ve sermayesi güçlü tüccarlardan bazıları bundan yararlanmasını bilmişlerdir.²⁸ Ülkenin birçok yerinde ekonomik ve sosyal sıkıntı yaşanırken; Trabzon'da Kırım Savaşı sonrası yeni binalar yükselmeye

²⁴ Charles Issawi, " Trabzon Tebriz Ticareti (1830-1900 Bir Yolun Yükselişi ve Gerileyişi ", Çev. Kudret Emiroğlu, *Trabzon Dergisi*, Sayı.2, Ankara: Trabzon Vakfı Yayınları, 1988, s. 80.

²⁵ A. Üner Turgay, a.g.m., s. 69.

²⁶ Tuncer Baykara, *Osmanlılarda Medeniyet Kavramı ve XIX. Yüzyıla Dair Araştırmalar*, İzmir 1992, s. 119.

²⁷ A. Üner Turgay, a.g.m., s.57.

²⁸ A. Üner Turgay, a.g.m., s.66.

başlamış, kentin sınırları önemli ölçüde büyümüş, yerli halk ise oldukça rahat yaşamakta ve sıkıntılarının birçoğu azalmış idi.

Osmanlı İmparatorluğu'nun transit ticareti yönünde önemini kaybetmesi, yabancı sermayenin yıkıcılığı, halkın ekonomik alandaki kötümserliği, Osmanlı hükümetinin sosyal ekonomi siyasetinin önemini kavrayamaması XIX. yüzyılın sonlarındaki çöküntüyü hızlandırmıştır. Kırım muharebesinin arifesinden beri, yabancı malî müesseseleri, endüstri ve ticaret firmaları Osmanlı İmparatorluğunda yerleşmiş ve müstemlekeci bir zihniyetle servet ve insan kaynaklarını istismar etmeye başlamıştır.²⁹ Başta tüccarlar olmak üzere Hıristiyanlara önemli Batı devletleri ve Rusya tarafından doğrudan koruma ve yurttaşlık sertifikalarına dek verilen her türlü destek, gayrı müslim Osmanlı vatandaşlarının büyüyen dış ticaret hacminden yararlanmasını da sağlamıştır.³⁰

Devletin maliyesi, alınan borç paraların ağırlığı altında boğulurken İmparatorluğun mahallî endüstri ve iç ticareti de yabancıların sanayi tesisleri kurmaları, iç pazar ticaretine el atmaları, mülk sahibi olma hakkı kazanmaları ile çökmekte idi.³¹ Türk unsuru, ticaret ve sanayi ile uğraşmayıp hayatlarını ziraat, askerlik ve memurlukla kazandıklarından, İmparatorluğun iktisadiyatına yabancı uyruklu tüccarlarla reaya hakim olmuştu.³²

Bu çalışma, XIX. yüzyılın ortalarına ait Trabzon ve çevresindeki ticarî faaliyetleri kapsamaktadır. Bu dönem, Osmanlı Devleti'nin idarî, iktisadî, sosyal, hukukî ve kültürel alanda büyük değişimler yaşadığı bir dönem olarak karşımıza çıkmaktadır.³³ Bu yüzyıla kadar mahallî guruplara, dinî cemaatlere ve vakıflara bırakılmış olan devlet bünyesindeki bazı ticarî hizmetler, Tanzimat'la beraber merkezî otoritenin güçlenmesi sonunda el değiştirmiş ve bu tür kurumlar, zamanla sosyal ve kültürel hayattan çekilmek durumunda kalmışlardır. Bu gelişmeler Trabzon limanı ve buna bağlı olarak doğu ticaretinde de çok önemli değişikliklere sebep olmuştur.

Deniz taşımacılığındaki gelişmeler zaman içinde Osmanlı Devleti topraklarından yapılan kara taşımacılığının engellemiş, Asya-Avrupa arasındaki ticaret yolunun yerini

²⁹ Enver Ziya Karal, a.g.e., s.435.

³⁰ Nihat S. Sayâr, *Türkiye İmparatorluk Mali Olayları*, 2. Baskı, İstanbul: İ.İ.T.İ.A Nihat Sayâr Yayın ve Vakfı Yayınları, 1977,s.196.

³¹ Enver Ziya Karal, a.g.e., s.436.

³² Nihat S. Sayâr, a.g.e., s. 196-197.

³³ İlber Ortaylı, *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahallî İdareleri (1840-1880)*, Ankara: T.T.K. Yayınları, 2000, s. 17.

deniz yolları almıştır. Bu yüzden İmparatorluktaki ticaret merkezleri önemlerini ve gelirlerini kaybetmişlerdir. İthal mallarından, yerli sanayii korumak için alınmakta olan gümrük resimleri, kapitülasyonlar dolayısıyla yükseltilmediğinden, hem ithalat artmış, hem de yerli sanayi gerilemiş ve kaybolmaya başlamıştır.

XIX. yüzyılın son yirmi yılında, Trabzon-Erzurum-Tebriz yolunun başlıca kullanıcısı İngilizlerle diğer Avrupa ülkeleri kuzey İran ve doğu Osmanlı eyaletlerine taşıdıkları mamul madde hacmini daralttıkça, Trabzon ticareti tedricen azalmaya başlamıştır.³⁴

Dört ana bölümden meydana gelen çalışmamızın ilk bölümünde, Trabzon limanının tarihî ve ticarî önemi ve bölgedeki ulaşım faaliyetleri, kara ve deniz ulaşım yolları incelenmiştir. İpek Yolunun Karadeniz'e ulaştığı yerde bulunan Trabzon'un hem Doğu, hem de bölge ve dünya ticaretindeki yeri ve önemi belirlenmeğe çalışıldı. Yine bu dönemde, yurt içinde ve dışında Trabzon'un ticarî ve ulaşım faaliyetlerini doğrudan etkileyen nehir, deniz, kara ve demir yollarındaki tamirat çalışmaları ile bu yeni ulaşım vasıtaları ve yolların kervan ticaretine etkileri, bu dönemin uluslararası siyasî yapısı ve konuya taraf olan başta Rusya, İngiltere, Fransa olmak üzere diğer bütün devletlerin ve kuruluşların beklentileri, yürüttükleri faaliyetler, ürettikleri politikalar ve bunların Trabzon'a etkileri değerlendirildi.

İkinci bölümde, Trabzon'da ticarî hayatın gelişimi ve bölgedeki fiyat hareketleri araştırıldı. Trabzon ve çevresindeki ticarî hayat, ülkenin genel iktisat politikası ile birlikte ele alınarak özellikle ülkenin dış borçlanmasının Karadeniz ve Trabzon ticaretine etkileri ile Trabzon Gümrüğünde tatbik edilen muhtelif gümrük resimleri ve bunun tarihî gelişimi, buradan yapılan ihracat ve ithalâtın Osmanlı maliyesine sağladığı önemli katkı ve yabancı tüccarların Trabzon Gümrüğünü tercih nedenleri üzerinde duruldu.

Osmanlı Devletiyle Fransa, Venedik gibi ülkelerden bir hayli sonra ticarî münasebetlere başlamış olmasına rağmen, 1838 yılında imzalanan Balta Limanı Ticaret Anlaşması ile kısa zamanda ön plâna geçmeyi başaran İngilizlerin elde ettikleri imtiyazlarla bunların Osmanlı ve Trabzon ticaretine etkileri de bu bölümde ele alındı.

Bu bölümde ele alınan bir diğer konu da iktisadî ve sosyal alandaki geri

³⁴ Issawi, a.g.m., s.79-80; A.Üner Turgay, a.g.m., s. 61.

kalmışlığın sonucu Batılı devletlerin tazyiki ile hazırlanan Tanzimat Fermanı'nın Osmanlı iktisadî ve siyasî yapısına etkilerinin Trabzon ticaretine yansımalarıdır.

Üçüncü bölümde XIX. yüzyılda Trabzon ve çevresinde gelişen iç ve dış ticaretle bu gelişmeye etki eden unsurlar araştırıldı. Trabzon'a bağlı ve XIX. yüzyılın önemli liman kentlerinden olan Samsun ve Giresun müstakil birer başlık hâlinde çalışmaya dahil edildi. Ayrıca, Doğu ticaretinin vazgeçilmez mallarından olan ipek ve tütün gibi malların bu ticaretteki yeri ile başta İran, İngiltere ve Rusya olmak üzere diğer devletlerin bu piyasadaki payları rakamlarla ortaya konuldu.

1800 yılında %22'lik payı ile İngiltere, %10'luk payı ile Fransa, %9.9 payı ile Rusya dünya ticaretini elinde tutan en önemli devletlerdir. Bu oranlardaki değişmeler ile Osmanlı Devleti'nin sınır komşusu olmasına rağmen, 1774 Küçük Kaynarca Anlaşması ile ilk defa Karadeniz'de ticaret yapma ve kendi limanlarından yabancı devletlere mal sevk etme hakkını elde eden Ruslarla yapılan ticaretin sağlıklı bir gelişme gösteremeyişinin sebepleri üzerinde de yine bu bölümde duruldu.

Dördüncü bölümde, iktisadî faaliyetlerde önemli bir etken olan nüfus ve bunu etkileyen unsurlar ele alındı. Trabzon ve çevresindeki nüfus hareketleri XIX. yüzyıldaki bütün sosyal hâdiselerle birlikte ticarî faaliyetleri de büyük ölçüde etkilemiştir. Özellikle, Kırım ve Kafkasya gibi daha önce ülke topraklarına dahil olup elden çıkan yerlerden yapılan ve başta Karadeniz illeri olmak üzere Anadolu'daki birçok şehrin nüfusunda değişmelere sebep olan göçlerde Trabzon ve Samsun limanlarının transit geçişte ve geçici iskânda kullanılması ve bu göçlerin bölge nüfusunun karakterine etkileri ile XIX. yüzyılda dünyanın muhtelif yerlerinde ortaya çıkan ve tüccarlar vasıtasıyla bölgeler arasında yayılarak, 1811 yılında Trabzon'da nüfusun yaklaşık %10-12' sini yok eden veba ve kolera gibi salgın hastalıkların Trabzon ve çevresinde meydana getirdiği ciddi nüfus değişmeleri ve bunların ticarete yansımaları da bu bölümde ele alındı.

Bu araştırmanın en önemli kaynağını arşiv belgeleri meydana getirdi. Çalışmada, başta, Başbakanlık Osmanlı Arşivinden alınan belgeler olmak üzere birinci dereceden vesikalar kullanıldı. Bunun yanında bölgeye giden seyyahların eserleri, bölgede görev yapan konsolosların raporları, bölge ile ilgili çeşitli konularda yazılmış eserler ve makaleler çalışmamızın diğer kaynaklarını teşkil etti. İkinci dereceden kaynaklardaki

bilgilerin, ancak arşiv kaynakları ile karşılaştırıldıktan ve sıhhatleri konusundaki tereddütler giderildikten sonra kullanılmasına özen gösterildi.

İktisat Tarihi sahasında uzun yıllar sadece payitaht ve çevresi dikkate alınarak çalışmalar yapılmıştır. Trabzon ve benzeri yerleşim birimlerine ait çalışmalar ise daha yeni olmalarına rağmen, iktisadî ve sosyal tarihe dair yapılacak çalışmalar için çok zengin birer kaynak durumundadırlar. Yapılan bu çalışmada sadece Trabzon değil, aynı zamanda Trabzon'a tâbi Giresun ve Samsun gibi XIX. yüzyılın önemli kazalarının bölge ticaretindeki yeri ve önemi de değerlendirilmiştir.

Çalışmanın sonuç bölümünde, XIX. yüzyılda Güney Karadeniz sahillerinin en önemli ticaret merkezi olan Trabzon ve limanı hakkında elde edilen bütün belge ve bilgiler bir kez daha değerlendirilmiş, ortaya çıkan kanaatler ve varılan sonuçlar sunulmuştur.



BİRİNCİ BÖLÜM

TRABZON LİMANININ TARİHİ VE TİCARİ ÖNEMİ VE ULAŞIM FAALİYETLERİ

2.1 Trabzon Limanının Tarihi ve Ticari Önemi

Asya ve Avrupa arasındaki büyük ticaret yollarının kesiştiği noktada kurulan ve zengin kaynaklara sahip olan Osmanlı İmparatorluğu, XVIII. yüzyıla kadar bu özelliğini korumuştur. Osmanlı topraklarının merkezi durumunda ve Asya ile Avrupa arasında bir köprü konumunda bulunan Anadolu'nun kuzeye açılan penceresi durumundaki Trabzon limanı geçmişin günümüze bölge ticaretinde önemli bir yere sahiptir. XIX. asırda Osmanlı topraklarında doğu-batı arasında önemli bir ticaret ve ulaşım merkezi olan Trabzon, bu özelliğini tarihin muhtelif zamanlarında da koruyabilmiştir.³⁵

Trabzon limanından yapılan yolcu ve mal sevkiyatına ait iktisadî ve tarihî veriler bölgenin ticarî ve siyasî önemini ortaya koymaktadır.³⁶ Karadeniz Bölgesi'nde Osmanlı Türklerinin hâkimiyetinden önce özellikle Trabzon'da kurulan panayırarda Rus, İran, Suriye, Çerkez, Gürcü, Ermeni ve Bizans tacirleri gelerek mallarını pazarlama yoluna gidiyorlardı.³⁷ Yine, Asya ülkelerinden getirilen mallar Erzurum yolu ile Trabzon limanına getirilir ve buradan başka yerlere ihraç edilirdi. Bölge ticaretinde etkin olan ülkelerin başında gelen Arap ve Fars devletlerinin tarihî kaynaklarında bölge ile ilgili yaptıkları ticarî faaliyetleri görmek mümkündür.³⁸

Arap-İslâm kaynaklarında bu bölgeye, yani Trabzon ve havalisine "Bahr-ı Tarabuzunda" adı veriliyordu.³⁹ İslâm ülkelerinin rağbet ettiği malların başında gelen

³⁵ Şerafettin Turan, " Karadeniz Ticaretinde Anadolu Şehirlerinin Yeri ", 1. Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri, (13-17 Ekim 1986 Samsun), Samsun: Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Yayınları Özel Sayı I,1988. s.154.

³⁶ Fuat Köprülü, Osmanlı Devleti'nin Kuruluşu, 6. Baskı, Ankara: T.T.K. Yayınları, 1999, s.59.

³⁷ Lütfi, Güçer, " 16-18. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğu'nun Ticaret Politikası ", Türk İktisat Tarihi Yılığ, Sayı.1, İstanbul: İÜ İktisat Fakültesi Yayınları, 1987, s.46.

³⁸ W. Heyd, Yakın Doğu Ticaret Tarihi, Çev. Enver Ziya Karal, Ankara: T.T.K. Yayınları, 1975, s. 328.

³⁹ Şahabettin Tekindağ, " Trabzon mad.", İA, Cilt 12 / 1, İstanbul: MEB Yayınları, 1974 , s. 458.

kürkler, köleler ve cariyeler Sivas'ta pazarlanmakta olup sevkiyatları ise Trabzon, Samsun ve diğer Karadeniz limanlarından yapılmaktadır.⁴⁰ Tarihî İpek Yolu'nun sadece bir güzergâhı takip etmediği aynı zamanda geçtiği yerlerde birçok talî yolun birleşerek yeni ana yollar meydana getirdiği bilinmektedir. Trabzon şehri ve limanı da, gerek İran'ın batısından itibaren Karadeniz'e doğru kuzey-batıya ayrılan, gerek Aral-Hazar göllerinin kuzeyinden gelen yolun, gerekse İstanbul'dan deniz yoluyla Trabzon'a gelenlerin Kafkaslara doğru veya Erzurum'a, oradan Tebriz'e doğru yol alan tüccarların en önemli durak yerlerinden ve liman kentlerinden biriydi.⁴¹

Trabzon limanı, aynı zamanda Osmanlı Devleti'nden önceki zamanlarda da Arap ve Fars devletlerinin doğal bir limanı konumundaydı. Bu bilgiler adı geçen doğu ülkelerinin bölge ile ticarî münasebetler kurduklarına da delil teşkil etmektedir. Abbasiler devrinde İstanbul'dan Müslümanlara ulaştırılması için gönderilen ticarî malların sevkiyatının yapıldığı limanların başında Karadeniz limanları ve bunların başında ise Trabzon limanı gelmektedir. Abbasiler devrinde Trabzon'da ikâmet eden Müslüman tüccarların varlığı bilinmektedir. Araplar tarafından Trabzon'a Bahr-ı Tarabuzunda denmesi bu dönemlere tesadüf etmektedir.⁴²

X. yüzyılda Bizans sınırında bulunan Trabzon, İslâm tüccarları ile Bizans tüccarlarının bulunduğu önemli bir ticarî merkez durumuna gelmiş idi.⁴³ Yani, Trabzon sadece Türk hâkimiyeti döneminde değil, her zaman bölge devletlerinin önemli ticaret merkezi olmuştur.

Selçuklular; Venedik, Ceneviz, Kırım ve Doğu ülkeleriyle ticarî ilişkiler kurup ve bu ülkelere mal sevkiyatı yapmaktaydı. Selçuklu Türk Devleti zamanında çini ve mensucat sanayi gelişmiş, ihracatta ve doğu-batı, kuzey-güney transit ticaretinde büyük artışlar olmuştur. Sultan Alaaddin Keykubat döneminde Anadolu Selçuklu Devleti

⁴⁰ Abdülkadir Yuvalı, " XIII. Yüzyılda Karadeniz Ticareti ", **İkinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri**, (1-3 Haziran 1988), Samsun: Ondokuz Mayıs Üniversitesi Yayınları, 1990, s. 238.

⁴¹ Mehmet Tezcan, " İpek Yolu Ticaretinde Trabzon ", **Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih - Dil - Edebiyat Sempozyumu**, (3-5 Mayıs 2001), Cilt 1, Trabzon: Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, 2002, s. 74.

⁴² İsmail Hacıfettahoğlu, " Kuruluşundan Fethine Trabzon'un Kısa Tarihi ve Fethi ", **Öncesi ve Sonrasıyla Trabzon'un Fethi, Fethin 540. Yılı Anısına**, Trabzon: Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları 2001, s. 14.

⁴³ J. H. Krames, **İslâm Medeniyeti Tarihinde Coğrafya ve Ticaret**, Çev. Ömer Rıza , Asarı İlmîye Kütüphanesi Neşriyatı, İstanbul, 1934, s. 37; Turan Atan, **Türk Gümrük Tarihi**, Cilt 1, Ankara: T.T.K. Yayınları, 1990, s. 44.

siyasî, askerî ve ekonomik açıdan en zengin dönemini yaşamıştır.⁴⁴ Bu dönemdeki ticarî gelişmede Batılı devletler ile yapılan ticaretin önemi yanında transit ticaretin de önemli katkıları olmuştur. Yollarının güvenli olması münasebetiyle Selçuklu ülkesinden ticaret mallarının taşınması tercih edilmekteydi. Tebriz üzerinden gelen mallar Trabzon limanı vasıtasıyla Avrupa ülkelerine sevk ediliyordu. Yine, Batılı tüccarlar Konya, Aksaray, Kayseri, Sivas, Erzurum, Diyarbakır, Harput, Malatya, Kırşehir ve Ankara gibi şehirlere uğramadan ticaret yapacakları yerlere ulaşamıyorlardı.⁴⁵

Osmanlı Devleti'nin kurulmasından önce Anadolu'ya hâkim olan Selçuklular ve Moğollar idaresinde İran'ın ticaret malları ve bilhassa çok makbul ince İran ipeği Trabzon'da, İskenderun Körfezi'nde, Ayas'da Batı tüccarlarının eline geçmekteydi.⁴⁶

Karadeniz limanlarının tarihî önemini artıran hâdiselerden bir tanesi de, Anadolu'nun bazı yerlerinde çıkarılan şap, gümüş ve bakır gibi madenlerin Karadeniz limanlarından Avrupa ve diğer ülkelere ihraç edilmesidir. Trabzon ve çevre limanlar Osmanlı devrinden önce de Anadolu'nun muhtelif yerlerinden getirilen değerli madenlerin ve eşyaların Batı pazarlarına sevk edilen merkezler olarak bilinmektedir.

Aynı zamanda, Trabzon limanı kuzeyde Rusya ve Kafkasya Bölgesiyle deniz yoluyla kurmuş olduğu ağ sayesinde o bölgeler için önemli bir ticaret merkezi ve limanı hâline gelmiştir.⁴⁷

Anadolu'ya Kırım'dan getirilen mallar arasında kürk ve köleler önemli yer tutmaktadır.⁴⁸ Kırım ve Kıpçak bölgesinden Kefe ve Tuna yoluyla Trabzon ve Karadeniz limanlarına getirilen kürkler Müslümanlar tarafından büyük rağbet görmekte ve satın alınmaktaydı.⁴⁹ XIII. yüzyılın ilk yarısında Büyük Moğol İmparatorluğu

⁴⁴ Atan, a.g.e., s. 101.

⁴⁵ Mustafa Akdağ, *Türkiye'nin İktisadî ve İctimai Tarihi*, Cilt 1, İstanbul: Cem Yayınları, 1995, s. 346.

⁴⁶ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu Toplum ve Ekonomi*, İstanbul 1996, s. 208.

⁴⁷ İbrahim Yılmazçelik, "XVIII. Yüzyılda Trabzon'un Sosyal Durumu", *Trabzon Tarih Sempozyumu Bildirileri*, (6-8 Kasım 1998 Trabzon), Cilt 1, Trabzon: Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, 2000, s. 256.

⁴⁸ Münir Atalar, " XIII. Ve XIV. Yüzyıllarda Karadeniz Ticaretinde Trabzon'un Yeri ve Önemi ", *Trabzon Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, (6-8 Kasım 1998), Cilt. 1, Trabzon: Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, 2000, s. 134.

⁴⁹ W. Heyd, a.g.e., s. 329.

zamanında Trabzon-Tebriz ticaret yolu açılmış ve Güney Avrupa kentlerinden Trabzon'a kadar gelen deniz yolu hinterlant olarak İran bölgesiyle birleştirilmiştir.⁵⁰

XIII. yüzyıldan itibaren ise, Moğollar Asya'dan gelen ticaret yollarının yanı sıra, Karadeniz Bölgesi ile Anadolu'nun büyük bir bölümünü denetim altına aldıktan sonra, kıtalar arası ticaret yolları Mısır ve Hint Okyanusu'ndan Karadeniz Bölgesi'ne kaydı. Karadeniz'in kuzey kıyılarındaki Kefe ve Tuna limanları üzerinden Asya'nın içlerine kadar uzanan güzergâh, Avrupa ile Asya arasındaki ticarete en önemli yol konumuna geldi. XIII. yüzyılın son çeyreğinden itibaren, doğu pazarlarından gelen malların karşılığı olarak Konstantinopolis ve Karadeniz üzerinden Batı ve Orta Asya'nın bozkırlarına doğru büyük miktarlarda gümüş taşınmaya başlandı. Bu gümüşlerin büyük bir kısmı külçe hâlinde kaldı; ancak bir bölümü Altınordu ve diğer Moğol Devletleri tarafından, özellikle de İran'daki İlhanlılar tarafından sikkeye dönüştürüldü. Avrupalıların "beyaz" anlamına gelen "asper" adını verdikleri bu gümüş sikkeler, XIV. yüzyılın başlarında tüm Karadeniz çevresinde ortak para birimi oldu. Asper ya da akçeler Trabzon üzerinden güney ve doğuya, Anadolu Selçuklularının ve İran'da İlhanlılar'ın denetimindeki topraklara da taşınmaktaydı.⁵¹

Karadeniz limanları, sadece Batılı devletler ile değil aynı zamanda kuzey devletleri ile de ticarî münasebetlerde uğrak ve geçiş yeri olarak kullanılmakta idi. Ruslar ticaret yapmak için Karadeniz'in güney sahillerine geliyorlar ve mal alışverişinde bulunuyorlardı.

XV. ve XVI. yüzyıllarda Trabzon'dan Kefe'ye fındık, rakı, şarap, gemi direği; Merzifon ve Amasya'dan Kırım'a pamuklu dokumalar, Kuzey Karadeniz'den Anadolu'ya ve özellikle Karadeniz'in güney bölgesine buğday, un, don yağı, süzölmüş tereyağı, peynir, bal gibi gıda maddeleri sevk edilmiştir.⁵² Kafkasya ve Rusya ile ticarî münasebetleri olan Konyalı, Suriyeli ve Arap tüccarlar kervanlarıyla geldikleri Sivas'ta

⁵⁰ Şerafettin Turan, *Türkiye İtalya İlişkileri -I- Selçukludan Bizans'ın Sona Erişine*, İstanbul: Metis Yayınları, 1990, s. 57 - 58.

⁵¹ Bahaddin Ögel, *İslâmiyet'ten Önce Türk Kültür Tarihi*, Ankara: T.T.K. Yayınları, 1978, s. 26.

⁵² Aydın Yalçın, *Türkiye İktisat Tarihi*, Ankara: Ayyıldız Matbaası, 1979, s. 262-288; Şennur Şenel, *Osmanlılarda Ticaret ve Hayriye Tüccarı*, Ankara: Ankara Ticaret Odası Yayınları, 1995, s. 16.

toplanıp, oradan Trabzon'a geliyor ve mallarını buradan deniz yoluyla Rusya bölgesine gönderiyorlardı.⁵³

Tarihî kayıtlarda da görüldüğü üzere, Trabzon limanı doğudaki Kars'tan, güneydeki Diyarbakır ve Malatya'ya, batıda ise Tokat'a kadar Karadeniz'in güney doğusunda yer alan tüm yerleşim yerleri için doğal bir merkez olmanın yanında Erzurum, Tebriz ve hatta Tahran'ın tabîi bir limanı durumundaydı.⁵⁴ Trabzon limanı taşımış olduğu bu tarihî önemden dolayı milletlerin ticarî alanda sürekli hâkimiyet elde etmek için mücadele ettikleri sahası hâline gelmiştir. Özellikle, Batılı tüccar devletlerin buralarda koloniler kurmak suretiyle ticarî ve siyasî güç kazandıklarını görmekteyiz. Deniz ve karayollarının kavşak noktasında olan Trabzon'a Cenevizliler ve onlardan sonra da Venedikliler hâkim olarak bölgede ticarî koloniler kurmuşlardır. XII. ve XV. yüzyıllarda İtalyan devletleri için başta Venedik ve Ceneviz olmak üzere çok önemli bir ticarî faaliyet bölgesi olan Karadeniz limanları; İran ipeği için bir geçiş bölgesi olarak kabul edilmektedir.⁵⁵ Venediklilerden önce Cenevizliler Trabzon İmparatoru ile bir ticaret anlaşması yaparak Trabzon'da serbest ticaret yapmak imtiyazını almışlardır. Aynı anlaşma daha sonra Venedikliler ile de yapılmıştır. Doğu malları Trabzon ve havalisindeki limanlardan genellikle Batılı devletlerin gemileri vasıtasıyla taşınmaktadır. Başta Venedik ve Ceneviz devletleri bu nakliyattan gözle görülür oranda nakliye geliri elde etmişlerdir. Adı geçen devletler, Karadeniz Bölgesi'nde ticarî faaliyetlerini yürütebilmek için buralarda ticarî temsilcilikler açmıştır.

Cenevizlilerin Karadeniz'in önemli limanlarından olan Sinop'ta XIV. yüzyılda bir konsoloslukları vardı.⁵⁶ Aynı yüzyılda Trabzon İmparatoru II. Alexis tarafından 1319'da Venediklilere bölgede serbestçe ticaret yapma imtiyazı ile Trabzon'da bir konsolosluk, bir antrepo ve bir kilise bulundurma imtiyazı verilmiştir.⁵⁷ Yani,

⁵³ İbrahim Güler, "XVIII. Yüzyılda Trabzon'un Sosyal ve Ekonomik Durumuna Dair Tespitler", **Trabzon Tarih Sempozyumu Bildirileri**, (6-8 Kasım 1998), Trabzon: Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, 2000, s. 328.

⁵⁴ A. Üner Turgay, " Trabzon ", **Doğu Akdeniz Liman Kentleri (1800-1914)**, Çev. Gül Çağalı Güven İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994, s. 48.

⁵⁵ Charles Issawi, " Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa Ekonomisindeki Yeri (1600-1914): Bazı Gözlemler ve Sorunlar ", **Osmanlı ve Dünya Osmanlı Devleti ve Dünya Tarihindeki Yeri**, Haz. Kemal H. Karpat, Çev. Kemal Kahraman, İstanbul : Ufuk Kitapları, 2000, s. 162.

⁵⁶ W. Heyd, **a.g.e.**, s. 47; Turan Atan, **a.g.e.**, s. 102.

⁵⁷ Mas Latire, **Commerce et Expedition Militaries de la France et de Venise au Moyen Age**, Paris 1879, s. 83; Turan Atan, **a.g.e.**, s. 133.

Venediklilerin XIV. yüzyılda, Trabzon'da bir antrepo, bir kilise ve bir konsoloslukları bulunuyor ve faaliyetlerini bu kurumlar vasıtasıyla sürdürüyorlardı.⁵⁸

Nitekim, bu imtiyazlardan sonra Venediklilere ait gemiler, Muda denilen ve yılın belli dönemlerinde iki kez konvoy hâlinde yapılan seferlerde Trabzon'a uğramakta ve yükleme boşaltma işlemleri için 8-10 gün burada kalmaktaydılar.⁵⁹ Karadeniz Bölgesi'nde bulunan Ceneviz ve Venediklilere ait koloni hâkimiyeti Kırım ve çevresinin İstanbul'un fethinden hemen sonra Türkler tarafından feth edilmesiyle son bulmuştur.⁶⁰ Ticarî ve siyasî olarak büyük önem taşıyan Trabzon ve çevresi 1461 yılında Fatih Sultan Mehmet tarafından feth edilerek Osmanlı Devleti topraklarına katılmıştır. Osmanlı idaresi Trabzon'da tesis edildiğinde, bölgedeki dengeler ani bir darbeye bozulmadı; bunda bölgenin coğrafi ve stratejik gerçekleri yanında daha önceki siyasî ve sosyal yapıları etkili olmuştur.⁶¹ Bu sayede şehrin ticarî ve sosyal durumu eskiden olduğu gibi canlılığını muhafaza etmiş hatta daha da gelişmiştir.

Trabzon, Yavuz zamanında da bir ara Şark-i Karahisar ve Canik sancaklarıyla beraber Erzincan eyaletine bağlanmıştır. XVI. yüzyılın sonlarında müstakil bir eyalet hâline gelen Trabzon vilayeti, bu dönemden itibaren iktisadî ve siyasî alanda önemini daha da artırmaya başlamıştır.⁶² Osmanlıların Trabzon'u feth etmesinden sonra bölgede daha önce ticarî koloniler kurmuş bulunan Ceneviz ve Venedikliler Karadeniz'de bir süre daha ticaret yapma hakkını sürdürmüşlerdir. Kili ve Akkirman gibi son derece önemli Karadeniz şehirlerinin de Osmanlıların eline geçmesiyle bir Türk gölü hâline gelen Karadeniz giderek yabancı devletlerin ticaretine kapalı hâle gelmiştir.⁶³ Karadeniz ve başta Trabzon limanında olmak üzere bölgede gelişen ticarî faaliyetler ticarete ait ciddi uygulamaları da beraberinde getirmiştir. Bu uygulamalardan bazıları

⁵⁸ Mas Latrie, a.g.e., s. 83; Turan Atan, a.g.e., s.102.

⁵⁹ Şerafettin Turan, a.g.e., s.63-64; Mehmet Ergan, " XIII-XIV. Yüzyıllarda Şap Ticareti ve Şebinkarahisar ", Şebinkarahisar I. Tarih ve Kültür Sempozyumu, (30 Haziran - 1 Temmuz 2000), İstanbul : Şebinkarahisar Belediyesi Kültür Yayınları, 2000, s. 59.

⁶⁰ Ahmet Ardel, " Karadeniz mad. ", TDVİA, Cilt 6, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 1993, s. 235.

⁶¹ Feridun M. Emecen, " Trabzon Eyaletinin Batı Sınırları ", Trabzon Tarih Sempozyumu Bildirileri, (6 - 8 Kasım 1998), 2. b., Trabzon: Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, 2000, s. 160.

⁶² Tayyib Gökbilgin, " XVI. Yüzyıl başlarında Trabzon Livası ve Doğu Karadeniz Bölgesi ", Belleten Dergisi, Cilt 26, Sayı. 102, Ankara : T.T.K. Yayınları, Nisan 1962, s. 293 - 337.

⁶³ İdris Bostan, "Karadeniz'in Dış Ticarete Kapalı Olduğu Dönemde Trabzon Limanı", Trabzon Tarih Sempozyumu Bildirileri, (6 - 8 Kasım 1998), Trabzon: Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, 2000, s. 303.

ise, limanlardaki gümrük oranları ve çeşitli mallardan alınan vergilere ait düzenlemelerde olmuştur.

Bizanslılar döneminden önce de Karadeniz'de gümrük almak için bazı sistemler tatbik edilmiştir. Hazarlar döneminde uygulanan gümrük sistemi, bazı değişikliklerle Kumanlar döneminde de uygulanmıştır. Kumanlar, çeşitli yollarda giden gelen kervanlardan ve gemilerden vergi, gümrük vergisi alıyorlardı. Kumanlar için büyük bir gelir kaynağı teşkil eden bu gümrük gelirleri daha sonra Volga Havzası, Kırım'da Suğdak-Karadeniz-Trabzon arasında işleyen ticaret vasıtalarından sağlanıyordu.⁶⁴ Bölge ticaretinde olumsuz bir gelişme olmaması için ticaret merkezlerinde güvenlik birimlerinin kurulduğu da ifade edilmektedir.

Karadeniz limanlarına gelen malların başında hayvan kürklerinden olan samur, kakım, gelincik, zerdeva, sansar, tilki, kunduz, tavşan ve keçi kürklerinin yanında mum, ok, akkavak ağacı kabuğu, kalpak, balık tutkalı, balık dişi, kunduz yağı, amber, işlenmiş at derisi, bal, ceviz, kılıç, zırh, kayın ağacı kabuğu, koyun ve inek gibi mallar da gelmektedir.⁶⁵ İlhanlı Moğol Hanları zamanında İran'a, İstanbul, Trabzon, Ayas gibi merkezlere dağıtılan Avrupa yünlüleri, kumaş-i frence ve skirlat XV. asırda büyük miktarda Bursa pazarından gitmekte idi.⁶⁶ Doğu malları bir şekilde Anadolu'ya ulaşmakta ve buradan Batı devletlerine ve pazarlarına sevk edilmekte idi.

Bu dönemde İran'dan, hatta Irak'ın kum çöllerini aşarak buraya doğru kabileler gelirdi. Bu ticaret kervanları sayesinde Trabzon transit ticaretin bir merkezi durumuna gelmiştir. Bağdat ve Kahire'nin sırmalı kumaşları, Hindistan ve Sina'nın ipekli ve pamuklu mensucatı, Seylan'ın inci ve mücevheratı, Gürcistan'ın bal ve keteni, Floransa'nın erguvanî kumaşı, Almanların porselen ve çelik malları Trabzon çarşılarını doldurmaktaydı.⁶⁷

Ortaçağın zengin liman kentlerinden olan Trabzon'daki ticarî hayat hakkında muhtelif kaynaklardan sağlıklı bilgilere ulaşmaktayız. Bu kaynaklardan olan ve dönem hâdiselerini anlatan önemli tarihî kaynakların başında gelen seyahatnamelerde de Trabzon limanı ve bölgedeki ticarî faaliyetlere dair bilgileri bulmak mümkündür.

⁶⁴ Bahaddin Ögel, a.g.e., s. 291; Turan Atan, a.g.e., s. 51.

⁶⁵ Mustafa Safran, *Yaşadıkları Sahalarda Yazılan Lugatlara Göre Kuman/Kıpçaklar'da Siyasî, İktisadî Sosyal ve Kültürel Yaşayış*, Ankara: Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları, 1993, s. 148.

⁶⁶ Halil İncelik, a.g.e., s. 212.

⁶⁷ İsmail Hacıfettahoğlu, a.g.e., s. 15.

Trabzon'a birçok seyyah uğramış ve eserlerinde kentle ilgili bilgiler vermişlerdir. Trabzon limanından geçerek Orta Asya'ya Timur'u görmeye giden İspanyol elçi ve aynı zamanda bir seyyah olan Clavijo XV. yüzyılın başında Trabzon şehrini şöyle tarif etmektedir. "*Trabzon şehri deniz kenarındadır, şehri çevreleyen surlar şehrin arkasındaki tepelerin yamaçlarına kadar uzanır. Burada kendi surlarıyla çevrelenmiş sağlam bir kale inşa edilmiştir. Şehrin bir yanında akan küçük bir ırmağın suları derin bir vadiden akar ki bu Trabzon'u bu bölgede kuvvetle savunulur bir bölge yapar. Öteki yanda düz bir ova vardır, ama burada da şehir surları sağlamdır. Çevrede meyve bahçeleri ile şehrin varoşları vardır. Deniz kıyısı boyunca güzel bir sokak uzanır. Şehre getirilen bütün mallar bu sokak boyundaki dükkânlarda satıldığından görülecek bir yer olarak karşımıza çıkar*".⁶⁸

Clavijo'nun eserinde tarif ettiği Trabzon şehri gelişimini kale çevresi ile limanın gerisinde devam ettirmiştir. Liman, eski Trabzon'un kayalık burnunun arkasında ve 15 dakikalık uzunluğu olan ufak bir körfezden oluşmaktadır. Trabzon şehrinin iç tarafa doğru genişliği ise 5 dakikadan az bir mesafededir.⁶⁹

Trabzon limanına ticaret yapmak amacıyla gelen tüccarlardan başka Clavijo gibi Ortadoğu ve Asya'ya giden birçok seyyah ve elçi de uğramıştır.⁷⁰ XIX. yüzyılda Karadeniz'e giden Alman seyyah Karl Koch, Karadeniz'i tarif ederken "*Ben deniz yolculuğunu sevmem, arazi, çöl ve kumul yolculuklarını tercih ederim. Fakat Anadolu'nun kuzeyindeki seyahat benim en güzel hatıralarımdan bir tanesidir, Karadeniz'in kıyıları pek misafirperver sayılmaz*"⁷¹ diyerek düşüncelerini ifade etmektedir. Tanzimat dönemi sonrası Trabzon ve Karadeniz Bölgesi'ne ait bilgiler veren Seyyah Koch buradaki yoğun ticarî faaliyetlere dikkatleri çekmektedir.

Coğrafi konumu gereği, tarih boyunca Karadeniz'de kara ve deniz ticaretinin en önemli merkezlerinden birisi olma özelliğine sahip olan Trabzon ve limanı, aynı zamanda Kuzey Anadolu ticaretinin de en önemli merkezi durumundadır. Kara yolu ile buraya gelen Asya ve İran malları, Trabzon yoluyla İstanbul ve Avrupa ülkelerine

⁶⁸ Clavijo, *Timur Devrinde Kadis'ten Semerkant'a Seyahat*, Çev. Ömer Doğrul, İstanbul : Nakışlar Yayınları, 1975, s. 112-113; Heath W. Lowry, *Trabzon Şehrini İslâmlaşması ve Türkleşmesi 1461-1583*, Çev. Demet ve Heath Lowry, İstanbul: Boğaziçi Üniversitesi Yayınları, 1981, s. 7.

⁶⁹ Mustafa Aydın, " Alman Seyyah Karl Koch'un 1843 Yılına Ait Trabzon İzlenimleri ", *Trabzon Tarih Sempozyumu Bildirileri*, (6 - 8 Kasım 1998 Trabzon), Trabzon: Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, 2000, s. 410.

⁷⁰ Münir Atalar, a.g.m., s. 134.

⁷¹ Mustafa Aydın, a.g.m., s. 407 - 408.

ulaşabilmektedir. Yine deniz ve kara yoluyla dışarıdan Trabzon'a gelen mallar buradan Anadolu'ya ve İran'a ulaştırılmaktadır.⁷² Bu açıdan bakıldığında Trabzon limanı, sadece ihracat yapılan bir liman değil, aynı zamanda yabancı ülkelerden alınan malların, yani ithal edilen malların ilk uğrak merkezlerinden birisi olması açısından da önemli bir ticaret merkezi kabul edilmektedir.

Ticarî hayatın bu denli canlı olduğunu gördüğümüz Trabzon'da resmî kayıtlara göre XVIII. yüzyılın sonlarına doğru muhtelif meslek gruplarının da iş hayatına katıldıklarını görmekteyiz. Bu meslek gruplarından abacı, aşçı, aşçıbaşı, attar, pabuççu, bakkal, balıkçı, berber, bezzaz, bıçakçı, bostancı, boyacı, camcı, cenger, çakmakçı, debbağ, dellâl, demirci, duhancı, esirci, eskici, etmekçi, fırıncı, hallaç, hamamcı, hammal, hancı, hasırcı, iplikçi, kahveci, kalaycı, kalpakçı, kalyoncu, kantarcı, kasap, kavukçu, kayıkçı, kazancı, kazzaz, keresteci, kettan, kundakçı, kuyumcu, kürekçi, kürkçü, lüleci, mataracı, mekkarî, mihçi, mumcu, mücellit, neccar, paçacı, reis, saatçi, sandalcı, sandıkçı, saraç, semerci, sıvacı, şerbetçi, tabancacı, tarakçı, taşçı, terzi, tokmakçı, tuzcu, varilci, yorgancı gibi meslek guruplarını XIX. yüzyılın ilk yarısında Trabzon ticaretinde görmekteyiz.⁷³ Adı geçen meslek grupları dış ticaretin dışında XIX. yüzyılın başlarında Trabzon'da ticarî hayata önemli katkılar sağlamaktadır.

XIX. yüzyılın başlarında Trabzon'a ticaret yapmak maksadıyla ya da Trabzon limanından transit geçerek ticaret yapan tüccar veya tüccar grubunun sayısı ise kaynaklara göre 81 olarak tespit edilmektedir.⁷⁴ Buradan da anlaşıldığı gibi, sadece ikâmet eden değil aynı zamanda transit geçen tüccarların da bölge ticaretine önemli katkıları olmaktadır.

Trabzon limanından yapılan ticaretin önemli bir kısmı İran bölgesinden gelen tüccarlar vasıtasıyla yapıldığından liman, İran ticaretine canlılık kazandırmış, hatta hayat vermiş denilebilir. İranlılar, Trabzon limanındaki ticaretlerini yürütebilmek için burada ikâmet etmeye başlamışlar ve 1850 yılından sonra belli bir nüfus oranına dahi

⁷² Charles Issawi, "Tebriz - Trabzon Ticareti (1830 -1900) - Bir Yolun Yükselişi ve Gerileyişi", Çev. Kudret Emiroğlu, Trabzon Dergisi, Sayı. 2, Ankara: Trabzon Vakfı Yayınları, 1988, s. 80.

⁷³ Trabzon Şer'îye Sicilleri (TŞŞ), No. 1944, Sene. H.1207-1209, vr.61b, 62a-b, 63b, 64a, 65a-b; Necmettin Aygün, " 18.Yüzyılda Trabzon'un Ticarî Yapıları ", Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih - Dil - Edebiyat Sempozyumu, (3-5 Mayıs 2001), Cilt 1, Trabzon: Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, 2002, s. 255.

⁷⁴ Necmettin Aygün, a.g.m., s. 259.

ulaşmışlardır.⁷⁵ Kent, Azarbeycan'dan gelen ipeklilerin geçtiği yol üzerinde bulunmasından dolayı, değişen siyasî şartlara rağmen Kafkasya bölgesi açısından da her zaman önemini korumayı başarmıştır.⁷⁶ Aynı zamanda Kafkasya'nın diğer bölgelerinden de Trabzon limanına değişik mal sevkiyatının yapıldığı bilinmektedir. Kafkasya ve havalisinden yapılan mal sevkiyatının başında kürk ve deri gibi mallar geldiği gibi özellikle Çerkez bölgesinden yapılan köle ticareti de tüccarlar tarafından rağbet görmektedir. Bizanslılar zamanında başlayan köle ticareti Selçuklular zamanında devam etmiş Trabzon ve kısmen de Samsun limanlarına çıkarılan köleler buralardan Sivas, Mısır gibi yerlere gönderilmişlerdir.⁷⁷

Doğu mallarının sevkiyatının yapıldığı İran-Trabzon ticaret yolu, hem daha kısa hem de daha güvenli olduğu için Osmanlılar devrinde tüccarlar tarafından tercih edilmektedir. İran tüccarları mallarını kendilerine göre en kısa yol olarak seçtikleri Trabzon yolu ile Batı'ya sevk etmekte ve bu sayede daha kolay kazanç elde etmekteledir. Kafkasya'ya, İran'a ve Orta Asya'ya açılan bu kapının Batum'dan önceki son büyük limanı olan bu bölge, aynı zamanda Erzurum kara yolu ticaretini bir şekilde kontrol altında tutmak için de önemlidir.⁷⁸ Doğu pazarlarıyla ticaret yapan ve Hint-İran-Erzurum yolu üzerinden hareket eden tüccarların denize ulaştıkları ve mallarını başka tüccarlara ulaştırdıkları en güvenli yol İran-Trabzon transit ticaretinin yapıldığı yolun güzergâhı olduğu kabul edilmektedir.⁷⁹

Uzun yıllar Türk hâkimiyetinde kapalı bir deniz görünümünde olan Karadeniz ve limanları XVIII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren yabancı devletlerin faaliyetlerine açılabilmiştir. 1774'te Rusya ile imzalanan Küçük Kaynarca Anlaşması'yla ilk defa Rusya'ya ilk defa Karadeniz'de ticaret yapma hakkının verilmesi ile Karadeniz'deki ticaret akışı değiştirmeye başlamıştır. Ruslar bu anlaşma gereği, başka devletlere kendi limanlarında ticaret yapma hakkını tanıdıklarından Karadeniz'e yabancı tüccarlara ait

⁷⁵ Ömer Şen, **Trabzon Tarihi**, Trabzon: Derya Yayınları, 1998, s. 117.

⁷⁶ Suraiya Faroqhi, **Osmanlı'da Kentler ve Kentliler**, Çev. Neyyir Kalaycıoğlu, İstanbul 2000, s. 130 - 131.

⁷⁷ Münir Atalar, **a.g.m.**, s. 134.

⁷⁸ Mustafa Alp Dağistanlı, " Ruhunu Arayan Kent Dört Trabzon ", **Atlas Dergisi**, Sayı. 69, İstanbul: Doğan Burda Rizoli Yayıncılık, Mart 1998, s. 102.

⁷⁹ Münir Atalar, **a.g.m.**, s.134 - 135; Necmettin Aygün, " Trabzon Gümrüğü (1750-1800) ", **Trabzon Tarih Sempozyumu Bildirileri**, (6-8 Kasım 1998), 2. Baskı, Trabzon: Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, 2000, s. 311.

gemiler mal almak ve sevk etmek için kuzeydeki Ruslara ait limanlara gelmeye başlamıştır.⁸⁰

Karadeniz'in uluslararası ticarete açılması ile bölge ticareti Osmanlı devrindeki kapalı döneme göre canlanmaya başlamıştır. 1810'lu yıllarda eski İran-Trabzon transit ticaret yolunun canlandırılması hususunda fikirler ortaya atılmıştır. İngilizler XIX. yüzyılın başlarına kadar eşya ve emtialarını Bender-i Buşir üzerinden İran'a nakletmektedir. 1812 yılında Sir Gore Quseley, East India Company'nin, İran ipeğini Buşir yerine Trabzon'dan gemiye yüklemesi hâlinde kara nakliyat ücretinin %2.5'dan %1'e ineceğini, Trabzon-İngiltere deniz nakliye ücretinin de Buşir-İngiltere ücretinden daha az olacağını bildirmiştir.⁸¹

Trabzon yolu, sadece navlunların düşük oluşu bakımından değil, aynı zamanda, malın İstanbul yerine Trabzon'dan satın alınmasıyla, tüccarın sermayesini daha kısa zamanda bağlaması bakımından da tercih edilmektedir. İngilizler bu önemli limanın imkânlarından istifade edebilmek için 1830'lu yıllarda Trabzon'da konsolosluk kurmuşlardır.⁸²

İran Devleti, Batıya çıkış kapısının Erzurum-Trabzon yolu olduğunu bilmektedir ve burayı ele geçirmek için muhtelif tarihlerde askerî faaliyetlerde de bulunmuştur.⁸³ İran'ın özellikle Batı ile olan ticarî münasebetlerinde Trabzon limanını kullanmak düşüncesi kendi mallarını daha ucuz ve kısa yoldan pazarlamak istemesinden kaynaklanmaktadır.

Daha önce de ifade ettiğimiz gibi, Karadeniz'in yabancı tüccarlara kapalı tutulması uzun yıllar buradaki ticaretin geri kalmasına sebep olmuştur. Bu durum, XVIII. yüzyılın sonlarında Ruslar'ın Karadeniz'e inmelerine kadar devam etmiştir.⁸⁴

Trabzon limanı ile ilgili yapılan araştırmalar da göstermektedir ki, Karadeniz'in dış ticarete açılmasından sonra, şehrin ve limanın ticaret hacminde büyük bir artış olmuş ve özellikle XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren bu durum en üst seviyeye ulaşmıştır. Trabzon'un önemli bir bölge limanı olarak gelişmesi üzerinde şimdiye kadar

⁸⁰ İdris Bostan, a.g.m., s. 303.

⁸¹ Charles Issawi, *The Economic History of Iran 1800-1914*, Chicago - London 1971, s. 92 - 93.

⁸² Issawi, a.g.e., s. 93.

⁸³ Yaşar Yücel, " Fatih'in Trabzon'u Fethi Öncesinde Osmanlı-Trabzon-Akkoyunlu İlişkileri ", *Bellefen Dergisi*, Cilt 18, Sayı.194, Ankara : T.T.K. Yayınları, 1985, s. 287 - 311.

⁸⁴ Reşat Kasaba, *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi On Dokuzuncu Yüzyıl*, Çev. Kudret Emiroğlu, İstanbul: Belge Uluslararası Yayıncılık, 1993, s. 30.

yeterli ölçüde durulmamıştır. Bunun neticesi olarak da bölge ile alakalı çalışmalar sınırlı kalmıştır. XIX. yüzyılda Trabzon'un Kafkas sınırından önceki son önemli Osmanlı kenti olduğu da çalışmalardan anlaşılmaktadır. Dolayısıyla bu bölgelerin savunulması ve yarı bağımlı Kafkas beylikleriyle ticaretin örgütlenmesi Trabzon kentinin ve yakın çevresinin zenginleşmesinde rol oynamış olmalıdır.⁸⁵

Türk ilim hayatında uzun zaman bakir bir konu olarak kalan Karadeniz limanları ve bu bölgedeki iktisadî faaliyetler, son yıllarda yapılan araştırmalar sayesinde gün ışığına çıkarılmaya çalışılmıştır. Bu konuyu ilk defa ciddî bir şekilde ele alan Türk ilim adamlarının başında Halil İncalcık gelmektedir. Halil İncalcık, " The Question of the Closing of the Black Sea Under the Ottoman"⁸⁶ adlı makalesi ile bu konuya ilk temas eden araştırmacıdır. Daha sonra Karadeniz ve Trabzon Bölgesi'yle ilgili çalışmalar yapan Mübahat S. Kütükoğlu⁸⁷, Şerafettin Turan⁸⁸, Kemal Beydilli,⁸⁹ İdris Bostan⁹⁰ gibi ilim adamları yaptıkları araştırmalarla Trabzon limanı ve ticarî hayatına ait önemli eserleri ilim dünyasına kazandırmışlardır. Bu ilim adamlarının çalışmalarında genel olarak siyasî hâdiselerin dışında Trabzon limanının tarihî ve ticarî önemi çalışma konusu olarak seçilmiştir.

Karadeniz'in dış ticarete açılmasıyla beraber, yabancı tüccarlara Osmanlı topraklarında ticaret yapma imkânı veren ahitnâmeler ile tüccarların mensup oldukları devletlere bölgede konsolosluklar açma ve kendi vatandaşlarının ticarî ve hukukî işlerini yürütme hakkı verilmiştir. Osmanlı ülkesinde açılmasına izin verilen konsoloslukların önemli vazifelerinden biri de kendi bölgelerindeki her türlü haberi, özellikle iktisadî durumu kendi hariciyelerine rapor etmeleriydi. Hiç şüphesiz, döneminin en mühim bilgilerini ihtiva eden Konsolos raporları, sahil şehirlerinden gönderilmiş olanlarıdır. Dış ticaret bu sahil şehirlerinde, büyük çapta deniz yoluyla

⁸⁵ Suraya Faroqhı, **Osmanlı'da Kentler ve Kentliler**, Çev. Neyyir Kalaycıoğlu, İstanbul 1993, s. 357.

⁸⁶ Arkheionon Pontou, Athens 1979, s.43.

⁸⁷ Mübahat S. Kütükoğlu, " XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti ", **Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri** (13-17 Ekim 1986 Samsun), Samsun : Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Yayınları Özel Sayı I, 1988, s. 97 -131.

⁸⁸ Şerafettin Turan, **a.g.m.**, s. 147 - 158.

⁸⁹ Kemal Beydilli, " Karadeniz'in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve Miri Ticaret Teşebbüsü ", **Belleten Dergisi**, Sayı. 214, Ankara: T.T.K. Yayınları, 1991, s. 687 - 755.

⁹⁰ İdris Bostan, **a.g.m.**, s. 301 - 309.

yapılmakta idi.⁹¹ Trabzon'da bir liman kenti olması münasebetiyle önemli kentlerden kabul edilmektedir. Burada açılan konsoloslukların ülkelerine göndermiş olduğu raporlar Trabzon'un iktisadî ve sosyal tarihi için önemli bir kaynak teşkil etmektedir.

1805'te kurulan ve o tarihte Trabzon'da tek olan Rus Konsolosluğu, Kırım ve Tağanrog ile ticaret yapan tüccarların yasal işlemlerinde düzenlemeye giderek kolaylık sağlamıştır.⁹²

Trabzon gibi transit ticaretin ağır bastığı merkezlerde, transit mallar ile dahilde sarf edilecek olanların değerleri ayrı ayrı gösterilmiştir. İhracat ve ithalâtı yapılan malların değerleri, bazen hem kuruş, hem İngiliz lirası olarak, bazen de sadece sterline çevrilmiş olarak verilmiştir.

XIX. yüzyılın önemli ticaret merkezlerinden birisi kabul edilen Trabzon'da çağdaş bankacılık hizmetlerinin olduğunu da görmekteyiz. Kentin ihtiyacı olan ve genel manada tefecilerin elinde olan ve çok yüksek faiz uygulayan kredi kurumları 1891 yılında kurulan Osmanlı Bankası sayesinde zayıflamaya başlamıştır.⁹³

Trabzon limanı tarihî önemini günümüzde de muhafaza etmektedir ve Doğu ve İran ticareti açısından eski ehemmiyetini devam ettirmektedir. Yine yapımı devam eden İran transit yolu ve Kafkasya bölgesi ile yeni dönemde yapılacak ticarî faaliyetler için Trabzon limanı ticarî bir merkez olma özelliğine sahiptir. Ülkemizde, Osmanlı İktisat Tarihi çalışmaları konusunu uzun yıllar payitaht ve çevresi olarak ele aldığı için Trabzon ve benzeri yerleşim birimleri daha yeni olarak tetkik edilmekte ve yeni yeni eserler ortaya çıkarılmaktadır. Yine, Osmanlı İktisat Tarihi alanında şehir ve kasaba ekonomilerinin özellikleri, taşıdığı öneme rağmen diğer pek çok konu gibi yeterince incelenememiştir. İstanbul, İzmir, Selanik ve Trabzon gibi birkaç büyük şehrin iktisadî özellikleri hakkında bazı çalışmalar yapılmış olmasına karşılık, 10 binin biraz üzerinde veya biraz altında bir nüfus barındıran kasaba tipi küçük şehirlerin iktisadî yapıları hakkında bilgilerimiz oldukça sınırlıdır.⁹⁴ Daha önce bahsedilen araştırmacıların eserleri kaynak kabul edilmek suretiyle yeni eserlerin daha kolay hazırlanacağı söylenebilir.

⁹¹ Mübahat S. Kütükoğlu, " Osmanlı İktisat Tarihi Bakımından Konsolos Raporlarının Ehemmiyeti ve Kıymeti ", *Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, Sayı. 10 -11, İstanbul: İÜ Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1983, s. 151.

⁹² A. Üner Turgay, *a.g.m.*, s. 49.

⁹³ Ömer Şen, *a.g.e.*, s. 137.

⁹⁴ Tevfik Güran, *19. Yüzyıl Osmanlı Tarımı*, İstanbul: Eren Yayınları, 1998, s. 163.

Avrupa'da XIII. yüzyılın ortalarına kadar altın sikke basılmamıştı. XIII. yüzyılın ortalarına gelindiğinde, bu tablo değişmeye başladı. Bu kez altın yükselirken gümüş sikkelerin önemi gitgide azaldı. Floransa ve Venedik devletleri, daha sonra büyük rağbet görecek olan altın florin ve dukalarını piyasaya sürmeye başladılar. XIV. yüzyılın ortalarına gelindiğinde, Avrupa artık gümüş para kullanan bir bölge olmaktan çıkmış, daha çok altın sikke kullanan bir bölge konumuna gelmiştir. İtalyan devletlerinin Karadeniz ve özellikle Trabzon ve havalisiyle yaptığı ticarete kendi paralarını kullandıkları bilinmektedir.

Altın, Doğu Akdeniz'de piyasalardan zaman içinde kaybolurken, gümüş sikkelerin kullanımı yaygınlaşıyordu. XIII. yüzyılda sürekli olarak tağşişe uğrayan Bizans'ın kullandığı altın hyperpyron'u, XIV. yüzyılın ortalarında piyasalardan kayboldu. Buna karşılık, XIII. yüzyılın ilk yarısında İznik Bizans Devleti'nde, Trabzon'da, Gürcistan'da, Kilikya'daki Ermeni krallıklarında ve Suriye'de Eyyubi Devleti'nde gitgide daha fazla gümüş kullanılıyordu. Anadolu Selçuklu Devleti'nin hükümdarları daha XII. yüzyılın sonlarından itibaren başkent Konya'da ve Kayseri'de kendi adlarına gümüş sikke bastırmaya başlamışlardı.⁹⁵ İfade edildiği gibi Trabzon limanı, İran ve Asya bölgesinden gelen malların çıkış kapısı olmuştur. Doğu ticareti ve özellikle İran bölgesinden yapılan ticarete İstanbul'da kurulan seyr-i sefain sayesinde Trabzon limanı önemli bir ticaret merkezi hâline gelmiştir.⁹⁶ Trabzon limanı dünya ticaretinde kendisini XIX. yüzyılda hissettirmeye başlamış ve tüccarlar tarafından tercih edilir hâle gelmiştir. Özellikle, İran transit ticaretinin XIX. yüzyılda gelişmesi Trabzon limanının önemini daha da artırmıştır.

1829 yılında Rusya ile imzalanan Edirne Anlaşması'ndan sonra Trabzon limanının yabancı tüccarlar tarafından daha fazla kullanılmaya başlandığını görmekteyiz. 1828 yılında Trabzon limanının ihracatı 217.500 ruble, ithalâtı ise 1.105.000 ruble iken bu rakamlar iki yıl sonra yani 1830 yılında ihracatta 752.000 rubleye, ithalâtta 5.270.000 ruble gibi önemli bir rakama ulaşmıştır.⁹⁷ Trabzon limanından bu dönemde en çok kumaş, çuha, şeker, kahve, demir, ve çelik eşyanın

⁹⁵ Şevket Pamuk, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Para'nın Tarihi*, İstanbul : Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1999, s. 24.

⁹⁶ Stefanos Yerasimos, *Az gelişmişlik Sürecinde Türkiye*, Çev. Babür Kuzucu, 3. Baskı, İstanbul : 1980, s. 350.

⁹⁷ A. Üner Turgay, *a.g.m.*, s. 47 -48.

ithalâtı yapılmakta ve yine İran halıları, Keşmir şalları, sakız ve büyük miktarda bakır eşya ihraç edilmektedir.⁹⁸

Trabzon limanı 1835 yılında 1.020.532 İngiliz lirasılık mal ithal ederken, buna karşılık 690.920 İngiliz lirasılık ihracat yapılmıştır. Bir sonraki yıl ise 1.451.793 İngiliz lirasılık ithalât, 859.373 İngiliz lirasılık ihracat potansiyeline sahip olmuştur. Sadece bu gelişmeler Karadeniz'deki serbest ticaretin ne kadar önemli olduğunu ve Kırım Savaşı'nın çıkışındaki iktisadî sebepleri anlatma noktasında yeterlidir.⁹⁹ Kırım Savaşı'nın hemen ardından yabancı elçilikler faaliyetlerini yeni anlaşmalar elde etmek üzerine yoğunlaştırdılar. 1861 yılında İngiltere ve Fransa, ertesi yıl da Avusturya, Rusya, Belçika, İtalya, İspanya, Danimarka, Prusya ve Amerika Birleşik Devletleri olmak üzere ticarî anlaşmalardaki serbestliklerden daha çok faydalanma ve yeni imtiyazlar elde etme yoluna gitmişlerdir.¹⁰⁰ Trabzon'da Avrupa ticaretinin yoğunlaşması, ticaret kalıplarında da değişmelere yol açtı. Bundan başka, Avrupa'dan yapılan ithalât yerel ve bölgesel tüketim alışkanlıklarını doğal olarak etkilemiştir.

XIX. yüzyılın ortalarına doğru Trabzon limanının ticaret hacminin ciddi manada bir gelişme gösterdiğini görmekteyiz.¹⁰¹ Bu gelişmenin kaynağında başta İngiltere ve Fransa olmak üzere Batılı devletlerin Trabzon limanını kullanmaları yatmaktadır. XVIII. yüzyılda Karadeniz'de ticaret filosu bulundurma hakkını elde eden Rusya'nın da Trabzon'dan yapılan ticarete önemli katkısı olmuştur. Bu dönemde Ruslar'ın sıcak denizlere inmek için yaptıkları girişimlerin önlenmesi için İngilizler'in devreye girdiklerini görmekteyiz. 1840'a kadar Ruslar bu bölgeye gelen ithal malların alım satımını mutlak ölçülerde ellerinde bulunduruyorlardı.¹⁰² Aynı zamanda Ruslar ithal mallardan çok kendi mallarının piyasada bulundurulmasını bazı tedbirlerle sağlamaya çalışıyorlardı. Osmanlı Devleti'nde özellikle doğu vilayetlerinin ihtiyaçlarının bir kısmı da Trabzon limanı vasıtasıyla ithal edilen ham maddeler sayesinde sağlanmaktadır. 1840'larda Diyarbakır pamuklu el-sanayi, Trabzon yolu ile ithal edilen İngiliz ipliği sayesinde işlenmektedir.¹⁰³ Trabzon limanı sadece İran ticaretinin değil aynı zamanda

⁹⁸ A. Üner Turgay, a.g.m., s. 48.

⁹⁹ Stefanos Yerasimos, a.g.e., s. 350.

¹⁰⁰ A. Üner Turgay, a.g.m., s. 61.

¹⁰¹ Charles Issawi, *The Economic History of Turkey 1800-1914*, Chicago-London 1980, s.122 ; Mübahat S Kütükoğlu, " XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti ", s. 112 - 114.

¹⁰² Stefanos Yerasimos, a.g.e., s. 337.

¹⁰³ William J. Hamilton, *Researches in Asia Minor, Pontus and Armenia I*, London 1842, s. 242 ; Halil İnalçık, a.g.e., s. 307.

Anadolu'nun ihtiyaçlarının karşılanması için de önemli bir liman durumundadır. 1840'larda Trabzon ticareti istikrarını korumanın yanında gelişmesini sürdürmüştür. Trabzon ticaretindeki gelişmeye etki eden en önemli unsur İran transit ticareti olduğundan İran'ın bu ticaretteki payı %70 gibi önemli bir rakama ulaşmıştır.¹⁰⁴ Tablo I deki bilgiler Trabzon limanının ithalât ve ihracat durumunu sterlin değerinden ortaya koymaktadır.

Tablo I

XIX. Yüzyıl ve XX. Yüzyıl Başlarında Trabzon Limanının İhracat ve İthalât Rakamları

Yıllar	İhracat	İthalât	Toplam	Yıllar	İhracat	İthalât	Toplam
1830	-	-	350.000	1872	827.213	1.383.541	2.210.754
1831	-	-	246.000	1873	628.409	1.469.221	2.097.630
1832	39.000	492.000	531.000	1874	696.833	1.820.834	2.517.667
1833	45.000	560.000	605.000	1875	598.073	1.283.647	1.881.720
1834	245.000	615.000	860.000	1876	565.217	1.329.422	1.894.639
1835	691.000	1.021.000	1.712.000	1877	407.835	980.000	1.387.835
1836	859.000	1.452.000	2.311.000	1878	479.804	1.306.474	1.786.278
1837	356.000	1.145.471	1.502.352	1879	568.562	1.561.485	2.130.047
1838	254.744	1.603.543	1.858.287	1880	515.851	1.328.038	1.843.889
1839	265.590	1.149.915	1.415.505	1881	476.916	1.213.477	1.690.393
1840	365.882	1.452.219	1.818.101	1882	628.005	1.550.359	2.178.364
1841	396.898	1.701.977	2.098.875	1883	701.415	1.583.048	2.284.463
1842	317.611	1.221.873	1.539.484	1884	641.150	1.750.320	2.391.470
1843	384.105	1.387.863	1.771.968	1885	519.990	1.610.850	2.130.840
1844	457.785	1.410.444	1.868.229	1886	531.860	1.673.265	2.205.125
1845	396.109	1.610.020	2.006.129	1887	615.980	1.330.455	1.946.435
1846	416.848	1.639.839	2.056.687	1888	573.095	1.284.270	1.857.365
1847	391.919	1.585.084	1.977.033	1889	659.560	1.596.050	2.255.610
1848	207.545	1.726.052	1.933.597	1890	695.155	1.453.535	2.148.690
1849	514.232	2.031.403	2.545.635	1891	624.855	1.501.530	2.126.385
1850	518.243	2.402.073	2.920.316	1892	519.445	1.273.710	1.793.155
1851	496.708	2.396.702	2.893.410	1893	618.265	1.314.650	1.932.915
1852	647.712	2.148.265	2.795.977	1894	660.280	1.524.890	2.185.170
1853	728.849	1.742.693	2.471.542	1895	640.270	1.504.810	2.145.080
1854	289.000	2.023.000	2.312.000	1896	586.295	1.255.500	1.841.795
1855	342.000	2.432.000	2.774.000	1897	659.190	1.346.880	2.006.007
1856	698.697	2.816.304	3.515.001	1898	679.790	1.438.650	2.118.440
1857	1.483.334	3.293.422	4.776.756	1899	570.000	1.325.000	1.895.000
1858	1.228.794	3.750.529	4.979.323	1900	761.000	1.441.000	2.202.000
1859	995.741	3.255.762	4.251.503	1901	692.000	1.669.000	2.361.000
1860	1.590.103	3.416.530	5.006.633	1902	661.000	1.769.000	2.430.000
1861	1.265.781	2.213.303	3.479.084	1903	692.000	1.710.000	2.402.000
1862	-	-	-	1904	690.000	1.544.000	2.234.000
1863	-	-	-	1905	815.000	1.819.000	2.634.000
1864	-	-	-	1906	995.000	2.165.000	3.160.000
1865	-	-	-	1907	677.000	1.823.000	2.500.000
1866	825.217	929.423	1.754.640	1908	727.000	1.032.000	1.759.000
1867	687.163	1.091.553	1.778.716	1909	2.836.000	2.848.000	5.684.000
1868	957.089	1.183.822	2.140.911	1910	3.515.000	3.084.000	6.599.000
1869	740.773	1.459.614	2.200.387	1911	-	-	-
1870	786.219	1.425.422	2.211.641	1912	644.000	1.542.000	2.186.000
1871	768.178	1.158.944	1.927.122	1913	774.000	1.355.000	2.129.000

Kaynak: Charles Issawi, The Economic History of Turkey 1800-1914, Chicago - London 1980, s.125 - 126;
Mübahat S. Kütükoğlu, " XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti ", Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri
(13 - 17 Ekim 1986) Samsun : 1988, s.112-113.

¹⁰⁴ Mübahat S. Kütükoğlu, a.g.m., s.102 - 103.

Tablo I deki verilere göre, Trabzon limanındaki XIX. yüzyıl ticarî faaliyetlerinde ithalâtın ihracattan daha fazla olduğu görülmektedir. Bunun sebebi olarak, İran ve Doğu pazarları için gelen malların bu yüzyılda Trabzon vasıtasıyla nakledilmeye başlanmış olması gösterilebilir. Trabzon limanında XIX. yüzyılın ikinci yarısına doğru artan ticaret hacmine göre en fazla ihracatın yapıldığı yıl 1.590.103 sterlinlik ihracat ile 1860 yılıdır. 1910 yılındaki ihracat rakamları 3.515.000 İngiliz lirası olarak tespit edilmektedir. Yine aynı dönemdeki ithalât rakamlarına göre ise ticaret hacmi 1858 yılında 3.750.529 ve 1860 yılında 3.416.530 İngiliz lirası olarak en yüksek rakamlara ulaşmıştır. Trabzon limanındaki toplam ticaret hacmi bakımından ise 1858 de 4.979.323, 1860'da 5.006.633 ve 1910'da ise 6.599.000 İngiliz lirası ile en fazla ticaretin yapıldığı yıllar olarak Tablo I deki rakamlardan tespit edilmektedir.

Trabzon limanındaki ticaret hacmi, ihracat olarak 1832'de 39.000 ve 1833 'de ise 45.000 İngiliz lirası ile en düşük seviyededir. İthalât rakamlarına göre 1832, 492.000 İngiliz lirası ve 1833 de ise 560.000 İngiliz lirasılık ithalât rakamları ile en düşük seviyedeki yıllardır. Ancak, 1831 yılındaki 246.000 ve 1830 yılındaki 350.000 İngiliz lirasılık toplam ticaret hacimleri ihracat ve ithalâtın bu yıllarda en düşük seviyede olduğu şeklindeki düşüncüyü kuvvetlendirmektedir. Bu dönemdeki ticarî faaliyetlerin düşük seviyede seyretmesinin asıl sebebi, Batılı devletlerin Trabzon limanını ve gümrüğü'nü yeni yeni kullanmaya başlamasıdır. Trabzon limanının gelişmesindeki önemli faktörlerden bir tanesi de İran transit ticaretidir ki; bu ticaretin devam etmesi liman ticaretinin güçlenmesine vesile olmuştur. Trabzon, Anadolu ticaretinde İzmir veya İstanbul limanı özelliğine kavuşamamakla beraber kendi özelliği bakımından onlarla rekabet edebilmiştir.

Trabzon limanı özellikle XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren canlanmış ve limandaki ithalât ve ihracat rakamları sürekli artış göstermiştir. Yine, özellikle ihracat rakamlarına baktığımızda önceki yıllara nazaran sürekli bir artış gösterdiğini söylemek mümkündür. Bunun en önemli sebeplerinden biri olarak gümrük resimlerinin Balta Limanı Anlaşması ile düşürülmesi gösterilebilir. Gümrük resimlerinin bu anlaşmayla

düşürülmesinden sonra yabancı tüccarların Osmanlı ülkesinin genelinde ticarî faaliyetlerde önemli bir yer edindikleri Osmanlı kaynaklarında mevcuttur.¹⁰⁵

Trabzon ve havalisindeki ticarî faaliyetler sadece Doğu merkezli transit ticarete dayanmamaktadır. Aynı zamanda bölgede yetişen ürünlerde ticaret hacmine önemli katkılar sağlamaktadır. Hicri 9 Ramazan 1279 (27 Şubat 1863) tarihinde İstanbul'da açılan sergide Trabzon vilayetinin her çeşit zirai mahsulleri başta tütün, fındık, keten ipeği gibi mallar da yer almış ve ilgi çekmiştir.¹⁰⁶

Trabzon limanındaki ticarî gelişme aynı zamanda bölge ticaretinin de gelişmesini sağlamıştır. Bunun yanında yabancı devletler için bir cazibe merkezi hâline gelen Trabzon gümrüğü ve limanı, Anadolu'daki ticarî faaliyetlerin gelişmesine de katkı sağlamıştır. Anadolu'da üretilen mallar en kısa yol olan Trabzon limanı vasıtasıyla ihraç edilmiştir. Yine, İran Devleti'nin dışarıdan ithal ettiği mallar Trabzon - Erzurum yolu sayesinde İran'a ulaşmıştır. XIX. yüzyılın sonlarına doğru Trabzon liman ticaretinin hacminde bir azalma olduğu ve ticaretin Anadolu'nun diğer kentlerine kaydığı gözlenmektedir. Bu olumsuz gelişmelere etken olarak Osmanlı Devleti ile Rusya'nın bölgedeki siyasî çatışmaları ve yol ulaşımındaki gelişmelerin takip edilememesi gösterilmektedir. Ruslar, Kafkasya'nın iktisadî kalkınmasını sağlamak ve bölgenin iktisadî kaynaklarını limanlar yoluyla taşımak için demir yolları ile bölgeyi Karadeniz'e bağlamıştır.¹⁰⁷

Yine, Doğu Anadolu bölgesinde meydana gelen asayiş hâdiseleri ve bölgede Osmanlı Devleti'nin kontrolü dışında gelişen siyasî hâdiseler, Trabzon liman ticaretinin azalmasına etken olan sebeplerden sayılabilir. Özellikle, İran ve Rusya hudutlarında meydana gelen kanunsuz hâdiseler buna örnek verilebilir. Süveyş Kanalı'nın açılarak Asya ticarî taşımacılığın hizmetine girmesi de bölge ticaretinin önemli bir kısmının güneye kaymasına sebep olmuştur. XIX. yüzyılın ikinci yarısında Trabzon ve havalisindeki gümrüklerde ticaretin gelişme gösterdiği kayıtlarda bulunmaktadır. Bu kayıtlarda ticarî faaliyetlerin belli bir nizam içinde yapıldığı yine ifade edilmektedir. Aynı zamanda, salnâmelerdeki kayıtlarda ticarî faaliyetler esnasında meydana gelen

¹⁰⁵ ML.VRD, No. 690, Sene. 7 .Ş. 1258, (13 Eylül 1842): Bu belgede, Trabzon ve tevabii gümrüklerin 1842 yılı Eylül ayına mahsuben toplam gelirleri 29.008 kuruşa tekabül etmektedir. ML.VRD. defterlerinde her ayın muhasebesi müstakil olarak kayıt edilmiştir.

¹⁰⁶ Kemal Peker, Fındık, Tarihçe, Tarım, Kültür, Ticaret, İstihlak Bakımlarından, Giresun: Yeşilgiresun Matbaası, 1947 - 1948, s. 46.

¹⁰⁷ Ahmet Ardel, a.g. mad., s. 236.

anlaşmazlıkların çözümü içinde Ticaret Nezaretine bağlı olarak Trabzon, Giresun, Gümüşhane ve Canik'te Ticaret Mahkemelerinin faaliyette olduğunu görmekteyiz.¹⁰⁸ Bu mahkemeler sayesinde bölgede ticaretin kanunlar ve nizamlar çerçevesinde yürütülmesi sağlanıyordu.

2.2 Trabzon'da Ulaşım Faaliyetleri

Bir toplumun sosyo-ekonomik kalkınma ve büyümesinde ulaşım imkânlarının ve bunun ülke coğrafyasına yaygınlaştırılmış olmasının önemli katkısı vardır. Ulaşımın yaygınlaştırılmasıyla daha önceleri birbirine kapalı olan yerleşim merkezleri ve bölgeler birbirleriyle bütünleşmiş olmakta ve kentler-ülkeler arası kaynak, bilgi ve iş gücü akımı hızlanmaktadır. Bir yolun kullanılabilir ve faâl hâlde olması, devletin bütün yol güzergâhlarında güvenliği sağlamış olmasına, yolun sürekli denetlenmesine, bakım ve onarımın yapılmasına ve aynı zamanda yolu kullananların taleplerinin karşılanmasına bağlı idi. Osmanlı Devleti, Trabzon-Erzurum yolu ile Trabzon limanına gelen askerî ve ticarî erzağın rahatlıkla doğu vilayetlerine sevk edebilmesinden dolayı bu yolu önemli kabul etmektedir.

Osmanlı Devleti'nin önemli bir coğrafyası Doğu ve Batı ticaretini birbirine bağlayan İpek ve Baharat Yolları'nın üzerinde bulunuyordu. Bu yollar üzerinde bulunan gümrüklerden elde edilen gümrük resimleri devlet gelirinin önemli bir yekûnunu teşkil etmektedir. Bu ticarî yolların denetimi ve tüccarların güvenliği bizzat devletin himayesinde yürütülmekteydi. Bunun için Osmanlı Devleti toprakları, güvenli olmasından yabancı tüccarların tercih ettikleri ticarî güzergâhların başında gelmektedir. İranlı tüccarlar yolculukları 100 gün gibi çok uzun bir zaman almasına rağmen İran-İzmir arasındaki ticarî yolu kullanıyorlardı.¹⁰⁹

Osmanlı Devleti'nin sınırlarının en geniş olduğu dönemlerde Karadeniz, Marmara ve Kızıldeniz gibi iç denizler yerli ticaretin yoğun olarak yapıldığı yerlerdi. Aynı zamanda Karadeniz'de Sinop ve Trabzon liman kentleri, Akdeniz'de ise Antalya ve Alanya liman kentleri eski tarihlerden beri önemli ticaret merkezleri olarak

¹⁰⁸ Trabzon Vilayet Salnamesi, Sene. H. 1285, (1869)

¹⁰⁹ Cengiz Orhonlu, Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar, Der. Salih Özbaran, İzmir: Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1984, s.143.

bilinmektedir. Karadeniz'de bulunan Samsun, Sinop liman kenti, İstanbul'un kereste ihtiyacını karşılayan Ereğli liman kenti ve kabotaj limanı kabul edilen Tirebolu liman kenti bölge ticaretinde deniz ve kara yollarının birleştiği yerlerde kurulmuş liman merkezleri olarak karşımıza çıkmaktadır.¹¹⁰ Osmanlı Devleti, kuruluşundan XVI. yüzyıla kadar bölge ticaretinde yabancı tüccarlar ile rekabet edecek güce sahip değildi. Ancak, XVI. yüzyılda Akdeniz bölgesinde Osmanlı Devleti, ticarî ve siyasî alanda kesin bir hakimiyet kurmuştu.¹¹¹

Karadeniz'deki ulaşım ve ticaretin önem kazanması, bölgenin kuzeyinde bulunan Kefe, Kili ve Akkerman bölgelerinin Osmanlı himayesine girmesinden ve ticarete açılmasından sonraki dönem olan XVI. yüzyıla tesadüf etmektedir.¹¹² Karadeniz bu hâkimiyet sonrasında bir Türk gölü hâline gelmiş ve yerli tüccar tarafından sıkça kullanılmaya başlanmıştır. Daha önceki dönemlerde Karadeniz limanları tüccarlar tarafından kısmen tercih edilmekteydi. İran ve Asya ticarî malları XIX. yüzyıla gelindiğinde Karadeniz sahillerindeki liman kentleri sayesinde Batı pazarlarına ulaşmaktadır.

Osmanlılar'da ticaretin gelişmesinde etken olan deniz ve kara ulaşımının yanında sınırlı da olsa nehir ulaşımının yapıldığını da söyleyebiliriz. Coğrafi olarak Kuzey Anadolu'da yer alan Karadeniz Bölgesi arazisinin engebeli olması ve nehirlerin hızlı akışı bu bölgedeki nehirlerin ulaşımında kullanılmasını zorlaştırmaktadır.¹¹³ Trabzon-Giresun arasında bulunan Harşit nehri kısmen kereste taşımacılığında kullanılmış olmasına rağmen bölgedeki yağış miktarının bol olması ve ulaşımı olumsuz yönde etkilemesinden dolayı her zaman bu işte kullanılamamıştır. Bu bölgedeki nehirlerin ulaşım için kullanışlı olmadıklarından ticarî alandaki gelişmelere katkısı fazla olmamıştır.

¹¹⁰ M. A. Ubucını, *Türkiye 1850*, Çev. Cemal Karağaçlı, İstanbul :Tercüman Gazetesi 1001 Temel Eser Yayınları, 1977, s. 376.

¹¹¹ Robert Mantran, *XVI - XVII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu*, Çev. Mehmet Ali Kılıçbay, İstanbul: İmge Kitabevi, 1995, s. 111.

¹¹² Halil İnalçık, a.g.e., s. 264 .

¹¹³ Halil İnalçık, *The Ottoman Empire, The Classical Age 1300-1600*, London 1973, s.126 - 132.

2.3 Karadeniz'de Deniz ve Nehir Yolları Ulaşımı

Deniz yoluyla yapılan ticaretin gelişmesinde liman ve buna bağlı olarak liman gümrüklerinin önemli etkisi olmuştur. Ticarî faaliyetlerde gelişme gösteren ülkeler aynı zamanda bu alandaki vasıtalarının gelişmesine de öncülük etmişlerdir. Trabzon limanının önemi de, daha ilk çağlardan itibaren Karadeniz kıyılarının önemli limanı olmasından, diğer iskelelerden farklı olarak, Anadolu'nun içlerine, Doğu Anadolu üzerinden Kafkasya ve İran'a ulaşan bir yol vasıtasıyla, geniş bir hinterlanda sahip bulunmasından ileri gelmektedir.¹¹⁴ Yine, Trabzon-Erzurum-Tebriz ana yoluyla yürütülen ticarî faaliyetleri farklı güzergâhlardan gelen yollar tâli bağlantılar desteklemekte ve Trabzon limanına diğer liman şehirlerinden ayrı bir özellik katmaktadır.¹¹⁵ Trabzon limanı bu özelliği sayesinde çeşitli ülkelerin tüccarları tarafından tercih edilmektedir.

Karadeniz insanının hem gemi yapımı hem de deniz taşımacılığı olmak üzere denizcilik alanında çok becerikli oldukları bilinmektedir. Bundan dolayı deniz ticaretinde ve taşımacılığında Trabzon ve havalisindeki gemicileri sıkça görmek mümkündür. Karadeniz'in Anadolu sahillerinde Osmanlı Devleti tarafından 1703 yılında gemi yapımı emredilen limanların başında Sinop, Gerze, Samsun, Giresun, Tirebolu, Görele, Trabzon, Rize, Gönnye gibi yerlerin geldiğinin ifade edilmesi bölge insanının becerikli olmasındandır.¹¹⁶

Bu gemiciler sadece Karadeniz'de değil aynı zamanda buraya dökülen nehirlerde de ticaret işi yapmaktadır. Karadeniz'in Anadolu kıyılarındaki nehirlerinin genel olarak taşımacılığa elverişli olmadığı bilinmektedir. Bu durum Karadeniz'in batı bölgeleri için geçerli değildir. Karadeniz'in batı kıyılarında denize dökülen Tuna nehri üzerinde denizciler taşımacılık yapıyorlardı. Romanya bölgesinde bulunan Kalas'tan kereste yüklenip İstanbul'a taşınmasında Trabzonlu denizcilerin çalıştığı bilinmektedir.¹¹⁷

¹¹⁴ Saliha Koday, " Trabzon Limanı ", *Türkiye Coğrafya Dergisi*, Sayı. 34, İstanbul : Türkiye Coğrafya Dergisi, 1999, s. 473.

¹¹⁵ Selahattin Tozlu, " 19. Yüzyılda Sosyo-Ekonomik Bakımından Trabzon Limanı ", *Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu*, (3-5 Mayıs 2001), Trabzon: Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, 2002 s. 381.

¹¹⁶ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı*, 3.Baskı, Ankara: T.T.K. Yayınları, 1988, s. 447.

¹¹⁷ *Ayniyat Defterleri*, s. 312, hkm: 619, Sene Evasıt-ı Ra 1207 (26 Ekim 1792) ; İbrahim Güler, " XVIII. Yüzyılda Trabzon'un Sosyal ve Ekonomik Durumuna Dair Tespitler ", *Trabzon Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, (6 - 8 Kasım 1998), 2. Baskı, Trabzon: Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, 2000, s. 333 - 334.

Deniz yolları taşımacılığında XIX. yüzyıla kadar klasik dönem vasıtası olan yelkenli gemiler kullanılmıştır. Taşımacılık alanındaki gelişmeler neticesinde XIX. yüzyılın başlarından itibaren buharla çalışan gemilerin yapıldığını ve bu sayede taşınan malların miktar olarak da arttığını görmekteyiz. Deniz taşımacılığındaki bu gelişmenin, dünya ticaretine gözle görülür oranda etki yaptığı söylenebilir. Bu arada ifade etmek gerekir ki, Karadeniz'de yelkenlilerle yapılan deniz yolculuğunun çok tehlikeli olduğu, çünkü bu denizde sis ve boranın hakim olduğu ve bu sebeple buraya Karadeniz adı verildiği ifade edilmektedir.¹¹⁸ Bir iç deniz özelliğine sahip olmakla beraber Karadeniz azgın dalgaları yüzünden gemiciler tarafından tercih edilmemiştir.

Deniz taşımacılığında ilk buharlı gemi 1807 yılında Amerikalı Robert Fulton tarafından Hudson nehrinde işletilmeye başlanmıştır. 1816 yılında da İngiltere ile Fransa arasındaki Manş Denizi vapur ile aşılmıştır. Osmanlı Devleti 1827'de İngiltere'den bir buharlı gemi satın alarak deniz taşımacılığına katmıştır.¹¹⁹ Türk halkının buğu gemisi olarak adlandırdığı ve Sürat adı verilen bu ilk buharlı gemi İngiltere'den satın alındıktan sonra idaresi de bir İngiliz subayına verilmiştir.¹²⁰

XIX. yüzyılın ilk yarısının sonlarına doğru buharlı gemi hatlarının kurulmasından sonra Trabzon ve havalisindeki ticarî hayatta bir canlanma gözlenmektedir. Daha önce doğu ticaretinin merkezi konumundaki Akdeniz limanlarındaki ticaretinin bu dönemde Karadeniz'e doğru kaydığını görmekteyiz. Ticarî yolların Karadeniz sahillerine inmesi üzerine Trabzon'un ticarî alandaki önemi daha da artmıştır.¹²¹

Ticarî faaliyetlerdeki bu hızlı artış 1836 yılında Trabzon limanından yapılan ihracatı 859.373, ithalât ise 1.451.973 İngiliz lirasılık gibi bir rakama kadar ulaştırmıştır.¹²²

¹¹⁸ J. B. Tavernier, *XVII. Asır Ortalarında Türkiye Üzerinden İran'a Seyahat*, Çev. Ertuğrul Gültekin, İstanbul: Tercüman 1001 Temel Eser, 1980, s. 29.

¹¹⁹ Ercüment Kuran, "XIX. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Deniz Ulaşımı: İdare-i Mahsusanın Kuruluşu ve Faaliyetleri", *Çağının Yakalayan Osmanlı*, İstanbul: IRCICA Yayınları, 1995, s. 159.

¹²⁰ Ahmet Hazerfen (Haz.), *Vak'anüvis Ahmet Lütü Efendi Tarihi*, Cilt I, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1999, s. 277; Ali İhsan Gencer, *Bahriyede Yapılan İslahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu (1780-1867)*, İstanbul: İÜ Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1985, s. 109 - 110; Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi", *Çağın Yakalayan Osmanlı*, İstanbul: IRCICA Yayınları, 1995, s. 165.

¹²¹ Mahmut Goloğlu, *Trabzon Tarihi Fetihden Kurtuluşa Kadar*, Ankara: Serander Yayınları, 1985, s. 169.

¹²² Abdullah Saydam, *Osmanlı Medeniyeti Tarihi*, Trabzon: Derya Yayınları, 1994, s. 102.

Doğu ticaretinden önemli pay alan İngilizler bu dönemde kurdukları şirketler sayesinde dünya ve Osmanlı ticaretinde güçlerine güç katmışlardır. 1836 yılı baharında doğu ticaretinde önemli bir yer işgal eden İngiliz iş adamları Essex adlı buharlı gemi ile İstanbul-Trabzon arasında seferlere başlamışlardır. Bu gemi onbeş günde bir Trabzon'a hareket etmekte iken 1836 yılının Eylül ayında Croscant adlı başka bir buharlı gemi de bu hatta çalışmaya başlamıştır.¹²³

Osmanlı ülkesinde ticaretle uğraşan tüccarlar kara, deniz ve nehir yolu olmak üzere bütün yolları kullanmışlardır. Osmanlı Devleti'nin tanıdığı imtiyazlar sayesinde denizle doğrudan irtibatı bulunmayan Avusturyalı tüccarlar, 1719 yılında kurulan ve Trieste, İstanbul ve Selanik'te şubesi bulunan Levant Avusturya Kumpanyası adlı bir şirkete sahip oldular. 1784 yılında Avusturya gemicilerine Osmanlı sularında ticaret yapma noktasında kolaylık sağlandı.¹²⁴

1837 yılında Avusturya Donau-Dampfschiffahrts Gesellschaft şirketinin sahip olduğu Fernando adlı gemi de Trabzon'daki nakliyat işine katılmıştır. 1840 yılında Trabzon gümrüğünden geçen malların %40'ını Avusturya bandıralı gemiler taşımışlardır. 1841 yılında Doğu Akdeniz limanlarında çalışan Avusturya bandıralı buharlı gemilerin sayısı 76'ya yükselmiştir.¹²⁵

Trabzon'dan gerçekleştirilen deniz taşımacılığının önde gelen ülkeleri olarak Osmanlı, Rusya, İngiltere ve Avusturya devletlerini sayabiliriz. Yabancı gemilerin vermekle yükümlü oldukları gümrük resimlerine dair talimatnamenin gönderilmesi ve bu konuda gerekli titizliğin gösterilmesi bizzat istenmektedir.¹²⁶ Tersane-i Amire tarafından ticaret maksadıyla, İzmir, Trabzon ve bazı mahallere 1840'lı yıllarda vapur seferleri düzenlenmeye başlanmıştı.¹²⁷

Yine, Trabzon tüccarının, mevsimlik mahsullerini Trabzon'a ulaştıran Nemçe Kumpanyası vapurlarının, bu malları zamanında Dersaadet'e ulaştıramadıkları ve

¹²³ A. Üner Turgay, a.g.m., s. 55.

¹²⁴ Nurgül Bozkurt, " XVIII. Yüzyılın Başlarında Osmanlı - Avusturya Ticarî Münasebetleri ", Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih İncelemeleri Dergisi, Sayı. 12, İzmir: Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1997, s. 187; Robert Mantran, XVI-XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu, Çev. Mehmet Ali Kılıçbay, İstanbul: İmge Yayınları, 1995, s.143.

¹²⁵ Charles Issawi, " Tebriz - Trabzon Ticareti (1830 - 1900)- Bir Yolun Yükselişi ve Gerileyişi ", s. 80 - 81.

¹²⁶ HR. MKT, No. 28 / 7, Sene. 29. Za. 1264 (27 Teşrin-i evvel 1848).

¹²⁷ MAD, No. 8902, s. 40, Sene. 2. M. 1266 -16. Ş .1266 (18 Teşrin-i sani 1849 - 27 Haziran 1850); Ali İhsan Gencer, a.g.e., s. 179.

tüccarların bundan rahatsız oldukları; bu konuda Tersane-i Âmire vapurlarının bu malların nakledilmesinde yardımcı olmalarına dair maruzatta görmekteyiz.¹²⁸ Buradan da anlaşıldığı gibi Osmanlı gemilerinin yük taşıma kapasitesi kendi tüccarlarının ihtiyacına cevap verecek seviyede değildi.

XIX. yüzyılda, Osmanlı gemileri genellikle İngiliz ürünleri taşıyordu. Trabzon limanının toplam ithalâtının %85'ini İran'a gönderilmek üzere ithal edilen mallar oluşturuyordu. Bu malların çoğunluğunu ise, pamuklu ürünler, yün kumaş ve şekerden oluşan İngiliz malları teşkil etmekteydi.¹²⁹ İngilizler doğudan ham madde olarak aldıkları pamuk ve bakır gibi malları işledikten sonra tekrar geldiği ülkelere mamul olarak sevk ederek büyük kazançlar elde etmekteydiler.

Osmanlılara ait ilk buharlı gemiyi İstanbul tersanesi'nde Amerikalı Foster Rhodes 1838'de inşa etmiştir.¹³⁰ Bu inşa işleminden sonra Karadeniz ve diğer denizlerdeki nakliyat işlerinin arttığını görmekteyiz.

Karadeniz sularında yapılan ticarete Avusturya Devleti'nin taşımacılıktaki payı diğer devletlere göre daha fazladır. Osmanlı Devleti ise; 1842'de ikinci geminin de tülke sularında sefere başlamasından sonra ve ücretlerde uygulanan indirim dolayısıyla Avusturya vapurlarına ciddî manada rakip olmaya başlamışlardır. Bu yıl içinde Avusturya bandıralı vapurlar Osmanlı sularında 4280 yolcu taşırken Osmanlı vapurları askerler hariç yani sivil yolcu olarak 6500 kişiyi başka yerlere taşımıştır.¹³¹

Bu hâdiselerden sonra Osmanlı sularında taşımacılık alanında ülkeler arasında büyük bir rekabet başlamıştır.

Osmanlı Devleti deniz ticaret filosunun kurulması için gerekli kolaylığı göstermesine rağmen özel müteşebbis bu konuda beklenen ilgiyi göstermemiştir. Bunun üzerine Osmanlı Devleti 1843 yılında "Fevaid-i Osmaniye" adı ile bir deniz nakliyat müessesesi kurmuştur. Bu şirket vasıtasıyla İngiltere'den alınan buharlı gemiler önce

¹²⁸ Cevdet İktisat, No.1374, Sene. 2. N. 1263 (23 Ağustos 1847)

¹²⁹ Ömer Şen, a.g.e., s. 112.

¹³⁰ Ercüment Kuran, " XIX. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Deniz Ulaşımı: İdare-i Mahsusa'nın Kuruluşu ve Faaliyetleri ", *Çağın Yakalayan Osmanlı*, İstanbul 1995, IRCICA Yayınları, s.159; Ali İhsan Gencer, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları (Denizcilik)*, İstanbul : Denizcilik Sendikası Yayınları, 1985, s. 15; Mübahat S. Kütükoğlu, a.g.m., s. 165.

¹³¹ Mübahat S. Kütükoğlu, a.g.m., s. 166.

Boğaziçi, Adalar, Gemlik ve İzmit seferlerini yapmış, daha sonra Akdeniz ve Karadeniz seferlerini düzenlemiştir.¹³²

1844'te Tersane-i Amire tarafından da bazı hatlarda vapur çalıştırılmaya başlanmıştı. Fakat, Karadeniz hattında hâlâ Llyod Kumpanyası vapurları, malların büyük bir kısmını taşımaya devam etmekteydi. 1846 yılı sonlarında bu vapurlar Trabzon'da yüklenmeyi bekleyen fındık ve fasulye denklelerini almayınca Karadeniz tüccarı zor durumda kalmış ve Tersane-i Amire vapurlarından Eser-i Cedid, bu hâdiseden dolayı bir süre buraya tahsis edilmiştir.¹³³ Bu hatta aynı zamanda Eser-i Hayr, Hümapervaz ve Girit adlı vapurların da yük taşımaya katkı sağladığı görülmektedir.¹³⁴ Osmanlılarda deniz ulaşımını düzenleyen ve merkezi İstanbul'da bulunan Fevaid-i Osmaniye namıyla bir kumpanya teşkil edilmiştir. Bu kumpanyanın hizmetinde 19 gemi hizmet vermeye başlamış ve bunlardan en büyükleri olan Mecidiye ve Taif vapurları kapasite olarak da 271 yolcu taşımaktadır.¹³⁵

Avusturya vapurları bu bölgede daha kârlı gördükleri İran, Rus ve İngiliz mallarını taşımayı tercih etmişlerdir. Avusturya bandıralı Lloyd kumpanyasına bağlı Popliz adlı vapurun yük taşıma konusunda yerli tüccardan Tirebolulu kaptanlardan Mustafa Kaptan'ın tayfası arasında yük taşıma konusunda münakaşa çıktığını görmekteyiz.¹³⁶ Taşımacılıkta yerli ve yabancı tüccarlar arasında sıkıntıya sebep olan Avusturya vapurlarının bu tutumu karşısında Osmanlı Devleti kendi vapurları sayesinde bu sıkıntıyı bertaraf etmeye çalışmıştı.

1864 yılında İstanbul ve diğer Osmanlı limanlarına sefer yapan yabancı şirketler bildirilmiş ve bunlar Avusturya'nın Lloyd, Fransa'nın Messagerie kumpanyalarıyla İngiliz, Rus, Yunan ve Mısır kumpanyalarıdır. Karadeniz limanlarına Türk vapurları işlemediği hâlde, İngiliz gemileri İstanbul - Trabzon hattında çalışmaktadır.¹³⁷

¹³² Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, Ankara 1994, s. 106.

¹³³ Mübahat S. Küttükoğlu, *a.g.m.*, s. 167 ; Avusturya'nın Lloyd Kumpanyası Rusya ve İran'dan gelen malların taşınmasını tercih ediyordu. Trabzon Müşiri Mehmet Halil Rıfat Paşanın 3 Muharrem 1263 (22 Aralık 1846) tarihli tahrirati bu bahsi geçen sıkıntıya temas etmektedir. *Dahiliye İrade*, No. 6906/2, Sene. 3 M 1263 (22 Kanun-ı evvel 1846); Karadeniz'deki yük nakliyesinde yaşanan bu olumsuz hâdiseler Fevaid-i Osmaniye'nin kurulmasında da önemli etken olmuştur.

¹³⁴ *MAD. No. 8902, s. 40, Sene. 2 . M . 1266 -16. Ş. 1266, (18 Teşrin-i sani 1849 - 27 Haziran 1850).*

¹³⁵ Ali İhsan Gencer, *a.g.e.*, s. 16 ; Vedat Eldem, *a.g.e.*, s. 106.

¹³⁶ *A. MKT. MHM, No. 396 / 13, Sene. 17 . Ş . 1285, (3 Kanun-ı evvel 1868)*

¹³⁷ Ercüment Kuran, *a.g.m.*, s. 162.

Tüccar sefinelerinin kaptanları meslekî konularda imtihana tâbi tutulmakta ve buna göre hangi sınıfa şayan olduklarına dair kendilerine birer tasdikname verilmektedir. Ayrıca kendilerine birer imtiyaz fermanı verilerek kaptanlığa memuriyetlerinin uygun görüldüğü beyan edilmektedir.¹³⁸

Trabzon ve çevre iskelelerden ecnebi memleketlere işleyen gemilerin reis ve taifelerine hangi cins mürur tezkiresinin verileceği ve bunların her birine kırkar kuruşluk tezkire verilmesi hususunun bildirildiği ifade edilmektedir.¹³⁹

Fevaid-i Osmaniye kumpanyasının adı 1871'de "İdare-i Aziziye" olarak değiştirilmiş; bu son idare de 1875'te "İdare-i Mahsusa" adını almış sonra yine haftalık Doğu Karadeniz seferlerine devam etmiştir.¹⁴⁰ Bu gemiler haftanın belli günlerinde bütün Karadeniz limanlarına uğrayarak seferlerini tamamlamaktadır.

Kırım Harbi'nden sonra Karadeniz ticaretinde bir canlanma olmuş, seferlere Fransız ve Rus bandıralı gemiler de eklenmiştir. Savaş sonrası Trabzon limanına uğrayan gemilerin ve vapurların sayısı ve buradaki iş gücünün artmasına bağlı olarak, limandaki işçi sayısı ile ücretleri de artış göstermiştir. 1860 yılında limana Osmanlı gemi ve vapurlarının yanı sıra Fransa, İngiltere, Rusya, Avusturya, Yunan, Sardunya ve Toskana vapurları da sefer yapmaktadır.¹⁴¹ Bu yıllarda liman ticaretinin, adı geçen devletlerin gemilerinin katılmasıyla, daha da arttığını görmekteyiz.

Osmanlı Devleti'ne ait gemiler Trabzon limanına pazar ve çarşamba günleri uğramaktadır. İstanbul'dan hareket eden yük ve yolcu gemileri Batum limanına kadar muhtelif limanlara uğradıktan sonra gidiş ve dönüşte bu limana uğrayarak yollarına devam etmektedir. Yabancı ülke bandıralı gemilerden ise Trabzon limanına Avusturya bandıralı gemiler pazartesi günleri, Rus bandıralı gemiler salı günleri, Fransız bandıralı gemiler ise perşembe günleri uğramaktadır.¹⁴²

¹³⁸ Cevdet İktisat, No. 632, Sene. 26. S. 1264, (2 Şubat 1848).

¹³⁹ A. MKT. MHM., Sene. 11 . N .1265, (30 Ağustos 1849).

¹⁴⁰ Mübahat S. Küttükoğlu, "Osmanlı Buharlı Gemi İletmeciliği ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi", s.1 67; Vedat Eldem, a.g.e., s. 106.

¹⁴¹ A.Üner Turgay, a.g.m., s. 57; İlber Ortaylı, " 19.Yüzyılda Trabzon Vilayeti ve Giresun Üzerine Gözlemler ", Osmanlı İmparatorluğunda İktisadî ve Sosyal Değişim, Makaleler I, Ankara: Turhan Kitabevi, 2000, s. 122.

¹⁴² Trabzon Vilayet Salnamesi, Sene. 1873, s. 70.

1894'te haftalık seferler yapan 4, onbeş günde bir sefer yapan 4 ve aylık sefer yapan 2 kumpanya olmak üzere bu hatta 10 kumpanya faaliyet göstermektedir.¹⁴³

Limanlara gelip giden sefinelere ait kayıtlarının muntazam tutulduğunu bilmekteyiz. İstanbul limanına ait bir kayıтта H. 1261 senesi Martı'ndan H.1262 Martı'na kadar limana ne kadar sefinenin gelip gittiğinin bildirilmesine dair emirname bu konuda tutulan kayıtları görmekteyiz.¹⁴⁴

XIX. yüzyılın ortalarına doğru Osmanlı Devleti, limanlarına gelen gemilerin sayıları ve taşıdıkları yük miktarına ait rakamlar, bize Trabzon ve Karadeniz ticaretinin bu dönemdeki önemini karşılaştırma fırsatı verecektir. Osmanlı Devleti'nin limanlarındaki yelkenli gemilerin geliş gidişi 1846 yılı dahilinde (giriş ve çıkışları dahil olmak üzere) yaklaşık olarak 4.700.000 tonajlık bir toplamı bulan 35.000 sefer olarak tahmin edilmektedir.¹⁴⁵ 1846 yılına ait Trabzon limanına gelen gemiler ve tonajları hakkındaki bilgi aşağıdaki Tablo II de verilmiştir.

Tablo II
1846 Yılında Osmanlı Limanlarına Gelip Giden
Gemi Sayısı ve Taşıdıkları Yük Miktarı

Limanlar	Gemilerin	
	Sayısı	Tonajı
İstanbul	15.770	2.638.994
İzmir	5.916	281.884
Beyrut	1.150	150.219
Selanik	840	74.655
Trabzon	266	71.393
Varna	480	40.175
Kandiye (Girit)	598	33.536
İskenderun	417	32.515
Basra	186	17.854

Kaynak: M. A. Ubicını, Türkiye 1850, Çev. Cemal Karağaçlı, s. 376.

Tablo II de görülen liman şehirleri içinde Güney Asya bölge ticaretinde önemli bir merkezi olan Basra vilayetine ait rakamlar 1845 yılına ait rakamları ihtiva

¹⁴³ Nakliye işi yapan kumpanyalardan haftalık sefer yapanlar: Avusturya Lloyd, Türk Mahrusa, Türk-Rum Kurde, Rus Navigation kumpanyaları. On beş günde bir sefer yapanlar Fransız Messageries Maritimes, Fransız Paquet, İtalyan General İtalian Navigation, Yunan Panhellenic kumpanyaları. Aylık sefer yapanlar ise İngiliz Westcott and Lawrence ve United Steamship kumpanyalarıdır.

¹⁴⁴ Cevdet İktisat, No.799, Sene. 14 .C .1262, (9 Haziran 1846).

¹⁴⁵ M.A. Ubicını, a.g.e., s. 375 - 376.

etmektedir.¹⁴⁶ Bu bilgiler ışığında gümrükler içinde İstanbul gümrüğünün diğer gümrüklere göre deniz ticaretinde çok önde olduğu görülmektedir.

Verilen rakamlara baktığımızda Osmanlı Devleti'nin limanlarına 1846 yılında 25.653 gemi gelmiş olup bu gemilerden 266'sı Trabzon limanına gelmiştir. Trabzon limanına gelen gemilerin taşıdığı yük miktarının ise 71.393 ton kadardır. Gemi sayısı itibarıyla Trabzon limanına gelen gemilerin sayısının diğer limanlara gelen gemilerden daha az olmasına rağmen taşınan yükün tonajı bakımından onlardan geri kalmadığı görülmektedir. Trabzon limanı bir iç deniz sayılan Karadeniz'in doğusunda yer almasına rağmen bu derece önemli bir liman konumuna gelmesinin kaynağında Doğu malları ve özellikle de İran malları yatmaktadır.

Daha önce, İran mallarını alan ve Anadolu'yu bir baştan bir başa kat ederek İzmir veya İstanbul limanına giden İran tüccarı, XIX. yüzyılın ikinci yarısına doğru artık Trabzon limanını kullanmaya başlamıştır. Trabzon limanından başlayan ve İran tüccarı için önemli kazanç ifade eden Trabzon-Erzurum-İran transit yolu, tarihî önemini Süveyş Kanalı'nın açılması ve Rusların Kafkasya bölgesinde Tiflis'ten Karadeniz sahilindeki Poti'ye yeni demir yolları inşası ile XIX. yüzyılın sonlarına doğru kaybetmeye başlamıştır. 1870 yılında İran'a nakledilmek üzere Trabzon limanına gelen mallar iki yıl öncesine göre 11 milyon frank azalma göstermektedir.¹⁴⁷ Bu durum karşısında bazı Avrupa devletleri Trabzon'daki konsolosluklarını, konsolos vekilliğine indirerek Poti ve Tiflis'te konsolosluklar kurdular.¹⁴⁸ Bu durum, Trabzon bölge ticaretinin zayıflamaya başlaması ve ticaretin başka bölgelere doğru yönelmesiyle ifade edilebilir. 1883 yılında Kafkasya bölgesindeki transit ticaret aniden düşme göstermiştir. Bu düşmeden en çok Trabzon liman ticareti etkilendiği gibi İran Körfez trafiği aksine aynı oranda artış göstermiştir. Erzurum-Trabzon yoluyla yapılan Avrupa - İran ticareti 1880'li yıllarda yarı yarıya düşme göstermiştir.¹⁴⁹

Bu faaliyetleri takip eden ve eski ticarî canlılığı tekrar bölgeye getirmeyi hedefleyen; 1880 yıllarından sonra bölgenin uygun limanlarına modern rıhtımlar yapılmaya başlanmış ve ilk olarak Trabzon ve İnebolu rıhtımları yeni çehrelerine kavuşmuştur. Tesislerin yenilenmesiyle beraber bölge ticaret trafiğinin de tekrar

¹⁴⁶ Ubıçını, a.g.e., s. 376; Tablo II' de verilen Basra vilayetine ait rakamlar 1845 yılına aittir.

¹⁴⁷ Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi*, Cilt VII, Ankara: T.T.K. Yayınları, 1983, s. 263.

¹⁴⁸ Karal, a.g.e., s. 263-264.

¹⁴⁹ Charles Issawi, a.g.m., s. 81- 83.

canlanmaya başladığını görmekteyiz. Trabzon limanına 1873 yılında 230.000 groston kapasiteli gemiler girerken; bu kapasite giderek artmış 1885'de 485.000 grostona, 1890'da 593.000 grostona ve 1898 yılında ise 661.500 grostona ulaşmıştır.¹⁵⁰

Karadeniz sahillerinde Trabzon'un dışında Giresun, Tirebolu, Rize, Ünye, Samsun gibi limanların bölge ticaretinin gelişmesinde etken oldukları bilinmektedir. H.1318/1902 senesinde Trabzon vilayeti dahilinde bulunan limanlara gelip giden vapur ve yelkenli gemilerin miktarı ile taşıdıkları yük miktarı aşağıda Tablo III de gösterilmiştir.

Tablo III
1902 Yılında Trabzon ve Kaza Limanlarına
Giriş Yapan Gemilerin Tonajları

	Vapur	Tonaj	Yelkenli	Tonaj
Trabzon	382	456228	412	17620
Samsun	574	616331	1826	13960
Giresun	375	318310	751	4726
Rize	194	172904	2210	13805
Ordu	277	289528	69	2173
Tirebolu	104	113131	64	1688
Görece	8	9202	697	2551
Akçaabat	52	55733	1734	16964
Of-Sürmene	68	70173	1716	12902
Ünye-Fatsa	215	227581	1016	7409
Yekûn	2249	2329111	10490	92798

Kaynak: BOA, Y. MTV, No. 252 / 303, Sene. 1318, (1902).

Tablo III teki rakamlara göre, 1902 yılında Trabzon ve bağlı kazalarındaki limanlara gelen 2.249 buharlı gemi 2.329.111 ton yük taşırken, yine aynı dönemde bu limanlara gelen 10.490 yelkenli gemi ise 92.798 ton yük nakli gerçekleştirmiştir. Tablodaki bilgilere göre, Samsun limanındaki gemi ticareti Trabzon'u geçerek 1902 yılında 616 gemi ile toplam 616.331 ton olarak gerçekleşmiştir. Samsun limanı bu dönemde özellikle yapılan ihracat sayesinde önemli bir liman hâline gelmiştir.

¹⁵⁰ Bünyamin Duran, " Karadeniz Bölgesinin 1870 - 1914 Arasında Tarımsal Gelişmesi ", İkinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri, (1-3 Haziran 1988), Samsun : Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Yayınları, 1990, s. 63.

2. 4 Trabzon ve Çevresinde Kara Yolları Ulaşımı

Asırlarca, dünya ticaretinin gelişmesinde ve ülkelerin birbirlerine bağlanmasında kara yolları en önemli faktör olmuştur. Osmanlı Devleti'nde de hem ticarî faaliyetlerin yürütülmesi hem de sefer zamanı ordunun rahat sevk edilebilmesi için yolların yapımına ve korunmasına büyük önem verilmiştir. Ülkeyi bir baştan öbür başa ulaştıran bu yolların güzergâhları aynı zamanda birer ticaret merkezi olarak hizmet vermektedir.

Tanzimat'tan sonra merkezîyetçi yönetimin güçlendirilmesi için kara yollarının geliştirilmesi amaçlandı; ancak bu sahadaki gelişmeler zamanın şartlarına uyum sağlayamadığı için diğer devletler ile rekabet edilememiştir.¹⁵¹

Klâsik dönemde Osmanlı Devleti kara yolları İstanbul'dan başlamak suretiyle Anadolu ve Rumeli bölgelerinde iki ana güzergâha ayrılmakta idi. Yine bu yollar da kendi aralarında sağ kol, orta kol ve sol kol olmak üzere üçe ayrılıyordu. Anadolu'nun sağ kolunu oluşturan yollar Üsküdar-Eskişehir-Alaşehir-Konya-Adana-Antakya şehirlerine uğrayarak Halep'e ulaşmaktaydı. Orta kol ise Üsküdar-Gebze-Sapanca-Geyve-Hendek-Ayaş-Düzce-Bolu-Hacı Hamza-Merzifon-Amasya-Turhal- Tokat-Sivas-Hasançelebi-Malatya-Harput yolu ile Diyarbakır'a ulaşmaktadır. Sol kol yine Üsküdar-Gebze-Bolu-Çerkeş-Tosya-Hacı Hamza-Merzifon-Karahisar-i Şarkî- Bayburt-Tercan-Erzurum yolu ile Kars'a vasil olmaktaydı.¹⁵²

Ülkeyi muhtelif yönlerden birbirine bağlayan bu yollardan “sefer” zamanı ordu “hazar” zamanı ise tacirler faydalanmaktaydı. Bu yolların bakımı ve güvenliğinin sağlanması için devletin denetiminde özel asayiş birimleri vardır. Ana yolları ülkenin muhtelif yerlerine götüren ve aynı zamanda tâlî yollara bağlayan irili ufaklı bir çok yol bulunmaktaydı. Tüccarlar, bu yollar vasıtasıyla güvenlik içinde ticaret yapmakta ve yine bu yollar üzerindeki kervansaraylar sayesinde de sosyal ve ekonomik hayatı canlı tutulmaktaydılar.

Osmanlılarda ticaret yolları sadece ticarî amaçlı olarak kullanılmamakta olup, aynı zamanda ordunun ihtiyacı olan savaş malzemesi naklinde de kullanılıyordu. Karadeniz limanları İran'la savaştan ordulara Tuna buğdayının veya Macaristan'la

¹⁵¹ İlber Ortaylı, *İmparatorluğun En Uzun Yüzyılı*, 3. Baskı, İstanbul: İletişim Yayınları, 2000, s. 118 - 119.

¹⁵² İsmet Miroğlu, " Osmanlı Yol Sistemine Dair ", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Enstitüsü Dergisi*, Sayı.15, İstanbul: İÜ Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1997, s. 241- 242.

savaşan ordulara Kıgı demiri ve top güllesinin ulaştırılmasındaki en önemli liman merkezleri idi.¹⁵³

XIX. yüzyılın başında yani 1815 yılında Erzurum valisinin isteği üzerine sefineler ile Trabzon limanına getirilen mühimmattan barut ve kurşunun Erzurum vilayetine gönderilmesine dair yazıda bu yolun askerî amaçlı da kullanıldığı anlaşılmaktadır.¹⁵⁴

Ticaret yollarının ve bu yollar üzerinde bulunan müesseselerin ticarî amaçların dışında, askerî amaçla kullanıldıklarını bu konuda ise bazı hukukî anlaşmazlıkların olduğunu 1851 yılına ait bir belgede görmekteyiz. Bu belgede Erzurum'da bulunan ve İranlı tüccarlar tarafından tamir ettirilerek kiralanan Pervizoğlu Hanının Asâkir-i Nizamiye tarafından boşaltılmasının istenmesi ve bu uygulamanın yanlış olduğu, düzeltilmesi hususunda İran Maslahatgüzarının maruzatından anlaşılmaktadır.¹⁵⁵ Pervizoğlu Hanı İran'dan gelip giden tüccarların sürekli konakladıkları bir yer olarak bilinmektedir.

Aynı şekilde, XIX. yüzyılın sonlarına doğru 1880 yılında Trabzon rüsumat idaresine ait iskelenin Dördüncü Ordu'nun iaşe ve levazımat ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde tanzim edilmesi istenmiştir.¹⁵⁶ Belgelerden de anlaşıldığı gibi, Karadeniz liman gümrükleri başta olmak üzere gümrüklerin çoğu bazı zamanlar askerî amaç için kullanılmıştır.

Anadolu'da doğu-batı ve kuzey-güney istikametindeki ana yollar İstanbul, İzmir, Trabzon gibi liman şehirlerinde son bulurdu. Doğu ticaretinin önemli ülkesi olan İran'ın mallarını getiren tüccarlar Erzurum-Erzincan yoluyla mallarını Tokat'a kadar getirdikten sonra İstanbul'a gidecekler Amasya-İzmit yolunu; İzmir'e gidecekler ise Ankara-Eskişehir yolunu takip ederlerdi.¹⁵⁷

Karadeniz sahil kıyılarının darlığı ve buralarda tarımın yeterli derecede yapılamaması sebebiyle İstanbul'a ve batı şehirlerine buralardan buğday ve arpa gibi tahıl sevkiyatı yapılmamaktadır. Yine XVI. ve XVII. yüzyıllarda Karadeniz limanlarını

¹⁵³ Halil İnalçık, *The Ottoman Empire, The Classical Age 1300-1600*, London 1973, s. 258 - 263.

¹⁵⁴ *Hatt-ı Hümayın*, No. 22589, Sene. H.1231, (M. 1815).

¹⁵⁵ *HR. MKT*, No. 38 / 85, Sene. 8. M .1268, (3 Teşrin-i sani 1851).

¹⁵⁶ *ŞD*, No. 566 / 47, Sene. 25. M .1298, (28 Kanun-ı evvel 1880).

¹⁵⁷ Mübahat S. Küttükoğlu, " Osmanlı İktisadî Yapısı ", *Osmanlı Devleti ve Medeniyeti Tarihi*, İstanbul: IRCICA Yayınları, 1994, s. 589.

iç bölgelere bağlayan yolları çok kötü durumda olup dış dünya ile irtibat tamamen deniz yoluyla sağlanmaktadır.¹⁵⁸

Karadeniz limanlarından olan Sinop'u Kastamonu'ya, Trabzon'u Erzurum'a bağlayan yol Osmanlı Devleti'nde geleneksel olarak devam eden kervan ticaretinde büyük önem taşırdı.¹⁵⁹ Limanları iç kesimlere bağlayan ve kervan ticaretinde önemli olan bu yollar, günümüzde de önemini korumaktadır. Bu yollar genel olarak coğrafi şartlara göre güzergâh belirlemekteydi. Osmanlı Devleti bu yolların güvenliği ve tamaratı için gerekli itinayı göstermiştir.

Trabzon ve Erzurum arasındaki ticarî yol, çok elverişli olmamakla beraber, kısa olması münasebetiyle her zaman tüccarlar tarafından tercih edilmiştir. Uzun yıllar bu yol güzergâhında nakliye vasıtası olarak katır, at, eşek gibi hayvanlar kullanılmıştır.

Buna benzer bir nakliye işine XVIII. yüzyılın ilk yarısında yani 1722 yılında tesadüf etmekteyiz. Doğuda cereyan eden Osmanlı-İran-Rus mücadeleleri esnasında Trabzon'dan Erzurum'a gelen bir kurye, İstanbul'dan Trabzon'a gelen gemilerle, silâh ve mühimmat getirildiğini haber vererek silâhların Trabzon'dan Erzurum'a nakledilmesi için insan ve hayvan gönderilmesini Erzurum Paşasından istemiştir. Bunun üzerine Erzurum Paşası, birçok adam ve nakliye için hayvan göndererek bütün top, humbara, tüfek, kılıç, gülle, barut ve kazma kürekleri Erzurum'a getirtti.¹⁶⁰ Bu bilgilerden de anlaşıldığı üzere kervan ticaretinin yürütülmesi için doğa koşullarına dayanıklı hayvanların da tüccarların kervanlarında olması gerekiyordu. Bu tür hayvanların başında ise at, katır, deve ve merkep gibi doğa şartlarına dayanıklı hayvanlar gelmektedir.

Karadeniz sahillerinde karadan yapılan nakliyata nispetle, hububatın deniz yolu ile ve nehirlerden istifade edilerek taşınması tüccarlar açısından daha az masraflı oluyordu. 1585 yılında Karadeniz'in Rumeli yakasında vaki Ahyolu, Burgaz, Varna, Köstence, Balçık, Karaharman, Kili, Akkerman ve İbrail iskelelerinden şark seferi için Trabzon'a nakledilen mirî hububatın beher İstanbul kilesi için 6 akçe navlun

¹⁵⁸ Suraya Faroqhi, **Osmanlı Kentleri ve Kentliler**, Çev. Neyyir Kalaycıoğlu, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1993, s. 95.

¹⁵⁹ Mübahat S. Kütükoğlu, **a.g.m.**, s. 590.

¹⁶⁰ Hrand D. Andreasyan, **Osmanlı-İran-Rus İlişkilerine Ait İki Kaynak: Petros di Sarkis Gilanentz'in Kronolojisi; Nadir Şah Dönemine Ait Bir Anonim Kronoloji**, İstanbul: İÜ Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1974, s. 33.

ödenmiştir.¹⁶¹ Anadolu'da kara yolunun deniz taşımacılığı karşısında tercih edilmemesinin esas sebebi olarak, daha pahalı olması gösterilebilir. Yine güvenlik ile ilgili sıkıntıların kara yollarında daha çok olması bu yolların tercih sebebi olmasını engellemiştir.

Doğu ticareti hakkındaki eserine müracaat ettiğimiz Tavernier, Trabzon-Erzurum yolunun beş günde alınabileceğini ifade ettiği gibi, İstanbul'dan gelen gemilerin de uygun rüzgar olması hâlinde dört-beş günde Trabzon'a ulaşabileceğini ifade etmektedir.¹⁶²

1826 yılında yeni bir şekle büründürülmüş olan ihtisab nezaretinde nazır olan kişi, lüzum hissedilen yerlerde yapılacak inşaata ruhsat vermek ve bu ihtiyacı tespit ve tanzim etmekle mükellef kılınmıştır.¹⁶³

İnşa edilmesi gereken yol güzergahı, ihtisab nazırının onayından geçtikten sonra keşif yapılmaktadır. Keşif ebniye-i hassa müdirine havale edilmekte ve bu dönemde kaldırım yazıcısı bulunmamaktadır. Aynı zamanda kaldırımcılar kethüdasının da rolü oldukça azalmıştır.¹⁶⁴

Osmanlı Devleti'nde, yeni usullere göre yol yapımına 1835 yılından itibaren başlanmıştır. Bu konuda gerekli tahsisat, önceden keşfi yapıldıktan sonra, Maliye Nezareti tarafından sağlanır olmuştur.¹⁶⁵ Yine şehirler için önemli bir sosyal ihtiyaç olan kanalizasyon çalışmaları da bu dönemde başlamıştır.¹⁶⁶

Tanzimat'tan sonraki yıllarda devlet adamlarının zihniyet değişiklikleri yol sisteminde de değişiklikleri getirmiştir. Bu arada ihtisab nezaretine bağlı olarak kaldırım müdürlüğü kurularak faaliyetlere devam edilmiştir.¹⁶⁷

Tanzimat sonrası ise Trabzon-Bağdat karayolu projesi için bazı çalışmalar yapıldıysa da malî imkânsızlıklar neticesinde gerçekleştirilmesi mümkün olmamıştır.¹⁶⁸

¹⁶¹ Mühimme Defteri. No.58, s. 37. hk.111, Sene. H. 0. R . 993, (M. 2 Haziran 1585); Lütfi Güçer, XVI-XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Hububat Meselesi ve Hububattan Alınan Vergiler, İstanbul: Sermet Matbaası, 1964, s. 32.

¹⁶² J.B. Tavernier, a.g.e., s. 29.

¹⁶³ Cevdet Belediye, No. 2634, Sene 17. L. 1249, (26 Şubat 1834).

¹⁶⁴ Cevdet Belediye, No. 1623, Sene 19 .Ş .1251, (10 Aralık1835).

¹⁶⁵ Cevdet Belediye, No. 3776, Sene. 0.B.1234, (Mayıs 1819); Cengiz Orhonlu, a.g.e., s. 54.

¹⁶⁶ Cevdet Belediye, No. 3466, Sene. 14 .L .1246, (28 Mart 1831).

¹⁶⁷ Cevdet Belediye, No. 3482, Sene. 4 . Za .1256, (27 Aralık 1840).

¹⁶⁸ Mübahat S. Kütükoğlu, a.g.m., s. 591.

1845 yılında Trabzon eyaletinin önemli sıkıntılarında olan yol sorunlarının çözümü ile ilgili çalışmalara hız verilmiştir. Trabzon ve Gümüşhane arasında Çığa adlı dağ yolunun kolaylıkla aşılması ve yol olarak kullanılması için bu güzergâha bir araba yolunun inşası düşünülmüştür. Bu yol sayesinde Trabzon iskelesine gelen ticarî malların artacağı hesaplanmış ve yine limanın inşaatının yenilenmesi, bu hususta çalışmaların başlatılması ve masrafa ait keşif yapılması konusunda Trabzon valisinin isteğini görmekteyiz.¹⁶⁹

1845-1846 yıllarında ülke genelinde başlatılan imar ve yol faaliyetlerinden Trabzon ve çevresi de istifade etmiştir. Bu yollardan Trabzon-Erzurum yolu, devletin üzerinde hassasiyetle durduğu bir yol güzergâhıdır. Devlet, bu yol için, 1846 yılında bir keşif yaptırmıştır. Hükümetin Trabzon-Erzurum yolunun tesviyesi için vazifelendirdiği ilk kişi Ebniye-yi Hassa Hülefası'ndan Hasan Efendi'dir. Hasan Efendi 1000 kuruş maaş ve 4000 kuruş harcırah ile bu vazifeye tayin edilmiştir. Bu yolun yapımıyla ilgili hazırlık yapan Erkan-ı Harbiye'den Hasan Efendinin yanına bir de mimar verilmesine karar verilmiştir.¹⁷⁰

Tesviye olunan Trabzon-Erzurum yolu, çalışması mevsimin çok yağışlı geçmesi ve işçilerin olumsuz hava şartlarından dolayı çalışamamaları sebebiyle, işin sekteye uğradığı görülmektedir. Yine, yol çalışması için sözleşme imzalanan mühendislerden Nemçe (Avusturya) tebaalı Cozeye Pelisko adlı mühendis ile dört Macar mühendisin çalışmalarda gerekli gayreti göstermedikleri ve mesailerini boşa geçirdikleri ve bu konunun Nafia Nazırı İsmail Paşa'nın teşrifinden sonra bir rapor hâlinde takdim edileceği ifade edilmektedir.¹⁷¹

1848'de Karadeniz'i Orta Anadolu üzerinden Arabistan'a bağlamak için önemli bir adım atılmış, Trabzon-Bağdat arasında şose yol yapılması kararı alınmıştır. Bunun için Nafia Nazırı İsmail Paşa, beraberinde kalabalık bir uzman heyeti ile Trabzon'a gönderilmişti. Paşa gerekli incelemeleri yaparak İstanbul'a dönmüş ve sunmuş olduğu raporda, yapılması düşünülen bu yolun hazineye büyük külfet getireceğini ifade etmiş, bu sebepten yolun yapımından vazgeçilmiştir.¹⁷²

¹⁶⁹ Ayniyat Defteri, No. 387, s. 82, Sene. 2. C .1260, (18 Haziran 1844).

¹⁷⁰ Cevdet Dahiliye, No. 2188, Sene. 23. Ş .1252, (30 Ocak 1837).

¹⁷¹ HR. MKT, No. 37 / 71, Sene. 13 . M .1267, (18 Teşrin-i sani 1850).

¹⁷² Musa Çadırıcı, " Tanzimat Dönemi Karayolu Yapımı ", AÜDTCFD, Cilt 15. Sayı. 26, Ankara: Ankara Üniversitesi Yayınları, s. 154.

Dönemin tarihçilerinden Lütü Efendi Trabzon-İran yolu için, "*Bahr-i siyahın Anadolu ile Bağdat ve Arabistan cihetlerine doğru en büyük iskelesi olan Trabzon'un mahallî mezkûreye gidecek yolun tesviyesinde derkenar olan menafî-i mülkiyye ve milliyenin husulü için lazım gelen tedabirin icrası ile şose olarak bu tarikin tesviyesine mübaşeret olunmak üzere Nafia Nazırı İsmail Paşa Trabzon'a suret-i muvakkatada i'zam olundu*" demektedir.¹⁷³

Ticaret Nazırı İsmail Paşa'nın İstanbul'a döndükten sonra Trabzon-Erzurum yolu hakkında tetkiklerini bir layiha şeklinde hazırladığı, bu layihayı Meclis-i Valâ ve Seraskerlik ile muhabere ederek padişaha takdim ettiği; izn-i iradenin çıktığı ve gereği için Seraskerlik ve Erzurum Valiliği'ne gönderildiği ifade edilmektedir.¹⁷⁴

Devlet Trabzon-Erzurum yolunun önemine binaen bu yol güzergâhının muhtelif zamanlarda tesviyesini yaptırmıştır.¹⁷⁵ Bu arada yapılacak yolun güzergâhının nerelerden geçeceği hususunun da dikkatle incelendiğini görmekteyiz.¹⁷⁶ Yapılacak yol üzerinde bulunan mezarların da nakledilmesi konusu karara bağlanmıştır.¹⁷⁷ Yol çalışmalarında vazife yapacak olan dört doktor, dört cerrah, ve dört eczacıya da görev verilerek maaşlarına ve harcırahlarına dair ödenek de ayrılmıştır.¹⁷⁸

Bütün bu hazırlıklardan sonra Trabzon-Erzurum yolunun inşaatının temeli 20 Zilkade 1266 / 27 Eylül 1850 tarihinde Ticaret Nazırı İsmail Paşa, Trabzon Valisi Rüstem Paşa ve eyalet meclisi azaları ile yabancı devletlerin konsolos vekillerinin hazır olduğu törenle birlikte atılmıştır.¹⁷⁹

Trabzon-Erzurum yolu, İstihkamat ve Tarik Komisyonu Başkanı Mirliya Ahmet Paşa ve Ticaret Nazırı İsmail Paşa'nın çabaları sonucunda yol etrafındaki bekçi ve bekçi başı kuleleri ve diğer kurumlarıyla, 1 Mayıs 1856 tarihinde Trabzon Valiliğine devir teslim edilmiş ve 57 saat 15 dakikalık mesafeyi ihtiva eden Trabzon-Erzurum tarafı daha önce tüm yetkisiyle Erzurum Valiliği'ne teslim edilmiştir.¹⁸⁰

¹⁷³ Münir Aktepe (Yay.), *Vak'a-nüvis Ahmet Lütü Efendi Tarihi*, Cilt 9, İstanbul: İÜ Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1984, s. 34.

¹⁷⁴ A.MKT. MVL, No.46 / 46, Sene. 20. Z .1267, (16 Teşrin-i evvel 1851).

¹⁷⁵ *Cevdet Nafia*, No. 2205, Sene. 15 .S .1267, (20 Kanun-ı evvel 1850).

¹⁷⁶ A MKT. UM, No.37 / 2, Sene. H.1266 (M.1850).

¹⁷⁷ A. MKT. MHM, No. 24 / 7, Sene.

¹⁷⁸ DM. İD, No. 2891, Sene. 23. Ra .1258, (4 Mayıs 1842).

¹⁷⁹ DM. İD. No. 7046, Sene. 25 .S .1263, (12 Şubat 1847).

¹⁸⁰ DM. İD, No. 45213, Sene. 8 .Ra .1289, (16 Mayıs 1872).

1865 tarihli bir kanunla, 16-65 yaş arasındaki erkek nüfusun senede dört gün yollarda bizzat çalışarak veya bunun karşılığını nakden ödemek suretiyle yol mükellefiyetine katılması sağlanmıştır.¹⁸¹ Trabzon-Erzurum yol çalışmalarına katılan amelenin yevmiyelerine ait defterleri tutan katip-i sani Salih Efendinin Hicrî 1266 yılının Eylülünde memuriyetten istifa etmesi üzerine yerine İbrahim Efendi görevlendirilmiştir.¹⁸²

Trabzon yolunun tesviyesi hakkında 1266 senesi Ağustos'unun üçüncü gününden Şubat'ın üçüncü gününe kadar meydana gelen masrafların defterinin tutularak merkeze gönderildiğini görmekteyiz.¹⁸³ Yine Trabzon-Erzurum tarikinin masraflarının Hicrî 1281 senesine ait kısmının hazineye aktarıldığına dair kayıta bu tutarın 3.105.000 kuruş olduğunu görmekteyiz.¹⁸⁴

Karadeniz Bölgesi'nin bir önemli limanı olan Samsun limanını iç kesimlere (Tokat'a) bağlayan yolun keşfine memur Miralay Faik Beyin başka bir memuriyete nakledilmesinden sonra Kolağası Ethem ve Mustafa Efendiler ile Ebniye hulefasından Ahmet Efendi ve mühendis Abramoviç'in burada kalıp kalmamaları hususunda Canik Mutasarrıflığına Ticaret Nezareti'ne göndermiş olduğu muhaberattan anlaşılmaktadır.¹⁸⁵

1866 yılında Islah-ı Turuk Komisyonu adı ile Nafia Nezareti'ne bağlı bir komisyon kurulmuştu, bunun görevi 1868 yılında Şehremaneti idaresine devredilmiştir. Aynı yıl, önceleri Ebniye-i Hassa Müdürlüğü tarafından yürütülen yol ve inşaat işleri de Şehremaneti'ne intikal ettirilmiştir.¹⁸⁶

XIX. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı Ülkesi'nin Karadeniz mıntıkasında olduğu gibi muhtelif yerlerinde sürdürülen yol çalışmaları neticesinde İzmir-Aydın, Trabzon-Erzurum, İstanbul-Edirne-Bursa, Mersin-Adana-Silifke-Konya yolları tamamlanmış durumda idi. Aynı tarihte, 1869 nizamnamesiyle getirilen yol inşaatında çalışma mecburiyeti kaldırıldıysa da 1879 tarihinde tekrar uygulamaya konulmuştur.¹⁸⁷ Osmanlı Devleti dahilinde Hicrî 6 Cemaziyevvel 1286/1869 yılında yayınlanmış bulunan "Turuk ve Meabir Hakkında Nizamname" 4 fasıl ve 28 maddeden

¹⁸¹ Vedat Eldem ,a.g.e., s. 95.

¹⁸² **Cevdet Nafia**, No. 2205, Sene. 15. S .1267, (20 Kanun-ı evvel 1850).

¹⁸³ **Cevdet Nafia**, No. 292, Sene. 29. Za .1268, (14 Eylül 1852).

¹⁸⁴ **Cevdet Nafia**, No. 31, Sene. 8. S .1282, (3 Temmuz 1865).

¹⁸⁵ **HR. MKT. No. 62 / 28**, Sene. 7. Za. 1269, (12 Ağustos 1853).

¹⁸⁶ Cengiz Orhonlu, a.g.e., s. 57.

¹⁸⁷ Musa Çadircı, **Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapıları**, Ankara: T.T.K. Yayınları, 1991, s. 300; Mübahat Kütükoğlu, a.g.m., s. 592.

oluşmaktadır.¹⁸⁸ Bu nizamnameye göre, yol yapımındaki çalışmalar ve vatandaşların bu çalışmada yapması gereken aynî ve nakdî yardımlar açıkça ifade edilmektedir.

Buna göre, yolların yapıldığı yerlerde oturan vatandaşlar yolların yapımını birlikte -imece usulü ile- yapmakta ya da günlük yevmiye vermekteydiler. 1865 yılında çıkarılan kanuna ilâve yapılarak o zamana kadar bu kanundan muaf tutulan bölgeler de buna dahil edilmiştir.

1869 yılında başlanan Trabzon - Erzurum şose inşası 1871 yılında ikmal edilmiş ve ülkemizin en işlek yollarından biri hizmete girmişti. Açılan yola bağlı olarak iki şirket kurulmuş bunlardan bir tanesi 1869 yılında kurulan ve 500 hisseli olan "Şirket-i Menaf-i Trabzon" adlı kolektif şirket olup diğeri ise 1870 yılında kurulan 2.000 hisseli anonim şirket idi. Şirket-i Menafi-i Trabzon şirketinin tamamı hissesi müslüman teşebbüs erbabı olup Reis-i Hayriye tüccarlarından Nemlizade Hacı Ahmet Efendi'ydi.¹⁸⁹

1879 yılında, evvelce ortaya atılan ve Batıdan alınan birtakım fikirlerin etkisiyle ilk defa bütün imparatorluk topraklarını içine alan bir kara yolları haritası projesinin ele alındığı dikkat çekmektedir. Bu proje, Nafia Nazırı Hasan Fehmi Efendi tarafından Babıâli'ye takdim olunmuş bir layihâda beyan edilmiştir.¹⁹⁰

1910 yılında ise bedenen yapılan mükellefiyetin yerine nakden mükellefiyet getirilmiş, çalışmalara katılmayan kimseler yevmiyelerini vermeye başlamışlardır.¹⁹¹

Karadeniz sahillerinin iç kesimlere bağlanması için XIX. yüzyılın sonlarında demir yollarının yapımı teşebbüsünde bulunulmuştur. Ankara-Erzurum ve Erzurum-Tirebolu arasında bir demir yolu yapımı ve buna ait keşiflerin ve güzergâhlara ait raporların hazırlanarak başkente gönderildiğini görmekteyiz. Bölgede askerî faaliyetlerin daha iyi ve muntazam yürütülebilmesi için bu tür yol çalışmalarının başladığını tespit etmekteyiz.¹⁹²

Yapılan yol çalışmalarında geç kalındığı bu çalışmaların çok önceleri plânlandığı, yollar sayesinde güzergahların mamur ve zengin olacağı halde bunun elde

¹⁸⁸ Musa Çadircı, " Tanzimat Döneminde Karayolu Yapımı ", AÜDTCFD, Cilt 15, Sayı.26, Ankara: Ankara Üniversitesi Yayınları,1991, s. 155.

¹⁸⁹ Selahattin Tozlu, a.g.m., s. 394.

¹⁹⁰ Cengiz Orhonlu, a.g.e., s. 59.

¹⁹¹ Vedat Eldem, a.g.e., s. 95.

¹⁹² Meclis-i Vükela Zabıtları, No.139, Sene. 30 Nisan 1331, (13 Mayıs 1915).

edilemediği de kaynaklarda ifade edilmektedir.¹⁹³ Tarihler boyu yol güzergahları iktisaden daha zengin kaynaklara sahip olmuştur. Devlet de bu yolların geçtiği yerler gerekli önemi göstermiştir.

Karadeniz sahillerini güneye Arap bölgesine ulaştıracak yol çalışmaları muhtelif zamanlarda gündeme gelmiştir. Basra-Hint mallarının Osmanlı Ülkesi'ne nakledildiği bir limandır. Basra-Erzurum arasındaki ticaret yolu Luristan arazisinden geçmektedir. Bu bölgelerden gelen mallar bu yol sayesinde Anadolu'nun muhtelif kentlerine ulaşmaktadır. Bu ticarete Basra'nın bir iskelesi olan Bender; Hindistan, Yemen ve İran havalisinden gelen emtia ile tüccarın buluşma yeridir.¹⁹⁴ Trabzon-Bağdat yolu için yapılan çalışmadan masrafların fazla olması münasebetiyle vazgeçildiğine dair bilgileri daha sonra gönderilen tahriratta görmekteyiz.¹⁹⁵

Osmanlı Devleti kara yollarını ticarî ve askerî amaçlarına ulaşmak gayesiyle inşa etmekte idi, ancak değişen teknolojiye ayak uyduramadığı için bu alanda geri kaldığını söylemek mümkündür. Osmanlı Devleti'nin, eski hanlar ve kervan nakliyesi ile Batılı devletlerin kurmuş oldukları modern tesislerle karşı rekabet etmesine imkân yoktu. Trabzon-Erzurum yolunun iptidai durumu, devletin genel yolları için bir istisna teşkil etmiyordu. Devletin iç pazarlarını birbirine bağlayan bütün yolları da aynı durumda idi.¹⁹⁶

2. 5 Karadeniz'de Demir Yolu Taşımacılığı Çalışmaları

XIX. yüzyılda modern kapitalist devletlerin iktisadî başarısını pekiştiren araçların başında demir yolları gelmektedir. Batı, kara yollarını ıslah edip demir yollarını kurmak suretiyle Avrupa kıtasını bütünleştirmiş, buhar gücünü sanayi gibi ulaştırmada da kullanmıştır. Batıda ilk buharlı tren demir yolu 1830'da açılmıştır. 1840'lardan sonra demir yolları İngiltere'nin başlıca şehirlerini birbirine bağlar hâle gelmiştir. 1870'lerde Batı Avrupa ülkeleri ciddî manada demir yolu ulaşım şebekesiyle donatılmıştır.¹⁹⁷

¹⁹³ Vaka-nüvis Ahmet Lütfi Efendi Tarihi, Cilt IX, s. 35.

¹⁹⁴ Cengiz Orhonlu, a.g.e., s. 128.

¹⁹⁵ DM. İD, No. 4-1 / 31, Sene. 15. B .1329, (12 Temmuz 1911).

¹⁹⁶ Enver Ziya Karal, Osmanlı Tarihi, Cilt VII, s. 263.

¹⁹⁷ Ahmet Tabakoğlu, Türk İktisat Tarihi, İstanbul : Dergah Yayınları, 2000, s. 240

Osmanlı Devleti'nde Abdülaziz zamanının ulaşım politikasında demir yolları inşası önemli bir yer tutmaktadır. Padişah ticaret merkezlerini birbirine veya limanlara bağlayan demir yolu hatlarının yapımına öncelik vermiştir.¹⁹⁸ Kırım Harbi'nden sonra, Osmanlı Devleti'nde demir yolu faaliyetleri başladığı sıralarda, ciddî manada gelişme gösteren bu yeni işletmecilik, medenî dünyada oldukça ilerlemiş; İngiltere'de 16 bin, Almanya'da 11 bin, Fransa'da 9 bin ve Amerika'da ise 49 bin kilometrelik hatlara ulaşmıştır.¹⁹⁹

Yani, Avrupa ve Amerika'da büyük bir gelişme gösteren ve yeni bir ulaşım sisteminin doğmasına neden olan demir yolları, Osmanlılar tarafından da yol problemini çözecek, çare olarak düşünülmüştür.²⁰⁰

Taşımada maliyetin düşük olması, uzun mesafelere taşıdığı yükün muamelelerinin azalması ve taşıdığı yükün miktarı nedeniyle demir yolu taşımacılığı Batılı devletlerin ilgisini çekmiştir. Bu durum Trabzon-Erzurum-İsfahan-İran üzerinden Hindistan'a ulaşan ve yine Erzincan'ı Basra körfezine bağlayan demir yolu projelerinin hazırlamalarına vesile oldu. Hindistan'da bulunan İngiliz Albay Chesney 1835-1837 yılları arasında adı geçen bölgede bir araştırma yapmıştır. Osmanlı Devleti, Trabzon ve Gümüşhane'den topladığı vergilerin bir kısmını bu projeyi desteklemek için verme kararı almıştır.²⁰¹ Kırım Savaşından sonra Avrupalı sermayedar gruplar Osmanlı Devleti'nde demir yolu inşa etmek ve işletmek için imtiyaz istemeye başlamışlardır. Osmanlı Devleti Tanzimat Fermanı ile memleketin kalkınması için Avrupa sermayesinden ve bilgi birikiminden faydalanacağını ifade ettiğinden bu istenen imtiyazları vermek zorunda kaldı. Samsun-Sivas, Erzurum-İran hatlarının da dahil olduğu demir yolu inşası imtiyazları Batılı tüccarlara verilmiş fakat bunlar hayata geçirilememiştir.²⁰²

Bu gelişmeleri takip eden, 1856 Paris Kongresi'nden sonra Avrupa sermayesi Osmanlı ülkesinde demir yolu yatırımlarına girişmeye niyetli idi. Aynı yıl yayınlanan

¹⁹⁸ Rıfat Önsoy, **Mali Tutsaklığa Giden Yol Osmanlı Borçları 1854 -1914**, Ankara: Turhan Kitabevi Yayınları, 1999, s. 93.

¹⁹⁹ Vedat Eldem, **a.g.e.**, s. 96

²⁰⁰ Muhteşem Kaynak, " Osmanlı Devleti'nde Ulaştırma Sistemi ve Demir Yolları ", **1885-1995 Türkiye Ekonomisinin 100 Yılı ve İzmir ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu**, (21-23 Kasım 1985 İzmir) İzmir: İzmir Ticaret Odası Yayınları, 1985, s. 31.

²⁰¹ Cumhuriyet Odabaşoğlu, " Trabzon - İran Transit Nakliyesi ", **Çağın Yakalayan Osmanlı**, İstanbul : IRCICA Yayınları, 1995, s. 42

²⁰² Enver Ziya Karal, **Osmanlı Tarihi**, Cilt VI, s. 263.

Islahat Fermanı yabancı sermayeye imkân tanıdığından Avrupalı müteşebbisler demir yolu imtiyazı koparmak için çalıştılar. İngiliz kumpanyaları Köstence-Çernova ile İzmir - Aydın arasındaki demir yolu hattı inşaatını bu imtiyazlardan olarak almış 1857 yılında inşaatlara başlamışlardır. Bu şekilde Osmanlı ülkesinde 1860'lı yıllardan itibaren demir yolu ulaşım faaliyetlerinde kullanılmaya başladı.²⁰³ Osmanlı ülkesindeki demir yolları genel manada ticarî ve askerî amaçlı olduğundan yol güzergâhları bu amaçlara göre tespit edilmektedir. Asırlarca doğu ticaretini Karadeniz sahillerine çeken unsur olarak yolların güvenliği ve diğer yerlere göre daha kısalığı gösterilmiştir.

Karadeniz'den İran havalisine XIX. yüzyılın ikinci yarısında yapılan ticaretin azalmasındaki en önemli etken olarak ulaşım alanındaki gelişmeler gösterilmektedir. Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla beraber Karadeniz ticaretinin güneye kaydığı tarihî vesikalarda açık bir şekilde ifade edilmektedir. Osmanlı Devleti'nde özellikle kara yollarındaki çalışmaların istenilen neticeyi verdiğini söylemek mümkün değildir. XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Ruslar'ın Kafkasya bölgesinde başlatmış olduğu demir yolu yapımı faaliyetleri ise İran-Karadeniz ticaretinin azalmasına başka bir neden olarak gösterilebilir. Ruslar; Kafkasya Bölgesi'nde, Trabzon-Erzurum-İran transit yolu ile rekabet etmek ve bu yolun zenginliklerini ele geçirmek için yeni yol çalışmalarını başlatmıştır.²⁰⁴ Ruslar'ın demir yolu üstünlüğü, Karadeniz'de istedikleri limanların ellerinde olmaması nedeniyle istedikleri neticeyi vermemişti. Poti limanına yaptıkları büyük masrafa rağmen istenilen ticarî canlılığa ancak 1877-1878 Savaşı'ndan sonra ele geçirdikleri ve liman ticaretine daha elverişli Batum limanı sayesinde ulaşmışlar ve daha önce yaptıkları demir yollarından bu yıllardan sonra istedikleri gibi istifade etmeye başlamışlardır.²⁰⁵

Osmanlı Devleti'nde demir yolu ulaşımı faaliyetleri XIX. yüzyılın sonlarına doğru ciddi manada gündeme gelmiştir. Yapımı için teknoloji ve maddi kaynak isteyen bu yolların Osmanlı ülkesindeki yapımı Batılı devletlerden çok daha sonra olmuştur.

Trabzon vilayetinin önemli yerleşim birimlerinden olan Giresun ve Karahisar-ı Şarkî arasında demir yolu inşasına dair daha sonraki yıllarda mahallinden Dahiliye Nezaretine gelen telgrafnmeden bahisle iktizasının ifası ve inbasına dair varit olan

²⁰³ İlber Ortaylı, *İmparatorluğun En Uzun Yüzyılı*, Ankara 1987, s. 119-120; Ahmet Tabakoğlu, *Türk İktisat Tarihi*, İstanbul 2000, s. 240 - 241.

²⁰⁴ Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi*, Cilt VIII, s. 435.

²⁰⁵ Selahattin Tozlu, *a.g.m.*, s. 385.

Hicrî 8 Mart 1326 tarihli ve 8 numaralı tezkire-i aliyye nezaretpenahileri mütalaası gereğince maliyenin durumu gereğince Samsun'dan Sivas'a ve Trabzon'dan Erzurum'a birer demir yolu inşasının münasip görülerek teşebbüsüne mübaşeret edilmiş olduğu ifade edilmektedir.²⁰⁶ Ahaliden olan Mehmet Ali, Hacı Ahmetzâde Arif, SarıalemDarzâde Ahmet gibi şahısların göndermiş oldukları telgrafname aynı zamanda bölge halkının yol faaliyetlerine sahip çıktıklarını göstermektedir.²⁰⁷

Bu çalışmalara örnek olarak, Giresun'la Karahisar-ı Şarkî beyninde temdidine teşebbüs edilen şimendifer hattının iktisat ve askerlik gibi hususlarda ne gibi menfaat ve fayda sağlayacağı hususuna dair Sivas vilayetine çekilen telgrafname üzerine gönderilen cevapta hatt-ı mezkurun inşası hakkındaki mütalaada 15 Temmuz 1326 tarihinde makam-ı aliye arz ile istizan-ı keyfiyet olduğundan alınacak cevaba göre muamele olunacağını ifade edilmesi gösterilebilir.²⁰⁸ Karahisar ve havalisinde incelemelerde bulunan Sivas Valisi Mehmet Emin Bey bölge için demir yolunun gerekli olduğunu, yapılmasına herhangi bir mani bulunmadığına dair Dahiliye Nezaretine bir telgraf çekmiştir.²⁰⁹

Sivas Valisi Mehmet Emin Beyin Dahiliye Nezaretine çekmiş olduğu telgraf üzerine, hattın inşası hakkındaki görüşmelerin 13 Ağustos 1326 tarihinde yapılacağı Dahiliye Nezareti tarafından ifade edilmiştir.²¹⁰

Trabzon vilayeti dahilinde bulunan kentlerden Giresun-Karahisar-ı Şarkî arasında yapılması plânlanan demir yolu hattı hakkında Nafia Nezareti tarafından gönderilen tezkire Meclis-i Vükela da görüşülmüştür. Bu görüşmede alınan karar gereğince hattın hazineye yük olmayacağı ve Rusya'nın da itilafına sebep olmayacak şekilde inşasına ve keşif çalışmalarına karar verilmiştir.²¹¹

Başka bir demir yolu çalışmalarına ait projeden bahseden belgede ise Ankara'dan Erzurum'a ve oradan da Tirebolu'ya ve Muradiye'ye; buraları ise Tekfurdağ'na kadar bağlayacak demir yolu inşası ve hatt-ı güzergâh ile Karadeniz'de şubelerinin tesisi ve bu şubelere bağlı noktalarda da liman ve rıhtımların yapılması istenmektedir. Harbiye Nezaretine bağlı olmak üzere teşkil olunacak idarenin inşaat ve

²⁰⁶ DH. MUI, No. 76-1/74, Sene.14 . R .1328, (25 Nisan 1910).

²⁰⁷ DH. MUI, No. 76 -1 / 74, Sene. 14 .R .1328, (25 Nisan 1910).

²⁰⁸ DH. MUI, No. 125 / 37, Sene. 3 .B.1328, (8 Eylül 1910).

²⁰⁹ DH. MUI, No. 125 / 37, Sene. 3 .B. 1328, (8 Eylül 1910).

²¹⁰ DH. MUI, No. 125 / 37, Sene. 3 .B .1328, (8 Eylül 1910).

²¹¹ İ.M.V, No. 148 / 67, Sene. 30 . M .1329, (30 Kanun-ı sani 1911).

tesisatına ait masrafların karşılanması için de bazı madenlerin, taş ocaklarının tahriri ve işletilmesi hususu Şûray-ı Devlet, Maliye ve Nafia dairesinin heyetleri huzurunda okunarak hakkında yapılacak işleme karar verilmiştir.²¹²

Trabzon ve havalisini iç kesimlere bağlayacak olan demir yolu çalışmalarına ait başka bir belgede yine bu faaliyetlerin masraflı olması ve arazinin demir yolu ulaşımına müsait olmaması gerekçe gösterilerek faaliyetlerin zor olacağından, bunun yanında Samsun'u iç kesimlere bağlayacak olan demir yolu çalışmalarının ise arazinin daha müsait olması münasebetiyle devam etmesinin istendiğini görmekteyiz.²¹³

Batılı devletler, özellikle İngilizler kendi ucuz mallarını Osmanlı ülkesinin iç taraflarına taşımayı ve oralardaki ham maddeleri ucuz bir şekilde kendi ülkelerine taşımayı gaye ediniyorlardı. Bu maksatla XIX. yüzyılın ikinci yarısında özellikle Batı Anadolu Bölgesindeki demir yolu ağını genişletmişler, bu demir yolu faaliyetine ait çalışmalara Fransızlar da katılmışlardır.²¹⁴ Ülkemizde devam eden yol çalışmaları demir yolu şeklinde devam ederken dünyanın her tarafında da aynı şekilde bu yol çalışmalarının artarak devam ettiğini görmekteyiz.

Dünyada XIX. yüzyılda demir yolu yapımı çalışmaları büyük hız kazanmış ve ticaret merkezleri bu yolların ağı ile örülmüştür. 1850-1870 yılları arasında 100.000 milin üstünde yeni demir yolu inşa edilirken bu rakamlar 1850'den önce sadece 23.000 mil kadardır. Demir yollarının Avrupa ve İngiltere'de yaygınlaşması eski ticaret merkezlerinin önemini yitirmesine ve sermayenin büyük firmaların denetiminde merkezileşmesine de sebep olmuştur.²¹⁵

2. 6 Karadeniz'de Kervan Taşımacılığı

Ticaret yolları kervan teşkilatlanmasından önce de var olmuşsa da, kervan yolları ticaret yollarının dağılımını, yönünü göstermektedir. Görünüşte İran menşeli, sonradan Araplaşmış olan kervan kelimesi kârbân kelimesinden gelmekte olup; İngilizce'de caravan, Fransızca'da caravane, Almanca'da karawane şeklini almıştır.

²¹² MV, No.198, s. 139, Sene. 30 Nisan 1331, (13 Mayıs 1915).

²¹³ DH. İD, No. 4 -1 / 31, Sene. 15 .B .1329, (12 Temmuz 1911).

²¹⁴ Rifat Önsoy, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii ve Sanayileşme Politikası*, Ankara: Türkiye İş Bankası Yayınları, 1988, s. 24-25.

²¹⁵ Reşat Kasaba, *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi On Dokuzuncu Yüzyıl*, Çev. Kudret Emiroğlu, İstanbul : Belge Uluslararası Yayıncılık, 1993, s. 40 - 41.

Erzak, eşya veya hayvan konvoylarına karban denilmiştir. Bu kelimenin daha yaygın olarak kullanılması erken İslâm dönemine tesadüf etmektedir.²¹⁶

Kervan ticaretinin yüksek giderini fark eden İran'daki İngiliz maslahatgüzârı Willock, mart 1823'te Stratford Canning şunları yazmaktadır: "Başka yerlerde de gözlemediğim gibi, İran'ın kuzey batı kesiminde Ruslar bizden daha ucuza mal satıyorlar, ama Manchester'da zeki bir tüccarın yaptığı hesaplara göre, basmalarımızı Trabzon'dan karaya çıkartırsak Rus tüccarların Moskova'dan İran'a getirdiği mallarla ya aynı fiyata ya da daha aşağı bir fiyata satmamızın mümkün olduğunu gördüm. Ayrıca bizim mallarımız onlarınkinden çok daha kaliteli olduğu için satılması ve müşteri bulması daha kolay olacaktır".²¹⁷ Bu mektuptaki ifadeden bölge pazarının İngilizler için ne kadar ehemmiyetli olduğunu görmekteyiz.

Kervanlar, at, katır, eşek ve develerden meydana gelmektedir. Kervanlar ağır ve hafif olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Birinciler beş ile altı kental ağırlık taşıyan develerden, diğeri ise, normal yükü üç kental civarında olan develerden oluşan kervanlardır.²¹⁸ Kervanlar ile yapılan ticaret güvenli olması bakımından da tüccarlar tarafından tercih edilmektedir.

Taşımacılıkta kullanılan deve, Türklerin XI.-XII. yüzyıllarda Anadolu'ya getirdiği, Bizans devrinde pek görülmeyen bir hayvandır. Deve, hem oldukça büyük ve ağır yük taşıma imkânı hem de dayanıklılığı sebebiyle XIV. yüzyılın ortalarına kadar Anadolu'daki Türk taşımacılığının temelini oluşturacaktır. Taşımacılıkta at ve eşek bir birim yük taşıırken, katır iki birim yük deve ise dört birim yükü taşıyabilmektedir.²¹⁹ Develerin taşıdığı yük 3-5 kantar (150-250 kg) arasında değişebilmektedir.²²⁰ XIX. yüzyılda bir devenin yaklaşık 180 Türk okkası yani 230 kg. yük taşıdığı bilinmektedir.²²¹

Deve kervanlarının rağbet görmesinin en önemli sebebi olarak develerin az masraflı olması ve diğer hayvanlara göre daha çok yük taşıması gösterilebilir. Deve

²¹⁶ Cengiz Orhonlu, a.g.e., s. 140.

²¹⁷ A. Üner Turgay, " Trabzon ", s. 48.

²¹⁸ M. A. Ubcımlı, a.g.e., s. 370.

²¹⁹ Tuncer Baykara, *Türkiye'nin Sosyal ve İktisadî Tarihi (XI-XIV. Yüzyıllar)*, Ankara : Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 2000, s. 191.

²²⁰ İlber Ortaylı, " Devenin Taşıma Maliyeti Eğrisi Üzerine Bir Deneme ", *Osmanlı İmparatorluğu'nda İktisadî ve Sosyal Değişim Makaleler I*, s. 103 .

²²¹ Walther Hınz, *İslâm'da Ölçü Sistemleri*, Çev. Acar Sevim, İstanbul : MÜ Fen-Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1990, s.16.

kervanlarında, atlar ve katırlar da bulunurdu. Tüccarlar onları kendi şahsî işleri için satın alırlardı. Develer yürürken yavaş yürüdükleri için, arazinin de uygun olmaması münasebetiyle binek hayvanı olarak pek kullanışlı değildi. Anadolu coğrafyasında develer umumiyetle yük taşımacılığının dışında kullanılmazdı.²²²

Anadolu'da kervan ticaretinde kullanılan develerin miktarı senelik yaklaşık yüz bin olarak tahmin edilmektedir. Bu sayının 1/10'u kervancıların gösterdikleri ihtimama rağmen yolculukların verdiği yorgunluktan dolayı telef olmaktadır.²²³

Öncelikle bilinmesi gereken bir özellik; deve ile yapılan ticaretin uzun mesafe ve uzun zamana yönelik bir ticaret tipi olmasıdır. Uzun mesafeye yönelen deve ticaretinde, modern ulaşımın tersine, kervanın iki merkez arasındaki uzun mesafeyi, aynı yük ve mal çeşidi ile aşması beklenemez. Muayyen bir noktadan, örneğin, on kalem malla hareket eden kervan bunu uğradığı yerlerde satıp, yerine yenilerini almak suretiyle öbür hedefe, değişik bir emtia kompozisyonuyla ulaşacaktır. Katar sayısının azalıp artması, erzakın yenilenmesi, bazen vakıf kervansaraylarda konaklama, yem ve yemeğin bedava olması gibi azaltıcı etkenlerden dolayı devamlı surette artan veya azalan bir maliyet gerçekleştirmek pek mümkün değildir.²²⁴

Kervanları meydana getiren tüccarlar kendi aralarında, kervancıbaşı denen bir başkan seçerler, yürüyüşü kervancıbaşı tanzim ederdi. Yürüyüş günlerini, hangi aylarda hareket edileceğini, yolda meydana gelebilecek anlaşmazlıkları kervanın ileri gelenleriyle değerlendirerek bir neticeye bağlamak vazifesi de kervancıbaşınıydı. Kervandaki her bir at veya deve için sahibi, kervanbaşına belli bir ücret öderdi; böylece kervanların büyük olduğu zamanlar kervanbaşılar çok para kazanırlardı. Kervanbaşılar ise bu kazancın bir kısmını kervanda bulunan muhafızlara öder, bir kısmını da yol boyunca ortaya çıkan ihtiyaçların karşılanması için harcarlardı.²²⁵ Bu göreve herkes talip olmazdı, zira kervancıbaşı yol boyunca bazı haklarından vazgeçmek durumunda kalmaktadır. İran ile ticaret yapan kervanlarda Türk tacirler ekseriyette iseler Türkler'den bir başkan seçerlerdi. Şayet kervanlardaki tacirler başka bir milletten ise onlar da kendi aralarında başkanlarını seçerlerdi.²²⁶

²²² J. B. Tavernier, a.g.e., s. 68.

²²³ M. A. Ubucını, a.g.e., s. 375.

²²⁴ İlber Ortaylı, a.g.m., s. 99 - 100.

²²⁵ Cengiz Orhonlu, a.g.e., s. 144.

²²⁶ J. B. Tavernier, a.g.e., s. 67 - 68.

Anadolu'da işleyen katır kervanları kendilerine has bazı özellikleri bünyelerinde taşıyorlardı. Bu özelliklerden olarak hayvanların hepsinin önünde giden ve daha az yük taşıyan hayvana "peşek", ondan sonra gelene "cindar" ve ondan sonrakine "pişdar" denmesi sayılabilir. Yine bu kervanlarda yük taşıyan bütün hayvanlar boyunlarında çan taşırlardı ve uzak mesafeler ile bu şekilde haberleşme imkânı bulunurdu. Deveciler ve katırcılar sosyal bir kurumun çevresinde teşkilâtlanarak kendilerine ait bir lonca kurmuşlardı.²²⁷

İran'dan Trabzon'a mal getiren İranlı katırcılar rüsuma vergilerine tâbi oldukları gibi aynı zamanda karantina masraflarını da ödemekle mükellef tutulmaktadır.²²⁸

İranlı katırcıların, Trabzon karantinasında hayvanları için vermeleri gereken rüsumatın ödenmesinde ortaya çıkan anlaşmazlığın ortadan kaldırılması için sadareten gelen yazı İran Maslahatgüzarı'na iletilmiştir.²²⁹

Tüccarlar canları istemezse, katır satın almazlar yalnız at satın alırlar ve deve kervanlarının yanlarında bulundururlardı. Çünkü Müslüman tacirler develerde şarap taşınmasına pek iyi gözle bakmazlar, şarapları atlarla taşımayı tercih ederlerdi. Şaraplar, teke kılından yapılmış tulumlarda taşınırdı. Kıl iç taraftadır ve iyice ziftlenmiştir, tulumlar kıl soyulduğu zaman o kadar kullanışlı olmazlar ve bazen küçük delikler açılarak zarara meydan verebilirler.²³⁰

Kervanlar genellikle bir günlük mesafelerde konaklamaktadır. Bir günlük yollar her zaman eşit olmayabilir. Bazen altı saatlik, bazen on, hatta oniki saatlik yollar bir günde alınabilecek mesafe olarak kabul edilebilir. Bu, yolun zorluk derecesine bağlıdır.

İran ve havalisinden gelen tüccar kervanları hırsızlık ve gasp hâdisesine karşı tedbir olması açısından genellikle kendi topraklarında gece yolculuğu ederlerdi. Kervanın öncüsü yıldızlar sayesinde yön ve vakit tayini yapardı. Onun arkasından "bayraktar" gelirdi ki elinde bir asaya dolanmış alem taşırdı ve tehlike anında onu kervan muhafızı olan tüfekçileri uyarmak için sallardı. Bu kervancılar güvenli olması hasebiyle Osmanlı Devleti topraklarında gündüz vakti yolculuk ederlerdi. Yazın sıcaıklardan korunmak için öteki mevsimlerde ise konaklanacak yerlere zamanında varılabilmesi için kervanlar, durmadan, gündüzden çok gece yol alabilir. Asya'da gece,

²²⁷ Cengiz Orhonlu, a.g.e., s. 145.

²²⁸ HR.MKT, No. 16 / 59, Sene. 2 .S .1263, (20 Kanun-ı sani 1847).

²²⁹ HR.MKT, No. 16 / 59, Sene. 2 .S .1263, (20 Kanun-ı Sani 1847).

²³⁰ J. B. Tavernier, a.g.e., s. 68.

öğleden sonra saat beşten gün doğduktan sonraki bir veya iki saate kadar yürünür²³¹, bunun sonucu olarak hava da insana dokunmaz. Gerçekten de gece serilen bir halı üzerinde hep dışarıda yatan yolcular bundan rahatsızlık duymazlar.²³²

Anadolu'nun kuzey vilayetlerinden geçerek İran'a giden develer, ancak yedişer olarak arka arkaya dizilerek yürürler. Birbirlerine serçe parmağı kadar kalınlıkta bir kulaç uzunlukta birer iple bağlanmışlardır. İp, önde giden hayvanın semerine arka ucundan bağlanır ve diğer uca bir cins yünden yapılmış küçük bir sicimle düğümlenir, arkadan gelen devenin burun deliklerinden sarkan bir halkaya bağlanır. Deveciler yürürken yaptıkları bu küçük sicimlerin kopması kolaydır. Şayet öndeki deve herhangi bir çukura düşecek veya yuvarlanacak olursa ardındaki devenin canı yanmasın diye, sicimler bu şekilde mahsus yapılır. Zira sicim kopar ve deveyi serbest bırakır. Aksine sicim kalın ve kuvvetli olsa böyle bir hâdise meydana geldiğinde deveyi peşinden sürükler ve deveye zarar verebilir. Bir tüccarın mal yüklü altı devesi varsa, kendisine eşyalarını ve yiyeceğini taşıması için bir yedinci deve tahsis etmek gerekir.²³³

Trabzon - Erzurum arası at hızıyla 54 saat kadar olup 1727'de 1 katır yükü (100 okka) zahirenin nakliye masrafı 80 akçe iken 1890'da ise bu masraf 67 ila 110 kuruş arasındadır.²³⁴

İran üzerinden gelen ve Asya mallarının Anadolu'dan geçerek Karadeniz limanları yoluyla Batı pazarlarına ulaşmasına katkı sağlayan nakliye vasıtalarının başında at, deve, eşek ve öküz gibi hayvanlar gelmektedir. İran'dan yılda yaklaşık 60.000 at, 2.000 deve, 3.000 öküz, 6.000 eşek mal naklinde vasıta olarak kullanılmakta olup yaklaşık 24.500 ton yükü Trabzon ve Karadeniz limanlarına ulaştırmakta kullanılmaktadır.²³⁵

Bağdat-Halep kervanında muhtelif hizmetliler de bulunmaktadır. Bunlar, kervan kahvecileri, müezzîn, öncünün emirlerini ileten çavuş, çeşitli meslek erbapları, kunduracılar, nalbantlar ve marangozlardır. Kervanın en arkasında bulunan gruba "hamle" adı verilmektedir.²³⁶

²³¹ M. A. Ubicini, a.g.e., s. 372.

²³² J. B. Tavernier, a.g.e., s. 69.

²³³ J. B. Tavernier, a.g.e., s. 69-70.

²³⁴ Neşe Erim, "XVIII. Yüzyılda Erzurum Gümrüğü", İÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul 1984, s. 171.

²³⁵ Ömer Şen, a.g.e., s. 134 - 135.

²³⁶ Cengiz Orhonlu, a.g.e., s. 145.

Devlet-i Âliye tebaasından olan ve Tebriz'e gidip gelerek ticaret yapan katırcılar esnafı karşılaştıkları olumsuzluklar karşısında Tebriz Şehbenderi Ali Resmi Efendi'ye bazı şikayetlerini iletmişlerdir ve bu şikayetlerinin bir çözüme kavuşturulmasını istemişlerdir.²³⁷

Doğu ülkelerinden yani, Hindistan ve İran'dan alınan ticaret malları kervanlarla iki hattan nakledilirlerdi. Bunlardan birincisi Kandahar ve Afganistan'ı geçtikten sonra Isfahan yolunu tutan ve oradan Bağdat ve Halep'e ulaşan yol, diğeri ise doğrudan Tahran üzerinden geçerek Tiflis ve Erzurum yolunu takip ederek Trabzon'a ve buradan da gemilerle malların İstanbul'a sevk edildiği ikinci yoldur.²³⁸ Bizim için önemli olan bahsi geçen ikinci yoldur ki, çalışma konumuzun büyük bir kısmını oluşturmaktadır.

XVIII. yüzyılın ortalarına doğru İngiltere ve Hollanda gibi ülkelerin ticaret kumpanyalarının güney deniz ticaret yollarını kullanmaya başlamaları Hindistan-İran-Osmanlı İmparatorluğu üzerinden geçerek batıya ulaşan kervan ticareti üzerinde ciddi manada olumsuz etki yapmıştır. Ancak kervan ticaretinin yapıldığı güzergâh üzerinde ticarî önemini kaybetmeyen ipek ve ipekli mallar sayesinde bu yol önemini korumaya devam etmiştir.²³⁹

Kervan ticareti sadece taşınan mallar sayesinde canlı kalmamaktadır. Aynı zamanda bu yolların geçtiği yerlerde tesis edilen kurumlar ve bunların sunmuş oldukları hizmetler de buldukları yörenin iktisadî ve sosyal hayatına katkı sağlamaktadır. Bu yollar boyunca kurulan kervansaraylar ve ticaretle uğraşan tacirler için yol boyunca kurulan vakıflar bu hizmet kurumlarından bazılarıdır. Bursa, Halep, Şam, Basra, Ragûza limanlarına ulaşan yollar boyunca bu kurumları görmek mümkündür. Bu şehir merkezleri tacirler için ticaret ve antrepo merkezi görevini yerine getirmektedir.²⁴⁰

Bu yol güzergâhlarındaki vakıfların kayıtlarında "ayende ve revendeye hizmet eder"²⁴¹ şeklindeki ibareler bulunması bu tür ticarî faaliyetlerde bulunanlara hizmet verdiklerini gösterir..

²³⁷ HR. MKT, No.25 / 39, Sene. 5 .C .1265, (29 Mart 1849).

²³⁸ M. A. Ubucını, a.g.e., s. 373 - 374.

²³⁹ Yaşar Yücel, XVIII. Yüzyılda Osmanlı Kurumları ve Osmanlı Toplum Yaşantısı, Ankara :1985, s. 90.

²⁴⁰ Aydın Yalçın, a.g.e., s. 388 - 389.

²⁴¹ Vakıf Tahrir Defterlerinin ekseriyetinde bu ve benzeri kayıtları görmek mümkündür. Bu durum vakıfların gelen ve gidenlere hizmet verdiğini yani seyahat hizmetlerini de yerine getirmektedir.

Kervandaki herkes, sıkılmamak ve uyumamak için, eğlenerek tütün içerek veya sohbet ederek gecelerini geçirmeye çalışırlar. Gidilen memleketlerin giyim kuşamlarına uygun giyinilmesine çalışılır. Yağmurdan korunmak için mola yerlerinde tümsek olan yerlerin seçilmesine itina gösterilir. Hava güzelse çadır kurulması için zaman kaybedilmez. Kervanların su ihtiyaçları geçtikleri yerlerdeki su kuyularından temin edilmektedir. Kervan ticareti Anadolu'nun kuzey bölgelerindeki coğrafi şartlar gereği her zaman itibar görmüştür. XIX. yüzyılda ulaşım teknolojisinde ortaya çıkan büyük değişiklikler sonucu kervan ticareti geriledi. Bazı bölgelerde buharlı gemilerin çalışmaya başlamasıyla bu tür ticaret son buldu. Anadolu coğrafyasında XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren yapımına başlanan demir yolu ulaşımı kervan ticaretine ciddi manada zarar vermiştir.

Anadolu'da XIX. yüzyılda kervan yolları çok canlı idi. Kervanlardaki develer dağ geçitlerinden rahatlıkla geçen ve güzergâhları düz olan yollardan gitmektedir. XIX. yüzyılın ikinci yarısında yapılan demir yolları ve şose yollar daha çok arazinin durumuna göre yön tayin edilmiştir.²⁴²

Günümüzde de eski kervan ticaret yolları yeni ulaşım yollarının merkezini teşkil etmekte ve aynı canlılığını korumaktadır. Karadeniz'i iç kesimlere bağlayan ve özellikle İran ve Orta Doğu ülkelerine uzanan ve bu bölgeden başlayan ticaret yollarının eski kervan ticaret yollarının güzergâhı üzerinde olduğunu belirtmek gerekir. Ancak, bu yolların Batılı devletlerin yeni ve modern manadaki yolları ile rekabet etmeleri mümkün olamamıştır.²⁴³

İktisadî gelişme teşebbüslerine ilâveten devlet, bir taraftan modern ulaşım ve haberleşme teknikleri uygulayarak merkezî otoritenin güçlenmesini temine çalışmış; diğer taraftan da sosyal ve iktisadî değişmelerin getirdiği ihtiyaçlara cevap vermeyi hedeflemiştir.

Osmanlı Devleti'nde modern manadaki yol yapımı faaliyetleri 1850'lerden itibaren başlamış ve halkın günlük hayatını yakından etkilemiştir. Çoğunluğu şose olan bu yolların uzunluğu yaklaşık 20.000 km civarında olup ihtiyaçlara cevap verecek

²⁴² Tuncer Baykara, " XIX. Yüzyılda Anadolu'nun İktisaden Çöküşü ve Bugüne Etkileri ", **Belgelerle Türk Tarihi Dergisi**, Sayı. 25 İstanbul Ekim 1969, s. 72.

²⁴³ Enver Ziya Karal, **Osmanlı Tarihi**, Cilt VII, Ankara 1983, s. 263.

durumda değildir. Aynı Şekilde Batı'dan ulaşım ve haberleşme konusunda yapılan teknoloji transferinin de yeterli neticeyi vermediğini açıkça görmekteyiz.



İKİNCİ BÖLÜM

TANZİMAT ÖNCESİ VE TANZİMAT SONRASI TRABZON VE ÇEVRESİNDE YAPILAN HUKUKÎ DÜZENLEMELER VE TİCARÎ HAYATA ETKİLERİ

3.1 Osmanlılar Devrinde Karadeniz ve Trabzon'daki Ticarî Hayat

Karadeniz ve sahillerindeki limanlar uzun yıllar tüccarların pek itibar etmedikleri yerler olarak bilinmektedir. Bunun sebebi, Karadeniz'in çok dalgalı olması ve denizciler için doğal sığınaklarının bulunmaması olarak gösterilmektedir. Bu olumsuz duruma rağmen Karadeniz sahillerinde tarihin değişik zamanlarında koloniler kurularak ticaret yapıldığı ve ticarî hayatın diğer bölgelere göre çok canlı olduğu bilinmektedir.²⁴⁴ Bu canlılığın kaynağında ise İran ve Kafkasya bölgesinden getirilen ticarî mallar yatmaktadır.

Karadeniz, XV. yüzyılın sonlarına doğru tamamen Osmanlı hâkimiyetine girince, bölgedeki uluslararası ticaret önemini kaybetti ve bu denizde zamanla sadece Osmanlı bandıralı gemiler ile ticaret yapılır hâle geldi.²⁴⁵ Bu durum XIX. yüzyılın başlarına kadar devam etmiştir.

Ancak, yabancı devletlerin Karadeniz'deki ticaretine, devlet sınırlı olmak kaydıyla izin vermekte hatta bunu bazı imtiyazlar hâlinde devam ettirmekte idi. Fatih Sultan Mehmet'in yabancı devletlerden Venedikliler'e verdiği 1479 tarihli ahitnamede Venedikliler'in sadece Trabzon ve Kefe'de ticaret yapmalarına müsaade edilmişken Kanunî Sultan Süleyman'ın saltanatında verilen 1540 tarihli ahitnamede bu imtiyaz maddelerinin kaldırıldığını görmekteyiz.²⁴⁶

²⁴⁴ İdris Bostan, " Karadeniz'in Dış Ticarete Kapalı Olduğu Dönemde Trabzon Limanı ", s. 303.

²⁴⁵ İdris Bostan, " İzn-i Sefine Defterleri ve Karadeniz'de Rusya ile Ticaret Yapan Devlet-i Aliyye Tüccarları 1780-1846 ", *Türklük Araştırmaları Dergisi*, Marmara Üniversitesi Fen - Edebiyat Fakültesi, Sayı. 6, İstanbul: Marmara Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1991, s. 21.

²⁴⁶ Kemal Beydilli, " Karadeniz'in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve Miri Ticaret Teşebbüs ", *Belleten Dergisi*, Cilt 57, Sayı. 214, Ankara: T.T.K. Yayınları, 1991, s. 696 - 698.

XVII. yüzyılda Karadeniz'de ticaret yapan tacirlerin Türklerden meydana gelmiş olmasının yanında bu tacirler aynı zamanda taşımacılıkta Osmanlı teknelerini kullanmaktaydılar.²⁴⁷

XVIII. yüzyılda ise Karadeniz'de ticaret yapan Osmanlı deniz tüccarını iki grupta incelemek mümkündür.²⁴⁸ Bunlardan bir tanesi İstanbul'un buğday ihtiyacını karşılayan ve devletle sözleşmeli olarak faaliyet gösteren Kapan Tüccarı, diğeri ise serbest ticaret yapan müteşebbislerdir.

Osmanlılar devrinde İstanbul, İzmir, Antalya, Selanik, Beyrut, Trabzon, Kefe gibi merkezler, sadece dış ticaret için değil; deniz taşımacılığının daha ucuz ve bazı hâllerde kolay olması münasebetiyle iç ticaret için de mühim limanlardan sayılıyorlardı. Dolayısıyla bu limanlar, aynı zamanda birer iç gümrük merkezi olma özelliği de taşımaktadır.²⁴⁹

1830'lardan sonra Karadeniz'de ticaret yapan gemiciler Trabzon, Rize, Bartın, Tirebolu, Ereğli, Giresun ve civarında mukim olan Müslüman tüccarlardı.²⁵⁰ Karadeniz'de bulunan bu şehirler aynı zamanda birer liman şehri olma özelliğini de taşımaktadır. Trabzon limanı kadar olmasa da bölge ticaretinin sağlıklı yürütülmesi için buralardan faydalanıldığını bilmekteyiz.

Karadeniz'in yabancı tüccarlara açılmasından sonra buradaki ticarî trafiğin ciddi manada arttığını görmekteyiz. Başta, Karadeniz sahillerinde limanı bulunan Rusya ve Doğu ticaretinin vazgeçilmez ülkesi olan İngilizlerin bu trafikten önemli pay elde ettiğini tespit etmekteyiz. Trabzon limanındaki 1833-1836 yılları arasındaki deniz taşımacılığı ve ticarî faaliyetlerle ilgili aşağıdaki Tablo IV deki istatistik verilere baktığımızda yabancı ülkelerin buradaki faaliyetlerini daha yakından incelemek mümkün olacaktır.

²⁴⁷ R. Mantran, *XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul*, Çev. M. A. Kılıçbay - E. Özcan, Ankara 1986, s. 97.

²⁴⁸ İdris Bostan, *a.g.m.*, s. 24.

²⁴⁹ Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı İktisadî Yapısı", s. 583.

²⁵⁰ İdris Bostan, *a.g.m.*, s. 36.

Tablo IV
1833 -1836 Yılları Arasında Trabzon
Limanına Gelen Gemiler ve Yük Miktarı

Yıl	Ülkeler	Gemi Sayısı	Tonaj	Kargo Değeri (pound)
1833	İngiliz	12	1.617	45.290
	Osmanlı	77	9.606	411.200
	Rus	5	511	29.194
	Diğer	8	1.088	74.325
	Toplam	102	12.822	560.009
1834	İngiliz	7	1.056	39.706
	Osmanlı	99	13.630	427.000
	Rus	6	1.100	1.676
	Diğer	12	1.896	131.810
	Toplam	124	17.682	600.192
1835	İngiliz	18	1.915	155.260
	Osmanlı	113	16.644	619.336
	Rus	16	2.651	157.439
	Diğer	23	5.234	88.497
	Toplam	170	26.474	1.020.522
1836	İngiliz	27	2.591	326.304
	Osmanlı	119	18.621	724.949
	Rus	13	1.829	178.085
	Diğer	13	2.607	204.455
	Toplam	172	25.648	1.533.793

Kaynak: A. Üner Turgay, " Trabzon ", Doğu Akdeniz Liman Kentleri, Çev. Gül Çağalı Güven ,
İstanbul 1994, s. 53.

Tablo IV de görüldüğü gibi 1833-1836 yılları arasında Trabzon limanına mal girişi yapan Osmanlı Devleti'ne ait 408 gemi ile yapılan ticaret sayesinde toplam 2.182.485 pound gelir elde edilmiştir. Trabzon'da ticaret yapan yabancı devletlerin içinde en dikkat çekici olan İngilizlerin, bu dönemde Trabzon limanına 64 gemisi gelmiş ve bu gemilerden kargo değeri olarak 566.560 pound gelir sağlanmıştır. 1833 - 1836 yılları arasında yük taşımak için Trabzon limanına gelen 40 Rus gemisinden kargo değeri olarak 366.384 pound gelir sağlanmıştır. Bu ülkelerin dışında yabancı bandıralı 56 gemi Trabzon limanına gelmiş ve bu gemilerden ise 499.087 pound gelir elde edilmiştir.

Bu yıllar arasında Trabzon limanına muhtelif bandıralı 568 gemi mal getirmiş ve bunlardan 3.632.426 pound gelir elde edilmiştir. Yine bu yıllar arasında mal taşımak

için Trabzon limanına gelen gemi sayısı 520 olup bu gemilerden ise 1.736.012 pound gelir elde edilmiştir.²⁵¹

1833-1836 yılları arasında Trabzon limanından başka yerlere yük taşıyan gemiler, bu gemilerin bağlı olduğu devletler ve bunlardan elde edilen gelirler durumunu gösteren tablo aşağıda verilmiştir.

Tablo V
1833 - 1836 Yılları Arasında Trabzon Limanından
Nakliye Yapan Ülkeler, Gemi Sayısı, Tonaj ve Yük Miktarları

Yıl	Ülkeler	Gemi Sayısı	Tonaj	Kargo Değeri
1833	İngiliz	12	1.617	24.750
	Osmanlı	62	7.732	8.500
	Rus	5	511	910
	Diğer	8	1.088	10.468
	Toplam	87	10.948	44.628
1834	İngiliz	7	1.056	35.464
	Osmanlı	89	12.590	137.500
	Rus	6	1.100	1.606
	Diğer	12	1.896	6.421
	Toplam	114	16.642	240.991
1835	İngiliz	17	1.851	30.167
	Osmanlı	102	15.212	602.854
	Rus	14	2.275	34.084
	Diğer	23	5.234	23.815
	Toplam	156	24.572	690.920
1836	İngiliz	28	3.658	69.876
	Osmanlı	107	16.803	759.942
	Rus	15	2.205	19.292
	Diğer	13	2.607	10.263
	Toplam	163	25.273	859.373

Kaynak: A. Üner Turgay, " Trabzon ", Doğu Akdeniz Liman Kentleri, Çev. Gül Çağalı Güven ,
İstanbul 1994, s. 53

Tablo V deki verilere göre Trabzon limanından 1833-1836 yılları arasında mal nakli için çıkan gemilerin sayısına ve gemilerden elde edilen gelirlere baktığımızda İngiltere'ye ait 64 gemiden 160.207 pound gelir elde edilmiştir. Osmanlı Devleti'ne ait 360 geminin taşıdığı mallardan ise 1.498.796 pound gelir temin edilmiştir. Rusya Devleti'ne bağlı gemilerden 40 gemi bu yıllar arasında Trabzon limanına gelmiş ve bunlardan 55.882 pound gelir elde edilmiştir. Bu ülkelerin dışında kalan devletlere ait 56 geminin taşıdığı mal karşılığında 50.967 pound gelir elde edildiği görülmektedir.

²⁵¹ A. Üner Turgay, " Trabzon ", s. 53.

XIX. yüzyıl ortalarının dış ticaret istatistiğine bakacak olursak Trabzon limanının İzmir ve İstanbul'dan yıllık artış oranı bakımından daha fazla ihracat ve ithalât yaptığını yani Türk dış ticaretinde birinci sırada olduğunu görürüz. Trabzon'daki ticaretin birden bire böyle büyümesindeki etkenin İran transit ticareti ve doğu mallarının Trabzon limanından batıya sevk edilmesi olduğu anlaşılmaktadır.²⁵² XIX. yüzyılın ikinci yarısına doğru Trabzon limanının ticaret hacminin artmasındaki en önemli etkenin İran malları ve aynı zamanda bu bölgeden yapılan ticaretin olduğunu söylemek mümkündür. Bu arada Trabzon limanına gelen yabancı gemilerin sayısı ve taşıdıkları mal miktarı XIX. yüzyılın ortalarına doğru ciddi manada bir artış göstermiştir.

Limanlardaki mal naklinin dışında bir de ülke içinde devam eden ticarî faaliyetlerin ekonomik hayatta etken olduğu bilinmektedir. Yani iç piyasada tüccarların mallarını pazarlamak için muhtelif yöntemlere başvurduklarını görmekteyiz. Osmanlı Devleti'nde yerli ve yabancı tüccarların mallarını pazarladığı ve 1 haftadan 1.5 aya kadar süren ve oldukça geniş bir bölgeye hitap eden panayırlar kurulmaktaydı.

Hatta, Osmanlı Devletinin Trabzon'u feth etmeden önce de burada panayırlar kurulduğunu kayıtlardan görmekteyiz.²⁵³ Trabzon, özellikle İran bölgesinden gelen tüccarların mallarını pazarladıkları bir ticaret merkezi olma özelliğini taşımaktadır.

Tüccarlar için kazançlı bir kent olan Trabzon şehri ve limanı, diğer devletlerin yeni ticaret merkezleri yaratma çabaları neticesinde zamanla önemini kaybetmeye başlamıştır. Rusların Kafkasya bölgesinde yeni ulaşım yollarını devreye sokması ve özellikle demir yolu faaliyetlerini artırması bu bölgedeki ticaretin bir kısmının buralara kaymasına sebep olmuştur. XIX yüzyılın ortalarından sonra Süveyş Kanalı'nın faaliyete geçmesi ise Trabzon limanı ve Karadeniz bölge ticareti üzerinde önemli etkiler yapmıştır. Bu dönemde bazı Osmanlı limanlarından gerçekleşen ticaret hacmi aşağıda Tablo V 'de gösterilmiştir.

²⁵² Tuncer Baykara, " XIX. Yüzyılda Anadolu'nun İktisaden Çöküşü ve Bugüne Etkileri ", **Belgelerle Türk Tarihi Dergisi**, Sayı. 25, Ankara 1969, s. 68; Tuncer Baykara, **Osmanlılarda Medeniyet Kavramı ve On Dokuzuncu Yüzyıla Dair Araştırmalar**, İzmir: 1992, s.119.

²⁵³ Lütfi Güçer, " 16 - 18 Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunun Ticaret Politikası ", **Türk İktisat Tarihi Yılığ**, İstanbul: İÜ İktisat Fakültesi Yayınları, 1987, Sayı.1, s. 46; Ömer Şen, **Osmanlı Panayırları 18 - 19 Yüzyıl**, İstanbul: Eren Yayınları,1996, s. 9.

Tablo VI
Bazı Osmanlı Kentlerinin XIX. ve XX. Yüzyılın
Başlarında İhracat ve İthalât Rakamları
(bin sterlin)

	1840 Başları İhracat-İthalât		1873-1877 İhracat-İthalât		1900'ler İhracat-İthalât	
İzmir	800	1250	3700	4300	2700	4000
Trabzon	200	100	600	300	500	500
Samsun	150	150	400	300	500	700
İstanbul	2000	500	10.000	5.000	7.400	2800
Selanik	125	125	1500	1600	2500	1400

Kaynak: Reşat Kasaba, Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi On Dokuzuncu Yüzyıl,
Çev. Kudret Emiroğlu, İstanbul 1988, s. 56

Tablo VI daki rakamlara göre XIX. yüzyılda Osmanlı limanlarındaki ticarî faaliyetlere baktığımızda Trabzon limanının diğer limanlara göre de önemli bir ticaret merkezi olduğunu söylemek mümkündür. Ancak, Osmanlı Devleti'nin diğer limanlarındaki ticarî faaliyetlerindeki artışı Karadeniz limanlarında göremediğimiz gibi bu bölgede belli bir azalmadan da söz edebilmekteyiz. 1900'lerin başındaki değişimin kaynağını dönemin ticaret yollarının değişmesinde ve bölgedeki siyasî şartların Osmanlı Devleti'nin aleyhine dönmesinde aramak gerekir. Bunun yanında İran ve Asya bölgesinden gelen tüccarların Süveyş yolunu tercih etmeleri de bu bölge ticaretinin azalmasındaki etkenlerden kabul edilmektedir.

Başta Trabzon olmak üzere Karadeniz limanlarını önemli hâle getiren doğu malları olmuştur. İran'ın dış ticaretinin gelişmesindeki engellerin başında gelen doğa koşulları bu ülke tüccarının Osmanlı ülkesinden ticaret yapmasına zemin hazırlamıştır. 1835 yılına gelindiğinde Trabzon limanına gelen malların yaklaşık %85'i İran'a götürülmek üzere gelmektedir. İngiltere'nin İran pazarındaki payı kadar bu pazardan pay almak isteyen Fransa, Almanya, Avusturya, Hollanda gibi ülkeler mallarını Trabzon limanı sayesinde İran pazarına ulaştırmaktadır. Bunun yanında Anadolu'nun özellikle kuzey doğu bölgelerinden gelen mallar da Karadeniz ticaret hacminin artmasına katkı sağlamıştır. XIX. yüzyılın sonlarına doğru 1898-1900 yıllarında Trabzon'un yabancı ülkelerle ithalât ve ihracat miktarı ile bu ticarete Anadolu ve İran transit mallarının miktarı Tablo VII de gösterilmiştir.

Tablo VII
XIX. Yüzyıl Sonlarında Trabzon Liman
İhracatı ve İthalâtında Anadolu Ticaretinin Miktarı
(pound)

Ülke	İhracat			İthalât		
	1898	1899	1900	1898	1899	1900
İngiltere	11.625	4.955	15.730	302.460	228.065	278.410
Osmanlı Devleti	308.090	260.805	289.530	192.890	176.900	216.800
Avus. ve Alm	55.890	27.805	103.060	173.735	134.645	148.850
Fransa	45.575	68.760	69.500	109.220	126.785	115.870
Rusya	20.480	37.010	30.980	46.170	73.720	80.970
Rum-Bulg	6.110	4.265	2.580	15.700	19.720	14.340
Hollanda	5.275	3.000	4.200			
Yunanistan	5.020	1.500	3.300	3.820	4.540	9.750
Diğer Ülkeler	13.320	10.420	17.290	42.305	58.845	53.560
Toplam	471.385	418.520	536.170	886.300	823.220	918.550

Kaynak: A. Üner Turgay, " Trabzon ", Doğu Akdeniz Liman Kentleri, Çev. Gül Çağalı Güven, İstanbul 1994, s. 71.

Tablo VII deki rakamlara göre, XIX. yüzyıl sonlarında 1898-1900 yılları arasında Trabzon limanından Anadolu mallarının ihracındaki oranlarda ciddi bir değişme görülmemektedir. Anadolu için ithal edilen malların oranında da ihraç mallarında olduğu gibi önemli bir değişme olmamıştır. Adı geçen yıllar arasında ithalât rakamı oranları ihracat rakamlarının yaklaşık iki katı olarak seyretmektedir. Trabzon limanından ihraç edilen Anadolu mallarının önemli bir kısmı Osmanlı Devleti'nin başka yerlerine gönderilmektedir. Yabancı devletler içinde Avusturya-Almanya ve Fransa Osmanlı Devleti'ni takip etmektedir. Yapılan ithalâtın yaklaşık %30'luk bir kısmının İngiltere'den yapıldığını ve bunu Avusturya - Almanya ve Fransa gibi ülkelerin takip ettiğini görmekteyiz. Anadolu için ithal edilen mallar içinde Osmanlı Devleti'nin payı yaklaşık %20 civarındadır. Trabzon liman ticaretinde Hollanda, Bulgaristan, Romanya, Yunanistan gibi ülkelerin payları diğer devletlere göre oldukça düşük durumdadır.

Trabzon ve Karadeniz bölge ticaretinin gelişmesinde İran ve doğu mallarının öneminden bahsedilmektedir. Bu bölgelerden gelen malların miktar ve cinsindeki değişmeler bu ticareti her zaman etkilemiştir. XIX. yüzyılın sonlarında ve XX. yüzyılın başlarında İran transit ticaretinin hacmi aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Tablo VIII
XIX. Yüzyıl Sonlarında Trabzon Liman İhracatı ve
İthalâtında İran Transit Ticaretinin Miktarı
(pound)

Ülkeler	İhracat			İthalât		
	1898	1899	1900	1898	1899	1900
İngiltere	11.150	13.790	20.970	314.270	311.610	200.040
Osm. Devleti	161.765	113.750	163.090	1.625	1.005	1.040
Avus. ve Alm.	23.480	14.190	19.460	122.570	89.970	126.350
Fransa	5.125	4.240	6.170	67.330	64.385	57.880
İsviçre				9.300	6.220	5.600
Yunanistan	2.340	850	1.600	1.445	2.340	900
Diğer Devletler	4.545	4.280	13.210	25.810	5.345	13.490
Toplam	208.405	151.100	224.500	542.350	480.875	405.300

Kaynak: A. Üner Turgay, " Trabzon ", Doğu Akdeniz Liman Kentleri, Çev. Gül Çağalı ,
İstanbul 1994, s.71

Tablo VIII deki rakamlara göre İran transit ticareti içinde 1898-1900 yılları arasında ithalât rakamları ihracat rakamlarından yaklaşık %50 daha fazladır. İthalâtın önemli ülkesi olan İngiltere'nin bu yıllar arası rakamlarındaki payının %50 ile %60 arasında değiştiğini görmekteyiz. İran transit ticareti içindeki ithalât rakamlarına göre İngiltere'yi, Avusturya ve Almanya ile Fransa takip etmektedir. İran transit ticareti içinde ihracat rakamlarına baktığımızda ise Osmanlı Devleti'nin adı geçen yıllar arasındaki payının %70 ve %80 olduğunu diğer devletlerin ise ihracatta önemli paylarının olmadığını görmekteyiz. Yunanistan ve İsviçre gibi ülkelerin ise İran pazarında çok küçük de olsa pay almaya başladıkları yine bu tabloda görülmektedir.

Trabzon-İran transit ticareti bazı olumsuzlukları da yaşamıştır. 1844 yılında İran'da ipeğin az üretilmesi, bazı zamanlar ortaya çıkan veba ve kolera gibi hastalıklar bu ticaretin üzerinde olumsuz etki yapmıştır.²⁵⁴ Asya ve Akdeniz bölgesindeki yeni ulaşım yollarının açılması sonucunda Trabzon-İran transit ticareti XIX. yüzyılın ortalarında yakalamış olduğu olumlu havayı yüzyılın sonlarına doğru kaybetmiştir.

²⁵⁴ Mübahat S. Küttükoğlu, " XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti ", s.102 - 103.

3.2 Trabzon ve Bazı Kentlerde Para Piyasası

Osmanlı Devleti'ndeki kredi ve finans kurumları, XVII. yüzyılın sonlarına kadar Avrupa'daki gelişmelerden etkilenmeden İslâm geleneği içinde kaldılar. İslâm dininin yasaklaması ve Avrupa'daki bankacılık kurumlarının benzerinin Osmanlı Devleti'nde olmaması toplum içindeki kredi ilişkilerinin gelişmesini engelleyememiştir. Hatta, Osmanlı mahkeme kayıtlarına dayanan araştırmalarda Ronald Jennings, XVI. yüzyılda Anadolu'da Kayseri, Karaman, Amasya ve Trabzon gibi kentlerde ve çevrelerinde, borç verenler ile alanlar arasında çok yoğun ilişki ağının geliştiğini göstermiştir.²⁵⁵

Madenî para rejiminin hâkim olduğu Osmanlı parasının esasını başlangıçta gümüş "akçe" teşkil ederken, iç malî bunalımların ve dünya çapındaki enfasyonist cereyanların etkisiyle zaman içinde devalüasyona uğrayarak yerini "kuruş" ve kuruşun 1/40'ı olan "para"ya bırakmıştır. XIX. yüzyılda, devletin para birimi olan kuruşun yanında, daha çok büyük ticarî işlemlerde kullanılan yerli ve yabancı altın paralar da tedavül dedir.²⁵⁶

XIX. yüzyıl boyunca Avrupa ile yapılan ticaretin hızla gelişmesi, imparatorluğun pek çok bölgesinde İngiliz sterlini, Fransız frangı, Avusturya florini gibi önde gelen Avrupa paralarının dolaşımını artırmıştır. Yine de Osmanlı para biriminin biraz istikrar kazanmış olması nedeniyle, XIX. yüzyılda tedavüldeki toplam sikke miktarı içinde Osmanlı sikkelerinin payının artmış olması mümkündür. Avrupa sikkeleri daha çok uzak vilayetlerde tedavüldeydi. İngiliz ve Fransa paraları Filistin ve Lübnan'da, Avusturya paraları ve Rus rublesi Balkanlarda, Mısır altınları Suriye'de, mevsimlik göçler nedeniyle de Rus sikkeleri Trabzon bölgesinde tedavül etmekteydi.²⁵⁷

Ecnebi altın parası "kızıl kuruş" tabiri ile ifade olunurdu. Türkiye'de tedavül etmiş olan "Venedik parası" da bilhassa "flori", "Venedik altını", "Firengi altını", "sikke-i efrenciye", "sikke-i efrenciye-i flori" ve nihayet "yaldız altın" namlarıyla tavsif edilmiştir. Macar ve Alman dükasına da "Macar altını" ve "Macar florisi" denmiştir. Osmanlı altınları zamanın ticarî, siyasî ve zaferi icaplarına göre muhtelif namlarla

²⁵⁵ Şevket Pamuk, *Osmanlı İmparatorluğunda Paranın Tarihi*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1999, s. 85.

²⁵⁶ Mustafa Öztürk, " XIX. Yüzyılda Harput'ta Fiyatlar ", *Belleten Dergisi*, Cilt 52, Sayı. 207-208, Ankara 1989, s. 797.

²⁵⁷ Şevket Pamuk, a.g.e., s .238.

tesmiye olunmuştur. “Flori”, “sikke-i flori”, “sultanî”, “şahs”, “eşrefî” veya “şereffî” şeklinde adlandırılmıştır.²⁵⁸

Osmanlı Devleti kağıt paraları piyasaya sürerken, bunların savaşın sona ermesinden belirli bir süre sonra altın ödeyerek geri alacağını taahhüt etmişti. Nitekim, çıkarılan ilk kaimeler için garanti oluşturmak üzere, eşdeğer miktarda altın Düyun-u Umumiye İdaresi'ne yatırılmıştı. Daha sonraki kaimelerde ise Alman Hükümeti'nden sağlanan Alman hazine bonoları garanti olarak gösterildi. Ayrıca, hükümet 1918'de 18 milyon liralık savaş tahvili satmayı başardı. Almanya ve Avusturya'dan 102 milyon lira altına çevrilebilir döviz sağlandı.²⁵⁹

Kaimelerin altın karşısında kur değeri İstanbul'da 1916 başlarında 120 kuruştan, 1917 ortalarında 400 kuruşa, savaşın sonlarında da 500 kuruşa denk gelmektedir.. Taşradaki piyasa değeri daha da düşüktü. Ağustos 1917'de, İstanbul'da bir altın liranın kur değeri 430 kuruş iken, Bursa ve İzmir'de 450 kuruş, Adana'da 600, Sivas ve Erzurum'da 660, Trabzon'da 500, Musul'da 766, Halep'te 540 ve Beyrut'ta 555 kuruştur.²⁶⁰

Tedavüldeki paranın alım gücünün değişmesi ülke ticareti üzerinde olumsuz etkiler yapmıştır. Özellikle XIX. yüzyıldaki para politikası geleneksel Osmanlı para politikasını etkilemiş piyasaya çıkarılan kâimelere karşı vatandaşın tepkisi meydana gelmiştir.

3. 3 Trabzon ve Bazı Kentlerde Fiyat Hareketleri

Osmanlı Devleti'nde 1693 sonrasındaki dönemde vakıf, saray mutfağı ve narh kaynaklarından elde edilen fiyat gözlemleri oldukça sınırlıdır. Bu son dönem için İstanbul zahire borsasında oluşan ve İstanbul Ticaret Odası Dergisi'nde düzenli olarak üç ayda bir yayımlanan yirminin üzerinde malın fiyatları kullanılmıştır. Fiyat endeksleri için İstanbul'un seçilmesinin en önemli nedeni, en ayrıntılı fiyat verilerinin başkentteki mallar için bulunmasıdır. Ancak imparatorluğun diğer kentlerindeki

²⁵⁸ Ziya Karamursal, *Osmanlı Mali Tarihi Hakkında Tetkikler*, Ankara: 1989, s. 209.

²⁵⁹ Şevket Pamuk, a.g.e., s. 242; Mine Erol, *Osmanlı İmparatorluğunda Kağıt Para (Kaime)*, Ankara: T.T.K. Yayınları, 1970, s. 51.

²⁶⁰ Zafer Toprak, *Türkiye'de Milli İktisat 1908 -1918*, Ankara: Yurt Yayınları, 1982, s. 252; Şevket Pamuk, a.g.e., s. 242.

vakıfların hesap defterlerinde de ayrıntılı fiyat verileri bulunmaktadır. Edirne, Bursa, Konya, Trabzon, Şam ve Kudüs kentleri için de aynı derecede ayrıntılı olmasa bile fiyatların uzun dönemli eğilimleri hakkında yeterli bilgileri sağlayacak endeksler oluşturmak mümkündür.²⁶¹

XVI. yüzyıldaki kanunnamelerde Trabzon limanının gümrük gelirleri 476,666 akçe olarak belirtilmektedir. Yine 1036 (1627)'de 500.000²⁶² akçe, XVIII. yüzyılın ortalarında yani 1159 (1746)'da 668.000²⁶³ akçe olduğu görülmektedir. Bu rakamlara bakarak bir artış olduğunu söylemek mümkün olsa da XIX. yüzyıl gelirlerine göre durumunun kıyaslanması ve göstermiş olduğu gelişme bakımından önemlidir.

Trabzon Gümrüğü XVIII. yüzyılın başlarında İstanbul Gümrüğü tarafından idare edilmekte olup, yıllık 700.000 akçesi hazineye ödenmek kaydı ile 1701 yılında Mustafa Ağa'ya iltizam olunmuştur.²⁶⁴

1702 yılında ise idarî açıdan Trabzon Gümrüğü, İstanbul Gümrüğü'ne bağlı olmayıp, Trabzon İskelesi Gümrüğü ihtisab, dellaliye ve şemhâne gelirleriyle birlikte bir mukataa olduğu ve 800.000 akçeye iltizam verildiği anlaşılmıştır.²⁶⁵

Trabzon Gümrüğü idaresine bağlı olarak bölgedeki diğer liman gümrüklerinden olan Giresun, Tirebolu, Görele, Vakfıkebir, Akçaabat ve Sürmene iskelelerini de görmekteyiz.²⁶⁶ Trabzon ve havalisinde belli başlı ürünlerin elde edilmesi yanında ülkenin başka yerlerinde pek üretimine tesadüf edilemeyen ve Trabzon taraflarından temin edilen balık yağı (revgân-ı mâhi), gemicilikte özellikle gemilerin kalafatlanması sırasında kullanılıyordu.²⁶⁷

²⁶¹ Şevket Pamuk, a.g.e., s. 259.

²⁶² Bab-ı Defteri, Başmuhasebe Kalemi, Trabzon Gümrüğü, (D.BŞM.TZG), No. 17229, Sene. H.1036-9 J. 1036, (M. 1636 - 23 Ağustos 1627); İdris Bostan, " Karadeniz'in Dış Ticarete Kapalı Olduğu Dönemde Trabzon Limanı ", s. 305.

²⁶³ D.BŞM. No. 2876, Sene.1 .M .1159 - 21. B .1160, (24 Mart 1746 - 29 Eylül 1747); İdris Bostan, a.g.m., s. 305.

²⁶⁴ TŞS, No.1866, Sene. H.1113 - 1114, (M.1702-1703), vr. 68b; Necmettin Aygün, " Trabzon Gümrüğü ", s .313.

²⁶⁵ TŞS, No. 1866, Sene. H.1113 - 1114, vr. 78 b; Necmettin Aygün, a.g.m., s. 314.

²⁶⁶ TŞS, No. 1866, Sene. H.1113 - 1114, vr. 67b; TŞS, No.1923, Sene.H.1170-1173, (M.1757-1760): vr. 74b; TŞS, No.1919, Sene. H.1166 - 1167, (M:1752-1753), vr.36b; Necmettin Aygün, a.g.m., s.314.

²⁶⁷ İE-Bah. No.140, s.9, Sene. H.933 - 935, (M.1527 - 1529); MAD, No.523, s.220, Sene. H. 1 .Ra. 944-29. B 945, (M. 8.Teşrin-i evvel 1537- 21 Şubat 1538); İdris Bostan, Osmanlı Bahriye Teşkilâtı XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire, Ankara: T.T.K. Yayınları, 1992, s. 147.

XVII. asrın sonlarında, bilhassa kalyonlar için Trabzon'da satın alınan balık yağının masrafları Trabzon gümrük gelirlerinden karşılanıyordu.²⁶⁸

Yine denizciliğin vazgeçilmez ürünlerinden olan üstüpu üretiminin yapıldığı merkezlerden bir tanesinin de Trabzon olduğunu görmekteyiz. Yani, Tersane-i Amire'ye üstüpu temin edilen bir bölgede Trabzon idi. Karşılığı Trabzon Gümrüğünden ödenmek üzere buradan üstüpu satın alınıyordu.²⁶⁹ H. 1107 (M.1695-1696)²⁷⁰ ve H. 1108 (M.1696-1697)²⁷¹ senelerinde 500'er kantar, H.1109 (M.1697-1698)²⁷² da 840²⁷² kantar Trabzon'dan üstüpu temin edilmiştir.

XVII. yüzyılın sonlarında Tophane-i Amire'de donanma gemileri ve kalyonlar için dökülecek toplara lüzumlu bakır, Gümüşhane taraflarından Trabzon'a getiriliyor, oradan da meleskelerle Tophane-i Amire'ye taşınıyordu.²⁷³

Bütün Doğu Karadeniz kıyısında liman kasabalarını da içine alan Trabzon Gümrüğü Mukataası, Karadeniz'de gerçekleştirilen ticaret faaliyetlerini vergilendiriyordu. Trabzon iskelesinden başka, Gönye, Kaş iskelelerinde gümrük bulunmaktaydı. Ancak ağırlık Trabzon'daydı, Trabzon Gümrüğünün ihtisab, dellaliye, şemhâne gelirleriyle birlikte bir mukataa oluşturduğunu ve 800.000 akçe dolayında yıllık tutarı hazineye ödemek şartıyla iltizama verildiğini görmekteyiz.²⁷⁴

H. 1169 / M.1755-1755'da ise Trabzon Mukataasının yıllık geliri 848.000 akçeye²⁷⁵ tekabül etmekte, H.1194 / M.1780 yılında ise 848.000 akçeye birtakım yeni katkılarla 946.485 akçeye²⁷⁶ yükselmiştir. Trabzon'dan başka Doğu Karadeniz

²⁶⁸ Bölgeden H.1107 (M.1695-1696) yılında satın alınan 50 kantar balık yağı için gereken 225 kuruş, Trabzon gümrük veya cizye gelirlerinden ödenmek üzere havale edilmişti. **MAD, No.2150**, s. 28, Sene. H. 19. L .1107 - 27. L .1108, (M. 22 Temmuz 1696- 19 Temmuz 1697); **İE - Bah. No.553**, Sene. H. 27. Za .1108, (M.17 Ağustos 1697); **MAD, No. 2758**, s. 116, Sene. H. 1 .C. 1109 - 19. B .1110, (M.15 Şubat 1697-21 Mart 1699); İdris Bostan, **a.g.e.**, s. 133.

²⁶⁹ **MAD, No.2150**, s. 28, Sene .H. 19. L. 1107 - 27. L .1108, (M. 22 Temmuz 1696 -19Temmuz 1697) ;**İE -Bah. No. 553**, Sene. H. 27.Za .1108, (M.17 Ağustos 1697); İdris Bostan, **a.g.e.**, s. 147.

²⁷⁰ **MAD, No. 2150**, s. 28, Sene. 19. L .1107 -27. L .1108, (M.22 Temmuz 1696 - 19 Temmuz 1697); İdris Bostan, **a.g.e.**, s. 147.

²⁷¹ **İE-Bah, No. 553**, Sene. 27. Za .1108, (M.17 Ağustos 1697); İdris Bostan, **a.g.e.**, s. 147.

²⁷² **MAD, No. 2758**, s.116, Sene. H. 1. C .1109- 19. B. 1110, (M.15 Şubat 1697-21 Mart 1699) ; **İE-Bah. No. 863**, Sene. H. 22 .L .1109, (M. 3 Temmuz 1698) ; İdris Bostan, **a.g.e.**, s. 147.

²⁷³ İdris Bostan, **a.g.e.**, s. 92.

²⁷⁴ **TŞS, No.1866**, Sene. H. 1113 - 1114, vr.78b; Özer Ergenç, " XVII. Yüzyılda Osmanlı Sanayi ve Ticaret Hayatına İlişkin Bazı Bilgiler ", **Belleten Dergisi**, Cilt 52, Sayı. 203, Ankara: T.T.K Yayınları, 1988, s. 524-525.

²⁷⁵ **MAD, No. 10199**, s. 533, Sene. 28. S. 1169-1175, (M. 3 Şubat 1755-1762).

²⁷⁶ **MAD, No. 10223**, s. 92, Sene. 10. L. 1193 - 24. Za .1201, (M. 21 Kanun-ı evvel 1779- 1787).

Bölgesi'nde bulunan Gönye İskelesi Gümrüğü 200.000 akçe, Kaş İskelesi Gümrüğü de 2.000 kuruş (240.000 akçe) yıllık mukataa geliri bulunmaktadır.²⁷⁷

XVIII. yüzyıl Başmuhasebe defterlerine göre Trabzon'da mukataanın geliri 604.080 akçe olarak ve keten bezi damgası adı altında alınmaktadır. Trabzon ve çevresinde keten bezi üretimi bu dönemde önemli gelir kalemlerinden görülmektedir.²⁷⁸

XVIII. yüzyılda Anadolu'dan kuzey Karadeniz bölgesine yapılan pamuklu ihracatına ait olarak mal çeşidi; ince tire, yıllık ihracatı 16-18.000 kuruş tutarı 60 çile 30-35 paraya tekabül etmektedir. Pamuk olanlar İstanbul ve Sinop'tan, keten renkli olan çeşidini özellikle terziler, kaba ipliği ayakkabıcılar kullanmaktaydı.²⁷⁹

Hüdavendiğar bölgesinde tüccar, hasat zamanı bir çekisinin piyasa fiyatı 150 kuruş dolayında olan afyonu üreticiye kredi vererek 50 kuruşa topluyordu. Bu hâdiselerin yaşandığı XIX. yüzyılın başlarında Giresun ve çevresinde ise ürün alındığında kantarı²⁸⁰ 100 kuruşa olan fındığı, tüccar selem yolu ile 80-85 kuruşa kapatıyordu.²⁸¹

Trabzon ve havalisinde 19. yüzyılın başlarında bazı temel gıda maddelerinin fiyatları ekmek başta olmak üzere 1800'de 4 para, 1802'de 4.4 para, 1805'de 6.5 para, 1910'da 8 para; yine et fiyatları 1800'de 12 para, 1802' de 8 para, 1905'de 11.5 para ve 1910'da ise 14 para olarak tespit edilmektedir.²⁸²

Yine bazı gıda maddelerinin fiyatlarına baktığımızda ise pirincin kıyyesi 1791 yılında 10 para, 1805 yılında 12 para 1820 yılında ise 40 paraya satılmaktadır. Balın kıyyesi 1791 yılında 2 para, 1800 yılında 8 para, 1820 yılında ise 60 paraya

²⁷⁷ MAD, No. 10199, s.533, Sene. H. 28. S .1169 - 1175; (M. 3 Mart 1755-1762); MAD, No. 10223, s. 95-97, Sene. H.10 .L .1193-.24 . Za .1201, (M. 21 Kanun-ı evvel 1779-1787).

²⁷⁸ Özer Ergenç, a.g.m., s. 521.

²⁷⁹ Halil İncelik, Osmanlı İmparatorluğu Toplum ve Ekonomi, s. 302.

²⁸⁰ Kantar prensip olarak 100 ritl kabul edilmekte idi. Durumuna göre 100 menn de olabiliyordu. 1 kantar yaklaşık 42,33 kg olmakla beraber muhtelif ülkelerde farklı şekilde kullanılmaktadır. Karadeniz bölgesinde kantar yaklaşık 50 kg olarak hesaplanmaktadır. Özellikle fındık tartılarında kullanılmaktadır. Bu konuda bkz, Walther Hinz, İslâm'da Ölçü Sistemleri, Çev, Acar Sevim, İstanbul 1990, s. 30.

²⁸¹ Tevfik Güran, 19.Yüzyıl Osmanlı Tarımı, İstanbul: Eren Yayınları, 1998, s. 137; Liva-i mezburun başlıca mahsulat-ı arzıyyesi fındıktan ibaret olduğundan bahsedilmekte ve yine Osmanlı belgelerinde bu konu hakkında geniş malumat verilmektedir. Dahiliye İrade, No. 36511, 6. Lef, Sene. H. 13 .S .1281, (M. 18 Cemaziyülevvel 1864).

²⁸² TŞS.No.1947, Sene. H.1212-1215;vr.85b; TŞS, No.1948, vr.74a, 78b, Sene. H.1215-1218, TŞS, No. 1951. vr. 59b, Sene. H.1223 - 1226;

satılmaktadır. Zeytinin kıyyesi 1796 yılında 14 paraya, 1810 yılında ise 24 paraya satılmaktadır.²⁸³

1798 yılı baharat fiyatlarına baktığımızda dirhem cinsinden toz şekerin 0.5 paraya, biberin 0.45 paraya, çörek otunun 0.03 paraya, karanfilin 2.9 paraya satıldığını görmekteyiz.²⁸⁴

1853 senesinde Ruslarla bir harp ihtimali belirince hububat sıkıntısı olmamasına rağmen, İmparatorluğun Rumeli topraklarındaki bu olağanüstü durum yine olağanüstü tedbirlerin alınmasını icap ettirdi. Vidin, Silistre, Belgrad, Niş, Sofya, İşkodra, Bosna-Hersek ve Trabzon ile Edirne'ye bağlı sancak, kaza ve iskelelerden zahire ihracı yasak edildi.²⁸⁵ Bu yasak uygulamasına Trabzon'da olduğu gibi bütün bağlı kaza ve nahiye limanlarında da uyulmuştur.

1840'larda Diyarbakır pamuklu el sanayii, Trabzon yolu ile ithal edilen İngiliz ipliği işlemektedir.²⁸⁶ Osmanlı Devleti'nin doğu vilayetlerinin eşya ve emtia ihtiyaçlarının büyük bir kısmı Trabzon ve tevabi limanlar sayesinde tedarik edilmektedir.

Yine bu dönemde ithal mallarının gümrükleriyle ilgili bazı sıkıntıların olduğunu görmek mümkündür. Trabzon gibi bazı limanlardan ithal edilen İngiliz emtiasının gümrüğünün ithal limanından değil de İstanbul'da ödenmesi mecburiyetinin konmuş olması ithalâtçı tüccarın memnuniyetsizliğine sebep teşkil etmektedir. Zira bu taktirde İstanbul'da ajandalar bulundurmamak zarureti ortaya çıkmakta, bu ise masraflı olmaktadır.²⁸⁷

Artan fiyatlar muvacehesinde halkın, en mühim gıda maddesi olan hububat ve unu temin etmekte güçlük çektiğinden yağmaya teşebbüs ettiği ve bazı vilayetlerde bu ürünlerin ihracını önlemek için harekete geçtiğini görmekteyiz. Neticede Babıâli, fazla ihracatın kıtlık meydana getirdiği gerekçesiyle Selanik ve civarındaki limanlardan

²⁸³ Mustafa Öztürk, "19.Yüzyılın Başlarında Trabzon'da Fiyatlar", **Trabzon Tarih Sempozyumu Bildirileri**, 2.Baskı, Trabzon: Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, 1998, s.373.

²⁸⁴ Mustafa Öztürk, a.g.m., s. 374.

²⁸⁵ **İrade-Meclis-i Vala**, No. 11699, 12.Lef, Sene.18 .S .1270 (21Teşrin-i sani 1853); yasak hakkında valilere gönderilen emir: F.O. 78/940; Mübahat S. Küttükoğlu, **Osmanlı - İngiliz İktisadi Münasebetleri (1838-1859)**, Cilt II, İstanbul: İÜ Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1976, s. 37.

²⁸⁶ William J. Hamilton, **Resarches in Asia Minor Pontus and Armenia** , I. Londra 1842, s. 242 ; Halil İnalçık, a.g.e., s. 307.

²⁸⁷ Trabzon Konsolos Vekili Stevens'ın 21 Haziran 1846 tarihli Canning'in gönderdiği raporunda alınan gümrük resmi %8 gösterilmektedir. bkz. Mübahat Küttükoğlu, a.g.e., s. 76.

yapılacak hububat ihracını yasaklamıştır. Ancak hububat yüklemek için yola çıkan gemilerin zararını önlemek için de 1.5 aylık mühlet verilerek takibata başlanmıştır.²⁸⁸

Babıâli'nin hububat ihracı yasağının hemen bütün memlekete teşmili üzerine, İngiliz konsolos ve elçileri meseleye daha fazla eğildiler. Trabzon konsolosu Stevens'in raporuna göre, Trabzon'dan hububat ihracının yasaklanması akıllıca alınmış bir tedbirdir. Zira Trabzon ve civarında hububat ekimi pek azdı ve ihtiyacı karşılamak üzere Rusya'nın Karadeniz limanlarından ve Anadolu'nun Karadeniz sahillerinden temin edilmekteydi. Buna mukabil Ordu, Fatsa ve Batum'dan, bolluk senelerinde, Avrupa'ya 200-300.000 kilo mısır ihraç olunmaktadır. Bu sene de, meselâ Ordu'dan 150.000 kilo mısır ihraç edilse bile kalan mısır, halkın ihtiyacını karşıladıktan başka, diğer taleplere de cevap verecektir.²⁸⁹

XIX. yüzyılın ortalarında Trabzon telgraf hattı vasıtasıyla başkentle haberleşme ağı içine girdi. Kayıtlar bölgedeki yeni düzenlemeler neticesinde Kırım Savaşına rağmen ticaretin artarak devam ettiğini bizlere göstermektedir. Trabzon'daki Britanya vice-consülü (konsolos vekili) Stevens'in 1854 yılı raporu bu gelişmeyi nakletmektedir. Harp edilen Rusya ile ticaret devam etmektedir. Stevens 1854 yılında ithalât hacminin bir önceki yıl 1853'e göre 1.742.693 franktan 2.023.673 franka yükseldiğini bildirmektedir. Harp yıllarında Rusya ile ticaret kaçak yollardan Kafkasya ve İran üzerinden yapılmaktadır. Demir, kenevir, gemi halatı, bal mumu, tuzlu balık, buğday, şimşir ağacı bu tarafa geçirilmekte, buna karşılık şeker, kahve, kalay, cam eşya ve hatta barut gibi maddeler, öbür tarafa geçirilmektedir.²⁹⁰ İki ülke arasındaki siyasi mücadelenin yanında ticari hayatın hiçbir kesintiye uğramadan devam ettiği gözlenmektedir.

1860 yılının ilk yarısında Trabzon limanına Britanya, Fransa, Rus, Yunan, Sardinya, Toscana, Mecklenburg bandıralı ve Türk bandıralı olmak üzere buharlı ve

²⁸⁸ Babıâli'nin 13.Ra .1263 (M. 1 Mart 1847) tarihli memorandumunu: Wellesley'den Palmerston'a No.85,Sene. 7 Mart 1847 tarihli raporu eki: F.O. 78 / 679 ve İrade-Meclis-i Vala Nr.1820, Sene. 27.S.1263 (M. 15 Şubat 1847). Bu iradenin arkasında "13 Ra 1263 (M. 1 Mart 1847) tarihiyle sefaretlere tezkire yazılmıştır. Mübahat S. Küttükoğlu, *Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri II (1838-1850)*, İstanbul 1976, s. 33.

²⁸⁹ Trabzon Konsolosu Stevens'dan elçi Wellesley'e Nr.12, Sene.13 Mart 1847:Elçinin Palmerston'a gönderdiği 93 No. rapor eki F.O.78 / 679; Mübahat S. Küttükoğlu, *Osmanlı İngiliz İktisadi Münasebetleri II (1838-1850)*, s. 34.

²⁹⁰ İlber Ortaylı, " XIX. Yüzyılda Trabzon Vilayeti ve Giresun Üzerine Gözlemle ", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Enstitüsü Dergisi*, Sayı. 15, İstanbul: İÜ Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1997, s. 173.

yelkenlilerden oluşan 138 adet gemi ticaret yapmak için gelmiştir.²⁹¹ Trabzon limanına 1833 yılında 102, 1834'te 124, 1836 yılında ise 172 gemi ticaret gayesiyle gelmiştir.

XIX. yüzyılın ikinci yarısının hemen başlarında yani 1860 yılında Trabzon'un nüfusu konusunda bakıldığında ise salnameler ve konsolosluk raporlarındaki nüfus sayımlarında bir uyum söz konusudur. Trabzon, Ordu, Gümüşhane ve Rize bölgesinin toplam nüfusu 381.214 kişi olup bunun 55.800 kişisi merkezî Trabzon'da yaşamaktadır.²⁹²

1879 ve 1880 yıllarında Trabzon limanından ihraç edilen bazı mallar arasında bakliyat, şimşir ağacı, meyve, sebze, deri, mısır unu²⁹³, keten ürünleri, fındık, ceviz, muhtelif makine, tiftik, tütün, ceviz ağacı olarak sayılabilir. Trabzon limanından yapılan ihracatın 1879 yılı toplamı 383.129 frank 1880 yılı ihracı ise 296.313 frank olarak kayıtlarda görülmektedir.²⁹⁴

1873-1874 kışı Ankara ve çevresinde çok sert geçmiş kasım ve aralıkta hiç durmadan yağmur yağmış. Sonra ocak ve şubat aylarında aralıksız bol kar yağışı bütün ulaşımı engelleyerek köylerin dış dünya ile bağlantısını kesmiştir. Bu iklim koşulları, öteki bölgelerden gelebilecek yardımlara da mâni olmanın yanında ciddî manada erzak krizine sebep olmuştur. Aynı dönemde Karadeniz sahillerinde, Trabzon'da ekin çok bol olmasına rağmen Ankara'da buğday fiyatları hızla artmış ve köylüler tohumluklarını kullanmaya başlamışlardır. Bu kıtlık Ankara'da aynı zamanda tiftik keçilerinin de azalmasına ve tiftik ihracının %60'lara varan oranda düşmesine sebep olmuştur.²⁹⁵ Bu bilgiler bize Anadolu'daki ulaşım ağının yetersiz olduğunu göstermektedir.

1875 yılında Osmanlı ülkesindeki fiyatlar, özellikle liman kentlerinde bazı temel ihtiyaçların fiyatları, aşağıdaki şekilde tespit edilmiştir. Tespit edilen fiyatlar genel olarak aynı seviyede olmasının yanında olağanüstü hâllerde farklılıklar göstermektedir.

²⁹¹ İlber Ortaylı, a.g.m., s. 173.

²⁹² İlber Ortaylı, a.g.m., s. 174.

²⁹³ Karadeniz bölgesinin tamamında yetiştirilen mısır bölgedeki nehirler üzerinde yapılan su değirmenleri sayesinde un haline getirilmektedir. Bölgenin coğrafi yapısı gereği her köyün kendisine ait bir değirmeni bulunmaktadır. Bu değirmenlerde umumiyetle bir taş dönmektedir. Karadeniz bölgesindeki iklim mısır yetiştirmeye de oldukça uygundur.

²⁹⁴ İlber Ortaylı, a.g.m., s. 176.

²⁹⁵ François Georgeon, " Keçi Kılından Kalpağa: Osmanlı İmparatorluğunun Son Yüzyılında Ankara'nın Gelişimi ", **Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri**, Çev. Ali Berktaş, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1996, s .107.

Koyun başı 1 kuruş 20 para, bir okka et 2 kuruş, bir okka süt 1 kuruş 20 para, gaz yağının okkası 10 kuruş, bir okka pirinç 4-5 kuruş, sabunun okkası 6 kuruş, tütünün okkası 50 kuruş, şekerin okkası 7 kuruş, domatesin okkası 20 para, sebzenin okkası 1 kuruş, bir at yükü odun 3-5 kuruş, büyük bakraç yoğurt 1 kuruş, bir fincan kahve 20 para, bir okka ekmek 1 kuruş, bir kile arpa 12 kuruş, bir okka tereyağı 14 kuruş, altı adet mum 4 kuruş, bir okka peynir 4 kuruş, bir tavuk 4 kuruş, on yumurta 1 kuruş, incirin okkası 1 kuruş, üzümün okkası 1 kuruş, bir günlük at taşıma kirası 10 kuruştur.²⁹⁶

Yine 1875 yılında muhtelif kentlerde özellikle liman kentlerinde çalışanların bir haftalık yevmiye ücretleri şu şekilde tespit edilebilmektedir.²⁹⁷

Çamaşırcı kadın 3-6 kuruş, duvarcı ve marangoz 15-20 kuruş, gezginci olarak çalışanlar 10-12 kuruş, ustabaşılar 30 kuruş, at bakıcıları (at dahil) 100 kuruş, kavaslar 182 kuruş, tercüman (gündelik) 96 kuruş. Kavaslar ve tercümanlar genel itibarıyla gayri müslimlerden seçilmektedir. Bu ve benzeri bilgiler salnamelerde mevcut olup döneme ait yapılan çalışmalarda sıkça kullanılmaktadır.

XIX. yüzyılda Osmanlı piyasası incelenirken günlük ihtiyaca ait malların ne kadarının ülke içinde üretilip üretilmediğine bakmak gerekir. Bu yüzyılın ilk yarısında İstanbul ve çevresinde kurulan birkaç fabrika Kırım Savaşı sebebiyle gösteren malî bunalım neticesinde istenilen verimde çalışmamış, başlatılan hamlelerde bitirilmek durumunda kalmıştır. 1860-1870 yılları arasında devlet tarafından sanayii geliştirmek maksadıyla oluşturulan Islah-ı Sanayi Komisyonu, İstanbul'da debbağlık, kunduracılık, simkeşlik gibi birçok imalât sektörünün makinalaşmasını teşvik etmiştir. Trabzon ve çevresinde XIX. yüzyılda eski usulle imalât yapan birçok sektörün varlığı bilinmektedir. Osmanlı piyasasında aranan mallardan olan Trabzon dokuması, bıçakları, tahta eşyalar önemli ihraç malları arasında sayılabilir. Yine bölgede yetiştirilen mısır ve fındık gibi ürünler bölgenin gelir getiren ürünleri olarak her zaman önemini korumuştur.

²⁹⁶ Tevfik Çavdar, *Osmanlıların Yarı Sömürge Oluşu*, İstanbul: Ant Yayınları, 1970, s. 42 - 43.

²⁹⁷ Tevfik Çavdar, *a.g.e.*, s. 42.

3. 4 Osmanlı Devletinin Dış Borçları ve İç Ticarete Etkileri

XIX. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin iktisadî yapısına ait yapılacak araştırmaların bütünlüğü bakımından genel olan; fakat özel konulara da etki eden hâdiselerden bahsetmek gerekir. Genel olmakla beraber toplumun her kesimine etki eden unsurların başında malî konular gelmektedir. XIX. yüzyıl Osmanlı ekonomisinin dışa bağımlı hâle geldiği ve yabancı devletlerden borçların alındığı bir dönem olarak kaynaklara geçmiştir. Özellikle, Batılı devletler Kırım Savaşı'ndan sonra zor durumda kalan Osmanlı maliyesini düzeltmek gayesiyle yardım yoluna gitmişlerdir.

Osmanlı ülkesinde olduğu gibi, Trabzon ve havalisindeki ticarî faaliyetleri genel konulardan ayrı düşünmek, yapılacak çalışmaların sağlıklı netice vermesine engel teşkil edebilir. Bu bakımdan Osmanlı Devleti'nin XIX. yüzyılın ortalarında yaşamış olduğu dış borçlar meselesini, çalışmamızın daha sağlıklı sonuç vermesi bakımından kısaca değerlendirmek gerekir.

XIX. yüzyıl ile birlikte Osmanlı Devleti'nin iktisadî alanda ciddi manada sıkıntılara düştüğünü ve bundan kurtulmak için de dış borçlara müracaat ettiğini görmekteyiz. Devlet kamu hizmetlerini yerine getiremediğinden ve bu hizmetler için gerekli kaynakları bulamadığından dış borçlanmalarla bu hizmetlerin karşılanması yoluna gitti.²⁹⁸ Osmanlı Devleti Kırım Savaşı'yla birlikte 1854 yılında ilk defa dış borç alma yoluna gitmiştir. Buna iç borç tahvillerinin dış pazarlarda satışı eklendi.²⁹⁹ 1853 Osmanlı - Rus Savaşı'nın getirdiği ağır savaş masraflarını devlet gelirleriyle karşılamak mümkün olmayınca bu borçlanma yoluna gidilmiştir. Alınan borç o günkü Osmanlı parasıyla 330.000.000 kuruşa tekabül etmektedir.³⁰⁰

XIX. yüzyılın ikinci yarısına doğru ve özellikle Abdülmecid döneminde gereksiz yapılan harcamalara Kırım Savaşı'na ait giderler de dahil olunca, devletin gelirleri giderlerini karşılayamaz oldu. Osmanlı Devleti bu durum üzerine müttefikleri olan İngiltere ve Fransa'nın bilgileri dahilinde Londra ve Paris'teki Palmer ve Goldschmid adındaki iki banka gurubuyla bir sözleşme yaparak 5 milyon İngiliz lirası bir

²⁹⁸ Esin Irmak, *Dünden Bugüne Kapitalist Gelişme ve Türkiye Ekonomisi*, İstanbul: Etki Yayınları, 1992, s. 19 - 20.

²⁹⁹ Gülten Kazgan, a.g.e., s. 35; Çağlar Keyder, *Türkiye'de Devlet ve Sınıflar*, Çev. Sabri Tekay, İstanbul: İletişim Yayınları, 1989, s. 38.

³⁰⁰ Enver Koray, *Türkiye'nin Çağdaşlaşma Sürecinde Tanzimat*, İstanbul 1991, s. 85.

borçlanmaya gitmiştir. Bu borçlanma için 100 liralık nominal değeri ihraç fiyatı 80 lira, yıllık faizi %6, itfası da %1 olarak kararlaştırılmıştır. Bu borçlanmaya karşılık olarak Mısır Vilayetinin geliri gösterilmiştir.³⁰¹ Mısır Eyaleti'nin vergisi 60.000 keseden, yani 300.000 Türk lirasından ibaret olup anlaşma gereği 10 Nisan ve 10 Ekim tarihlerinde alınan borçlara karşılık ödemeler yapılacaktır.³⁰²

Hükümet bu borçların 3 milyon İngiliz lirasını almıştır. Bu münasebetle, bankalara ve diğer masraflara verilen paralardan sonra bu üç milyondan sadece 2 milyon İngiliz lirası eline geçmiştir.³⁰³ Bu bilgilerde de görülmektedir ki Batılı devletlerin esas gayesi Osmanlı Devleti'nin ekonomisinin sağlıklı işlemesine katkıda bulunmak değil, kendi çıkarları çerçevesinde yardım etmektir.

İlk borçlanmanın 3 milyon sterlinlik miktarı kullanıldıktan sonra, geri kalan 2 milyon sterlinlik miktarından vazgeçilerek 1855'te Rothshild müessesesi ile yeni bir borçlanma sözleşmesi yapılmıştır. Yine İngiliz ve Fransız devletlerinin katkı sağlamasıyla bankalarla 5 milyon sterlinlik ikinci bir borçlanmanın sözleşmesi imzalandı. 1855 borçlanmasının faizi %4, itfası %1 olarak kararlaştırıldı. Borçlara karşılık olarak Suriye ve İzmir gümrüklerinin gelirleriyle Mısır vergisinin kalan kısmı gösterilmiştir.³⁰⁴ Osmanlı Devleti bu borçlarını her sene 25 Haziran ve 25 Aralık tarihlerinde faiz ve itfa akçesi olarak İngiltere bankasına yatırmakla mükellef idi.³⁰⁵

Alınan borçlara karşılık olarak gösterilen Mısır eyalet vergisinin gelirleri 1.800.000 frank, İzmir gümrük geliri 2.500.000 frank ve Suriye gümrük gelirleri ise 2.000.000 frank kadardı.³⁰⁶

1858 yılında alınan borçların aracı kuruluşu Dent, Palmers and Co. Şirketleri olup borca karşılık olarak ise İstanbul gümrük geliri ve duhuliyeye (transit ticareti) vergileri gösterilmiştir. Alınan 5 milyon sterlinlik borcun faiz oranı %6, emisyon kuru %76, efektif faiz oranı %8.7 ve hazineye giren paranın miktarı ise 3.44 milyon

³⁰¹ Nihat S. Sayar, *Türkiye İmparatorluk Dönemi Siyasî, Askerî, İdari ve Mali Olayları*, İstanbul 1978, s. 192 - 193; Kirkor Kömürçan, *Türkiye İmparatorluk Devri Dış Borçlar Tarihçesi (Duyun-ı Umumiye Tarihçesi)*, İstanbul: MEB, İstanbul Yüksek Ekonomi ve Ticaret Okulu Yayınları, 1948, s. 12 - 15.

³⁰² İ. Hakkı Yeniay, *Yeni Osmanlı Borçları Tarihi*, İstanbul 1964, s. 20.

³⁰³ Kirkor Kömürçan, *a.g.e.*, s. 15.

³⁰⁴ Nihat S. Sayar, *a.g.e.*, s. 193 ; Kirkor Kömürçan, *a.g.e.*, s. 15.

³⁰⁵ Kirkor Kömürçan, *a.g.e.*, s. 15 ; İ. Hakkı Yeniay, *a.g.e.*, s. 22.

³⁰⁶ M. Belin, *Osmanlı İmparatorluğunun İktisadî Tarihi (Kaynak Yazarlara Göre Türkiye'nin Ekonomik Tarihi Üzerine Denemeler)*, (Çev. Oğuz Ceylan), Ankara: Gündoğan Yayınları, 1999, s. 477; İ. Hakkı Yeniay, *a.g.e.*, s. 22.

sterlidir.³⁰⁷ 1860'a gelindiğinde Osmanlı İmparatorluğu, üç dış borç sözleşmesi yapmış durumdaydı. 1854 ve 1855 borçlanmalarından elde edilen 7.4 milyon sterlin Osmanlı hazinesine 11.2 milyon sterline mal olan Kırım Savaşı'nın finansmanına kullanıldı. 1858 borçlanmasından elde edilen 3.8 milyon sterlin, bu arada çıkarılmış kağıt paranın piyasadan çekilmesi için kullanıldı. Ayrıca bu paranın 0.6 milyon sterlini Cidde'de meydana gelen ayaklanmanın bastırılması için gönderilen askerlerin masrafları için tahsis edilmiştir.³⁰⁸

Osmanlı Devleti'nde kağıt paranın Tanzimat'ın ilânından sonra çıkarıldığı bilinmekte olmakla beraber kesin bir tarih verilememektedir. Yine de R. 1256/1840 tarihinde çıkmış olma ihtimali yüksektir.³⁰⁹ Bu kaimeler senelik %8 faizli olarak ve otuz iki bin keseden ibaret olmak üzere çoğu beş yüz kuruşluk paralardan meydana gelmektedir. Bu paralar başta İstanbul olmak üzere büyük şehirlerde tedavüle çıkarılmıştır.³¹⁰ Bu arada borçlanmaya gidilirken yabancı paraların Osmanlı lirası karşısındaki değeri şu şekildedir.³¹¹

Tablo IX
İlk Osmanlı Borçlanması Sırasında
Bazı Yabancı Paraların Değeri

İngiliz Lirası	1 Osmanlı Lirası	Karşılığı (kuruş)
İngiliz Lirası	0.903	110.69
Frank	22.84	4.39
Mark	18.44	5.42
Mısır Lirası	0.88	113.37
Florin	10.94	9.14
Dolar	4.39	22.75
Ruble	8.54	11.70

Kaynak: M. Belin, Osmanlı İmparatorluğunun İktisadî Tarihi (Kaynak Yazarlara Göre Türkiye'nin Ekonomik Tarihi Üzerine Denemeler), (Çev. Oğuz Ceylan), Ankara 1999, s. 472

³⁰⁷ Emine Kıray, **Osmanlı'da Ekonomik Yapı ve Dış Borçlar**, İstanbul: İletişim Yayınları, 1993, s. 206.

³⁰⁸ Emine Kıray, **a.g.e.**, s. 92.

³⁰⁹ Ali Akyıldız, **Osmanlı Finans Sisteminde Dönüm Noktası Kağıt Para ve Sosyo-Ekonomik Etkileri**, İstanbul: Eren Yayıncılık, 1996, s. 30; Bu konuda Garo Kürkman, kaimelerle ödenmeye başlanması zamanından geriye doğru giderek ilk tertip kaimelerin H. 17.R.1256 / 18 Haziran 1840 tarihinde tedavüle çıktığını belirtmektedir. Garo Kürkman, "Sultan Abdümcid Dönemi Faizli Kaime Teşebbüsleri", **Türk Nümizmatik Derneği Bülteni**, Sayı. 21, İstanbul 1987, s. 8 - 9; Yine bu konuda Charles Morawitz, ilk kağıt paranın 1830 tarihinde çıkarıldığını ifade etmektedir; Charles Morawitz, **Türkiye Maliyesi**, Çev. Maliye Tetkik Kurulu, Ankara 1987, s. 14.

³¹⁰ M. Belin, **Türkiye İktisat Tarihi Hakkında Tetkikler**, (Çev. M. Ziya), İstanbul: İstanbul Devlet Kitapları Matbaası, 1931, s. 285.

³¹¹ M. Belin, **Osmanlı İmparatorluğunun İktisadî Tarihi (Kaynak Yazarlara Göre Türkiye'nin Ekonomik Tarihi Üzerine Denemeler)**, s. 472.

Tablo IX da görülen rakamlara göre 1850'li yıllarda bir İngiliz sterlini yaklaşık 25 frank civarındadır.³¹² Duyun-ı Umumîye'nin kurulmasını ve kısa vadeli borçların azaltılmasını sağlayan Muharrem Kararnamesi 20 Aralık 1881'de imzalanmıştır. Kararnameye göre, ilk önce amortisman önceliğine bağlı olarak dış borçlar dört kategoride birleştirildi. Bu borçların itibari değeri, emisyon kuru değerine düşürüldü. Galata bankerleri aracılığıyla alınan en son borcun 1.1 milyon Osmanlı lirası (1 milyon sterlin) tutarındaki faizi ve anapara ödemeleri, "ayrıcalıklı kıymetli kağıt" olarak ödeme önceliği karşılığında 590.000 Osmanlı lirasına (536.364 sterlin) düşürüldü. Dış borçlar, Rusya'ya savaş tazminatı dahil olmak üzere, toplam 237 milyon Osmanlı lirasından (215.5 milyon sterlin) 141.5 milyon Osmanlı lirasına (128.6 milyon sterlin) indirildi. Alkollü içkiler, belgeler, tütün, balıkçılık, avcılık, tuz ve tütündeki devlet tekelleri, ipek aşarı Karadağ, Sırbistan, Yunanistan ve Bulgaristan'dan elde edilen gelirler ve gümrük artışlarından elde edilecek gelirler, neticede tümü Osmanlı gelirlerinin %20'si Duyun-ı Umumiye İdaresi'nin tasarrufuna bırakılıyordu.³¹³ Osmanlı Devleti günün şartlarına göre çeşitli malî politikalar uygulamış; fakat bu uygulanan politikalar sağlıklı neticeler vermemiştir. Bunun en bariz göstergesi olarak uygulanan politikalara rağmen devlet bütçesinin açık vermeye devam etmesi gösterilebilir.³¹⁴

3. 5 Osmanlılar Devrinde Trabzon Gümrüğü

Osmanlı Devleti'nde iç gümrük teşkilâtı, bütün imparatorluk arazisini kapsayan bir ağ şeklinden çok, iç mübadelede ticarî trafiğin belirli yoğunluğu aşığı şehirleri ve özellikle limanları merkez kabul eden az veya çok geniş daireler hâlinde düzenlenmiştir. Başta İstanbul, İzmir, Selanik, Edirne, Belgrat, Trabzon, Erzurum, Diyarbakır, Halep, Şam, Bağdat gibi liman ve şehirler, nüfus ve ticaret hacmi itibarı ile iç gümrük merkezlerinin başında gelmektedir.³¹⁵ Bunların dışında ülkenin muhtelif yerlerinde irili

³¹² M. A. Ubıcmı, a.g.e., s. 365.

³¹³ Emine Kiray, a.g.e., s. 211 - 212.

³¹⁴ Erdem Aksoy, Osmanlı Ekonomik Yapısı Dışa Açılma ve Sermaye Hareketleri, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Para - Banka Bölümü, İstanbul 1991, s. 25.

³¹⁵ Mehmet Genç, Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi, İstanbul : Ötüken Yayınları, 2000, s. 197.

ufaklı daha bir çok gümrük bulunmaktadır. Karadeniz Bölgesi'nde özellikle küçük çaplı limanlardan olan Tirebolu, Giresun, Efirli gibi gümrükler bu tür küçük çaplı gümrüklere örnek verilebilir.

Eldeki bilgilerde de görüldüğü üzere Trabzon Gümrüğü Osmanlı Devleti zamanında önemli sayılan gümrüklerden bir tanesidir. Bu bakımdan Trabzon Gümrüğü'ndeki faaliyetleri yürütmek için devlet gerekli intizamı göstermiş ve limandaki faaliyetleri belli esaslara bağlamıştır.³¹⁶ Aynı zamanda bölgedeki diğer irili ufaklı birçok gümrük de Trabzon Gümrük idaresinin bünyesine bağlanmıştır.³¹⁷

Osmanlı Devleti dahilinde muhtelif adlarla anılan birçok gümrük bulunmakta idi. Bunlardan dahili gümrükler buldukları mahallelere göre “sahil gümrükleri”, “hudut” ve “kara gümrükleri” olarak adlandırılmaktaydı.³¹⁸

Sahil gümrüğü durumundaki Trabzon ve havalisinde ticarî canlanma esasen Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmasından sonra ve özellikle 1810-1920 yılları arasında görülmektedir.³¹⁹ Bu dönemde Batılı devletler doğu mallarına en kolay Trabzon limanından ulaşmışlardır. Bu sayede hem ticaret gelişmiş hem de liman gelirlerinde ciddi artışlar olmuştur.³²⁰

Osmanlı Devleti, XVIII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren muhtelif ülkelerle (başta İngiltere, Fransa, Avusturya ve Rusya olmak üzere) gümrük anlaşmaları imzalamıştır. Bu anlaşmalar zamana ve şartlara göre tadil edilmiş ve değişen bazı maddelerin yerine yeni maddeler getirilmiştir. Gümrük anlaşmaları imzalandıktan sonra Avrupa devletleri ticarî faaliyetleri kendi menfaatleri doğrultusunda yürütebilmek ve Osmanlı topraklarında gümrük vergilerini daha da düşük seviyeye indirebilmek için uygun şartları beklemeye başlamıştır.³²¹

Trabzon Gümrüğüne kara yoluyla gelen emtiadan müslim veya gayr-ı müslim tüccarın malı olsun Trabzon'da satıldığı takdirde %3 amediye, başka yere götürülmesi

³¹⁶ Kamil Kepeci, No.5869, s. 94, Sene. 4. M .1268, (30 Teşri-i evvel 1851)

³¹⁷ ML.VRD. No. 92, Sene. 4. Ca .1255; (17 Temmuz 1839); Kamil Kepeci, No.5845, s.172, Sene. 5. B .1262, (29 Haziran 1846)

³¹⁸ Osman Ergin, Mecelle-i Umur-ı Belediye, s. 731; Mübahat S. Küttükoğlu, Osmanlı – İngiliz İktisadî Münasebetleri I (1580 - 1838), s. 63.

³¹⁹ Mehmet Genç, a.g.e., s. 171.

³²⁰ ML.VRD, No. 404, Sene. 30 .Ra .1257, (22 Mayıs 1841).

³²¹ Bu oranlar için bkz Meclis-i Mebusan, Gümrük Tarife-i Umumiyesi ve Ona Mütteferrik Kanun Layihası ve Tarife Encümeni Mazbatası, İstanbul 1331; Davut Hut, XIX. Yüzyılın İkinci Yarısında Basra Gümrüğü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Yakınçağ Tarihi Anabilim Dalı, İstanbul 1999, s. 1-12.

hâlinde %4 müruriyye resmi alınırđı. Deniz yolu ile getirilen emtia satılıp yerine keten bezi alınıp götürülürse yine %4 (reftiye) istenirdi. Ecnebi memlekette gelen mallardan alınan resim (masdariyye) ise %5 idi.³²²

XIX. yüzyıl öncesinde Trabzon limanında devam eden ticarete dair gümrük nizamnamelerinde buradaki uygulamaları görmek mümkündür. Bunlardan Hicri 1122 tarihine tekabül eden Trabzon Gümrük resmine dair nizamname kayıtlarında şu ifadeleri görmekteyiz: “*Defatir-i mahsusasında bi'l- istinah balaya aynen nakl edilen iki kayıttan Trabzon İskelesi Gümrüğü, Trabzon şehri ihtisab ve bac-ı übür resimleriyle birlikte idare olunur müstakil bir mukataa olduğu ve şurutunun hülasası da bir güne tarifeye merbut olmayarak Memalik-i Mahruse-i Şahane mamulatından kıymet—i rayiciyelerinden %3, derun-ı memlekette sarf olunmak üzere eşya-yı ticariyenin kıymet-i rayiciyelerinden %3, derun-ı memlekette sarf olunmayarak ahar mahalle gönderilen eşyadan %4 , memalik-i ecnebiyeden gelen eşyadan dahi %5, esasları üzerine resm-i gümrük alınmak ol zamanların teamülü icabından idiği, sarfiyat-ı dahiliye eşyasından %3 ve müruriyye eşyasından %4 resm alınması da eşyanın dahilde kalması maksadına mübteni, ecnebi malının %5 alınması ise, uhud-ı kadimeye müstenit olacağı anlaşılırken tafsilatı kariben beyan olunacaktır.*”³²³

Trabzon Gümrüğüne ait keten bezi damga resmine ait kayıtlarda 1727 yılında vergi olarak 500, muaccele olarak da 500 rakamlarını görmekteyiz.³²⁴ Yine, bu gümrük kayıtlarında 1820 yılına ait rakamlarında yine 8.560 vergi, 31.687,5 muaccele kayıtları bulunmaktadır.³²⁵ Aşağıdaki tabloda Trabzon keten bezi damga resmine ait değişik yıllardaki resimleri görmekteyiz.³²⁶

³²² Süleyman Sudi, **Osmanlı Vergi Düzeni (Defter-i Muktesid)**, Yay. Haz. Mehmet Ali Ünal, Isparta: Akçağ Yayınları, 1996, s. 30 - 32; Mübahat Küttükoğlu, **a.g.e.**, s. 63.

³²³ Süleyman Sudi, **a.g.e.**, s. 195.

³²⁴ **MAD. No. 9517**, s. 41, Sene. 3. S .1137-1. M .1201, (22 Kanun-ı evvel 1724 - 24 Kanun-ı evvel 1786) ;Mehmet Genç, **Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi**, s. 137.

³²⁵ **MAD, No.10104**, s.331, Sene. 1.M.1234 (31 Ekim 1818) - 25.Z.1234 (15 Ekim 1819); Mehmet Genç, **a.g.e.**, s. 137.

³²⁶ Mehmet Genç, " Osmanlı Maliyesinde Malikane Sistemi", **Türkiye İktisat Tarihi Semineri Metinler Tartışmalar**, 8 - 10 Haziran 1973, Ankara: İslâmî Araştırmalar Vakfı Yayınları, 1975, s . 278.

Tablo X
XVIII. ve XIX. Yüzyılda Trabzon
Keten Bezi Damga Resmi Miktarları

Yıllar	Hazineye Ödenen Yıllık (Vergi-Harçlar-Yekûn)	İltizam Bedeli Kar	Muaccele	Kaynak
1727	500		500	MAD 9517/S.41
1730	-		3.000	MAD 9517/S.41
1734	1.666.6		-	MAD 9517/S.41
1735	5.059		-	MAD 9517/S.41
1754	5.059		7.000	MAD 9517/S.41
1780	5.059		7.500	MAD 9517/S.41
1784	5.059		-	MAD 9517/S.41
1805	8.059		-	MAD 9517/S.41
1806	8.560		-	MAD 9517/S.41
1808	8.560		-	MAD 9517/S.41
1814	8.560		-	MAD 9517/S.41
1810	8.560		31.500	MAD 9517/S.41
1812	8.560		32.000	MAD 9517/S.41
1820	8.560		31.687.5	MAD 9517/S.41

Kaynak: Mehmet Genç, "Osmanlı Maliyesinde Malikane Sistemi", Türkiye İktisat Tarihi Semineri Metinler Tartışmalar, 8 - 10 Haziran 1973, Ankara 1975, s. 278.

Tablo X da görüldüğü gibi Trabzon'dan tahsil edilen keten bezi damga resmi gelirleri yıllar arasında önemli bir fark göstermemektedir. 1727 yılından 1820 yılına kadar olan bir döneme ait olan rakamlar bölgedeki keten bezi üretiminin de devam ettiğini göstermesi bakımından dikkat çekicidir.

Tanzimat döneminde Trabzon ve mülhakatına ait bazı gümrüklerin gelirleri ve giderlerine ait bazı rakamları kaynaklardan tespit etmek mümkündür.

H. 1254 / M.1838 senesi Şubatın gurreesi Trabzon emtia gümrüğü geliri 3374 kuruştur. Trabzon'a tâbi mülhakatlardan Polathane'nin geliri 70 kuruş, Sürmene kazasının geliri 140 kuruş, Of kazasının geliri 220 kuruş ve Rize kazası ve tevabii Mapavri Gümrüğü gelirine ait kayıtlar boş görünmek üzere yekûn 792 kuruştur. Adı geçen mülhakatlardaki bu döneme ait masraflar ise 467 kuruşa tekabül etmektedir. Ayrıca kantar rüsumu 105 kuruş ve tariklerden alınan 257 kuruş hasılat olmak üzere toplam hasılatı 4528 kuruş masraf ise 467 kuruş olarak tespit edilmektedir.³²⁷

³²⁷ ML. VRD. No. 162, s. 14, Sene. 8 . Za. 1255 - 1. Z. 1256, (13 Kanun-ı sani 1840 -24 Kanun-ı sani 1841).

Trabzon ve mülhakatına ait 1255 yılının Ağustos ayına ait gelir ve giderler: Kantar resmi 225 kuruş, önceden kalan ve intikal eden gümrük resmi 1337 kuruş, Polathane kazasındaki kantar resmi 57 kuruş, Rize ve tevabii iskelenin gümrük hasılatı 1300 kuruş, Sürmene Gümrüğü hasılatı Temmuz ayına ait 120 kuruş Ağustos ayına ait 80 kuruş, Of Gümrüğü 165 kuruş olup yekûn 1722 kuruş toplam ise 3284 kuruştur. H. 1255 yılına ait adı geçen gümrüklerin masrafları toplamı ise 5729 kuruş olup masraflar çıktıktan sonra Trabzon ve mülhakatına ait tüm gümrük gelirleri toplamı 17.677 kuruştur.³²⁸

H. 1255 senesi Temmuz ayına ait Trabzon ve mülhakatına ait gümrük gelirleri. Trabzon Gümrüğü 11.625 kuruş, kantar geliri 204 kuruş, daha önceden intikal eden gelirler 1075 kuruştur. Mülhakattan Rize ve Mapavri İskelesi Gümrüğü hasılatı 936 kuruş, Of kazası gümrüğü hasılatı 200 kuruş mülhakat yekûnu 1.193 kuruştur. Trabzon ve mülhakatlarında yapılan masraflar ise 4.017 kuruş olup bu masraflardan sonra kalan gelir toplamı 9.613 kuruştur.³²⁹ Trabzon Gümrüğü'nün H.1257 senesi Mayıs ayına mahsuben gelir ve giderlerini gösteren rakamlar ise: Trabzon Gümrüğü yekûnu 29.676 kuruş olmak üzere mülhakatında bulunan Polathane 'de kantar gümrüğü 112 kuruş, Rize Gümrüğü ve merbutat bulunan Mapavri İskelesi hasılatı 4.673 kuruş, Of Gümrüğü hasılatı 131 kuruş, Sürmene Gümrüğü hasılatı 92 kuruş olmak üzere yekûn 5.008 kuruştur. Trabzon'a mülhak olan Giresun iskelesinin hasılatı fındık tüccarlarından olan Trabzonlu Basyanoğlu Bahrik'ten 3.449 kantar fındık karşılığında 13.658 kuruş, Trabzonlu bir başka tüccar Pusluzimi'den 679 kantar fındık için 2.690 ve Trabzonlu Karvanoğlu Dimitri'den 655 kantar fındık için alınan 2.594 kuruş gümrük resmi olmak üzere toplam 18.942 kuruştur. Trabzon ve mülhakatındaki toplam gümrük geliri 53.926 kuruştur. Aynı dönem içinde Trabzon ve mülhakatındaki gümrüklerden yapılan masraf ise asakir-i bahriyeye giden neferlerin masrafları, memur ve sairenin masrafları olmak üzere toplam 6.157 kuruştur. Masraflardan sonra kalan toplam gelir ise 47.769 kuruştur.³³⁰

Trabzon ve mülhak gümrüklerin H. 1258 senesi Eylül ayına mahsuben gümrükleri gelir ve giderleri: Trabzon Gümrüğü geliri 34.288 kuruş. Gümrüklere

³²⁸ ML. VRD. No. 41, s. 7, Sene. 22 .Ca .1254- 29. Za .1255, (17 Mayıs 1838 - 3 Şubat 1840).

³²⁹ ML. VRD. No. 144, s. 6, Sene. 21. C. 1255, (1 Eylül 1839).

³³⁰ ML. VRD. No. 430, s. 5, Sene. 21.Ra .1257 - 21.R.1257, (13 Mayıs 1841- 12 Haziran 1841).

merbut hasılatları ve kantar hasılatları ise: Rize Gümrüğü ve merbut Mapavri İskelesi geliri 6.607 kuruş, Of gümrük hasılatı 387 kuruş, Sürmene Gümrüğü hasılatı 91 kuruş ve Polathane Gümrüğü geliri 232 kuruştur. Kantariye gelirleri ise 300 kuruştur. Yapılan masraflar ise bazı kesanelere verilen mahiyeler, tahkikat memurlarına verilen masraflar ve memur mahiyeleri olmak üzere toplam 8.717 kuruş masraf yapılmıştır. Masraflardan sonra Trabzon ve mülhakatındaki gümrüklerin geliri toplamı ise 33.188 kuruştur. Trabzon Gümrüğünden bu dönemde siyah barut muhtelif eşya ve kirbas gibi maddeler sevk edilmiş ve karşılığında gümrük resmi ödenmiştir.³³¹

Tanzimat'la birlikte gümrük vergilerinin gelirleri maliye hazinesine nakledilmeye başlanmıştır. 1847 yılında Trabzon gümrük resminin, Emtia Gümrüğü tarafından görevlendirilen Raşit Beye emanet usulü ile verildiği görülmektedir.³³² Emanet usulü şeklinde verilen Trabzon Gümrüğü ile ilgili uygulamalar bu şekilde devam etmiştir.

Trabzon Gümrüğü mültezimi Sabit Efendi gümrük resimleri münasebetiyle Trabzon ahalisi ile bazı tüccarlardan ve Rusya Devleti tebaasından birçok kimseden alacağı olduğundan bu borçlarının tahsili için Rusya elçiliği nezdinde yapılan girişimleri görmekteyiz.³³³ Yabancı devletlerin kendi tüccarlarına ait hukukî uygulamalarda bir nevi koruyucusu olduklarını da bu belgeden anlamak mümkündür.

Tanzimat sonrası Trabzon Eyaleti dahilindeki nefis-i Trabzon, Polathane, Bafra, Tirebolu, Giresun, Keşap kazalarını ile Samsun ve dahilindeki kazalardan olan Sinop'tan alınan gümrük resimlerinden biri olan duhan gümrüğü resmi, 1851 yılından 1853 yılına kadar emaneten idare olunmak suretiyle 1000 kuruş zam yapılarak 44.000 kese bedel ile Emin Efendi'ye verilmiştir.³³⁴

Bu arada iç kesimlerden Trabzon Gümrüğüne ve limanına mal sevkiyatının devam ettiğini Bulak adlı bir tüccarın Gümüşhane ve havalisinden Trabzon ve civar iskelelere indireceği 30.000 kile kokoraz'ın kolaylıkla nakledilmesi için gerekli kolaylığın gösterilmesini istediği müracaatından anlamaktayız.³³⁵

³³¹ ML.VRD. No. 690, s. 5, Sene. 7. Ş .1258, (13 Eylül 1842).

³³² DH. İD, No. 7182, Sene. 25. Ra .1263, (13 Mart 1847).

³³³ HR. MKT, No. 42 / 820, Sene. 13.R .1268, (5 Şubat 1852).

³³⁴ İMVL, No. 7589, Sene. 22. M .1268, (17 Teşrin-i sani 1851).

³³⁵ HR. MKT, No. 99 / 20, Sene. 20. R. 1271, (10 Kanun-ı Sani 1855).

1872 senesinde Trabzon Gümrüklerinden yapılan ithalât ve ihracat rakamları bir azalma göstermektedir. Bunun sebebi Trabzon'da ticarî faaliyetlerin azalması ve Trabzon'a yakın olan Ruslara ait Poti limanının iç taraflara demir yolu ile bağlantısının olması gösterilmektedir. Bundan dolayı Anadolu tarikiyle gönderilen eşyanın şimdi Kafkasya'dan temin edilmeye başlanması bölge ticaretini olumsuz yönde etkilemiştir.³³⁶

XIX. asrın ikinci yarısına doğru, İngiliz mallarının Gürcistan taraflarından temin edilmeye başlanması hatta bu malların Rusya topraklarına kaçak yollardan sokulması Karadeniz Türk ticaretine önemli darbeler vurmuştur. Ayrıca Ruslar, İranlı tüccarları kendi topraklarında ticaret yapmak için teşvik etmekte ve onlara gümrük ve karantina işlerinde kolaylık sağlamaktaydı. Ayrıca Tiflis-Bakü ve Tiflis-Poti demir yolları Osmanlı Devleti'nin bakımını yaptığı Trabzon-Erzurum yolunun kapasitesinin çok üzerinde mal sevkiyatına imkân tanımaktaydı.³³⁷

Osmanlı arşiv belgelerinde tutulan kayıtlarda Karadeniz gümrüklerine ait kayıtları görmek mümkündür. 1872 yılı içinde Trabzon ve tevabi gümrüklerden yapılan mal ihracı ve mal ithaline ait rakamlar belgelerden aşağıdaki şekilde tespit edilmiştir.

Tablo XI
1872 Yılında Trabzon ve Tévabi Gümrüklerden
İhraç ve İthal Edilen Malların Miktarları

İhracat Malları	Lira-i Osmani	İthalât Malları	Lira-i Osmani
Deri-i debûn	62339	Mençister Emtiası	456170
Yün	133460	Şeker	129555
Tütün	47696	Ham Demir	57378
Şimşir	38852	Emtia-i Mütenevvia	358351
Emtia-i Mütenevvia	343637		
Yekûn	689400	Yekûn	901554

Kaynak: BOA, ŞD, No. 561/ 25, Sene. 8 M 1291 (M. 25 Şubat 1874)

Tablo XI de verilen bilgilere göre 1872 yılında Trabzon ve çevresindeki gümrüklerden tütün, yün, ham deri, şimşir ve emtia-i mütenevvia gibi mallar ihraç edilirken karşılığında Mençister emtiası, şeker, ham demir ve emtia-i mütenevvia gibi mallar ithal edilmektedir. 1872 yılında Trabzon limanından ihraç edilen mallar

³³⁶ ŞD, No. 61 / 25, Sene. 8 .M.1291, (25 Şubat 1874).

³³⁷ Selahattin Tozlu, a.g.m., s. 385.

karşılığında 689.400 Osmanlı lirası gelir elde edilmiştir. Aynı yıl Trabzon limanı vasıtasıyla yapılan ithalâtın karşılığı ise 901.554 Osmanlı lirasına tesadüf etmektedir.

Trabzon ve havalisinde yapılan yol çalışmalarının yetersiz olması bölgedeki ticaretin başka bölgelere yönelmesine sebep olmuştur. XIX. yüzyılın ortalarında büyük artış gösteren ihracat ve ithalât rakamları İran mallarının azalması sebebiyle düşmeler göstermiştir. 1870'li yıllar Karadeniz ihracatının Samsun limanına yöneldiği yıllar olarak bilinmektedir. Samsun'u Anadolu'nun iç kesimlerine bağlayan yolların daha elverişli olması bu limanı daha kullanışlı hâle getirmiştir.

H. 10.S.1255 (25 Nisan 1839) tarihli bir takrirle Trabzon ve ona bağlı gümrüklerin iyi idaresi, gümrük binalarının durumu, icar olup olmadığı, gümrüklerden şimdiye kadar alınan gümrük miktarı gibi hususların tespiti ve konu hakkındaki raporun gönderilmesi Trabzon Valiliğine emredilmiştir.³³⁸

Bu arada gümrüklerin daha iyi hizmet verebilmesi için gerekli olan ambarların yapıldığı, tüccarların rahat etmesi için gerekli tesislerin yapımına önem verildiği ve buralara gerekli tahsisatın ayrıldığı ifade edilmektedir.³³⁹

Tüccarların karşılaştıkları sıkıntıların başında gelen hâdiselerden olan malların saklanması ve muhafaza edilmesi için de tedbirler alınmıştır. Başka bir kayıтта Trabzon'da ambarın bulunduğu rıhtımın tamirâtı için 24.996 kuruş tahsisat ayrıldığı ifade edilmektedir.³⁴⁰

Trabzon ve çevre kaza limanlarında tesislerin tüccarların ihtiyacına cevap verememesi neticesinde yeni birtakım binaların inşa edildiği görülmektedir. Bu kayıtlardan birinde Trabzon Rûsumat İdaresi ebniye ambarlarının 43.095 kuruş ve iskelenin 77.000 kuruş sarf edilerek inşasının yapıldığını bildirmektedir.³⁴¹

Osmanlı Devleti'ndeki gümrük uygulaması ve gümrük resminin alınması İstanbul başta olmak üzere İzmir, Selanik, Edirne, Kavala, Golos, Samsun ve Trabzon'da aynı uygulamalarla tahsil edilmektedir.

³³⁸ Cevdet Maliye, No. 23656, Sene. 0 . S .1255, (Mayıs 1839).

³³⁹ ŞD, No. 560 / 20, Sene. 22 .Za .1289, (22 Kanun-ı sani 1873).

³⁴⁰ ŞD, No. 566 / 40, Sene. 8. C. 1297, (18 Mayıs 1880).

³⁴¹ ŞD, No. 566 / 47, Sene. 25. M .1298, (28 Kanun-ı Evvel 1880).

Gümrüklere gelen malların gümrükleri çıktıkları yerlerden değil, vardıkları iskele veya şehirlerde alınıyordu.³⁴² Bu usul H. 1272 Mart'ına (M. 1856) kadar devam etmiş, ancak bu tarihte çıkan "Mahreç Nizamnamesi" ile lağv olunmuştur.³⁴³ Daha önce ihraç edilen mallardan alınan gümrük oranları değiştirilmiş ve bazı ihracı yasak malların ihracına izin verilmiştir.

Trabzon limanının XIX. yüzyılın ikinci yarısında her türlü olumsuzluğa rağmen ticaret hacmini koruduğunu ve özellikle Anadolu mallarının ihracı için önemli bir liman özelliği taşıdığını görmekteyiz. Trabzon'u değişen şartlara rağmen ticarî faaliyetlerde vazgeçilmez kılan, coğrafi konumu ve bölgenin ticarî kurumları en fazla gelişmiş şehir olmasıdır. Karadeniz Bölgesi'nde ve Anadolu'nun daha iç kesimlerinde yetiştirilen ürünler bu liman vasıtasıyla pazarlara ulaştırılmaktadır. Tarım ürünleri bakımından fasulye, meyve, fındık, ceviz, tütün buğday, tahıl gibi malların, hayvan ürünlerinden de canlı hayvan, deri ve tiftik gibi malların limandan sevk edildiği görülmektedir. Trabzon ve çevresinde üretilen şimşir ağacı, dut, tütün, bal mumu, keten bezi gibi mallar da her zaman ihraç edilmiştir. Aşağıdaki Tablo XII de 1873-1898 yılları arasında adı geçen malların Trabzon limanından ihraç miktarları verilmiştir.³⁴⁴

³⁴²Süleyman Sudi, *Defter-i Muktesid*, s.37-38; Mübahat S. Kütükoğlu, *Osmanlı - İngiliz İktisadî Münasebetleri I (1580-1838)*, s .63.

³⁴³ Süleyman Sudi, *a.g.e.*, s.38; Mübahat S. Kütükoğlu, *a.g.e.*, s. 64.

³⁴⁴ Mübahat Kütükoğlu, " XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti ", *Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri*, s.117; Tabloların hazırlanmasında *Public Record Office* (İngiliz Devlet Arşivi), *Foreign Office* ve Charles İssawi'nin, *The Economic History of Turkey 1800-1914*, The University of Chicago Press, Chicago and London 1980 eseri kaynak kullanılmıştır.

Tablo XII
Trabzon İskelesinden XIX. Yüzyılın İkinci Yarısında
İhraç Edilen Bazı Anadolu Mahsuller

Yıllar	Fasulye	Meyve Zahire	Deri	Fındık Ceviz	Tiftik	Tütün	Ceviz	Buğday Tahıl	Büyükbaş Hayvan	Diğer	Toplam
1873	14.348	11.536	39.732	21.393	12.350	49.244	35.300	47.273	-	97.386	328.562
1874	24.058	12.520	37.614	23.217	69.072	31.844	10.140	88.580	-	113.841	410.886
1875	11.048	18.618	19.158	26.298	74.480	49.832	15.820	17.900	-	90.063	323.217
1876	33.316	14.650	11.288	36.644	24.948	41.380	26.460	37.595	-	94.286	320.567
1877	10.860	4.526	3.708	44.220	8.328	31.972	8.620	-	-	54.602	166.836
1878	16.620	11.867	25.375	35.817	4.400	17.697	18.120	13.104	-	102.759	245.759
1879	23.379	26.952	21.616	27.156	7.950	49.272	29.956	-	-	198.848	385.129
1880	23.327	10.146	29.491	47.103	15.970	57.993	11.938	-	-	100.345	296.313
1881	24.816	13.667	24.850	65.578	3.450	29.949	9.182	-	-	107.088	278.580
1882	19.731	7.347	20.308	55.387	17.100	37.758	20.512	-	-	105.069	283.212
1883	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1884	21.068	6.708	22.930	43.403	4.972	55.769	6.936	1.400	-	96.071	259.257
1885	25.290	10.830	18.150	46.110	57.870	54.800	1.980	10.530	-	111.840	285.400
1886	160.808	6.120	17.535	48.680	1.680	16.805	2.885	11.575	16.000	133.525	270.885
1887	12.670	12.455	17.915	49.200	8.630	25.305	2.620	9.550	48.000	125.665	312.010
1888	17.955	7.915	17.080	57.065	1.520	30.075	9.380	3.415	47.200	149.320	339.925
1889	22.285	6.550	21.915	78.175	1.525	51.400	6.065	7.270	48.885	110.065	354.135
1890	31.280	6.685	29.050	40.095	1.830	49.700	35.020	765	59.820	129.380	383.625
1891	35.390	7.750	24.070	70.300	1.950	53.785	9.335	2.460	51.080	103.645	359.765
1892	18.535	32.530	12.010	66.125	200	65.415	15.520	980	32.530	43.180	287.025
1893	12.130	7.750	24.665	71.040	1.050	83.350	9.535	30	69.260	95.650	374.460
1894	12.740	8.700	23.120	92.550	900	101.750	15.410	1.020	120.000	70.450	446.640
1895	13.010	4.060	21.625	99.640	1.500	77.720	3.575	2.585	121.000	84.035	428.750
1896	13.530	3.630	19.300	70.325	900	80.720	6.210	425	127.700	75.035	397.775
1897	18.870	5.390	20.750	92.260	600	66.240	10.890	4.200	136.490	115.695	471.385
1898	8.815	3.630	18.950	110.340	240	86.490	9.215	7.620	134.640	63.610	443.600

Kaynak: Charles Issawi, The Economic History of Turkey 1800-1914, s. 125-126; Mübahat S.Küttükoğlu, "XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti " Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri (13 - 17 Ekim 1986), Samsun 1988, s. 117.

Tablo XII deki bilgilerde görüldüğü gibi Trabzon limanından yabancı ülkelere ihraç edilen Osmanlı ülkesinde yetiştirilen ürünlerin başında meyve, deri, fındık, tiftik, fasulye, zahire, ceviz, ceviz tahtası, buğday ve büyükbaş hayvanlar gelmektedir. Bu mallar Trabzon limanına Anadolu'nun muhtelif vilayetlerinden gelmektedir. Aynı zamanda Trabzon ve çevresinde tütün, deri, büyükbaş hayvan, ceviz, fındık gibi malların ihraç malları arasında olduğu bilinmektedir.

Trabzon limanı aynı zamanda Anadolu şehirlerinin ihtiyaçlarının temini için de önemli bir liman konumundadır. XIX. yüzyılın ikinci yarısında Trabzon limanından Anadolu şehirleri için ithal edilen malların cinsleri ve miktarları aşağıdaki tabloda verilmiştir.³⁴⁵

Tablo XIII
Trabzon İskelesinden Anadolu İçin 1873 -1898
Yılları Arasında İthal Edilen Mallar

Yıllar	Pamuklu Yünlüler	Kahve	Demir	İpek	Madeni Eşya	Çay	Şeker	Diğer	Toplam
1873	333.740	10.304	31.436	5.450	10.024	15.990	43.462	208.603	659.009
1874	629.400	14.520	20.850	21.600	13.848	15.170	11.257	170.922	897.567
1875	67.320	17.424	32.816	44.100	4.968	10.304	21.000	190.858	388.790
1876	222.080	21.450	22.230	13.500	10.664	8.860	15.649	141.717	456.150
1877	208.300	16.440	8.815	11.250	10.000	7.000	10.188	157.407	429.400
1878	219.480	17.888	26.516	141.000	23.700	19.576	22.990	239.046	710.196
1879	399.920	14.384	49.444	17.550	27.825	26.400	24.065	264.009	823.597
1880	246.280	24.624	45.170	12.900	28.105	5.280	26.890	254.339	643.588
1881	184.060	38.128	55.965	15.300	27.835	8.936	47.972	218.292	596.488
1882	337.460	28.520	18.263	17.100	21.228	8.648	49.245	221.556	702.020
1883	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1884	395.986	15.77	30.234	9.840	4.476	8.250	44.830	132.317	641.710
1885	303.960	15.780	26.020	26.440	18.100	6.700	31.510	361.820	790.330
1886	359.695	15.570	31.780	18.525	16.390	36.070	33.200	378.640	889.870
1887	304.315	15.340	31.625	11.705	20.175	26.380	43.140	267.285	719.965
1888	262.280	20.455	12.190	12.240	15.810	12.815	36.215	290.115	649.930
1889	442.665	15.035	12.205	15.200	17.025	19.655	44.110	327.365	893.260
1890	380.750	15.790	13.285	11.400	13.910	11.760	49.665	291.725	788.285
1891	378.910	16.465	26.070	11.030	17.900	28.910	45.765	324.065	849.115
1892	195.035	22.545	17.535	8.840	21.400	21.395	45.695	406.645	739.090
1893	324.145	17.570	25.170	10.340	17.235	28.040	43.485	352.015	818.000
1894	370.760	16.360	9.780	10.520	15.100	27.270	64.206	375.404	889.400
1895	346.205	14.860	16.425	9.375	14.305	16.175	44.230	360.335	821.910
1896	288.260	22.585	14.020	8.740	12.015	26.835	45.645	260.165	678.265
1897	330.605	18.605	10.520	9.100	18.680	19.800	42.070	342.900	792.280
1898	346.370	10.080	21.296	10.840	34.130	17.665	74.380	381.539	896.300

Kaynak: Charles Issawi, *The Economic History of Turkey 1800-1914*, s.125-126; Mübahat S. Küttükoğlu, "XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti", Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri, (13- 17 Ekim 1986), Samsun 1988, s. 115

Tablo XIII deki verilere baktığımızda Trabzon iskelesinden Anadolu şehirleri için ithal edilen malların başında pamuklu yünlüler, kahve, demir, ipek, madeni eşya, çay ve şeker gibi malların geldiği görülmektedir. Trabzon limanı vasıtasıyla Anadolu'nun muhtelif şehirleri için ithal edilen mallar genel olarak işlenmiş mallardan meydana gelmektedir.

³⁴⁵ Mübahat S. Küttükoğlu, a.g.m., s. 115; Tablonun hazırlanmasında, Charles Issawi, *The Economic History of Turkey 1800-1914*, adlı eserinden de yararlanılmıştır.

Trabzon limanına gelen malların bir kısmı yurt içinden temin edilirken bir kısmı da yurt dışından ithal edilmek suretiyle temin edilmektedir. XIX. yüzyılda ihraç edilen malların tamamına yakını İran transit ticareti ve Anadolu'nun muhtelif yerlerinden gönderilen mallardan oluşmaktadır. Yine Trabzon ve çevre kazalarda yetiştirilen tütün, keten, palamut, şimşir ağacı, yapağı gibi ürünler de ihraç ürünleri arasındadır. İthal edilen mallar içinde ise İngiliz mallarının bazı zamanlar % 60 gibi rakamlara vardığını görmekteyiz.

XIX. yüzyılın ikinci yarısında ve 1875 yılına ait rakamlarda Trabzon limanından ihraç edilen malların iki grupta toplandıklarını görmekteyiz. Bu mallar Anadolu'da üretilen mallar yani yerli mallar ve İran transit ticareti vasıtasıyla Trabzon limanına getirilen mallardır. 1875 yılında Trabzon limanından Osmanlı topraklarına ihraç edilen ürünlerden 130.689 sterlin, İran mallarından ise 173.109 sterlin gelir elde edilmiştir. İngiltere'ye ihraç edilen Anadolu mallarının değeri 95.560 sterlin, İran mallarının değeri ise 8.521 sterlin kadardır. Aynı yıl Fransa'ya ihraç edilen Anadolu mallarının kıymeti 37.988 sterlin, İran mallarının değeri ise 97.258 sterline tesadüf etmektedir.

XIX. yüzyılın son çeyreğine gelindiğinde Trabzon limanı Osmanlı Devleti, İngiltere, Fransa, Rusya, Almanya- Avusturya gibi devletlerin mal ihracatında kullandıkları önemli bir liman olarak hizmet vermektedir. Buradan yapılan mal ihracının bir kısmı Osmanlı toprakları için bir kısmı ise İran için getirilen mallardan meydana gelmektedir. Aşağıdaki tabloda 1875-1898 yılları arasında muhtelif ülkelerin Trabzon limanından yaptıkları ihracat rakamları ve ihraç edilen malların değeri verilmiştir.³⁴⁶

³⁴⁶ Mübahat S. Küttükoğlu, a.g.m., s. 121, Tablonun hazırlanmasında Charles Issawi'nin *The Economic History of Turkey 1800-1914* adlı eserinden yararlanılmıştır.

Tablo XIV
1875 -1898 Yılları Arasında Trabzon Limanı
İhracatında Bazı Devletlerin Payları

Yıllar	Osmanlı		İngiltere		Fransa		Rusya		Almanya- Avusturya		Diğer	
	Anadolu	İran	Anadolu	İran	Anadolu	İran	Anadolu	İran	Anadolu	İran	Anadolu	İran
1875	130.689	173.109	95.560	8.521	10.627	4.600	37.988	87.258	40.115	1.368	8.238	-
1876	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1877	71.437	197.255	35.499	10.436	10.024	5.954	36.011	27.355	10.855	-	3.009	-
1878	137.200	218.343	21.279	8.848	145	786	48.170	6.068	16.521	-	13.441	-
1879	242.520	156.099	21.833	11.032	10.036	967	65.499	8.407	24.381	-	20.860	6.928
1880	133.572	180.754	28.434	5.080	8.130	822	63.879	26.002	6.730	-	5.568	6.880
1881	119.093	162.214	17.755	6.446	11.192	5.912	58.961	15.574	47.887	-	23.692	8.190
1882	93.455	273.556	38.618	29.472	21.388	9.465	72.139	20.520	39.781	-	17.831	11.780
1883	139.568	278.985	30.161	46.501	24.610	9.720	67.056	17.976	53.453	-	29.367	3.018
1884	135.059	307.589	39.576	24.633	14.512	4.950	67.031	22.546	37.696	-	28.128	3.734
1885	117.400	199.050	18.720	13.180	21.620	2.230	83.300	15.760	20.500	-	23.860	4.370
1886	126.050	182.430	29.220	19.710	12.530	36.185	59.660	10.320	22.670	-	20.755	12.330
1887	193.110	258.014	22.140	21.600	18.105	4.065	35.350	13.530	17.540	-	20.765	6.760
1888	203.270	172.910	22.730	20.370	13.475	10.690	54.615	11.100	16.110	-	29.725	18.190
1889	191.265	212.405	53.030	36.100	13.445	8.190	57.930	8.080	11.365	-	27.100	10.650
1890	219.520	194.185	20.080	77.655	21.895	10.455	79.385	14.955	12.015	-	30.732	14.280
1891	202.110	189.775	19.445	49.565	31.225	6.215	64.445	6.725	9.810	-	27.730	12.810
1892	165.230	193.455	28.270	22.550	24.410	2.620	38.700	2.905	6.105	-	24.310	10.890
1893	236.300	192.480	20.905	21.940	29.220	3.870	43.450	5.865	18.160	-	26.425	19.650
1894	297.810	160.000	16.570	27.400	33.000	3.140	50.630	4.510	22.160	-	25.770	18.490
1895	277.650	162.230	18.560	28.345	30.600	4.630	42.910	5.935	28.130	-	30.930	10.380
1896	276.230	152.540	8.310	23.120	26.250	4.070	36.030	2.470	31.330	-	19.625	6.320
1897	295.630	165.075	11.965	12.975	41.535	27.265	44.735	2.100	21.810	-	27.925	8.175
1898	308.090	161.765	11.625	11.150	55.890	23.480	45.575	5.125	20.480	-	29.725	6.885

Kaynak: Charles Issawi, The Economic History of Turkey; Mübahat S. Küttükoğlu, "XIX: Yüzyılda Trabzon Ticareti", Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri, (13 - 17 Ekim 1986), Samsun 1988, s. 121.

Tablo XIV deki verilerde görüldüğü gibi Trabzon limanından yapılan ihracatın büyük bir kısmı Osmanlı topraklarına yapılmaktadır. Özellikle, XIX. yüzyılın sonlarına doğru ihracat yapılan ülkeler içinde İngiltere, Fransa, Rusya, Almanya-Avusturya gibi ülkelerin önemli yer tuttuğunu görmekteyiz. İran transit ticareti vasıtasıyla Trabzon limanına gelen malların ihracat içinde önemli bir yekûn tuttuğunu ve bunun yanında ülke içinde elde edilen ve genellikle işlenmemiş mallardan olan Anadolu mallarının da ihraç ürünlerinden olduğunu Tablo XIV de görmekteyiz. Ülkenin diğer yerlerinde olduğu gibi

Trabzon limanından yapılan ihracat da İngilizler ile yapılan 1838 Balta Limanı Ticaret Anlaşması'ndan sonra önemli artışlar göstermiştir.

Balta Limanı Ticaret Anlaşması'yla gümrük resimlerinde yapılan değişiklikler yabancı tüccarın Osmanlı ülkesinde daha fazla ticaret yapmasına zemin hazırlamıştır. Yine yabancı tüccarın perakende ticaretle uğraşmasına izin verilmesi yabancı tüccarı güçlendirirken yerli tüccarın zayıflamasına sebep olmuştur.

Trabzon ve çevre limanlar vasıtasıyla ithal edilen ve muhtelif yerlere gönderilen malların geldiği ülkeler ve bu ülkelerin bu ticaretteki payları aşağıdaki Tablo XV te gösterilmiştir. Trabzon limanı ihracatında Osmanlı Devleti önemli bir yer tutarken ithalât rakamlarına göre bu önemini doğu ticaretinin etkin ülkesi olan İngiltere'ye kaptırmıştır. XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren İngiltere, kendi mallarını doğuya yakın ve güvenli kabul etmiş olduğu Trabzon limanı vasıtasıyla sevk etmeye başlamıştır.

Tablo XV te 1874 yılında Osmanlı ülkesinden gelen ve ülkenin başka yerlerine sevk edilen malların 111.756 sterlin ve İran'a gönderilen malların değerinin de 800 sterlin olduğu görülmektedir. İngiltere ise Anadolu'ya 575.482 sterlinlik ve İran'a ise 760.880 sterlinlik mal sevkiyatı yapmıştır. Fransa Devleti tarafından ise aynı tarihte Anadolu için 60.822 sterlin, İran için ise 50.595 sterlinlik mal ihracı yapmıştır.³⁴⁷

Trabzon limanından yapılan ithalâta İngiltere'nin diğer devletlere karşı açık üstünlüğü görülmektedir. İngiltere hem İran'a hem de Anadolu'nun diğer yerlerine diğer devletlerden fazla mal ihracında bulunmaktadır. Osmanlı Devleti'nin diğer limanlarından Trabzon'a gelen ve buradan Anadolu'nun muhtelif yerlerine gönderilen malların miktarı da İngiltere'nin mallarından sonra ikinci sırada gelmektedir. Yabancı devletlerin içinde Fransa, Rusya, Almanya-Avusturya gibi ülkelerden ithal edilen ve Osmanlı topraklarına ve İran'a sevk edilen malların miktarı Trabzon liman ticareti açısından önemli bir toplama tekabül etmektedir. Avrupa'nın küçük devletlerin de olan Hollanda, İsviçre gibi ülkelerin Osmanlı topraklarındaki ticaretten yavaş yavaş pay almaya başladıklarını kaynaklardan görmekteyiz. Aşağıdaki tabloda XIX. yüzyılın son çeyreğinde yani 1874- 1898 yılları arasında Trabzon liman ithalâtında bazı önemli devletlerin payları verilmiştir.

³⁴⁷ Mübahat S. Kütükoğlu, a.g.m., s. 121, Tablonun hazırlanmasında Charles Issawi'nin *The Economic History of Turkey 1800-1914* adlı eserinden faydalanılmıştır.

Tablo XV
1874-1898 Yılları Arasında Trabzon Limanı
İthalâtında Bazı Devletlerin Payları

Yıllar	Osmanlı		İngiltere		Fransa		Rusya		Almanya- Avusturya		Diğerleri	
	Anadolu	İran	Anadolu	İran	Anadolu	İran	Anadolu	İran	Anadolu	İran	Anadolu	İran
1874	111.756	800	575.482	760.880	60.822	50.595	4.140	-	47.640	6.352	97.727	104.640
1875	140.547	400	83.526	757.764	71.032	40.249	10.028	-	44.978	7.208	38.679	89.236
1876	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1877	104.903	2.036	155.012	476.190	77.853	37.605	4.455	-	59.807	27.327	27.370	7.180
1878	172.419	1.600	198.440	457.725	199.545	36.483	10.167	-	79.659	63.766	49.966	36.704
1879	179.279	1.588	397.897	583.245	112.812	45.419	18.852	-	66.227	67.070	48.530	40.566
1880	151.100	2.316	251.972	548.921	106.248	49.955	21.465	-	69.164	48.315	43.639	34.943
1881	138.004	1.220	192.997	527.462	144.465	28.361	6.866	-	73.712	32.917	40.944	27.029
1882	129.640	1.312	200.741	679.428	147.839	35.794	39.528	-	140.098	94.069	44.174	37.736
1883	118.022	2.160	345.043	652.823	79.744	46.692	26.127	-	111.694	129.714	45.510	25.825
1884	93.607	2.238	301.053	704.493	88.044	79.959	25.817	-	99.041	134.011	34.148	23.068
1885	184.380	3.430	291.620	578.850	88.390	85.390	92.250	-	100.230	126.690	33.780	26.160
1886	195.975	6.020	314.655	522.480	104.445	99.745	144.405	-	104.430	132.070	25.660	15.975
1887	132.925	3.830	282.690	471.695	95.900	38.745	62.140	-	111.825	80.245	32.120	23.080
1888	138.950	3.760	246.815	514.940	70.600	30.335	62.970	-	97.225	71.940	18.370	13.365
1889	170.845	4.850	430.385	574.040	82.865	31.420	52.495	-	116.640	78.455	39.930	14.125
1890	160.155	4.230	322.285	468.510	76.020	74.520	37.060	-	157.400	100.905	35.265	17.075
1891	195.350	3.995	337.090	469.930	89.545	59.980	31.155	-	149.695	101.375	46.280	18.135
1892	191.930	4.425	246.320	353.690	96.270	59.450	22.720	-	146.340	91.360	35.510	25.795
1893	225.175	4.045	247.560	321.460	89.770	54.395	21.685	-	175.410	96.410	58.400	20.340
1894	200.280	3.520	267.540	396.620	129.600	60.330	54.200	-	184.830	133.300	52.950	41.720
1895	180.040	3.030	268.450	427.320	121.000	78.470	64.600	-	141.850	133.500	36.980	40.570
1896	189.870	1.600	178.530	333.555	89.750	67.640	42.930	-	133.080	142.140	44.108	32.300
1897	190.270	1.750	244.350	327.810	80.710	63.580	54.850	-	162.175	133.450	60.525	28.010
1898	192.890	1.625	302.460	314.270	109.220	67.330	46.170	-	173.735	122.570	71.825	36.555

Kaynak: Charles Issawi, The Economic History of Turkey 1800 1914; Mübahat S. Küttükoğlu, " XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti", Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri, (13 - 17 Ekim 1986) , Samsun 1988, s.121.

Tablo XV deki verilerde görüldüğü gibi Trabzon limanından Osmanlı ülkesi ve İran için ithal edilen malların büyük bir kısmının İngiltere'den geldiği, bunu Osmanlı Devleti, Rusya, Fransa, Almanya, Avusturya gibi ülkelerin takip ettiği görülmektedir. İngiltere'nin Osmanlı ticaretinde söz sahibi olması bu yüzyılın ilk yarısının sonlarına doğru imzalanan Balta Limanı Ticaret Anlaşması'ndan sonra olmuştur. Çünkü, 1830'lu

yıllarda Trabzon ve çevresindeki ticarî faaliyetlerde diğer devletlere göre etkinliği az olan İngiltere'nin birden bire bu güce ulaşması tesadüf değildir. İfade edildiği gibi Osmanlı Devleti ile yapılan yeni ticaret anlaşmaları ve siyasî alanda elde edilen imtiyazlar XIX. yüzyılın ortalarına doğru Osmanlı ülkesinde ticaretle uğraşan en güçlü ülke olarak İngiltere'yi karşımıza çıkarmaktadır.

Osmanlı Devleti'nde geleneksel olarak alınan gümrük resimlerine ait oranlar XIX. yüzyıla kadar bazı ufak değişikliklerle gelmiştir. Trabzon limanındaki ticarî faaliyetlerin yürütülmesi ve bunların belli bir intizam içinde sürdürülmesi konusunda devlet gerekli hassasiyeti göstermiştir. Trabzon Sancağı Kanunnamesi, klâsik kanunnamelerden ziyade, bazı önemli konulara göre tanzim edilmiştir. Limana getirilen mallardan ne tür vergi alınacağı ve hangi oranlarda alınması gerektiği kanunnamelerde ifade edilmiştir.³⁴⁸ Kanunnamelerde belirtilen oranların dışında tüccardan vergi talep edilmemesi ve bunun kanunlara aykırı bir durum olduğu bazı zamanlar Trabzon Valiliğine ifade edilmiştir.³⁴⁹ Aynı zamanda gümrüklerden alınan resimlerin bizzat maliye hazinesi tarafından denetlendiği ve elde edilen gelirleri tasarrufunda bulundurduğu ifade edilmektedir.

Trabzon liman ticaret trafiği, yeni uygulamalardan önce taşıdığı özelliğini yeni uygulamaların yapıldığı yıllarda da korumuştur. 1832 yılında Trabzon limanındaki ticaret içinde ihracatın payı %7,3'iken 1834'te bu oran %28'e, 1835'te %40'a yükselmiştir. İhracattaki bu artış süreklilik arz etmemiş sadece 1866-1868 yıllarında %40'ın üzerine çıkmış, 1908'de %41,3'e olan bu rakam ilk defa 1910 yılında %53,2'ye ulaşarak ithalât rakamlarını geride bırakmıştır.³⁵⁰

³⁴⁸ TTD, No. 387, Sene. H. 926 / M.1519, s. 712 - 715.

³⁴⁹ Kamil Kepeci, No. 5869, s. 99, Sene.16 .B. 1268, (6 Mayıs 1852).

³⁵⁰ Tablo I.

3. 6 Trabzon İhtisab Kanunnâmesi

Osmanlı Devlet teşkilâtının geniş kadrosu içinde yer alan ve çoğu Müslüman devletlerde muhtesib diye isimlendirilen görevliyi Osmanlılar da aynı şekilde isimlendirmişlerdir. Bununla beraber bazen "ihtisap emini" bazen de "ihtisap ağası" diye isimlendirildiği de olmuştur. 1242 yılında İhtisap Nezareti'nin kurulmasından sonra da "İhtisap Nazırı" unvanının korunduğunu görmekteyiz.³⁵¹

Osmanlı Devleti'nde belediyelerin yapmakla mükellef oldukları işlerden aldıkları vergiler bulunmaktadır. İhtisab Ağaları bugünkü belediye reislerinin vazifelerini yapmakla mükelleftir. Trabzon İhtisab Kanunnamesi'ne göre alınan vergiler ve oranları şu şekildedir.³⁵²

1. Şarap getirip Trabzon'da satan sandallardan her fıçıdan bardak akçesi adıyla oniki akçe alınır.
2. Yarım fıçı şaraptan sekiz akçe alınır.
3. Sandal ile herhangi bir nevi balık getirip satılırsa narhı için her çeşitten beş akçe alınır.
4. Bir gemi buğday, arpa ve diğer hububat gelirse, satmak istediği taktirde muhtesipten kile talep eyleyen her kileye beş akçe resim verecek.
5. Yarım kileye iki buçuk akçe resim verilecek.
6. Gemi yiyecek cinsinden veya başka mal getirirse ve teraziye girerse yüz batmandan beş akçe alınır.
7. Fıçı ile balık gelse, her fıçıdan narh için onbeş akçe alınır.
8. Havyar gelse her kantarından beş akçe alınır.
9. Meyve vaktinde dükkânlara gelen meyve için narh olarak senede iki akçe alınır.
10. Havyar dükkânlarından yılda bir akçe resim alınır.
- 11 Ekmekçilerin ekmek sayılarına göre narh verdiklerinden taş hakkı olarak beş akçe alınır.

³⁵¹ Ziya KAZICI, *Osmanlılarda İhtisab Müessesesi (Ekonomik, Dini ve Sosyal Hayat)*, İstanbul: Zafer Matbaası, 1987, s. 31-32

³⁵² TTD, No. 387, s. 712 - 715, Sene. H. 926 / M.1519; Cumhuriyet Odabaşoğlu, *Trabzon 1869 - 1933 Yılları Yaşantısı*, Ankara: İlk- San Matbaası, 1980, s. 19.

12. Ekmekçi şakirdi kendi başına ekmek yapmaya başlarsa taş hakkı yirmi akçe alınır.

13. Ekmekçiler, bakkallara ekmek satarsa dirhem başına bir akçe alınır.

14. Ekmek tamamen pişmezse, rengi siyah olursa, temiz çıkartılmazsa beş ile otuz akçe arasında ceza alınır.

15. Hıristiyan mahallesinde balık yağı satılsa, iki testiden bir akçe alınır.

16. Şehirdeki meyhanelerden her üç ayda bir beş akçe alınır.

17. Kasap dükkânlarından senede beş akçe ihtisab resmi alınır.

18. Hariçten sığır gelse, şehirde kesilse her sığır için iki akçe alınır.³⁵³

1247 yılına ait bir belgede Trabzon İhtisab Ağası, baş kâtip, üç yazıcı ve on dört hademe ile hizmet vermektedir.³⁵⁴ Canik sancağına bağlı, Çarşamba, Samsun ve Bafra gibi yerlerin defterlerinde açık dükkânlardan alınan ihtisabiye diye zikredilen bu vergiden anlaşıldığı üzere kapalı bulunan yerlerden bu vergi alınmamaktadır.

Yine Osmanlı toprakları içinde dolaşarak ticaretle uğraşan yabancıların, ihtisab dairesinden başka bir yerden tezkire alamayacakları ve nizamnameye uymayanların 3 gün müddetle hapsedilmesi ve bundan sonra da geldikleri yerlere gönderilmeleri gerektiği belirtilmektedir.³⁵⁵ İhtisab Nezareti sayesinde ticarî faaliyetler daha kolay ve kanunlar çerçevesinde kontrol edilebiliyordu.

3. 7 Trabzon İskele Kanunnâmesi

Osmanlı Devleti'nde limanlarda bulunan iskelelere ait vergiler bulunmaktadır. Gelen ve giden mallardan iskelelerde belli oranda vergi alınmaktadır. Trabzon iskelesine ait kanunnamelere göre şu şekilde tahsilat yapılmaktadır.³⁵⁶

³⁵³ Odabaşoğlu, a.g.e., s. 11-12.

³⁵⁴ Cevdet Belediye, No. 5247, Sene. 0. Ş .1247, (Şubat 1832).

³⁵⁵ TŞS, No.1967, vr. 44b - 45a, Sene. H.1257 - 1260, (M.1841-1844).

³⁵⁶ TTD. No. 387, s. 712-715, Sene. H.926 / M.1519; Tayyib Gökbiçgin, " XVI. Yüzyıl Başlarında Trabzon Livası ve Doğu Karadeniz Bölgesi ", **Belleten Dergisi**, Cilt 26, Sayı. 102, Nisan 1962, s. 293 - 337; Cumhuriyet Odabaşoğlu, " Trabzon İnan Transit Ticareti ", **Çağın Yakalayan Osmanlı**, İstanbul: IRCICA Yayınları, 1995, s. 471 - 472.

1. Kara yolu ile kumaş getiren tacir Müslüman veya Hıristiyan olsun malını Trabzon'da sattığı takdirde %3 vergi öder.
2. Getirdiği malı gemi ile başka bir yere götürürse %4 vergi öder.
3. Gemi ile Trabzon'a malını getirirse %4 vergi öder.
4. Gemi ile malını getiren tacir, bu malı sattıktan sonra Trabzon'dan keten bezi alarak giderse %4 vergi öder.
5. Darülharp'ten haraç güzar olmayıp bir tacir isterse karadan, isterse denizden gelsin %4 vergi öder.
6. Kantar ile ölçülebilen mal gelse kantar hakkı olarak bir akçe alandan bir akçe satandan alınır.
7. Evvelce gümrükten kumaşını saklayan tacirden ceza olarak emin ve âmil tarafından iki misli gümrük alınır; fakat evvelce böyle bir kumaş sahibine iade edildiği hâlde şimdi kumaşının beylik için zabt olunması emredilmektedir.
8. Kara tarafından kumaş getirip yerine keten bezi alan ve yine karadan giden satıcısından ve müşterisinden %3 vergi alınır.
9. Eğer Trabzon yerlisi kendi keten bezini satmayıp, ölçtürdükten sonra kara tarafından bir yere gitmeyip yine şehirde satarsa ve sattığı adam karadan giderse bu müşteriden bir akçe alınır.
10. Şarap yüklü bir gemi Trabzon'a gelir, fiçıları karaya çıkarırsa ve satarsa her fiçıdan yirmibeş akçe alınır.
11. Fiçıları karaya çıkarmadan başka bir yere giderse, her fiçıdan onbeş akçe alınır.
12. Yarım fiçıdan yedi buçuk akçe alınır.
13. Rakı fiçısından yirmisekiz akçe alınır, yarım rakı fiçısından dokuz akçe alınır.
14. Yakın yerlerden küçük sandallarla şarap fiçıları gelse, alâsından ve ortasından iki kileden bir akçe alınır; fakat ekseriya geminin hamulesi bir muhammin vasıta ile tahmin ettirilip gümrüğü alınır.
15. Gemilerle buğday, arpa, darı ve diğer hububat gibi kile ile yüklenmiş mal gelirse iki kileden bir akçe alınır; fakat ekseriya geminin hamulesi bir muhammin vasıta ile tahmin ettirilip gümrüğü alınır.

16. Şayet bir gemi fırtına yüzünden Trabzon limanına sığınmaya mecbur olursa ve malını çıkartmayıp tekrar giderse bundan gümrük alınmaz, aksi taktirde gümrük alınır.

17. Trabzon Livasında ne kadar balık olursa her cinsten öşür alınacaktır.³⁵⁷

Bu adı geçen resimlerden başka tüccardan herhangi bir verginin talep edilmemesi istenmektedir. Bu kanunnameden de anlaşıldığı gibi Trabzon limanına getirilen mallardan cinsine göre belli oranda resim alınmaktadır. Gümrüklerden alınan vergi oranları XIX. yüzyılın ortalarına doğru önemli oranda değiştirilmiştir.

3. 8 Trabzon Dellâliye Kanunnâmesi

Şehirlerde bir nevi komisyonculuk yapan kimselere dellâl adı verilmektedir. Trabzon limanına mal getiren tüccarların mallarının pazarlanmasında yardımcı olan kimselere ait kanunnamelere göre alınan resimler ve miktarı şu şekildedir.³⁵⁸

1. Bir gemi fiçı ile şarap getirirse, sonra alıp götürse her fiçıdan üç akçe, fiçı resmi ve iki akçe şarap resmi olmak üzere beş akçe resim alınır.
2. Limana getirilen yarım fiçıdan üç akçe resim alınır.
3. Başka bir yere giden rakı fiçısından yedi akçe ve yarım fiçıdan beş akçe resim alınır.
4. Liman hakkı olarak çember yelkenli gemilerden elli akçe resim alınır.
5. Ağır bar (yük) gemilerden yirmi, otuzbeş-kırk akçe resim büyüklüklerine göre alınır.
6. Bir sandal şarap getirip satsa fiçısına üçü şarap üçü de fiçı resmi olmak üzere altı akçe verir.
7. Sade fiçı olursa üç akçe resim verilir.
8. Sandalların liman hakkı iki-on beş akçe resim arasında değişmektedir.
9. Balık avlayan ve sula tabir edilen sandallardan iki akçe resim alınır.
10. Karadan at ile gelen şaraptan at başına dört akçe resim alınır.

³⁵⁷ Gökbilgin, a.g.m., s. 299 - 300; Cumhuriyet Odabaşoğlu, a.g.m., s. 471 - 472.

³⁵⁸ TTD. No. 387, s. 712 - 715, Sene. H.926 / M.1519; Gökbilgin, a.g.m., s. 300; Cumhuriyet Odabaşoğlu, Trabzon 1869 - 1933 Yılları Yaşantısı, s. 12.

11. Hariçten gelen keten bezinden, satın alanından yarım satanından yarım olmak üzere bir akçe resim alınır.

12.Şehirdeki Müslümanlar birbirlerine keten bezi satarlarsa bunlardan bir şey alınmaz, şayet bir Müslüman bir Hristiyan mal satarsa dellâl yirmidört saat içinde emin ve amile haber verecek, aksi taktirde dellâla ceza verilir, bunu dellâliye amiri alır.³⁵⁹

Çarşı pazardaki düzenin sağlanması ve malların satışının bir düzen içinde yürütülmesi dellâlların sayesinde olmaktadır. Herkesin malını istediği fiyata ve istediği müşteriye satması her zaman mümkün olmamaktaydı.

3.9 Trabzon İpek Resmi Kanunnâmesi

Trabzon'da satılan ipekten alınan resim padişah haslarından sayılmaktadır. Doğu ticaretinin önemli bir merkezi konumundaki Trabzon limanında ipek ticareti asırlarca önemini korumuştur. Trabzon limanında işlem gören ipek ve ipekliler için çıkarılan kanunnâmenin maddelerinden bazıları şöyledir.³⁶⁰

1. Bir tacir Trabzon'a ibrişim getirdiğinde 30 lodre³⁶¹ bir vezne itibar edilerek (120 dirhemden mürekkep ki her vezne 3600 dirhemden mürekkep 30 lodre idi ve ipek işlerinde kullanılırdı) satandan 65 ve alıcıdan 65 akçe resim alınmakta; ayrıca alan, satandan taş akçesi ismiyle dörder akçe ceman sekiz akçe tahsil edilmektedir.

2. Şayet tacir ibrişimi satmayıp İstanbul veya Bursa'ya götürürse hiçbir resim ödemeyecektir.

3. Kendi arzusu ile ödemek isterse diğer bir yerden oradan bir hüccet alacak ve bilâhare getirip Trabzon eminine verecektir.³⁶²

İran üzerinden Trabzon'a ibrişim getiren tacirlerin bazen mallarını burada satmayıp İstanbul ve Bursa'ya da götürdüğü bilinmektedir. Trabzon limanı bir nevi ticaret üssü olarak kullanılmaktadır. XIX. yüzyıl başlarına ait kayıtlarda Trabzonlu tüccarların Gürcistan bölgesine giderek ipek sattıklarına dair bilgiler görmekteyiz.³⁶³

³⁵⁹ Gökbilgin, a.g.m., s. 300 - 301.

³⁶⁰ TTD, No. 387, s. 712 - 715, Sene. H. 926 / M. 1519.

³⁶¹ Lodre, ipek gibi kıymetli eşyaların tartılmasında kullanılırdı. Vezne lodresi 120 dirhem (153,60gr.) kadar gelmektedir.

³⁶² Gökbilgin, a.g.m., s. 301-302.

³⁶³ TŞS, Nr. 1817, vr. 6a, 78a. Sene.

XIX. yüzyılın ortalarına doğru Trabzon'a bir seyahat yapan Fallmerayer bölgenin en önemli ürünlerinden biri olarak ipekten söz etmektedir. "*Çevrede dut ağaçları ormanlar oluşturmaktadır. İpek ticaretinin merkezi olan Giresun, Tirebolu ve Ünye'de hem iyi kalite hem çok miktarda ipek üretilmektedir. Sadece ipekten elde edilen gelir, yöreyi zenginleştirmeye ve insanların yaşamlarını kolaylaştıracak ihtiyaçlarını temin etmeye yetebilir; tabii eğer yönetim, ipekçiliği cezalandırmak yerine, onu korur ve teşvik ederse*"³⁶⁴

İpek satışı tekeli XIX. yüzyılda Trabzon'da âyanın elinde olduğu gibi kıyı boyunca bol miktarda yetiştirilen tütününde tekeli aynı şekilde âyanlarda bulunmaktadır. 1840 yılında Trabzon'da 1 okka ipeğin fiyatı 105 - 110 kuruş arasında işlem görmektedir.³⁶⁵

3.10 Trabzon Şemhâne (Mumhâne) Resmi Kanunnâmesi

Mum imalâtının yapıldığı yerlere şemhane adı verilmektedir. Şemhane resmi padişah hasları arasında idi. Trabzon şemhane resmi kanununa göre alınan resimler ve oranları aşağıda verilmiştir.³⁶⁶

1. Hariçten bal mumu geldiğinde, Trabzon'da bir batmanı kırkbeş akçeye alınmakta, işlenip mum olduktan sonra teraziye girip satılan mumun batmanı seksendört akçeye alınmaktadır.

2. Teraziye girmeyen ve mürde tabir edilen mumların batmanı yüzsekiz akçeye satılmaktadır.

3. Dışarıdan gelen mum ne kadar pahalı olursa olsun altmışiki akçeden fazlaya satılmayacaktır.

4. Trabzon'da mum imalâthanelerinden alınan bu vergi bir nevi padişah mukataası idi ve on altıncı yüzyıldan beri yıllık 15.000 akçe gelir temin edilmektedir.

Şehrin önemli sanayi kollarından olan mum imalâtı, sancak dahilinden veya başka yerlerden getirilen bal mumunun şemhânelerde işlenmesi sayesinde

³⁶⁴ İlhan Pınar " Alman Gezgini J. Fallmerayer'in Gözleriyle 19. Yüzyılda Trabzon ", **Tarih ve Toplum Dergisi**, Cilt 27, Sayı.159, İstanbul. Tarih Vakfı Yurt Yayınları, Mart 1997, s.11.

³⁶⁵ İlhan Pınar, **a.g.m.**, s.11.

³⁶⁶ **TTD. No. 387, s. 712 - 715, Sene. H.926 / M.1519; Gökbilgin, a.g.m., s. 302; Cumhuriyet Odabaşoğlu, a.g.e., s. 13.**

yapılmaktadır. Bu imalâthanelerde üretilen mumlar gemiler sayesinde başka yerlere ihraç edilmektedir.

3.11 1838 Balta Limanı Ticaret Anlaşması ve Karadeniz Ticaretine Etkileri

Osmanlı Devleti ticarî sahada uzun zaman Batılı devletler ile rekabet edebilmesini kendine has uygulamalarına borçlu idi. Devlet kendi ticarî faaliyetlerini tanzim ederken aynı zamanda yabancı devletler ile de münasebetler kurmuş ve o devletlerin tüccarlarına kendi ülkesinde ticaret yapma kolaylığını göstermişti. 16. yüzyıldan itibaren, önce Fransa'ya ve zamanla diğer bazı Avrupa ülkelerine tanınan kapitülasyonlar ile verilen imtiyazlar sonucunda Batının Osmanlı Devleti karşısında ekonomik haklarından söz edilmesine başlanmış. Bunun yanında Osmanlı Devleti'nin ekonomisinin dışa açılmasının da Batının çıkarları doğrultusunda olduğundan söz edilebilir.

1838 Osmanlı-İngiliz Ticaret Anlaşması ticarî alandaki Osmanlı egemenliğinin bağımlılığa dönüşme sürecinin başlangıcı kabul edilebilir.³⁶⁷ 16 Ağustos 1838'de Balta limanında murahhaslarca imzalanan Osmanlı-İngiliz ticaret muahedesi³⁶⁸ 8 Ekim 1838'de İngiltere'de Kraliçe Victoria, bir ay sonra da Sultan Mahmut tarafından tasdik olunmuştur. Muahede esas ve zeyil olmak üzere iki kısım hâlinde tanzim edilmiş olup birinci kısımda dahili ticarete ait maddeler, ikinci kısımda ise İngiltere'den ithal edilecek mallarla transit eşyaların gümrüklendirilme şekilleri tespit edilmektedir.³⁶⁹

1838 Balta Limanı Ticaret Antlaşması'ndan³⁷⁰ önceki tarifelerde, rayiç fiyattan belli bir indirim yapıldıktan sonra gümrük vergilerinin miktarı tespit ediliyordu.³⁷¹

Balta Limanı Anlaşması ile tatbikine başlanan bazı gümrük tarifelerine gelince:

³⁶⁷ Tiğınçe Oktar, **Osmanlı Devleti'nde Reji Şirketi**, İstanbul : Bilim Teknik Yayınevi, 1992, s. 1.

³⁶⁸ Muahede Metni, **Düvel-i Ecnebiye Defterlerinden İngiltere Nişan Defteri**, No. 39/5, s. 2 - 6, Sene. H.1254 -1309, gibi **Mecmûa-i Muâhedât**, I, No.272 - 275, 275 - 277'de neşr edilmiştir.

³⁶⁹ Mübahat S. Kütükoğlu, **Osmanlı-İngiliz İktisadî Münasebetleri, I (1580 - 1838)**, s . 109.

³⁷⁰ Mübahat S. Kütükoğlu, " Balta Limanı Ticaret Muahedeleri ve Tatbikatı ", **I. Milletlerarası Türkoloji Kongresi**, (İstanbul 15-20 Ekim 1973), İstanbul: İÜ Edebiyat Fakültesi Türkiyat Enstitüsü Yayınları, 1979, s. 200 - 206.

³⁷¹ Mübahat S. Kütükoğlu, **Osmanlı- İngiliz İktisadî Münasebetleri, I (1580-1838)** , s. 109 - 111 ; İbrahim Okçuoğlu, a.g.e., s. 561.

1. Bundan evvelki ahitnamelerde mevcut bazı emtianın tâbi olduğu "ihraç-ı membu'iyeti" kalkmaktadır. Artık, İngiliz tebaası olan şahıslar veya hizmetkârlar Osmanlı ülkelerinde yetiştirilen veya işlenen her cins malı satın alma hakkına sahiptir.

2. Gerek ziraat mahsuller, gerekse sair eşya üzerine konmuş olan yed-i vahid usulü tamamen kaldırılacaktı.

3. Satın alınan malların bir yerden bir yere nakli için mahallî zabitan ve eminler tarafından kullanılmakta olan tezkire isteme usulünden tamamen vazgeçilmektedir.

1838 yılına gelinceye kadar bütün Avrupa tüccarları gibi İngilizler de Osmanlı memleketlerinden alıp götürdükleri mallar için iskelelerde gemiye yüklenirken %3 gümrük ödüyorlardı. Bu resim Balta Limanı muahedesinde de aynen muhafaza edilmektedir. Ancak İngiliz tüccarlar, şimdiye kadar vermekten kaçtıkları amediye resmini malı istihsal yerinde satın aldıkları taktirde, iskele olan yere getirdikleri zaman kıymeti üzerinden %9 olarak vermeyi kabul ediyorlardı. Bu %9, eskiden çeşitli adlar altında alınan dahili resimlerin hepsinin birden yerine geçmektedir. Amediye resmi ödenmiş olan eşya, memleket dışına çıkarılmadan evvel başka bir iskeleye götürülürse tekrar amediye resmi vermeye ihtiyaç kalmadan yalnız reftiye resmi ödenerek götürülebilecekti. Ecnebi tüccar, malı iskelede satın aldığı taktirde ise sadece %3 ödeyecektir.³⁷²

Önceki tarifelerde, rayiç fiyattan belli bir indirim yapıp sonra gümrük miktarının tespiti işlemi Tanzimat döneminde de aynen devam etmiştir. 1839 tarifesinde son beş yıllık fiyat ortalaması alınmaya başlanmıştır. 1850'de yapılan tarife ayarlamasında ise ihraç mallarından %16, ithal mallarından %20 indirim yapılarak, 1862 tarifesinde ise bütün mallardan %10 indirim yapıldıktan sonra tespit edilen rakamlar üzerinden vergiler alınmaya başlanmıştır.³⁷³ İngiltere ile yapılan 1839 gümrük tarifesinde 226 kalem ihraç, 602 kalem ithal malı, 1850 tarifesinde 210 kalem ihraç, 249 kalem ithal ve 1863 tarifesinde 460 kalem ihraç malı ve 228 kalem ithal malı gümrük tarifelerine dahil edilmiştir.³⁷⁴

İngilizlerin ticarî alandaki büyümesi karşısında, başta Fransa ve Almanya olmak üzere bazı devletler tedbirler almaya başlamışlardır. Fransa, pamuk ipliği ve bez

³⁷² Mübahat S. Kütükoğlu, a.g.e., s. 110.

³⁷³ Mübahat S. Kütükoğlu, " Tanzimat Devri Osmanlı-İngiliz Gümrük Tarifeleri ", s. 342 - 346.

³⁷⁴ Mübahat S. Kütükoğlu, a.g.m., s. 335 - 393.

mensucat gibi maddelerin ithalini yasaklamış; Almanya Gümrük Birliği'nde aynı yolu takip etmiştir. Avusturya-Macaristan İmparatorluğu da 1833 yılında 69 çeşit eşyanın ülkeye girişini yasakladığı gibi, 1600 çeşit eşya üzerinde de ağır gümrük resimleri uygulamış; Rusya aynı yıl 300'den fazla malı yasal emtia sayarak bunların ülkeye girişlerini yasaklamıştır.³⁷⁵

XIX. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin ticarî faaliyetlerinin belirleyici durumunda İngilizler ile yapılan Balta Limanı Ticaret Anlaşması'nın hükümleri yer almaktadır. Bu anlaşma ile beraber gümrük tarifelerindeki değişmeler, yabancı tüccarlara tanınan imtiyazlar, yerli tüccarın yabancı tüccarlar ile olan rekabeti gibi hâdiseler geleneksel Osmanlı ticaret anlayışını ortadan kaldırmıştır.

3.12 Tanzimat Uygulamasının Trabzon'daki Tatbikatı

Osmanlı Devleti'nde 3 Kasım 1839 tarihinde uygulamaya konulan Gülhane Hattı'nın devlet anlayışımızda ve devlet idaresinde modernleşmenin hakikî başlangıcı ve temeli olduğundan şüphe yoktur. Gelenekçi Osmanlı Devlet anlayışında ise hükümdarın nefsinde toplanan devlet otoritesi, devletin özünü teşkil eden bir gaye olarak tarif edilmektedir.³⁷⁶

Gülhane Hatt-ı Hümayunu devletin resmî gazetesi olan Takvim-i Vekayi'de yayımlandığı gibi, bir hafta sonra her eyalet valisine ve sancak mütesellimine ayrı ayrı bir ferman hâlinde tebliğ olunup; vergi ve asker maddesi hakkında ileride gönderilecek emirlerin beklenmesi, bunun dışında hattın bütün esaslarının derhal uygulanması gerektiği ifade edilmiştir.³⁷⁷

Gülhane Hatt-ı Hümayunu'nu izleyen 1840 yılı, yeniliklerin uygulamaya konulduğu yıl olmuştur. Ancak uygulamanın ne şekilde yapılacağına ilişkin önceden hazırlanmış bir bilgi yoktur. Tanzimat'ın öngördüğü malî, idarî ve askerî alandaki yenilikler devletin bütününde uygulamaya konulamadı. Hükümetin kesin denetiminde olan yani asayişin tam olarak sağlandığı vilayetler uygulamada merkez olarak seçildi.

³⁷⁵ Mübahat S. Kütükoğlu, *Osmanlı-İngiliz İktisadî Münasebetleri, I, (1580-1838)*, s. 74; Tiğınçe Oktar, *a.g.e.*, s. 2 - 3.

³⁷⁶ Halil İnalçık, " Sened-i İttifak ve Gülhane Hatt-ı Hümayunu ", *Belleten Dergisi*, Cilt 28, Sayı.112, Ankara: T.T.K. Yayınları, 1964, s. 603 - 622.

³⁷⁷ Halil İnalçık, *a.g.m.*, s. 624.

Karadeniz Bölgesi'nde Trabzon eyaleti de Tanzimat esaslarının tatbikinde öncelikli yerler arasında idi.³⁷⁸

1841 yılında Tanzimat'a ait uygulamaların tatbiki için eski Galata Muhassılı Azmi Efendi Trabzon'a tayin edilmiştir. Tanzimat'a karşı bazı olumsuz hâdiselerin meydana gelebileceği düşünülmekte olduğundan, Azmi Efendi yeni uygulamaların tatbiki için Trabzon'da zemin hazırlamakla vazifelendirilmişti. Bu tayin hâdisesini resmî gazete Takvim-i Vekayi'de görmek mümkündür. Azmi Efendi'nin tayininden sonra Trabzon'dan gelen bilgiler ışığında hazırlanan bir arz tezkiresinde aşağıdaki şu ifadelere tesadüf etmekteyiz:³⁷⁹

1. Bölgede vergi tarhı ve tahsili düzenlenirken sağlam bir usul benimsenmelidir.
2. Ahalisi sert mizaçlı olan Trabzon ve benzeri yerlerde yeniliklerin tedricen yapılması daha uygundur.
3. Trabzon halkının önemli bir bölümünün elinde bulunan emlak ve araziler daha önce haksız yere zapt edilen yerler olması ve ellerindeki bu arazilerin yeni uygulama münasebetiyle eski sistemin feshedilmesi hâlinde menfaatlerine dokunulacağından bu tatbikata karşı çıkmaları mümkündür.
4. Trabzon Valisi (Bu dönemde Trabzon Valisi Osman Paşa idi) saygınlığı ve otoritesi gereği güçlü bir şahsiyet olduğundan bu tatbikata muhalefet etmesi hâlinde gelecek memurun buna karşı koyamayacağı için tahrir konusunun ertelenmesi gerekir.
5. Bundan dolayı Azmi Efendinin Trabzon'a gönderilmesine gerek olmadığı söylenebilir. Yalnız bu durumda söz konusu tayin kararı hem Takvim-i Vekayi'de³⁸⁰ yayımlandığından hem de Trabzon Valiliğine bildirildiğinden kararın hemen değiştirilmesi devletin otoritesini zedeleyecektir. Dolayısıyla Azmi Efendinin daha ziyade ön bilgi almak ve Tanzimat'ın tatbikatı için vatandaşı aydınlatmaya gitmesinde devletin menfaati bulunmaktadır.

³⁷⁸ Musa Çadircı, " Tanzimat'ın Karadeniz Bölgesinde Uygulanması ", **Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri**, (13-17 Ekim 1986 Samsun), Samsun 1988, s. 191.

³⁷⁹ **DH. İD, No. 1541, Sene. 24 . Ca .1258, (3 Temmuz 1842); Takvim-i Vekayi, No. 216; Esin Sarıoğlu, "Tanzimat'ın Trabzon'da Uygulanması (1839-1856)", (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Karadeniz K.T.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Eğitimi Programı, Trabzon 1996, s. 32 - 33.**

³⁸⁰ II. Mahmut'un yaptığı yenilikler içinde bir nüfus sayımı yaptırması, tımarların kaldırılması, karantina sistemini getirmesi ve ilk resmi gazete olan Moniteur Ottomane'yi kurdu. Bu gazeteyi kısa süre içinde Türkçe karşılığı olan Takvim-i Vekayi izlemiş ve bu gazete yüzyılın sonlarına doğru hızla gelişen Türk gazeteciliğinin de öncülüğünü yapmıştır.; Roderic H.Davidson, **Osmanlı İmparatorluğunda Reform, 1856-1876**, Çev. Osman Akınhay, İstanbul: 1997, s. 38 - 39.

Azmi Efendi Trabzon'da vazife yaptığı yıllarda Trabzon ve havalisinde vergi toplamada sıkıntılarla karşılaştığını, yeni bir vergi tahsilat usulünün gerçekleştirilmesi gerektiğini ve Tanzimat'ın şimdilik burada tatbikatının mümkün olmadığını rapor etmiştir.³⁸¹ Trabzon vilayetine gönderilen bir yazı ile Trabzon'da Tanzimat'ın uygulamasının tadil edildiği bildirilmektedir. Azmi Efendi de burada işi kalmadığından tekrar İstanbul'a dönmüştür.³⁸²

Neticede, Hazinedarzâde Osman Paşa (1827-1842) ve Hazinedarzade Abdullah Paşanın (1842-1845) valilikleri zamanında Trabzon ve havalisinde Tanzimat'ın uygulanması hususunda ciddi bir gelişme kaydedilememiştir. Hükümetin bu alandaki çalışmalara zemin hazırlamak üzere Halil Rıfat Paşayı Trabzon Valiliğine tayin etmesi bu çalışmalarda önemli bir dönüm noktası olarak kabul edilebilir. Halil Paşa başta Acarya olmak üzere bölgede asayişini temin etti. Trabzon-Erzurum yolunun tesviyesinde önemli bir mesafe kat etti. Gümüşhane maden ocaklarında üretimin artırılması için gerekli tedbirleri aldı. Vatandaşın Tanzimat uygulamalarına karşı olan soğukluğunu bir nebze olsun gidermiş oldu.³⁸³

Yapılan çalışmalar neticesinde Tanzimat'ın Trabzon ve havalisinde tatbikatının gerçekleştirilmesi için eski Rumeli Mutasarrıfı Ragıp Paşa Trabzon Valiliğine tayin edilmiştir. Meclis-i Valâ'nın hazırladığı talimat gereğince ülke içinde vergi tahsili muhtelif vilayetlere göre hazırlanmıştır.³⁸⁴

1. Bosna ve Musul vilâyetleri gibi gelirleri valiye maktuen verilen eyaletler.
2. Bağdat ve Maraş gibi malî işleri ve bölgenin masrafları ayrı tutularak gelir ve masraflarının hükümete ait olduğu vilayetler.
3. Bursa ve Edirne gibi Tanzimat usulünce yönetiliyormuş gibi gelirin Hazine-i Amire'ye ait olduğu vilâyetler.

Trabzon vilayeti ikici grup vilâyetlere dahil edilmiş ve eski tarzın devamına karar verilmiştir.

³⁸¹ Ayniyat Defteri (AD), No. 373, s. 161, Esin Sarıoğlu, a.g.t., s. 33.

³⁸² Ayniyat Defteri, (AD), No. 373, s.161.

³⁸³ İMM, No. 2466, Sene. 23. L .1262, (14 Teşrin-i sani 1846).

³⁸⁴ İMM, No. 2471, Lef 2, Sene. 25. Ra .1263, (13 Mart 1847).

Hükümet tarafından bu karara uygun olarak hazırlanan ve 10 Mart 1846 (23 Rebiyülevvel 1263) tarihli irade ile ilgililere gönderilen yeni bir talimatnamede Trabzon'daki tatbikatın maddelerini görmekteyiz.³⁸⁵

1. Bundan sonra eyaletin tüm gelirleri diğer mahallerde olduğu gibi hazineye ait olacaktır. Tanzimat usulünce vali, defterdar ile diğer memurlar bundan böyle maaşa bağlanacaklar.

2. Aşar ve diğer vergiler ile hazinenin belli olan gelirlerinin ve bu şekilde bulunan rüsumat bedellerinin miktarı kesin olarak belirlenmelidir. Buna bağlı olarak Trabzon ve havalisinde rüsumatın kaç cinse ayrılmış olduğu, her cinsten ne kadar alındığı ve bilhassa aşar oranının yüzde kaç olduğu araştırılıp belirtilmelidir.

3. Tersane-i Amire ve diğer yerlere ayrılan eşyanın cinsi, miktarı ve miri fiyatı bildirilmelidir. Bundan başka, vergiye her sene ilâve edilmek suretiyle halktan tahsil edilen miktar ve mevsiminde vergi adı altında alınan miktarlar İstanbul'a bildirilecektir.

4. Eyalet üzerinde düşünülen bu idareden dolayı valiler tarafından istihdam edilecek askerlerin idaresini devlet üzerine alacaktır.

5. Trabzon eyaleti dahilinde eskisi gibi icra edileceğinden mukataaların ve diğer gelirlerin önceden olduğu gibi ihalesi gerekmektedir.

6. Tanzimat'ın faydası anlaşılıncaya kadar vatandaşa bu konuda bilgi verilmelidir.

7. Gümüşhane maden-i hümayununun idaresi eyalet valiliği elinde bulunduğundan madenlerin işi ve amelesinin idaresi hakkında malumat ile şu sıralarda madende yürürlükte olan muamele şekli hakkında bilginin İstanbul'a gönderilmesi.

8. Devlet-i Aliye tebaasının her türlü zulümden ve sıkıntıdan korunması ve memurların görevlerini rahat yapmasının devletın arzusu olduğu.

9. Trabzon ve çevresinde kanun dışı her türlü hâdisenin önlenmesi ve buna tevessül edenlerin cezalandırılması.

10. Bu talimatın hükümleri, içindeki maddelerle sınırlı değildir; zira eyalette çıkabilecek sıkıntılarda talimatın hükümlerinde malumatın bulunduğu ve buna göre hareket edilmesi gerektiği beyan edilmiştir.

³⁸⁵ İMM, No. 2471, Lef 2, Sene. 25 .Ra .1263, (13 Mart 1847).

Daha önce ifade edildiği gibi usul-ü cedid talimatı gereğince Trabzon'a gelen defterdara 20.000 kuruş ve valiye ise 67.000 kuruş aylık verilmesi kararlaştırılmıştır.³⁸⁶

Tanzimat'ın tatbiki için vilayete gelen İsmail Rahmi Paşa ahaliye Tanzimat'ın iyi yönlerini ve vatandaşa sağlayacağı katkıları anlatmıştır. Yeni valinin uygulamalardaki en büyük yardımcısı ise defterdarlığa tayin edilen eski Trabzon Gümrükçüsü Raşit Efendi olmuştur.³⁸⁷

Tanzimat ile beraber hukukî ve iktisadî alanda yapılan değişikliklere ait ülkemizde muhtelif görüşler ortaya atılmıştır. Bu görüşlerin ortak kanaati, Tanzimat ile yapılan değişikliklerin Osmanlı ülkesinde ciddî manada değişmelere yol açtığıdır.³⁸⁸

Bu dönemde aşar, cizye, mukataat ve evkaf hasılatı gibi her türlü varidatın tahsilinde temel olan iltizam usulü kaldırıldı. Muntazam ve doğrudan doğruya vergi tahsiline esas olmak üzere emlak ve nüfus tahriri için vilayetlere muhassıl-ı emval adıyla memurlar gönderilmiştir. O zamana kadar gayr-ı müslimlere mahsus vergi olan cizye vergisinin toplanmasından sorumlu olan cizyedarlar ve mültezimlerin suiistimalleri görülmesi üzerine bu vergi artık reaya kocabaşları ve vekilleri vasıtasıyla toplanmaya başlanmıştır.³⁸⁹

Tanzimat ile ilgili ülkemizde birçok çalışma yapılmış meselenin hukukî boyutunda³⁹⁰ ve siyasal boyutunda³⁹¹ ne gibi değişmelerin olduğunu ilim adamlarımız ortaya koymuşlardır.

Bu görüşlerden bir tanesinde, "Tanzimatçı bürokratlar ülkemizde ne mahallî idare meclisleri ne de belediyeler aracılığıyla yerel özerklik ve mahallî demokrasiyi yerleştirmek gibi bir niyete sahip değillerdi. Onlar bu gibi kurumlarla bir mahallî demokrasi denemesi yapmak değil, eyalet idaresinin düzeltilmesi, gelirlerin artması ve tutarlı bir yönetim sisteminin yerleşmesini sağlamak istiyorlardı. Bu tür örgütlenme ile

³⁸⁶ İMM, No. 2471 Lef 2, Sene. 25 . Ra .1263, (13 Mart 1847).

³⁸⁷ Esin Sarıoğlu, a.g.t., s. 32-33.

³⁸⁸ Bu konuda eleştirisel manada meseleye bakan Ahmet Rasim'in, **Osmanlı İmparatorluğunun Reform Çabaları İçinde Batış Evreleri**, Haz. H. V. Velidedeoğlu, İstanbul 1987, adlı eserde Tanzimat hareketinin Türk toplumu üzerinde bıraktığı iktisadî ve siyasî etkiler anlatılmaktadır.

³⁸⁹ Halil İnalçık, **Tanzimat ve Bulgar Meselesi**, İstanbul: Eren Yayınları, 1992, s. 7.

³⁹⁰ Osmanlı Devleti'nin yapmış olduğu siyasî ve iktisadî alandaki anlaşmalara ait çalışmanın bulunduğu eser, Nihat Erim, **Devletlerarası Hukuk ve Siyasî Tarih Metinleri, Cilt I (Osmanlı İmparatorluğu Antlaşmaları)**, Ankara 1953, özellikle XIX yüzyılda yapılan ticarî ve siyasî anlaşmalar bu eserde kaleme alınmıştır. Eserin birinci cildi bizim çalışma dönemimizi ihtiva etmektedir.

³⁹¹ Yılmaz Karakoyunlu, **Türk Ekonomisinde Çağdaşlaşma Süreci**, İstanbul: Diyalog Yayınları, 1997. s.15.

merkezî hükümet taşradaki egemen gruplar üzerinde otoriter bir kontrol de kuracaktır"³⁹² denilmektedir.

İfade etmek gerekir ki, Tanzimat hareketini Gülhane Hattı ile başlatmak ve bu devreye tesadüf eden birkaç siyasî hâdiseyi onun sebebi olarak göstermek hatalı olur.³⁹³ Osmanlı Devleti'ndeki yenileşme hareketlerine ait uygulamalar III. Selim döneminde hayata geçirilmeye çalışıldığına göre bu düşünceler çok daha önceden başlamıştır demek mümkündür. Tanzimat hareketi ise Osmanlı Devleti'ni Batılı devletler gibi teşkilâtlandırmanın hukukî zeminlere oturtulduğu dönem olarak ifade edilebilir.

³⁹² İber Ortaylı, **Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri (1840-1880)**, s. 24.

³⁹³ Ömer Lütfi Barkan, "Tanzimat Tetkiklerinin Ortaya Koyduğu Bazı Meseleler ", **Osmanlı Devleti'nin Sosyal ve Ekonomik Tarihi, Tetkikler - Makaleler**, Cilt 1, Yay. Haz. Hüseyin Özdeğer, İstanbul 2000, s. 284.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

XIX. YÜZYILDA TRABZON VE ÇEVRESİNDE İÇ VE DIŞ TİCARET

4.1 XIX. Yüzyılda Trabzon'da Tütün Ticareti

Doğu ticaret malları içinde değerli bilinen İran tütününü asırlarca önemli bir yer tutmuştur. İran ve havalisinden getirilen kaliteli tütünlerin Trabzon limanından ihraç edildiğini ve Osmanlı Devleti tarafından Anadolu'dan gelen bu tütünlerin vergisini toplamak üzere 1691 yılında Tütün Mukaatacılığı adı ile bir müessese kurulduğunu resmî kayıtlarda görmekteyiz. Bu süreden 1860'lı yıllara kadar tütün ve tütün ürünlerinin resmi değişmeden gelmiştir.³⁹⁴ 1862'li yıllarda tütün resmi dört katına çıkartılmış, ayrıca tütün satan dükkânlardan yıllık bedellerinin %80'i kadar ve seyyar tütün satıcılarından da yılda 100 kuruş vergi alınması kararlaştırılmıştır.³⁹⁵

XIX. yüzyılda Osmanlı Devleti'nde tütün üretimi alanlarının genişlediği gibi ve aynı zamanda tütünün kalitesinin iyileştiğini görmekteyiz. Edirne, Selanik ve Trabzon gibi vilayetlerde yetiştirilen tütün ülke ihtiyacını karşılamasının yanında gittikçe artan miktarda yurt dışına satılmaya başlanmıştır. Osmanlı Devleti bu dönemde Amerika Birleşik Devletleri'nden sonra tütün ihracında dünyada ikinci sıraya yükselmiştir.³⁹⁶

Ayrıca Trabzon ve çevresinde ciddi manada tütün üretildiği ve ihraç edildiği bilinmektedir. Alman seyyah Fallmerayer'in 1840 yılı Trabzon'u hakkında bilgi verirken sahil boyunca kaliteli ve bol miktarda tütün üretiminin yapıldığını ve tütün tekelinin âyanların elinde olduğunu ifade ettiğini görmekteyiz.³⁹⁷ Yine, Polathane (Akçaabat)'de yetiştirilen tütün ve fasulyenin senelik üretiminin 1/ 40'ı alınarak oluşturulan Memleket Sandığı'nda ilk yıl 100.000 kuruş sermaye meydana gelmiştir.³⁹⁸

³⁹⁴ Rıfat Önsoy, *Mali Tutsaklığa Giden Yol Osmanlı Borçları 1854 - 1914*, Ankara. Turhan Kitabevi, s. 201.

³⁹⁵ Morawitz C, *a.g.e.*, s. 225 ; Rıfat Önsoy, *a.g.e.*, s. 202.

³⁹⁶ Önsoy, *a.g.e.*, s. 202.

³⁹⁷ İlhan Pınar, *a.g.m.*, s. 139.

³⁹⁸ Şuray-ı Devlet, No. 658, Sene.19 .Ra .1285, (10 Temmuz 1868).

Yüzyılın sonlarına ait bir belgede tesadüf ettiğimiz bilgilerde Akçaabat ve havalisinde 1000 civarında tütün üreticisinin bulunduğu anlaşılmaktadır..³⁹⁹ Samsun ve Trabzon bölgelerinde tütün tarımıyla uğraşan 100.000 kişiyi aşkın üretici Reji şirketinin baskı ve engellemesini gerekçe göstererek yerlerinden uzaklaşmış topraklarını terk etmişlerdir.⁴⁰⁰

Trabzon vilayet salnamesinde tesadüf ettiğimiz bilgilerde 1878 yılında Akçaabat'tan yüz elli batman yani 1.200.000 kilo tütün ihraç edildiğini görmekteyiz.⁴⁰¹ Bu rakamlar bölgede tütün üretiminin ne denli geliştiğini göstermesi açısından önemlidir.

Trabzon bölgesi dahilinde bulunan Şebinkarahisar ve çevresinde de kaliteli olduğu bilinen tütün yetiştiriciliğinin eskiden beri yaygın olarak devam ettiği bilinmektedir. Bölgenin iklim koşullarının tütün üretimine elverişli olması bu ürünün yetiştirilmesini kolaylaştırmaktadır. Reji idaresi kurulmadan önce yörede tütün tüccar ardiyelerinde havan bıçağı denilen bıçaklarla iptidai bir şekilde saçak ve sarraf kıyımı hâlinde kıyılan tütünler, paket ve kutulara yerleştirilmekte, kızıl kısmı Kafkasya bölgesine diğer kısımları ise başka yerlere ihraç edilmektedir. Kıyılmış tütünler kullanılmamış küplere konulur ve küplerin ağızları kapatılır ve yaklaşık bir sene bekletildikten sonra Sera Köyünde yetiştirilen kokulu tütünlerle karıştırılıp piyasaya verilir.⁴⁰² 1880'li yılların sonunda hemen hepsi tütün üreticisi olan 200 Ermeni vatandaşımız, Rejinin baskısından usanıp Trabzon civarından Rusya'ya göç etmişlerdir. Bu yüzden bazı bölgelerde tarım ürünlerinin üretiminde hissedilir derecede düşüşler yaşanmıştır.⁴⁰³ Bu dönemde Kafkasya ve havalisinde tütün ziraatının bilinmediğini ve bölgeden Trabzon tütününe büyük talep olduğunu görmekteyiz. Trabzon'dan Kafkasya'ya giden Ermeniler burada tütün ziraatını başlatmışlardır. Karadeniz Bölgesi'nden göç edenlerin ürettikleri tütün zamanla Karadeniz tütününü ile rekabet edecek kaliteye gelmiştir.⁴⁰⁴

³⁹⁹ Yıldız Sadaret Hususi Maruzat, No. 289 / 84, Sene. 16 .B .1311, (23 Kanun-ı Sani 1894) ; Abdurrahman Siler, " XIX. Yüzyılda Trabzon'un Kaza ve Nahiyelerinin Ekonomik Durumu (1869-1905) ", Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih İncelemeleri Dergisi, Sayı. 9, İzmir: Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1994, s. 271.

⁴⁰⁰ Tiğınçe Oktar, a.g.e., s. 64.

⁴⁰¹ Mehmet Akpınar, a.g.m., s. 542.

⁴⁰² Akpınar, a.g.m., s. 542.

⁴⁰³ Rıfat Önsoy, a.g.e., s. 210.

⁴⁰⁴ Tiğınçe Oktar, a.g.e., s. 64.

Anadolu'nun muhtelif yerlerinde olduğu gibi Trabzon'da da 1895 yılında Fransız tütün tekeli olan Reji idaresine karşı tepkiler meydana gelmiştir. Bu tepkilerin birinde "Neden Düyun İdaresi ve Reji bizi mahvediyor? Reji tütünümüzü okkası 60 paradan (40 para eşit bir kuruş olduğuna göre 1.5 kuruş) alıp 30 kuruşa satıyor. Her devletin borcu vardır; ama sadece bizde Düyun İdaresi var... Neden buraya her gün yüzlerce Avrupalı gelip bizim zararımıza servet yapmakta? Sanki bizim işçilerimiz yokmuş gibi bayındırlık işleri için bize işçi göndermekte" denilmektedir.⁴⁰⁵ Osmanlı ülkesindeki işçilerin bu serzenişi esasen kendi ürünlerinin yok fiyata ellerinden alınması ve kendi emeklerinin boşa gitmesindedir.

Canik sancağı dahilindeki Çarşamba kazası çiftçilerinin yetiştirdikleri tütünlerden Reji Şirketinin şartnameler dışında haksız yere vergi istedikleri konusunda şikayetlerde bulunup bunun anlaşmalara uygun olmadığını sıkıntılarını çözüm bulunmasını isteklerini görmekteyiz.⁴⁰⁶ Karadeniz bölgesinin muhtelif yerlerinde tütün ekimi yapıldığı ve buna benzer sıkıntılarla karşılaştığını bu bilgilerden de görmek mümkündür.

Doğu Karadeniz bölgesinde Giresun ve özellikle Şebinkarahisar civarında kaliteli tütün yetiştirildiği bilinmektedir. Bölgeyi gezen seyyah Cuinet, Giresun şehrinde kurulmuş bulunan Reji idaresinin gelirlerinin 1 Mart 1889 tarihinden 1 Şubat 1890 tarihine kadar 530.000 kuruş kadar olduğunu ifade etmektedir. Yine aynı eserde 1890 yılında Giresun ve havalisinde 47 dönümlük bir araziden 6.300 kg. tütünün elde edildiğini kaydetmektedir.⁴⁰⁷ İran ve havalisinden tütün ithalinin yapıldığını ve bunlardan en kalitelisi olanının tömbeki adı ile bilineninin olduğunu kayıtlarda görmekteyiz. Tömbeki denilen ve nargilede kullanılan bu tütün cinsinin kalitelisi İran'dan ithal edilmektedir. Osmanlı Devleti bu tütünden %75 gümrük resmi almaktadır. 1892 yılında tömbeki inhisar kapsamına alındı ve yeni yapılan bir istikraza karşılık göstermek amacıyla ithal gümrüğü %100'e çıkarıldı.⁴⁰⁸

Reji şirketinin ortaya çıkmasından sonra zuhur eden ve zamanla ciddî sıkıntılara yol açan problemlerin başında tütün kaçakçılığı gelmektedir. Bölgedeki tütün

⁴⁰⁵ Gülten Kazgan, a.g.e., s. 48.

⁴⁰⁶ Tiğınçe Oktar, a.g.e., s. 63.

⁴⁰⁷ Vital, Cuinet, *La Turquie d'Asie*, I, Paris 1992, s. 74.

⁴⁰⁸ Yerasimos, S. *Az gelişmişlik Sürecinde Türkiye*, Cilt 2. (Tanzimat'tan I. Dünya Savaşına), (Çev. B. Kuzucu), İstanbul: 1977, s. 977; Rıfat Önsöy, a.g.e., s. 220.

kaçakçılığı yapan üretici ve tüccarın bu tutumu Reji'ye gösterilen tepkinin en yaygın olanıdır.⁴⁰⁹

4.2 İpek Ticaretinin Karadeniz ve Doğu Ticareti İçindeki Payı

Tarihî ve ticarî kayıtlardan tespit ettiğimiz gibi Asya ve Orta Doğu'dan Batı pazarlarına gönderilen ipek ve ipekli eşyalara ait ticaret uzun bir geçmişe sahiptir. İran'ın ipek üreten merkezlerinden Batıya sevk edilen ipeğin sevkiyatı esnasındaki ticarî yolları meselesi, İran Devleti ile Osmanlı Devleti arasında sürekli çekişme konusu olmuştur.⁴¹⁰

İpek ticareti İran'la Osmanlı Devleti arasındaki en yoğun ekonomik faaliyetin yaşandığı ticarî saha olarak bilinmektedir. Bu alışverişte İranlı tüccarlar ipek karşılığında Bursa kumaşı da alırlardı; böylece kemha ve kadife gibi Bursa'da üretilen kumaşlar İran'a ihraç edilirdi. Bu ticaretten Osmanlı hazinesi yıllık 70.000 altın kazanırken İran piyasası da Osmanlı pazarlarında kazanılan altın ve gümüş sayesinde canlılık kazanırdı. Osmanlı ekonomisinde zamanla görülen daralma neticesinde devlet ipek ticaretinde altın ve gümüş para yerine diğer değerli madenleri ve eşyaların kullanılmasını teşvik etmiştir.⁴¹¹

Bursa XIV. yüzyıl sonlarında dünyanın belli başlı ipek pazarlarından biriydi. Bizans döneminde ipek sanayii ve ticareti büyük ölçüde İran'dan gelen ham ipeğe dayanıyordu. Aynı durum Osmanlılar zamanında da devam etmiştir. XIV. yüzyılda Erzurum, Erzincan, Tokat, Amasya ve Bursa yolu diğer yollara göre daha kısa olduğu için, Trabzon'dan İstanbul'a bağlanan eski deniz yoluna göre daha büyük önem kazandı. İranlılar mallarını Batılı tüccarlara buralarda pazarlamaktadır.⁴¹² Bu yolun önemini belirten bir kayıta ise (H.1194 / 1780 tarihli Maliye Defteri Tokat Giriş Gümrüğünde) Osmanlı ülkesinin çeşitli yerlerinden Bağdat'tan, Erzurum yoluyla İran'dan, Hint'ten gelen mallardan vergi alındığı görülmektedir.⁴¹³ Trabzon-İran transit yolu bu dönemde

⁴⁰⁹ Tiğınçe Oktar, a.g.e., s. 68.

⁴¹⁰ Necmi Ülker, " XVII. ve XVIII. Yüzyıllar İpek Ticaretinde İzmir'in Rolü ve Önemi ", Bekir Kütükoğlu'na Armağan, İstanbul: İÜ Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1991, s. 327 - 328.

⁴¹¹ Halil İnalçık, " İpek mad.", TDVİA. Cilt 22. İstanbul, s. 363.

⁴¹² Özer Ergenç, a.g.m., s. 504.

⁴¹³ MAD, No.10223, Sene. 10. L. 1193- 24. Za .1022, (21 Kanun-ı evvel 1779 -1787); Özer Ergenç, a.g.m., s. 505.

tüccarların pek rağbet etmediği bir yol olarak kabul edilebilir. Trabzon- İran güzergâhının yolları ve yol güvenliği konusunun tüccarları bu yoldan uzak tutmuş olması kuvvetle muhtemeldir.

İran ipek ticareti, Osmanlı İmparatorluğu hazinesine büyük ölçüde gelir getirmiş, diğer yandan da İran'ın ihtiyaç duyduğu nakit paranın Osmanlı ülkesinden sağlanmasına vesile olmuştur.⁴¹⁴

XIX. yüzyılda Osmanlı Devleti'nde dokuma sanayii gerileyince ham ipek üretiminde büyük bir genişleme görüldü. Üretimin Avrupa'nın mekanik dokuma sanayi standartlarına uyumu için 1830'da bir "Talimnâme-i Harîr" uygulaması yayımlandı (İstanbul H.1269). 1838'den itibaren Bursa'da ipek üretimi de makineleşmeye başladı ve kozadan ipek çekmede kullanılan mancınık denilen buharlı makineler ithal edildi. XIX. yüzyılın ikinci yarısında bu tür makinelerin sayısının 3000 civarında olduğu; ayrıca evlerde 8000 civarında da pedalla çalışan küçük makinenin bulunduğu tahmin edilmektedir. 1840'larda Bursa'daki ham ipek üretiminin 260 ton dolaylarında olduğu ve bu miktarın 1855'te 400 tona yükseldiği kaydedilmektedir.⁴¹⁵

10 Ağustos 1840 tarihinde Trabzon'a bir seyahat yapan Alman gezgin J. P. Fallmerayer şehir hakkında bilgi verirken bölgede kaliteli ipek üretiminden bahseder. İpek ticareti merkezi olarak Giresun, Tirebolu, Ünye kazaları gösterilmekte ve sadece ipek sayesinde yörenin zengin olabileceği ifade edilmektedir. Yine aynı seyyahın ifadesine göre adı geçen yıllarda Trabzon ve havalisinde yetiştirilen ipeğin okkası 105-110 kuruş civarında olup, bunun 22 kuruşu hazineye kalmaktadır.⁴¹⁶

Hint ve İran menşeli kağıtlar çok kaliteli olmanın yanında saf ipekten yapılmaktadır. Saf ipekten yapılan ve yırtılmayan bu kağıt bu özelliğinden dolayı günümüzde yazı yazmaktan çok eski belgeleri ve vesikaları tamirde kullanılmakta ve Japon kağıdı olarak adlandırılmaktadır.⁴¹⁷

Osmanlı ülkesinde ipek ticareti ile uğraşan İranlı bir tüccarın ticarî faaliyetlerinin bazı engellemelere maruz kaldığına dair bir belgede bunun sebebinin tetkiki istenmektedir. Tüccarın şikayeti üzerine yapılan araştırmada, tüccardan resmî

⁴¹⁴ Necmi Ülker, *a. g. m.*, s. 332.

⁴¹⁵ Halil İnalçık, *a. g. mad*, s. 363.

⁴¹⁶ İlhan Pınar, *a. g. m.*, s. 139.

⁴¹⁷ Mübahat S. Küttükoğlu, *Osmanlı Belgelerinin Dili (Diplomatik)*, İstanbul: Kubbealtı Neşriyat, 1998, s. 25.

gümrük dışında fazla para istendiği; hâlbuki bu tüccarların da Osmanlı tüccarları gibi muameleye tâbi tutulmaları gerektiği ifade edilmektedir. Aynı belgede İranlı tüccarlardan gümrük resmi, mallarının kıymetleri ve bedellerinin miktarını nakden veya cinsin vermeleri muahedede ifade edildiği, İstanbul Gümrüğünde dahi bu usulün geçerli olduğu ve İranlı tüccarlardan kanunlar çerçevesinde gümrük resminin talep edilmesi, ziyadesinin talep edilmemesi istenmektedir.⁴¹⁸

Osmanlı ipek dokumacılığında zamanla usta olmayan kişilerin çalışmaya başlaması kaliteye olumsuz tesir etmiştir. Üretimdeki kalite düşüşünde zamanla yaşanan ham ipek krizi ve kalitesiz boya kullanımı, ipliklerdeki lif sayısının düşmesi, pamuk ve keten ipliklerin kullanımındaki artış, Avrupa'dan ucuz malzemenin ithalinin yaygınlaşması⁴¹⁹ gibi faktörler de etkili olmuştur.

4.3 Çerçi Ticareti ve Karadeniz Bölgesi'ndeki Etkileri

Çerçi, her nevi ufak tefek eşya satan ve ekseriya para ile satmayıp başka mallarla değiştiren gezginci esnaf için kullanılan bir tabirdir. Türlü eşyasını yere yayarak satanlara çerçi denildiği gibi "yaymacı" da denilmektedir.⁴²⁰ İran transit ticaretinin teşkilâtlanmasında bir nevi İslâmî hüviyet görünmüş olsa da diğer yandan Asya pazarlarına has bir teşkilâtlanma biçimini hatırlatan özellikler de mevcuttur. İran üzerinden mal getiren tüccarların içinde Ermeni tüccarlarının sayısının fazlalığını görmek mümkündür. XIX. yüzyıldan çok önceleri, daha XV. ve XVI. yüzyıllarda başta Ermeniler ve İranlılar olmak üzere Asya'da etkin bir ticarî örgütlenme içine girmişlerdir.⁴²¹ Bu nedenle XIX. yüzyılın başlarına kadar Asya'da Avrupalı tüccar ile eşitliği muhafaza etmiş ve onların yapmış oldukları örgütlenmeleri karşısında yenik düşmemişlerdir. Hatta Batılı tüccarlar ile rekabet edecek derece de güçlü sermaye grupları meydana getirmişlerdir.

⁴¹⁸ HR.MKT, No. 35 / 74, Sene. 9 .L .1266, (18 Ağustos 1850).

⁴¹⁹ Halil İnalçık ,a. g. mad., s. 365.

⁴²⁰ M. Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, İstanbul 1983, s. 352.

⁴²¹ R. W. Ferrier, "The Armenians and the East India Company in Persia in the Seventeenth Eighteenth Centuries", *Economic History Reviw*, 26, 1973, s. 38 ; Neşe Erim, "XVIII. Yüzyıl Erzurum Gümrüğü", (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Türk İktisat Tarihi Anabilim Dalı, İstanbul 1984, s. 1 - 15.

Asya'da XVII. yüzyılda kumpanyalar ile kervan ticareti arasında mukayeseli bir çalışma yapan N. Steensgaard, Asyalı tüccar için bir teşkilatlanma modeli kurmuştur. Bu model, Osmanlı İmparatorluğu'nda Asya pazarlarına ait teşkilatlanma ile İslâmi teşkilatlanmaların iç içe yaşadıklarını göstermek bakımından birbirine benzediğine dikkat çekmektedir.⁴²²

Steensgaard'ın kendi modeline göre çerçi pazarını az miktarda malı pazarları dolaştırarak satan tüccarın yaptığı bir ticaret olarak tarif etmektedir. Sürekli olmayan pazar fiyatları karşısında tüccar, büyük çaplı stoklama yaparak ticaretini sürdürmektedir. Ayrıca kredi, poliçe gibi modern manadaki ticarî teknikler de kullanılmaktadır şeklinde ifade etmektedir.⁴²³

Çevredeki piyasa fiyatları hakkında bilgi edinmenin zorluğu, tüccarları mallarını stoklamaya zorlamaktadır. Bazı önemli ticarî merkezlerde büyük boyutlara ulaşan stoklama sayesinde Ermeni tüccarların yükselen fiyatlar karşısında piyasaya mal sürerek, zarar eden bazı tüccarların zararlarını kurtardıkları da görülmüştür.⁴²⁴ Bu tür tüccarların pazarlarda fiyatların üzerinde etkili olduklarını bu bilinmektedir.

Anadolu'nun birçok yerinde belirli günlerde kurulan çerçi pazarlarının bulunduğu bilinmektedir. Karadeniz'in yüksek yerlerinde ve ticaret yollarının geçtiği yerlerde kurulan bu pazarlar bölge insanı tarafından canlı tutulmaktadır. Trabzon, Giresun ve Gümüşhane'nin yüksek yerlerinde kurulan çerçi pazarlarında genellikle günlük ihtiyaçlara ait malları satılmaktadır. Bu pazarlarda dolaşan tüccarlar mallarını satmaktadır.

Karadeniz Bölgesi'nde XIX. yüzyılda görülen çerçi ticareti zaman içinde muhtelif şekillerde tatbik edilmiştir. Bölge insanı, özellikle yaylak-kışlak bir hayat nizamı içinde geçimlerini temin ettiklerinden ürünlerini başka ürünlerle değiştirerek daha kolay ticaret yapma imkânı bulmuştur. Yaylalarda ve özellikle yaylalardaki merkezi yerlerde kurulan panayırlara mal sahipleri mallarını getirerek teşhir etmekte ve gerekli ticarî bağlantılarını yapmaktadır. Bu durum az çok değişime uğrayarak günümüzde de devam etmektedir.

⁴²² N. Steensgaard, *The Asia Trade Revolution of Seventeenth Century*, The University of Chicago Press Chicago and London, 1974, s. 25; Neşe Erim, a.g.t., s. 166-168.

⁴²³ Neşe Erim a.g.t., s. 167.

4. 4 Karadeniz Sahillerinde Kaçakçılık ve Köle Ticareti

Osmanlı Devleti'nde köle ticaretinin teşvik edilmemesine rağmen ülkenin muhtelif yerlerinde köle ticaretinin yapıldığı bilinmektedir. Kahire, Arap tacirlerin en çok rağbet ettikleri köle ticaret merkezi idi. Buraya getirilen kölelerin bazıları yollarda telef olmakta sağ olarak buraya gelenler ise kabiliyet ve hünelerine göre alıcı bulmaktaydı.⁴²⁵

Trabzon'daki ticareti doğrudan etkilememiş olsa da toplum üzerinde bıraktığı olumsuz izlerden dolayı incelemeye değer gördüğümüz köle ticareti hakkındaki kayıtlara bakmak gerekir. Şehirde bulunan köle ve cariyelerin Kafkas ve Kırım kökenli olması bu bölgeler ile ticaretin yapıldığını göstermektedir.⁴²⁶ Devletin kuzey bölgesindeki köle ticaretinin kaynağını Kafkasya bölgesinden getirilen köleler oluşturmaktadır. Hatta bu bölgedeki köle ticaretine ait kayıtlar XVI. yüzyıla kadar gitmektedir. Örneğin, Recep 927 (Haziran 1521) ve Rebiyülevvel 928 (Ocak 1522) arasındaki sekiz ay boyunca Karadeniz Ereğli limanından Anadolu'ya 312 köle sokulduğunu biliyoruz. Yine 1507-1508 yılları arasında Amasra'ya 1.357 esir getirilmiştir. Bu ise ayda 113 esire tesadüf etmektedir.⁴²⁷

Özellikle Kafkasya'dan Çerkez-Abhaz bölgesinden çok sayıda kişi köle olarak muhtelif ülkelere gönderilmişler veya götürülmüşlerdir. Bu köleler ya düşman kabilenin adamlarının ellerine esir düştükleri için ya da bilhassa kıtlık zamanında doğrudan doğruya kendi aileleri tarafından esircilere satılıyordu. XIX. yüzyılda Kafkasya bölgesinden yapılan köle ticareti büyük kazanç kaynağı olarak görülmekte ve tacirleri bu bölgeye çekmektedir.⁴²⁸

Osmanlı Devleti, 3 Muharrem 1220 tarihinde çıkardığı nizamnâmede köle ticaretinde kanunlara aykırı davrananların Esir Pazarı Kapısı'nda başkalarına ibret

⁴²⁴ Neşe Erim, a.g.t., s. 168.

⁴²⁵ Cengiz Orhonlu, **Osmanlı İmparatorluğunun Güney Siyaseti Habeş Eyaleti**, İstanbul: İÜ Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1974, s. 102.

⁴²⁶ Cevdet Kırpık, " 1830 Numaralı Şeriye Siciline Göre Trabzon'da Ekonomik Hayat H.1053 - 1054 / M.1643-1644 ", **Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu**, 3-5 Mayıs 2001, Trabzon: Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, 2002, s. 248.

⁴²⁷ Suraraya Faroqhi, **Osmanlı'da Kentler ve Kentliler**, Çev. Neyir Kalaycıoğlu, İstanbul 2000, s. 110 - 111.

⁴²⁸ Bedri Habiçoğu, **Kafkasya'dan Anadolu'ya Göçler ve İskanları**, İstanbul Nart Yayıncılık, 1993, s. 46.

olması için asılacaklarını beyan etmiştir.⁴²⁹ Özellikle kadın esircilerin davranışları daha dikkatli olarak takip edilmekteydi. Kadın esircilerin bazıları davranışlarından dolayı ebedî olarak illerinden uzaklaştırılmaktaydı. 1805 tarihli nizamnamede esirlerin hukuklarına riayet etmeyenlerin katî olarak o işten uzaklaştırılacakları ve cezalandırılacakları ifade edilmiştir.⁴³⁰

1857'den sonraki dönemde esirciler, köle ticareti yasağını göze batacak şekilde ihlâl etmemek için çeşitli yollara başvurmuşlardır. Bazen açıkta bekleyen gemilerden küçük sandallar vasıtasıyla kıyıya çıkarmalar, bazen de küçük gruplar hâlinde İstanbul'a yürütülüp esir tüccarları arasında dağıtılması gibi haller bu hilelerden bazıları olarak sayılabilir. Yelkenli tekneler Çerkez kölelerin Trabzon, Samsun ve İstanbul'a taşınmasında önemli rol oynuyordu. Bu teknelerin küçük ve orta büyüklükte oldukları, kölelerin aşırı kalabalık hâlde taşındıkları belirtilmektedir. Tekne başına 30 kişilik küçük gruplardan ve 220 kişilik büyük gruplardan bahsedilmektedir.⁴³¹

Buharlı gemiler de Çerkez ve Gürcü köle ticaretinde önemli bir yer tutmaktadır. Bir zamanlar Rus topraklarından yelkenlilerle taşınan köleler, XIX. yüzyılda İstanbul ve diğer kentlere Osmanlı, İngiliz, Fransız ve Avusturya devletlerinin buharlı gemileriyle taşınmaktadır.⁴³²

Kafkasya ve havalisinden Osmanlı topraklarına gelen Çerkez, Gürcü ve Abaza asıllı kölelere ait işlemleri yapanlara "Çerkez Celepleri" denilmekte ve bunlar İstanbul Emtia Gümrüğüne köle başına "amediyeye" vergisi ödemektedirler.⁴³³

İslâm'da kölelik ve köle ticareti olmamasına rağmen gayet sofistik ve münkeşif bir köle hukuku da vardı. İslâm ve Osmanlı toplumlarında köle, ev işlerinde yardımcı olan, bir hizmet sınırı olan kimselerdi ve azad edilmesi teşvik edilmekteydi. Batıda ise kölelik rejimi daha farklı idi, uygulamalar ise insaf ölçülerini aşmakta idi.⁴³⁴

İngilizlere ait bir firma 1848'de İstanbul'daki İngiliz elçiliğinin baskısından dolayı çoğu köle olan 70 kişilik Çerkez grubunu Trabzon'dan İstanbul'a taşımayı

⁴²⁹ Cevdet Belediye, No.1978, Sene. 0. M .1220, (Nisan 1805).

⁴³⁰ Cevdet Belediye, No.1978, Sene. 0 .M .1220. (Nisan 1805) .

⁴³¹ Ehud R. Toledano, **Osmanlı Köle Ticareti 1840-1890**, Çev. Y. Hakan Erdem, İstanbul: 1994, s. 35 - 36.

⁴³² Ehud R. Toledano, **a.g.e.**, s. 40.

⁴³³ Ömer Şen, " Osmanlı Devleti'nde Kafkas Asıllı Kölelerin Ekonomik Değeri (1817-1872) ", **Tarih ve Toplum Dergisi**, Sayı. 138, İstanbul : Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994, s. 36.

⁴³⁴ Mehmet Genç, " Kalkınma Meselemize Tarihi Bir Yaklaşım ", **İktisadî Kalkınma ve İslâm**, İstanbul, 1987, s. 217.

reddettiği için 100 sterlin yitirdiğinden yakınıyordu. Bu köle veya yolcu başına 160 kuruşluk bir ortalama olmalıydı. 1860'ların başındaki kitlesel Çerkez göçü sırasında çeşitli gemilerin kaptanlarının 30 kişi başına köle olarak satılabilecek bir kişiyi ücret olarak aldıkları öne sürülmektedir. Çerkes köle için ödenen ortalama fiyat 2000-2500 kuruş olarak hesaplanırsa bu köle başına 66-83 kuruşu bulur. Trabzon- İstanbul arasında yolculuk eden kölelerden taşıma ücreti olarak 100 kuruş civarında para alınmaktadır.⁴³⁵

İngiltere, Osmanlı Devleti'ne Karadeniz'deki filosuyla köle ticaretinin bastırılmasına yardımcı olmak istediğini bildirdi. Osmanlı Devleti bunu kabul ederek hem Batum kumandanına hem de Trabzon valisine bu konuda emirname gönderdi.⁴³⁶ Batum Ordu Kumandanı Mustafa Paşa ikisi Fransa'dan ve ikisi İngiltere'den olmak üzere dört buharlı geminin köle ticaretinin bastırılması gayesiyle emirlerine verilmesini talep etmiş; fakat bu talebi kabul görmemiştir.⁴³⁷

30 Ocak 1855 tarihinde Batum Ordu Kumandanı Mustafa Paşa Gürcü köle ticaretinin yasaklanması konusunda başarı elde edildiği; fakat Çerkez köle ticaretinde başarılı olunamadığı hususunda raporunu göndermiştir. Bu raporda aynı zamanda Trabzon Valiliği, Canik Mutasarrıflığı ve Sinop Kaymakamlığının da bu hususta üzerlerine düşeni yapmaları için uyarıldıklarına dair ifade bulunmaktadır.⁴³⁸

1860'lı yıllardan sonra Gürcü kölelerin yerini Çerkez köleler almıştır. Çerkez köle ticaretindeki bu hareketlilik, Trabzon ve Samsun'daki gayr-ı müslim ile ecnebi tüccarın da köle ticaretine başlamasına neden oldu. Yabancıların böyle bir ticarete bulunmaları yasak olmasına rağmen yine de bu ticareti yaptıkları görülmektedir. Osmanlı Devleti 1865 yılında çıkardığı bir kanunla gayr-ı müslim tüccarın köle ticareti yapmasını engellemiştir.⁴³⁹

1870'lerin başında merkezî hükümete ulaşan raparlarda Sivas, Konya, Kastamonu, Trabzon ve Sinop'taki esircilerin gizlice kendi aralarında örgütlenmelerine dair iddialar bulunmaktadır.⁴⁴⁰ Her türlü kısıtlayıcı tedbire rağmen köle ticaretine devam edilmesi üzerine devlet meseleyi temelli olarak çözmek için hazırlıklar yapmaya başlamıştır.

⁴³⁵ Ehud R. Toledano, a.g.e., s. 62.

⁴³⁶ İrade / Hariciye, No. 5645, Sene. 8. Ra .1271, (29 Teşrin-i Sani 1854).

⁴³⁷ İrade / Hariciye, No. 5790, Sene. 19. C. 1271, (9 Mart 1855).

⁴³⁸ İrade / Hariciye, No. 5790, Sene. 19. C. 1271, (9 Mart 1855).

⁴³⁹ Ömer Şen, a.g.m., s. 171-192.

1871 yılında Kafkas köle ticaretine genel bir yasaklama getirildi ve kölecilik ve kölelik göçmenler arasında toplumsal bir problem olmaktan çıkarıldı.⁴⁴¹

Karadeniz bölgesinde yaygın olmayan, fakat Kafkasya bölgesinden getirilen köleler sayesinde gizli olarak kurulan pazarlar zaman içinde tamamen ortadan kalkmıştır. Kayıtlarda Trabzon ve çevresinde köle çalıştıranlara dair bir bilgiye tesadüf edilmemiştir.

4.5 Trabzon'a Tâbi Giresun Liman Ticareti

Trabzon vilayetinin önemli ticaret ve yerleşim merkezlerinden bir tanesi de şehrin batısında bulunan Giresun kazası olarak bilinmektedir. Bir liman şehri olan Giresun'un Fatih'in 1461'de Trabzon'u fethi dönüşünde şehir yönetiminin teslim olması ile mücadele sonucunda değil, barış yolu ile Türk-Osmanlı hakimiyetine girdiği belgelerden anlaşılmaktadır.⁴⁴²

Giresun kazası, XVI. yüzyıldan XIX. yüzyılın ortalarına kadar Trabzon eyaletine bağlı bir idarî birim durumundadır. H.1266 (M.1849) tarihli devlet salnamesine göre Giresun ve Keşap kazaları Trabzon eyaletine tâbi Ordu livasına bağlanmış ve bu idarî durum 1282 yılına kadar devam etmiştir.⁴⁴³ Ordu livası da Trabzon vilâyetine bağlı olması münasebetiyle bu idarî değişiklik bölgede yapılan hizmetlerin ve faaliyetlerin daha hızlı ve sağlıklı yürütülmesini amaçlıyor olmalıdır.

Daha sonraki yıllarda Giresun kazasının Karahisar-ı Şarkî ve Sivas vilâyetlerine de bağlandığı bilinmekle beraber XX. yüzyılın ilk çeyreğine kadar yine Trabzon eyaletine bağlı bir kaza birimi olarak kalmıştır.⁴⁴⁴

Ticarî faaliyetler açısından bakıldığında Giresun kazası Trabzon vilâyetinin önemli bir merkezi olarak kabul edilebilir. Giresun'da bulunan limanlar şehirdeki bu ticaretin canlanmasına vesile olmaktadır.

⁴⁴⁰ Ehud R. Toledano, a.g.e., s. 51.

⁴⁴¹ Ömer Şen, **Trabzon Tarihi**, s. 256.

⁴⁴² MAD, No. 828, s. 37-37, Sene. H. Evasıt-ı . Ca . 893, (M. 27 Haziran 1488); Hanefi Bostan, " XV.-XIX. Yüzyıllarda Giresun Kazasının İdari Taksimatı ve Nüfusu ", **Giresun Tarih Sempozyumu**, 24 - 25 Mayıs 1996, İstanbul : Giresun Belediyesi Kültür Yayınları, 1997, s.119.

⁴⁴³ Tuncer Baykara, **Anadolu'nun Tarihi Coğrafyasına Giriş 1 Anadolu'nun İdarî Taksimatı**, Ankara: Türk Kültürünün Araştırmaları Enstitüsü Yayınları, 1988, s. 249-250.

⁴⁴⁴ DH. UMVM, No.32 - 1 / 2 - 2, Sene. 26. L. 1335, (15 Ağustos 1917)

Bilindiği üzere Giresun Trabzon'un batısında yer alan iki önemli liman çevresinde kurulmuştur. Giresun'da XVIII yüzyılın başlarında kullanılan liman şimdiki Gemilerçekeği mevkiindeki limandır. Karadeniz hakkında çalışmaları ile bilinen Bijişkyan, XIX. yüzyılın başlarında Giresun'da iki tane liman olduğunu ve bunların Gemilerçekeği mevkiindeki Demirkapı limanı, batıdaki ve aynı zamanda günümüzde de kullanılan Lonca adıyla bilinen diğer liman olduğunu ifade etmektedir.⁴⁴⁵ Yine, Bijişkyan Giresun'da bu dönemde bir kısmı dükkânda olmak üzere bin kadar Rum ve kırk hane Ermeni'nin yaşadığından bahsetmektedir.⁴⁴⁶ Burada yaşayan gayr-ı müslimler aynı zamanda Giresun'daki ticaretin de gelişmesine katkı sağlamakta idi.

Bundan dolayıdır ki; Giresun, XIX. yüzyılda Trabzon eyaletine bağlı önemli bir liman ve ticaret merkezi olarak bilinmektedir. XIX. yüzyılın başlarına kadar gelişme gösteren Giresun ticaretinde bölgede yetişen ürünler ve çıkarılan madenlerin büyük bir önemi vardır. 17 Ramazan 1220 (1805) tarihinde Giresun limanına 1.378 kantar şab nakliyesi gerçekleştirilmiş ve bunlardan kantarı 80 kuruş olan 200 kantarının başka yerlere nakliyesi yapılmıştır.⁴⁴⁷ Güneyde bulunan Şebinkarahisar'da çıkarılan şab madeni bu kazanın adının verilmesinde de etkili olmuştur. Aynı zamanda burada çıkarılan şab madeni en kısa yol olan Giresun limanına getirilerek buradan başka yerlere ihraç edilmektedir.

XIX. yüzyılda Giresun'un Karadeniz'de ticaret hacmi bir hayli fazla olan bir liman şehri hâline geldiğini görüyoruz. Bölgede Trabzon ve Samsun'dan sonra ticaret hacmi en büyük kent olan Giresun bu gücünü fındık ihracatından almaktadır.⁴⁴⁸ 1859 Temmuz ortalarında Giresun'a yollanan bir ferman suretinden anladığımıza göre, Giresun'dan deniz ve kara yoluyla Avrupa, İran, Hindistan ile ticaret yapıldığı anlaşılmaktadır.⁴⁴⁹ Karadeniz'e açılan her deniz taşıtı ekseriyetle Giresun'a uğramadan başka yerlere geçmiyordu. Giresun limanı bu açıdan bakıldığında kendine yeten mahallî

⁴⁴⁵ Feridun Emecen, "Giresun mad.", TDVİA, Cilt 12, İstanbul: TDV Yayınları, s. 82 ; Oktay Karaman, " Seyahatnamelere Göre Giresun " ,Giresun Tarih Sempozyumu (24 - 25 Mayıs 1996), 1. Baskı, İstanbul: Giresun Belediyesi Kültür Yayınları, 1997, s. 166 - 167.

⁴⁴⁶ P.M. Bijişkyan, Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası 1817-1819, Çev. H. D. Andreasyan,, İstanbul 1969, s. 37-38.

⁴⁴⁷ HH, No. 4072, Sene. 17. N .1220.

⁴⁴⁸ İbrahim Güner - Ünsal Bekdemir, " Giresun Limanı ve Hinterlandı ", Türk Coğrafya Dergisi, Sayı. 34, İstanbul : Türkiye Coğrafya Kurumu Yayınları, 1999, s. 600.

⁴⁴⁹ GSS, No. 1402, vr. 94b, Sene. H.1275 - 1276, (M.1859 - 1860); Yücel Özkaya, " Islahat Fermanı Sonrası Giresun'un Durumu ", Giresun Tarih Sempozyumu (24 - 25 Mayıs 1996), İstanbul 1997, s .198.

bir limandan çok bölgeye hitap eden bir liman görünümündeydi. Buradan XIX. yüzyılda en çok fındık, mısır ve fasulye ihracı yapılmaktadır. Trabzon, Samsun limanlarından sonra ticarî hacim itibarıyla üçüncü gelen Giresun limanı, bu özelliğini fındık ihracındaki gelire borçlu olduğu söylenebilir.⁴⁵⁰

XIX. yüzyılın sonlarına doğru Giresun limanından Osmanlı topraklarına ve yabancı ülkelere yapılan ihracat toplamı 187.230 pounda tekabül etmektedir.⁴⁵¹ Bu ihracatta en büyük payı ise 77.500 pound ile Avusturya-Macaristan ve Almanya almakta olup bunu 56.940 pound ile Rusya takip etmektedir. Aynı tarihte Giresun limanı vasıtasıyla yapılan ithalât toplamı ise 135.010 pounddur. Bu ithalâtın önemli bir kısmı yani 58.000 poundluk kısmı yurt içinden yapılmaktadır. Bunu 21.000 pound ile Avusturya-Macaristan ve Almanya takip etmektedir. Bu ticaretin yapıldığı diğer ülkeler ise İngiltere, Fransa, Romanya, Bulgaristan, Yunanistan, İtalya olup adı belirtilmeyen ülkelerin ticaret hacmi ise 5.850 pound ihracat, 14.610 pound ithalâta tekabül etmektedir.⁴⁵²

Yine, Giresun'un önemli ticarî mallarından olan fındık⁴⁵³ ve fındık ürünlerinin XIX. yüzyılda da ciddi manada ticarî hayatı etkilediğini ve önemli bir gelir kaynağı, ihraç malı olduğunu kayıtlarda görmekteyiz. Osmanlı arşiv kayıtlarına ait 23 Zilkade 1267 (19 Ekim 1851) tarihli bir belgede, fındık tüccarlarından Boyacıoğlu Serkiz, yine fındık tüccarlarından Yazıcıoğlu'ndan gümrük resmi olarak 12.000 kuruş tutan fındığı satarak karşılığında borç tahvili almış, Yazıcıoğlu bu borcunu zamanında ödemediğinden dolayı Serkiz tarafından Trabzon vilayetine şikayet edilmiştir.⁴⁵⁴

⁴⁵⁰ İbrahim Güner - Ünsal Bekdemir, **a.g.m.**, s. 600.

⁴⁵¹ A. Üner Turgay, " Trabzon ", **Doğu Akdeniz Liman Kentleri (1800 - 1914)**, s. 70.

⁴⁵² A.Üner Turgay, **a.g.m.**, s. 70.

⁴⁵³ Fındık, Giresun ve havalisinin geçim kaynağında önemli bir yer işgal etmektedir. XIX. yüzyıl kayıtlarında özellikle Trabzon Vilayet Salnamesinde gördüğümüz gibi Giresun ve çevre limanlarından yabancı ülkelere önemli miktarda fındık ihraç edilmektedir. Kuraklık ve özellikle sis fındık mahsulü üzerinde olumsuz etki yapmaktadır. 1843 ve 1890 yıllarında fındık ihracatının azalması bu sebeplerden dolayı olmuştur.1267 yılında Giresun ve havalisinde fındık ürününün az olmasından dolayı öşür oranlarının yeni baştan ayarlanması için üreticilerin müracaat ettiklerini görmekteyiz. **Ayniyat Defterleri No.928, s.39**, Sene 8.M.1267. Bölgede araştırma yapan Fransız seyyah Cuinet, 1889 yılında Fransa'ya, İngiltere'ye,Avusturya'ya, Mısır'a, Yunanistan'a buradan fındık sevkiyatı yapıldığını ifade etmektedir. Fındık ürünü kendi arasında tombul yani yağlı, sivri , kan fındığı gibi çeşitlere sahiptir Bunlar içinde tombul fındık en makbul olanıdır. Fındık sadece kuru yemiş olarak değil aynı zamanda yağ yapımında da kullanılmaktadır. Günümüzde ülke ihracatının yine önemli bir kısmını teşkil eden fındığın yıllık rekoltesi yaklaşık 500 bin ton civarında olup ülke ekonomisine yıllık katkısı ise yine yaklaşık bir milyar dolar civarındadır.

⁴⁵⁴ **A. MKT. UM, No. 79 / 44**, Sene. 23 . Z . 1267, (19 Teşrin-i evvel 1851).

Giresun ve havalisinde yaşayan gayr-ı müslimlerin önemli bir kısmı ifade edildiği gibi ticaretle uğraşmaktaydı.

XIX. yüzyılın ikinci yarısına doğru Giresun'da yetişen fındık için Odessa ve İstanbul kentleri iyi birer pazar olma özelliği taşımakta ve üretilen fındıklar buralara gönderilmektedir. Bölgedeki fındık üretimi ise bu dönemde yani 1870'li yıllarda yaklaşık 20.000 ton civarındaydı.⁴⁵⁵

Devlet-i Âliye tebaasından olan ve Giresun'da ticaretle uğraşan Kaptan Yorgi sahibi olduğu gemilere Yunan bandırası çekerek Giresun'dan fındık yükleyip Rusya canibine azimet eylediği ve yine Danimarka bandırası çektiği gemisi ile Rusya taraflarına giderek fındık ticareti yaptığı ifade edilmektedir. Bu tür faaliyetlerin izinler dahilinde yapılabileceği aksinin yasaklandığı belirtilerek ve gerekenin yapılması istenmektedir.⁴⁵⁶ Karadeniz havalisinde bu ve buna benzer kaçakçılık faaliyetleri görülmekle beraber devlet tarafından alınan tedbirler sayesinde bunların azalma gösterdiği ifade edilmektedir.

Fındık, Karadeniz ve Giresun havalisinde daha önceki yüzyıllarda da üretilmekte ve ticaretinin yapıldığını bilmekteyiz. Yazılı kaynaklara ilk defa Trabzon ve havalisinde fındık ticaretinin yapıldığına ve dış pazarlara gönderildiğine dair bilgilere İspanya kralının Timur'a gönderdiği elçi ve aynı zamanda seyyah olan Clavijo'nun ifadelerinde XV. yüzyılın başlarında görmekteyiz. Burada, Clavijo 17 Eylül 1403 yılında Trabzon'dan Kaptan Nicolos Gojen mahiyetindeki fındık yüklü bir gemi ile 25 günde İstanbul'a gittiğini ifade etmektedir.⁴⁵⁷ Buradan da anlaşıldığı üzere, fındık Giresun ve havalisinde yüzyıllardır geçim ve üretim kaynağı olma özelliğine sahiptir.

Osmanlı arşiv kayıtlarında ise, XVI. yüzyılın başlarında Edirne İhtisab Kanunnamesi'nde "*Trabzon fındığının kantarı yetmiş dörde bulundu. İki yüz dirhemi ise bir akçeye satıla*" şeklindeki ifadede Karadeniz bölgesinde yetiştirilen fındık pazarlarda

⁴⁵⁵ Feridun Emecen, " Clavijo'dan Fallmerayer'e Giresun'da Seyyahlar (1404-1840) ", **Giresun Kültür Sempozyumu Bildiriler**, 30 - 31 Mayıs 1998 Giresun, İstanbul: Giresun Belediyesi Kültür Yayınları, 1998, s. 29.

⁴⁵⁶ HR. MKT. No. 79 / 11, Sene. 22 .N .1270, (18 Haziran 1854).

⁴⁵⁷ Kemal Peker, **Fındık Tarihçe, Tarım, Kültür, Ticaret, İstihlak, Bakımlarından**, Giresun: Yeşilgiresun Matbaası, 1947- 1948, s. 48; Sadi Yaver Ataman, "Giresun Türktüleri, Manileri ve Aşıkları", **Türk Folklor Araştırmaları**, Sayı. 188, İstanbul, Mart 1965, s. 3688.

hangi fiyata satılacağı da beyan edilmektedir.⁴⁵⁸ XVI. yüzyılın başlarına tesadüf eden bu kayıtlarda Trabzon ve havalisinden Edirne havalisine fındık sevkiyatı yapıldığını ve pazarlarda hangi fiyata satılması gerektiğine ait hükümleri görmekteyiz.

Yine, eski dönemlere ait kaynaklara yansıyan bir bilgide, İngiltere'nin Stratfordon-Avon şehrindeki ünlü Shakespeare Tiyatrosu restore edilirken yapılan çalışmalar sırasında dış avlunun fındık kabuğu ile döşendiği keşfedildi. Anlaşılan, harç ile fındık kabuğu karıştırılmış bir çeşit yalıtım malzemesi elde edilmiş ve avlunun tabanında kullanılmış. İngiliz uzmanlar hemen bunun kaynağını araştırma ihtiyacı duymuşlar ve XVII. yüzyılda Karadeniz ve havalisinden ithal edilen fındık sayesinde bu kabukların kullanıldığını tespit etmişlerdir. Restorasyonu yapan mimar ve ustaların kullandıkları tonlarca fındık kabuğunun ithal şekli de bu şekilde ortaya çıkmış oldu.⁴⁵⁹

XVIII. yüzyılın ortalarında İstanbul'a İran malları ve Rusya'dan getirilen demiri taşıyan Trabzonlu tüccarların aynı zamanda fındık ticareti de yaptıkları bilinmektedir.

Engelibeli olan Doğu Karadeniz Bölgesi'nin toprak yapısını da fındık ağaçlarının özelliği sayesinde korunduğunu görmekteyiz. Bölgeyi bir örtü gibi kaplayan fındık ağaçları bölgenin ekolojik dengesinin de en önemli koruyucusu olmuştur.⁴⁶⁰

Giresun gümrük kayıtlarında fındık ürünü ile ilgili verilere baktığımızda anlatılan bilgilerin doğrulandığını görürüz. Osmanlı arşiv kayıtlarında H. 1257 (M.1841) yılının Mayıs ayında Giresun limanından 4773 kantar fındığın ihraç edildiğini ve karşılığında ise 18.942 kuruş gümrük resmi alındığını görmekteyiz.⁴⁶¹

Giresun'a bağlı Bulancak kazası iskelesinden de fındık ihraç edildiğini gümrük defterlerinde görmek mümkündür. Bu dönemde, Bulancak'ın iskelesinden fındığın yanında beyaz bez, urgan ve yağmurluk ihraç edilerek ve yine Efirli iskelesinin gelirleri dahil olmak üzere ile 1150 kuruş gümrük resmi elde edilmiştir.⁴⁶²

XIX. yüzyılın son çeyreğinde muhtelif ülkelere ihraç edilen fındık miktarı ve karşılığında elde edilen gelire dair bilgilere baktığımızda ise 1878 yılında ihraç edilen

⁴⁵⁸ Edirne İhtisab Kanunnamesi, Topkapı Sarayı Arşivi, No. 1935, vrk. 61/b - 76/b, Sene. Zilhicce 907, (1502) ; Ahmet Akgündüz, *Osmanlı Kanunnameleri ve Hukuki Tahlilleri*, İstanbul: Fey Vakfı Yayınları, 1990, s. 391.

⁴⁵⁹ Ayşe Gürsan Salazmann, " Fındık Kabuğundaki Cevher ", *Atlas Dergisi*, Sayı. 103, İstanbul : Doğan Burda Rizoli Yayıncılık, Ekim 2001, s. 70 - 72.

⁴⁶⁰ Ahmet Hacıbrahimoglu, " Türk Fındığı ve Fındığın Bazı Problemlerine Genel Bir Bakış ", *Tirebolu I. Fındık Festivali*, 6 - 7 Eylül 1996, İstanbul : Tirebolu Belediyesi Kültür Yayınları, 1997, s. 40.

⁴⁶¹ *ML.VRD*, No. 430, s. 9, Sene. 21 .Ra .1257- 21. R .1257, (13 Mayıs 1841-12 Haziran 1841).

⁴⁶² *ML.VRD*, No. 690, s. 8, Sene. 7 .N .1258, (13 Eylül 1842).

4.568 ton fındık karşılığında 67.218 lira gelir elde edildiğini görmekteyiz. Bu yıldan itibaren ülkemizin fındık ihracına ait veriler aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Tablo XVI
1878 - 1912 Yılları Arasında Osmanlı Devleti'nin
Fındık İhracat Miktarı (Lira)

Yıllar	Ton	Kıymeti	Ton Başına Ortalama Kıymet
1878	4.568	67.218	14.72
1879	5.414	73.289	13.54
1880	6.330	90.064	14.23
1881	8.507	100.888	31.717
1882	5.049	191.072	37.84
1883	7.948	85.161	36.434
1884	11.250	143.244	26.999
1885	12.274	154.217	20.790
1886	9.142	133.549	14.61
1887	4.906	69.030	37.451
1888	9.761	138.615	14.20
1889	18.866	271.965	14.42
1890	8.173	118.862	14.53
1891	10.431	196.989	18.88
1892	12.670	189.475	14.95
1893	8.570	140.869	16.44
1894	13.982	177.252	Ara.68
1895	14.059	219.522	15.61
1896	10.708	155.437	14.52
1897	18.203	290.234	15.94
1898	10.705	136.849	Ara.78
1899	6.361	83.476	13.Ara
1900	8.201	115.352	14.Haz
1905	14.703	293.519	19.96
1907	14.789	529.949	35.83
1908	14.864	534.931	35.99
1909	14.332	674.221	47.04
1910	33.360	1.240.324	37.18
1911	20.508	958.270	46.73
1913	22.455	1.137.693	50.71

Kaynak: Kemal Peker, Fındık, Tarihçe, Tarımsal, Kültürel, Ticaret, İstihlak Bakımlarından,
Giresun 1947-1948. s. 53.

Tablo XVI da görüldüğü gibi ülkemizden XIX. yüzyılın sonları ile XX. yüzyılın ilk çeyreğine ait verilerde en fazla fındığın 1910 yılında olmak üzere 33.360 ton olarak

ihraç edilmiştir. Bedel olarak ise 1909 yılında fındığın tonu 47.04 lira etmekte bu ise adı geçen yıllarda fındığa en fazla fiyat verilen yıl olarak görülmektedir.⁴⁶³

Ülkemizden ihraç edilen fındıkların gittiği ülkelerin fındık konusunda farklı gümrük resmi talep ettikleri ve bunda belli bir standart olmadığını görmekteyiz. Fındık ticareti yapılan ülkelerin XIX. yüzyılın sonlarına doğru bu ticaretten aldıkları gümrük resimleri ise aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Tablo XVII
XIX. Yüzyıl Sonlarında Bazı Ülkelerin
Fındık Gümrük Resimleri

Ülkeler	100 kilo fındık için alınan gümrük resmi	
Almanya	100 kilo kabuklu fındık	2.00 mark
Avusturya	100 kilo kabuklu fındık	2.50 kron
Fransa	100 kilo kabuklu fındık	4.50 frank
Danimarka	100 kilo kabuklu fındık	5.80 lîret
Rusya	Bir put'dan 16 kilodan	2.25 ruble
Amerika	100 kilo kabuklu fındık	23.00 lîret
Amerika	100 kilo iç fındık	46.00 lîret
İsviçre	100 kilo kabuklu fındık	1.00 frank
Arjantin	100 kilo kabuklu fındık	15.00 lîret
Arjantin	100 kilo iç fındık	25.00 lîret
İsveç, Norveç	100 kilo kabuklu fındık	7.00 lîret
Sırbistan	100 kilo kabuklu fındık	15.00 lîret

Kaynak: Kemal Peker, Fındık, Tarihçe, Tarım, Kültür, İstihlak Bakımlarından,
Giresun, 1947-1948, s. 53 - 54.

Tablo XVII deki bilgilere göre, İngiltere çoğu yaş ve kuru meyvenin ithalinden gümrük resmi almadığından fındık da gümrük resminden muaf tutulmaktadır. Aynı zamanda İsviçre Hükümeti de 1906 yılından itibaren fındıktan gümrük resmi alınmasına son vermiştir. Tablodaki rakamlara göre Rusya fındıktan en çok gümrük resmi alan ülke durumundadır.⁴⁶⁴

XIX. yüzyılın ikinci yarısında Giresun kazasındaki esnafın ticarî faaliyetlerine bakacak olursak; burada kuyumculuk, dokumacılık, marangozculuk gibi mesleklerin yanında demir ve bakır işlemeciliği de önemli birer sanat dalı olarak karşımıza çıkmaktadır. Giresun kazasından ihraç edilen ürünlerin başında fındık, fasulye, pamuklu dokuma, bıçak, madenî eşya ve özellikle de bakır, gümüş işlemeli eşyalar, un, deri, ve

⁴⁶³ Kemal Peker, a.g.e., s. 53 ; 1910 - 1913 yıllarına ait değerlere ceviz bedelleri de dahildir.

⁴⁶⁴ Kemal Peker, a.g.e., s. 53 - 54.

balık yağı gelmektedir. İthal edilen malların başında ise kumaş, hırdavat, buğday, boş çuval, deri, tütün, demir, giyim eşyası, kireç, ispirotolu içki, çanak, çömlek, petrol, tahta ve tuz gelmektedir.⁴⁶⁵

Giresun şehrinde madenî eşya işlemeciliği, Kale Mahallesi'nde bulunan ve Kazancılar Yokuşu olarak bilinen yerde, eskisi kadar olmasa da günümüzde de devam etmektedir. Yine, şehirde kilim dokumacılığı, aba, şal, peşkir ve tire gibi dokumacılık az da olsa devam etmektedir.

Giresun şehir merkezinde 1886 yılında 464 dükkân ve yine 1890 yılında 500 dükkân, 15 han, 30 fırın, 4 hamam, 4 değirmenin bulunması buradaki ticarî faaliyetlerin canlılığını göstermektedir.⁴⁶⁶ Giresun'daki değirmenlerin genel olarak darı öğütmek için kullanılan ve un üretiminde faydalanılan su değirmenlerdir.

Giresun'da mukim olup ticaretle uğraşan tüccarların da varlığı bilinmektedir. Bunlardan gayr-ı müslim Pisakoğlu Haralonbo, Rusya iskelelerinden yüklediği zahireyi Dersaadet'e naklederek ticaret yapmaktadır. Bu tüccarın yaptığı ticarî faaliyetlere Trabzon eşrafından Hacı Şakir Ağa'nın kefil olduğunu ve ticarete güvenilirliğini yapılan beyanlardan öğrenmekteyiz.⁴⁶⁷

Bölgede devam eden ticarete ait bir belgede İran Devleti tebaasından olan ve Giresun'da altı seneden beri ticaret yapmak gayesiyle ikâmet etmekte olan Seyit Ali namlı kimsenin burada bir ticaret şubesi açmak istediğinden bahsedilmektedir.⁴⁶⁸ Bu belgeden de anlaşıldığı gibi sadece Trabzon'dan değil aynı zamanda bölgedeki diğer yerleşim yerlerinden de İran havâlisine ticaret yapılmaktadır.

Tirebolulu Habiboğlu Ahmet adındaki sefine reisinin Dersaadet'ten aldığı 3.300 kile tuzu yedi nefer Müslim ve sekiz nefer reâyâ taifesiyle Anapa ve civar iskelelere götürmek için bir kıt'a izn-i sefine beratı istediğini belgelerde görmekteyiz.⁴⁶⁹ Yine bölgedeki ticaretin sağlıklı yürütüldüğüne dair bilgilerin olduğu bir belgede, liman nazırı ile gümrük memurunun, Giresunlu Hasan Reisin İbrik tabir olunan sefinesinde yaptıkları tahkikatta sefinenin 5700 kile çavdar yüklü olarak Karadeniz'deki Gözlü

⁴⁶⁵ Vital Cuinet, a.g.e., s.71; İthal malları içinde gördüğümüz boş çuval bölgedeki fındık ürününün nakli ve mısır ürününün nakli için kullanılması kuvvetle muhtemeldir. Çünkü bölgede çuval ithalini gerektirecek başka bir ürün yetişmemektedir.

⁴⁶⁶ Vital Cuinet, a.g.e., s. 77.

⁴⁶⁷ Cevdet İktisat, No.1249, Sene. H.1255, (M.1839).

⁴⁶⁸ A.MKT. UM, No. 491 / 32, Sene. 7. S.1278, (14 Ağustos 1861).

⁴⁶⁹ Cevdet İktisat, No.1576, Sene.7 .Ca .1245, (3 Kasım 1829).

iskelesinden Bahr-ı sefid taraflarına gitmesinde bir sakınca görülmediğine ve sefinede beyan edilen mallardan başka bir şeye tesadüf edilmediğine dair kayıtları görmekteyiz.⁴⁷⁰

Cuinet'in bölgeye ait eserindeki bilgilere göre Giresun'da 1890'larda dört ticaret acentesi faaliyet göstermektedir. 1893'te şehir iskelesine haftada beş altı vapur uğramakta ve yine 1898'de liman kayıtlarında, 42 mavna, 195 küçük gemi ve 4 büyük gemi limanda bulunmaktadır. 1898-1899 yıllarında Giresun limanına 3165 yelkenli, 140 buharlı vapur uğramıştır. Bu vapurların ve yelkenlilerin içinde Rus, Alman, Avusturya, Fransa, İtalya ve Yunan bandıralı gemiler bulunmaktadır.⁴⁷¹

1899 yılında Giresun limanından buharlı gemiler ve yelkenli gemiler ile yapılan ithalât rakamları aşağıdaki Tablo XVIII de gösterilmiştir.

Tablo XVIII
1899 Yılı Giresun Liman İthalât Rakamları

Eşyanın Cinsi	Kıyye	Tahmini Kıymet (Kuruş)
Mısır ve arpa	988.870	434.720
Un	1.299.870	1.558.304
Kahve ve şeker	172.800	1.304.732
Çeşitli yiyecekler	205.353	388.212
Meşrubat	105.285	556.169
Kuru ve taze yemiş	456.850	564.256
Zeytin, zeytinyağı, tuz	785.630	832.920
Basma, dokuma	220.600	3.455.650
Çuval, muşamba	204.440	449.768
Kibrit, mum	86.670	499.114
Petrol	992.250	682.000
Cam	162.785	400.400
Sabun	112.355	303.512
Kağıt, edevat, kırtasiye	33.290	102.300
Demir çubuk, çivi, çelik	375.935	436.568
Bakır, kalay	130.450	818.840
Pamuk, pamuklu mamul	199.490	4.374.920
Tütün ve sigara	118.430	3.387.098
Çeşitli eşyalar	137.005	106.096
Toplam:	6.788.340	21.613.576

Kaynak: Trabzon Vilayet Salnamesi, Sene.1319, s. 226.

Tablo XVIII deki bilgilere göre Giresun limanına XIX. yüzyılın sonlarında mal getiren gemilerin yüklerine baktığımızda genel olarak temel ihtiyaç maddelerinin olduğunu görürüz. Bu durum bize bu limandan yapılan sevkiyatın belli mallardan meydana geldiğini göstermektedir.

⁴⁷⁰ Cevdet İktisat, No. 408, Sene. 23. S .1232, (11 Ocak 1817).

Giresun, yakınçağ döneminde çok faal bir ticaret merkezi olma özelliğine sahip olamamıştır. Şehirde meslek dallarının arasında kuyumculuk, marangozluk ve bakır işlemeciliği ciddî mânâda gelişme göstermiştir. Giresun'a ticarî manada hayat veren ürünlerin başında fındık gelmektedir. Yıllık ticarî faaliyetin hareketleri ise fındık ürününün rekoltesi ile ilgilidir. 1886 ve 1898 yıllarında Trabzon limanından ihraç edilen mallar içinde fındık %17.9 ve %24.8 ile ilk sırayı almaktadır.⁴⁷² Bölgenin en büyük limanı Trabzon da bulunduğu için yapılan ihracatın önemli bir kısmı buradan yapılmaktadır. Bu oran bu havalideki fındık üretiminin ne denli artığının da ifadesi olmalıdır. Fındık ürününün yanında üzüm⁴⁷³ hasılatının da az olmasından dolayı yıllık aşar vergisinin de ona göre tanzim edilmesi gerektiğine dair maruzatın olduğu bir belgede, köylünün sadece mısır ürünü sayesinde geçimlerini sağlayabildikleri ifade edilmiştir.⁴⁷⁴

Giresun'un doğusunda yer alan ve günümüzde İran yolu olarak da bilinen Tirebolu-Torul yolunun merkeze yakınında bulunması ve bu yolun XIX. yüzyıl tacirleri tarafından da kullanılıyor olması bölgedeki ticarî hayatına canlılık katmıştır. Yine Karadeniz'in dalgalı ortamından kaçan denizcilerin doğal sığınak olarak kullandıkları koyların bu şehirde bulunması buranın tacirler ve denizciler için cazibesini artırmış olmalıdır. XX. yüzyılın başlarında Giresun Belediyesi tarafından ihraç ve ithal mallarından kanunların tayin ettiği vergilerin dışında vergi alındığını ve bunun bazı sıkıntılara neden olduğunu görmekteyiz. Bundan dolayı yapılan şikâyetler üzerine Giresun Belediyesi'ne kanunlara göre vergi alınması gerektiğine dair tezkire gönderilmiştir. Bu konuda Rus ve Amerikan sefaretlerinden şikâyetler yapılmış ve konunun araştırılması için heyet gönderilmiş ve alınan verginin ne ad altında alındığının tetkik edilmesi istenmiştir. Bu konudaki tezkirede alınan verginin ne ad altında alınması gerektiğinin ifade edildiğini görmekteyiz.⁴⁷⁵

Bu konuya ait daha sonra Giresun Belediyesi tarafından yapılan açıklamada ve gönderilen yazıda, alınan bu vergilerin daha iyi hizmet verilmek gayesiyle tahsil

⁴⁷¹ Feridun Emecen, "Giresun mad.", TDVİA, s. 82.

⁴⁷² Mübahat S. Kütükoğlu, " XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti ", Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri, s.104.

⁴⁷³ Karadeniz bölgesinin yetiştirmiş olduğu ve mahalli ifade ile civek olarak adlandırılan üzüm şarap yapımında ve aynı zamanda sirke yerine de kullanılmaktadır. Bu üzüm büyük asam ağaçlarında yetiştirilmesi yanında bağlarda da yetiştirilmektedir.

⁴⁷⁴ Ayniyat Defterleri, No. 928, Sene. 8 . M. 1284, (12 Mayıs 1867).

edilmekte olduğu ifade edilmiştir.⁴⁷⁶ Giresun limanından yapılan ticarî faaliyetlerde yeni gümrük tarifesine ihtiyaç duyulduğuna dair ifade görmekteyiz.

Giresun limanının kara üzerindeki kullanılış sahası oldukça dardır. Özellikle limanın hemen ardından başlayan Giresun kalesi ve limanın çevresinde meydana gelen yerleşim birimleri limanın büyümesine engel teşkil etmektedir. Limanın hemen ardındaki tepeler şehrin iç tarafa doğru büyümesine engel olduğu için şehrin sahil dışında büyüme imkânı yoktur.⁴⁷⁷

XX. yüzyılın başlarında liman trafiği oldukça yoğun görülen Giresun'a gelen yerli ve yabancı bandıralı gemilere ait bilgiler Tablo XIX da verilmiştir.

Tablo XIX
Giresun Limanına 1902 Yılında Gelen Gemiler ve Tonajları

	Vapur-Adet	Tonaj	Yelkenli-Adet	Tonaj
Osmanlı Devleti	149	56610	748	4474
Rusya	53	52500	3	252
Almanya	7	14700	-	-
Avusturya	80	95700	-	-
Fransa	21	31800	-	-
İtalya	12	17800	-	-
Yunan	53	49700	-	-
Yekûn	375	318310	751	4726

Kaynak: BOA,Y. MTV, No.252 / 303, Sene.1318, (1902).

Tablo XIX daki bilgilere göre 1902 yılında Giresun limanına toplam 375 vapur türünden gemi ve 751 yelkenli gemi gelmiştir. Vapurların taşıdıkları yük miktarı 318.310 kg. olup yelkenlilerin taşıdığı yük miktarı ise 4.726 kg. kadardır. Giresun limanına başta Osmanlı Devletine ait olmak üzere, Rusya, Almanya, Avusturya, Fransa, İtalya, Yunan bandıralı gemiler giriş yapmıştır.

Giresun, XIX. yüzyılın ikinci yarısında Karadeniz ticaretinde önemli bir liman kenti olarak yerini almıştır. Bölge ticaretindeki değişmeler Giresun'daki ticarî hayata da olumsuz yönde etkide bulunmuştur.

⁴⁷⁵ DH.UM.VM, No. 32 / 3 - 8, Sene. 28 .B .1332, (21 Haziran 1814).

⁴⁷⁶ DH.UM.VM, No. 32 / 3 - 8, Sene. 28 .B .1332, (21 Haziran 1814).

⁴⁷⁷ İbrahim Güner-Ünsal Bekdemir, a.g.m., s. 602.

4. 6 Trabzon'a Tâbi Samsun Liman Ticareti

XIX. yüzyılda Trabzon vilâyetine bağlı önemli liman kentlerinden bir tanesi de Samsun kazası olarak kabul edilmektedir. Selçuklular devrinde kurulan Samsun şehri denize doğru açılan burnun önünden ve deniz kıyısından itibaren yamaçlara doğru kurulmuştur. Surlarla çevrili olan bu kentin önemli bir liman ve ticaret merkezi olduğunu kaynaklarda da görmekteyiz.⁴⁷⁸

Çelebi Mehmet zamanında Osmanlı topraklarına katılan Samsun o dönemde Canik Sancağı adı ile Sivas vilâyetine bağlanmıştır. Bu durum XVIII. yüzyıla kadar devam etmiş ve 1760 tarihinde Canik sancağı Trabzon eyâletine bağlanmıştır. Bu idarî durum Trabzon Beylerbeyi Canikli Ali Paşa'nın 1779 yılındaki isyanına kadar devam etmiş bu isyan üzerine Canik sancağı tekrar Sivas eyâletine bağlanmıştır.⁴⁷⁹ Tanzimat'tan sonra yapılan idarî düzenlemeler neticesinde Canik sancağının tekrar Trabzon eyâletine bağlandığını görüyoruz. Bu durum yani idarî yapılanma bazı değişikliklerle XIX. yüzyıl boyunca devam etmiştir.⁴⁸⁰

XIX. yüzyıl öncesinde Samsun limanındaki ticarî gelişmeyi Trabzon limanındakiyle karşılaştırdığımızda ticarî faaliyetlerin sınırlı olduğu görülmektedir. Samsun'un Anadolu'nun önemli limanlarından biri hâline gelmesi XIX. yüzyılın ikinci yarısına yani 1870'li yıllara tesadüf etmektedir. Çünkü, şehrin İran ve doğu ticaretine pek katılma şansı olmamıştır. XIX. yüzyıl öncesinde Samsun limanı sadece bazı ihtiyaç mallarının başka yerlere gönderildiği, başta İstanbul'a tahıl gönderilen bir liman olarak karşımıza çıkmaktadır.⁴⁸¹

XIX. yüzyılda Karadeniz Bölgesi'nde, özellikle de Tanzimat döneminde, gelişme gösteren merkezlerden bir tanesi de Samsun şehri ve limanıdır. Samsun'un büyük bir kısmını kapsayan "Canik Sancağı", klâsik dönemde daha önce ifade edildiği gibi Sivas vilayetine bağlı idi. Tanzimat'ın Anadolu'da uygulanmasıyla birlikte Samsun, Sivas'tan alınarak Trabzon eyaletine bağlandı. Daha sonra 1877'de Samsun ve çevresi, yine

⁴⁷⁸ Besim Darkot, "Samsun mad", İA, Cilt 10, s.173.

⁴⁷⁹ Ali Sarcan, *Samsun Tarihi*, Ankara 1966, s. 77.

⁴⁸⁰ Tuncer Baykara, *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyasına Giriş I Anadolu'nun İdari Taksimatı*, Ankara 1988, s. 117.

⁴⁸¹ Suraya Faroğlu, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, Çev. Neyyir Kalaycıoğlu, İstanbul 2000, s. 132.

Trabzon vilayetine bağılı olmakla birlikte, Canik Mutasarrıflığı'na dönüştürüldü.⁴⁸² Samsun'daki ticarî faaliyetlerin ciddi manada gelişmesinin mutasarrıflık dönemine tesadüf ettiği düşüncesi hakimdir.⁴⁸³

Özellikle, Karadeniz'in buharlı gemilerin faaliyetlerine açılması ve nitelikli tütün ekiminin Bafra ve çevresinden başlayarak, Samsun yöresine yayılması kentin gelişmesinde önemli bir etken olmuştur.⁴⁸⁴

Samsun ve çevresindeki ovaların oldukça verimli olduğu bilinmektedir. Bu ovalarda buğday, arpa, darı, pirinç, meyve, sebze, keten, baklagiller, çeltik gibi ürünler yetiştirilmektedir.⁴⁸⁵

Karadeniz Bölgesi'nde özellikle İç Anadolu Bölgesi ile olan ulaşımın başlangıç noktasında bulunan Samsun gelişmesini de bu ulaşım yolu ile gelen malların ticareti sayesinde elde edilen gelirlere borçludur. XIX. yüzyılın ortalarından itibaren, Karadeniz'in serbest ticarete açılması Samsun ticaretinin canlanmasına vesile olmuştur. Avrupa bandıralı buharlı gemilerin Karadeniz'e seferlere başlaması, bölgede tütün ekiminin artması, özellikle Kafkasya bölgesinden Müslim ve gayr-ı müslimlerin Samsun ve çevresine yerleşmesi gibi hâdiseler Samsun limanının iç ve dış ticarete önemli gelişmeler göstermesini sağlamıştır.

Samsun'un nüfus artışında Kafkas göçmenlerinin önemli rolleri olmuştur. XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren bu yöreden gelen göçmenler Trabzon'un yanı sıra Samsun limanını da transit geçişte kullanmaya başlamışlardır. Çerkez ve Kabartay ahâlisinden 400 hane Samsun liman iskelesine gelerek Samsun, Çorum ve Amasya sancakları ve bunlara bağılı kazalara iskân edilmişlerdir.⁴⁸⁶ XIX. yüzyılda başlayan bu göçler 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'ndan sonra da devam etmiştir. Sivas'a yerleştirilmek üzere 1000 aileden oluşan 5000 kişi bu vesileyle Samsun'a gönderilmiştir.⁴⁸⁷

Samsun limanı ve gümrüğü bu gelişmelerin akabinde, İç Anadolu'dan gelen malların ülke içine veya ülke dışına sevki yapılan bir liman özelliğine kavuşmuştur. Bu

⁴⁸² Musa Çadırcı, "Tanzimat'ın Karadeniz Bölgesinde Uygulanması", **Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri** (13-17 Ekim 1986), Samsun 1988, s.197.

⁴⁸³ Ali Sarcan, a.g.e., s.78.

⁴⁸⁴ Musa Çadırcı, a.g.m., s. 197.

⁴⁸⁵ Mehmet Öz, **XV-XVI. Yüzyıllarda Canik Sancağı**, Ankara 1999, T.T.K. Yayınları., s.25.

⁴⁸⁶ **Cevdet Dahiliye**, No. 4150, Sene. 5 .R .1251, (30 Haziran 1835).

⁴⁸⁷ Musa Çadırcı, a.g.m., s. 197.

gelişmeler karşısında yabancı devletler Samsun'da ticaret acentaları ve konsolosluklar kurmaya başlamışlardır.

Bu arada H.10 S 1255 (25 Nisan 1839) tarihinde Trabzon Valiliğine gönderilen takrirden Trabzon ve tevabii gümrüklerin iyi idare edilmesi hususu ve bu gümrüklerin ne miktarda hasılat elde ettiğine dair bilgi istenmektedir.⁴⁸⁸ Buradan da anlaşıldığına göre Samsun Gümrüğü, Trabzon Vilâyetine bağlı olarak idare edilmektedir.

XIX. yüzyılın ikinci yarısında Samsun Gümrüğüne tâbi üç gümrük ve iskele bulunmaktadır. Bunlar, Samsun Gümrüğü, Kumcağız iskelesi ve Çarşamba ırmağında bulunan iskelelerdir.⁴⁸⁹

Samsun ve mülhakatına bağlı gümrükler ise Ordu Gümrüğü ve tevabii, Ordu Gümrüğü, Bulancak iskelesi, Vona iskelesi ve Çambaşı Pazarı ile Ünye Gümrüğü ve tevabiinde bulunan Fatsa iskelelerinde bulunmaktadır.⁴⁹⁰

Samsun Gümrüğü'nün H.1243 yılı hasılatı toplamı 21.706 kuruş 13 para tutmaktadır. Çevredeki diğer gümrüklerin hasılat toplamı ile bu gelir 29.177.5 kuruşa ulaşmaktadır.⁴⁹¹

Samsun Gümrüğü'nün H.1244 yılında hasılat toplamı 23.692 kuruş 8 para olup, mülhakatların gümrük gelirlerinin toplamı ile bu rakam 25.191 kuruş 12 paraya çıkmaktadır.⁴⁹²

Samsun limanından özellikle, 1855/56 yıllarından itibaren tütün ihracının arttığı duhan gümrüğü hasılatındaki artışından bu anlaşılmaktadır."Trabzon, Polathane, Samsun, Bafra ve tevabiî kazaların ürettiği duhanından iki türlü resim alınmasına ve istimal olunan resmin Meclis-i Muhasebe-i Maliyeye irsaline dair Trabzon vilayetine gönderilen tezkireye dair"⁴⁹³ yazıda bu durum ifade edilmiştir.

Kaynaklarda Samsun ve mülhakatındaki H.1255/1839 yılına ait olmak üzere bir aylık gelir ve giderleri gösteren bilgilerden öğrenmekteyiz. Şöyle ki; Mâliye Defterleri Cemaziyelevvel 1255 ayına ait kayıtlarında Samsun Gümrüğünün geliri 5111 kuruş

⁴⁸⁸ Cevdet Maliye, No.23656, Sene. 0. S. 1255, (Mayıs 1839).

⁴⁸⁹ ML.VRD. No.41.s.10, Sene. 22 .Ca .1255 (2 Ağustos 1839) - 29.B.1255, (7 Ekim 1839).

⁴⁵⁶ ML.VRD. No.41, s.10, Sene. 22.Ca.1255 (2 Ağustos 1839) - 29.B.1255, (7 Ekim 1839) ; ML.VRD. No. 92, s. 12-13, Sene. 1254 (1838) - 4 .S. 1255, (18 Nisan 1839) ; D.BŞM. No. 2447, s.14, Sene. 1 .Ş .1253 - 30. M .1156, (30 Ekim 1837- 2 Nisan 1840).

⁴⁹¹ D.BŞM, No. 24445, s. 12, Sene. 1. N. 1243 - 0. Ş .1244, (16 Mart 1828- Mart 1829).

⁴⁹² D. BŞM, No. 24447, s.13, Sene. 1 .N. 1244, (6 Mart 1829).

⁴⁹³ Kamil Kepeci, No. 5869, s. 99, Sene. 16 .B .1268, (6 Mayıs 1852).

masrafı 1115 kuruştur. Aynı defterde, Samsun'a tâbi Ünye ve Fatsa iskeleleri gümrüklerine ait toplam gelir 1574 kuruş olup masrafları ise aynı dönemde 520 kuruş kadar olup, aynı mülhakatında olan gümrüklerden Bulancak ve Dut iskelelerinden 910 kuruş hasılat elde edilmiş ve 386 kuruş masraf yapılmıştır.⁴⁹⁴

Aynı yıl, Samsun ve mülhakatındaki gümrüklerin Mayıs ayı içindeki toplam geliri 7595 kuruş giderleri ise 2021 kuruş olmuştur.⁴⁹⁵

H. 1255 yılının son ayı içinde Samsun Gümrüğünün 3183 kuruş hasılatı ve 1975 kuruş masrafı olduğunu ve masraflardan kalan yekûnun ise 1208 kuruş olduğunu görmekteyiz. Ünye Gümrüğünden 823 kuruş, Fatsa Gümrüğünden 179 kuruş, Ordu Gümrüğünün hâsılatı ise 500 kuruştur. Bu gümrüklerden Ünye ve Fatsa gümrüklerinin masrafı 400 kuruş, Ordu Gümrüğünün masrafı ise 250 kuruştur. Samsun ve bağlı gümrüklerin toplam hasılatı 4185 kuruş ve masrafları ise 2625 kuruş olmak üzere masraflardan sonra kalan yekûn ise 1560 kuruştur.⁴⁹⁶

1841 yılına ait olmak üzere Samsun Gümrüğü ve mülhakatından Ünye ve Ordu ve diğer tevâbii gümrüklerin gelirlerine ait yaklaşık iki buçuk aylık gelirler şu şekildedir; Ünye Gümrüğü hâsılatı 1582 kuruş, Fatsa Gümrüğü hasılatı 630 kuruş, Ordu Gümrüğü hâsılatı 326 kuruş ve Bulancak Gümrüğü hâsılatı 312 kuruş olmak üzere toplam 2840 kuruş ve Samsun Gümrüğünün hâsılatı da 11.836 kuruş olmak üzere genel hâsılat 14.686 kuruşa tekabül etmektedir.⁴⁹⁷

Samsun Gümrüğünden yapılmış olan masraf ise memur maaşları, muhtacine yapılan yardımlar ve İçilli Ahmet Paşa'nın kerimesine yapılan yardımlardan müteşekkil olmak üzere toplam 2520 kuruştur. Yine, Mâliye Defterlerinden Samsun Gümrüğüne bu dönemde ihraç edilmek üzere getirilen malların başta üzüm, penye, soğan, pirinç, fındık ve palamut gelmektedir.⁴⁹⁸

Samsun ve tevâbii gümrüklerinin H.3. 21 .1257- 21. 4.1257 tarihlerine ait bir aylık gelir ve giderler şu şekildedir; Samsun Gümrüğünün geliri 13.520 kuruş Samsun mülhakatından Ünye gümrük hâsılatı 717 kuruş, Fatsa gümrük hâsılatı 212 kuruş, Efirli gümrük hâsılatı 81 kuruş, Bulancak gümrük hâsılatı 324 kuruş olmak üzere toplam

⁴⁹⁴ ML.VRD. No. 92, s.12-13, Sene .1254-4. Ca.1255, (1839-18 Nisan 1839)

⁴⁹⁵ ML.VRD. No.92, s. 12 - 13, Sene. 1254 - 4. Ca. 1255, (1839-18 Nisan 1839).

⁴⁹⁶ ML.VRD. No.162, s.10, Sene. 8 .Za. 1255 - 7. Z .1256, (12 Ocak 1840 - 30 Kanun-ı sani 1841).

⁴⁹⁷ ML.VRD. No.404, s.10, Sene. 19. M .1257 - 30. Ra. 1257, (13 Mart 1841- 22 Mayıs 1841).

⁴⁹⁸ ML.VRD. No. 404, s. 10, Sene. 19 .M. 1257 - 30. Ra .1257, (13 Mart 1841- 22 Mayıs 1841).

15.355 kuruş olarak tespit edilmektedir. Samsun ve mülhakatına ait gümrüklerinin bu dönmedeki masrafları ise 1750 kuruş genel masraflar başta olmak üzere , İçilli Ahmet Paşa'nın kerimesine ayrılan 150 kuruş olmak üzere toplam 1900 kuruş masraf yapılmıştır. Samsun Gümrüğüne ait yekûn gelir ise 13.455 kuruştur.⁴⁹⁹

Samsun Gümrüğünün 1858 Eylül'üne ait hâsılat masraflarına dair bilgiler şu şekildedir; Samsun Emtia Gümrüğü yekûn hâsılatı 27.726 kuruştur. Samsun mülhakatından olan Ünye ve Fatsa gümrüklerinin geliri 2021 kuruş, Efirli ve Bulancak gümrüklerinin gelirleri 1150 kuruştur. Samsun ve bağlı gümrüklerinin bu dönemdeki masrafları ise memur ve mahiyelerine 1759 kuruş, İçilli Ahmet Paşa'nın kerimesine 150 kuruş olmak üzere toplam 1900 kuruştur. Bu ay içinde, gümrüklerden fındık, urgan ,beyaz bez, yağmurluk gibi mallar ihraç edilmiştir.⁵⁰⁰

Samsun limanından yapılan fındık ihracı için fındık doğudan Ordu ve çevresinden getirilmektedir. Bu yıllarda Samsun ve çevresinde önemli miktarda fındık ekimine rastlanmamaktadır.

Samsun Gümrüğünden Osmanlı hudutları dahiline sevk edilen emtia ve eşyanın resm-i gümrüğünün esmanının Maliye Hazinesine irsaline dair Trabzon Müşiriyetine tezkire gönderilmiştir.⁵⁰¹ Samsun Karantinasına tayin ve iğram olunan İzzet Ağaya bir aylık maaş olarak 600 kuruş itasına dair Canik Mutasarrıflığına gönderilen tezkireden de anlaşıldığına göre buradaki ticarî faaliyetler önemini korumaktadır.⁵⁰²

Yine, gümrük defterlerindeki gelir ve giderlere ait rakamlar Samsun ve mülhakatındaki iskelelerdeki ticaretin artarak devam ettiğini göstermektedir. Bunun en önemli sebebi olarak Balta Limanı Ticaret Antlaşması ile gümrüklerin düşürülmesi ve yabancı tüccarların bu bölgeye yoğun olarak gelmeleri gösterilebilir. Samsun limanı ticareti XIX. yüzyılın ortalarından itibaren ciddi mânâda artışlar göstermiştir. Bunu limana gelip giden gemiler ve bu gemilerin tonajlarında da görmek mümkün olmaktadır.

Aşağıdaki tabloda 1878-1898 yılları arasında Samsun limanına gelen gemilerin sayısı ve tonajları verilmiştir. Tabloda da görüldüğü gibi Samsun limanına gelen gemi

⁴⁹⁹ ML.VRD. No. 430, s. 9, Sene.21. Ra. 257 - 21.R.1257, (13 Mayıs 1841 - 12 Haziran 1841).

⁵⁰⁰ ML. VRD. No. 690, s.8, Sene. 7. Ş.1258, (13 Eylül 1842).

⁵⁰¹ Kamil Kepeci, No. 5845, s. 171, Sene. 13. S. 1262, (10 Şubat 1846).

⁵⁰² Kamil Kepeci, No. 5869, s. 96, Sene. 15 .S. 1268, (10 Kanun-ı evvel 1851).

sayısında sürekli bir artış gözlemlenmektedir. Bunun sebebi Anadolu'dan yapılan ihracatın büyük bir kısmının Samsun limanı vasıtasıyla yapılmaya başlanmış olmalıdır.

Tablo XX
1878 - 1898 Yılları Arasında Samsun Limanına Gelen Gemiler ve Tonajı

Yıllar	Gemi Sayısı	Tonajı (Groston)
1878	330	234.6
1880	434	379
1890	580	573.8
1898	2.985	767.9

Kaynak: Mübahat S. Küttükoğlu, " XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti ",Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri,(13-17 Ekim 1986 Samsun), Samsun 1988, s.123.

Tablo XX de 1878-1898 arasındaki bazı yıllarda Samsun limanına gelen gemilerin sayısı verilmiştir. Bu yıllar içinde 1898 yılında limana 2.985 gemi giriş yapmış ve bu rakam Samsun limanı için en fazla geminin geldiği ve fazla yükün taşındığı yıl olarak görülmektedir.

XIX. yüzyılda Canik sancağının ekonomik yapısında temeli tarım ve hayvancılık teşkil etmektedir. Özellikle münbit ve verimli topraklara sahip olan Canik, her türlü hububat, tütün, üzüm, sebze ve meyvenin yetiştirildiği bir bölgedir. Sancakta tütün yetiştirilmesi Samsun limanının önemini artırmış, hem ticarî potansiyel yükselmiş, hem de bölgelerden Samsun ve çevresine göçün olmasına zemin hazırlamıştır. Hakikaten Karadeniz'in yabancı tüccar gemilerine açılmasına kadar ticarî mânâda fazla bir önemini göremediğimiz Samsun, yabancı tüccarın Karadeniz'de serbestçe ticaret yapma hakkını elde etmesinden sonra büyümüş ve önemli bir ticaret merkezi hâline gelmiştir.

XIX. yüzyılda Samsun kazasının bir önemli tarım ürünü de zeytindir. Bu yüzyılda Samsun'un çevresi dağlara kadar zeytin ağacı ile kapalı bulunuyordu. Tütün ekiminin artması zeytinciliğin gerilemesine sebep olmuştur. Yine XIX. yüzyılda Canik sancağı ve çevresinde yaygın olan bir tarım kolu da bağcılık ve üzümçülüktür. Hatta bağcılığa bağlı olarak, özellikle gayr-ı müslimlerin arasında şarapçılığın geliştiğini ve bir tarım sanayi kolu hâline geldiğini görmekteyiz. Sancak dahilindeki Bafra ve

Çarşamba Ovaları'nda ise sebze ve meyveciliğin önemli bir gelir kaynağı olduğu görülmektedir.⁵⁰³

Samsun limanındaki ticaret hacmi XIX. yüzyılın sonlarına doğru Trabzon liman ticaretini yakalamış hatta bazı yıllarda geçtiği de olmuştur. 1873 yılından 1898 yılına kadar Samsun limanına gelen gemiler, bu gemilerin tonajları ile limandaki ihracat ve ithalât miktarlarına ait bilgiler aşağıdaki Tablo XXI de gösterilmiştir.

Tablo XXI
1873-1898 Yılları Arasında Samsun Limanından Yapılan
İhracat ve İthalât Miktarı

Yıllar	Gemi Sayısı	Tonaj	İthalât	İhracat
1873	-	-	646.500	383.104
1874	-	-	513.920	296.029
1875	-	-	433.384	235.189
1876	-	-	345.344	271.397
1877	-	-	338.096	354.245
1878	330	234.630	364.178	456.300
1879	-	-	380.000	465.000
1880	434	379.081	484.503	401.370
1881	-	-	499.713	576.247
1882	-	-	490.523	578.533
1883	-	-	-	-
1884	449	398.397	628.770	495.351
1885	481	461.500	621.500	595.500
1886	473	455.337	687.820	666.130
1887	548	513.131	359.470	503.715
1888	547	526.493	546.450	491.095
1889	666	547.696	850.710	894.595
1890	580	573.879	792.470	1.033.455
1891	682	620.221	838.080	856.305
1892	2.961	513.057	630.400	796.120
1893	2.595	498.870	530.525	612.090
1894	2.541	489.870	418.020	496.900
1895	2.583	747.158	393.245	519.450
1896	2.206	669.125	342.010	639.390
1897	2.021	679.984	438.700	800.440
1898	2.985	767.998	517.950	747.550

Kaynak: Mütahat Küttükoğlu, " XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti ", Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri (13 - 17 Ekim 1986 Samsun), Samsun 1988, s. 123.

⁵⁰³ M. Emin Yolalıcı, a.g.e., s. 165 - 166.

Tablo XXI deki rakamlara göre Samsun liman ticareti XIX. yüzyılın sonlarına doğru büyük artış göstermiştir. Hatta yapılan ihracat merkezi yani Trabzon'u dahi geride bırakmıştır. 1890 yılındaki 1.033.455 sterlinlik ihracat bu yıllar içinde en fazla ihracatı yansıtmaktadır. Samsun limanındaki ithalât rakamlarında ise yıllar arasında önemli bir değişme görülmemektedir.

XIX. yüzyılda Kafkasya ve havalisinden yapılan göçler ve bu göçmenlerin içinde bulunan esnafın sınıfının Samsun ve havâlisine gelmiş olması buradaki iş hayatını canlandırmış olmalıdır. Yine Samsun ulaşım bakımından Karadeniz Bölgesi'nin en rahat ve diğerlerine göre en şanslı şehridir. Doğal geçitler ve şose yollar sayesinde Anadolu'nun iç kesimlerine ve batıya rahatlıkla ulaşabilen Samsunlu tüccar, mallarını kolaylıkla nakledebiliyordu. Samsun ve havalisindeki ticarî hayatın devamı için gerekli olan yol ve limanın durumunun tespiti için Kol Ağası Ethem ve Mustafa Efendiler görevlendirilmişlerdir.⁵⁰⁴

Samsun limanındaki ticarî hareketlilik XIX. yüzyılın sonlarında da devam etmiştir. Samsun ve limanının bu ticarî özelliği Trabzon kazaları içinde Samsun'u her zaman öne çıkarmıştır. Samsun limanından 1899 yılında belli başlı yerlere yapılan ihracat miktarı (çoğunluğu Osmanlı Devleti'nin payı olmak üzere), toplam 541.970 pound kadardır. Bu ihracatta Osmanlı Devleti 344.915, Fransa 88.660, İngiltere 43.235, Avusturya-Macaristan ve Almanya 41.755, Rusya 3.060, Yunanistan ve İtalya 11.300 pound pay almakta olup bunların dışındaki ihracat rakamı 9.045 pound olup toplamı 541.970 pound kadardır. Aynı yıl içindeki ithalât rakamları toplamı ise 471.910 pound olup, en önemli pay ihracatta olduğu gibi Osmanlı Devleti'ne ait olup 210.350 pounda denk gelmektedir. Diğer devletlerden yapılan ithalât miktarı, İngiltere 81.245, Avusturya-Macaristan ve Almanya 86.535, Yunanistan ve İtalya 39.985, Rusya 24.200, Fransa 21.950 pound kadardır ve bu rakamların dışında kalan ithalât miktarı 25.645 pound ve genel toplam ise 471.910 pounddur.⁵⁰⁵

Bu rakamlara bakarak, XIX. yüzyılın sonlarında Samsun limanının ticaret hacmindeki öneminin daha da gelişerek devam ettiğini söylemek mümkündür.

⁵⁰⁴ Cevdet Nafia, No. 2467, Sene. 21 .Ra .1264, (26 Şubat 1848).

⁵⁰⁵ A. Üner Turgay, " Trabzon ", Doğu Akdeniz Liman Kentleri (1800-1914), s. 70.

4.7 İran Transit Ticareti

Trabzon'u İran'ın gümrük kapısı olan Bazergan yolu ile Tebriz'e bağlayan ve yaklaşık 953 kilometrelik olan yola Trabzon-İran transit yolu ismi verilmektedir. Bu ticaret yolu Trabzon'dan itibaren 88 kilometrelik kısa bir mesafeden sonra iki bin metrelik yükseklikteki Zigana Geçidi'ne ulaşarak oradan da 1200 rakımlı Gümüşhane'ye iner. Vavuk Geçidi'nde 2119 metreye, Bayburt'ta 1550 metreye ve Kop Geçidi'nde 2430 metreye yükselir. Aşkale'de 1500 metre, Erzurum'da 2023 metre, Tahir Geçidi'nde 2475 metreye yükselerek Karaköse'de (Ağrı) tekrar 1600 metreye inerek Doğubeyazıt-Gürbulak-Bazergan yolu ile Tebriz'e doğru rakım düşerek Marant'ta tekrar yükselişe geçerek Tebriz'e ulaşır.⁵⁰⁶

İran dış ticaretinin gelişmesindeki en önemli engellerden bir tanesi ülkenin kuzey bölgelerinin dağlar ve çöller yüzünden dünya pazarlarına kapalı olmasıdır. İran'ın kuzey bölgelerinin en önemli ticaret ürünleri olan ipek ve ipekli mallar başkent Tahran'ın ticaretini canlı tutmaktadır. İranlı tüccarlar için Erzurum kadar Trabzon ve Karadeniz'in doğu kıyı limanları Batum'dan Fatsa'ya kadar olan bölüm öncelikli ticaret merkezleri olarak kabul edilmektedir.

İranlı Acemlerin ulaşım için kullandıkları yolun güzergâhı Karadeniz'den Doğu Anadolu'ya ve Batum'dan Giresun sahillerine kadar uzanmakta olup; aynı zamanda Trabzon ve çevresini önemli hâle getirmektedir.⁵⁰⁷

Osmanlı-İran savaşlarının bitmesi ve bu bölgedeki yani Doğu Anadolu'daki asayişin de sağlanması İranlı tüccarların Batı ile olan ticaretinin büyük bir kısmının bu topraklardan yapılmasına vesile olmuştur. İranlı tüccarlar, XIX. yüzyıldan önceki dönemlerde, mallarını Bağdat yoluyla İran körfezine veya Akdeniz'e veya Erzurum'dan İstanbul'a, İzmir'e veya Halep'e geçerek yürütmüşlerdir. Bu yollar esasen tüccarlara pahalıya gelmekte ve onlara cazip gelmemektedir.⁵⁰⁸

⁵⁰⁶ Cumhur Odabaşoğlu, "Trabzon-İran Transit Nakliyesi", *Çağın Yakalayan Osmanlı*, İstanbul 1995, s. 441.

⁵⁰⁷ Charles Issawi, *The Economic History of Turkey 1800-1914*, Chicago and London, 1980, s.120

⁵⁰⁸ Charles Issawi, "Tebriz-Trabzon Ticareti (1830-1900)-Bir Yolun Yükselişi ve Gerileyişi", *Çev. Kudret Emiroğlu, Trabzon Dergisi*, Sayı. 2, Ankara 1988, s. 80.

Trabzon'un dış ticarete önemli bir liman hâline gelmesinden sonra İran mallarının buradan ihraç edildiğini görmekteyiz. Daha önce İzmir'den denize açılan İran dış ticareti, artık güzergâh Erzurum'dan hemen doğuya kıvrılarak Trabzon limanına dolayısıyla Karadeniz sahillerine açılmaktadır. İranlı tacirler bundan sonra Anadolu'yu boydan boya kat etmeden doğrudan Trabzon limanı vasıtasıyla mallarını ihraç etmeye başlamışlardır.⁵⁰⁹

Acem tüccarlarının ihraç ettiği malların başında ipek, tütün, kuru üzüm, halılar, keten, çay, şeker, cam eşya ve madenî eşyalar gelmektedir. Trabzon'da İranlı tüccarlar tarafından kullanılmakta olan 8 ticaret evinin de olduğu bilinmektedir.⁵¹⁰

Karadeniz'in uluslararası ticarete açılması, Osmanlı-İran ticaret yollarının üzerinde de etkili olmuştur. Eskiden kervanlarına gidecekleri yere kadar eşlik eden İranlı tüccarlar, büyük İstanbul tüccarlarının aracılığı olarak bundan sonra Tebriz ya da Trabzon'daki Ermeniler'in yardımına başvurmaya başladılar. Bundan başka, deniz taşımacılığının nakliye giderlerinin kervanların nakliye masrafından daha az olmasından dolayı tüccarlar Trabzon limanının kullanmak istemektedir.⁵¹¹ XIX. yüzyılın başlarında İran'ın Trabzon üzerinden ihraç ettiği malların 12.000 ton civarında ve 150.000 frank değerindedir.⁵¹²

Gemiler vasıtasıyla taşınan mallar karadaki taşıma vasıtalarına göre daha çok yük taşımakta olduklarından nakliye giderleri karaya göre daha az olmaktadır. İran Devleti yabancı devletler ile olan ticaretinde deniz yolunu ve özellikle Trabzon limanını kullanmaktadır. Bu devletlerden Fransa tarafından 1845 yılında İran'a gönderilen bir kıt'a bakır topun Trabzon limanından herhangi bir sıkıntı çıkarılmadan güvenlik içinde İran'a sevk edilmesi hususundaki Hariciye Nezaretinin Trabzon Valiliğine gönderdiği emirnâmede bu ticarî yolun yabancı devletlerce kullanıldığını görmekteyiz.⁵¹³

Bu arada, Avrupalı tüccarlar Avrupa ülkeleri dışında doğu merkezleriyle de ticaret yapmaya başlamışlar ve kendilerine rahat hareketlilik kazandırması için beratlarındaki "Avrupa Tüccarı" ibaresinin yanına bir de "Acem ve Hindistan"

⁵⁰⁹ Tuncer Baykara, " XIX. Yüzyılda Anadolu'nun İktisaden Çöküşü ve Bugüne Etkileri ", **Belgelerle Türk Tarihi Dergisi**, İstanbul Ekim 1969, Sayı. 25, s. 68 - 69.

⁵¹⁰ Charles Issawi, **The Economic History of Turkey 1800- 1914**, Chicago and London 1980, s. 120.

⁵¹¹ A. Turgay Üner, **a.g.m.**, s. 45.

⁵¹² Enver Ziya Karal, **Osmanlı Tarihi Cilt VII**, Ankara 1983, s. 262.

⁵¹³ **HR. MKT, No. 9 / 14, Sene. 28. Ca .1261, (4 Temmuz 1845).**

ibaresinin yazılmasını istemişlerdir. Bu talepleri II. Mahmut tarafından kabul görmüş ve bu tüccarlar genel manada Avrupa Tüccarı sınıfı içinde değerlendirilmekle beraber "Acem ve Hindistan Tüccarı" olarak da ifade edilmeye başlanmıştır.⁵¹⁴

İran ve Gürcistan havâlisinden Fransa'ya gönderilen sülüklerin herhangi bir zarara uğramadan yerine ulaştırılması için gerekli tedbirin alınmasına dair Erzurum valisine gönderilen emirname ile Fransa Sefaret Tercümanı Mösyö Doppro'ya bu konuda verilen talimatta bu bölgeye gösterilen önemi görmekteyiz.⁵¹⁵

Osmanlı ülkesinde yolların güvenli olması ve ticaret yapanların devletin güvencesi altında olması İranlı tacirleri bu bölgeye çekmiştir. Osmanlı ülkesinde ticaret yaparken hayatını kaybeden bir tacirin kalan malları varislerine kalmaktadır. Buna benzer bir hâdise, 1694 yılında II. Mustafa zamanında yaşanmış ve ülke topraklarında vefat eden İranlı bir tüccarın malları varisine intikal ettirilmiştir.⁵¹⁶

Karadeniz Bölgesi'ndeki ticaretin sunduğu imkânlardan etkilenen İngiltere Büyükelçisi ve Levant Company'in 1762-1765 yılları arasındaki İstanbul temsilcisi Henry Grenvill, "*Karadeniz ticareti öylesine kazançlı ki, üç gemisinden sadece bir tanesi sağ salim geriye dönse tüccar kayba bile uğramaz*" gözlemini yapmakta ve ülkesindeki tüccarların dikkatini çekmektedir.⁵¹⁷ Bu bölgenin ticaretinin kârlı olduğunu bilen Ermeni tacirler de bu bölgede ticarî faaliyetlerin içinde yer almaktadır. Hindistan, İran ve Osmanlı ülkeleri arasında Akdeniz ve Karadeniz ticaretinde Yahudilerinkine benzer bir rol Ermeniler tarafından oynanmaktadır. Ermenilerin, dönemdeki ticarî başarıları herşeyden evvel bu memleketlere yayılmış bu ticaret erbabı Ermeniler arasındaki ilişki ve kredi olanakları ile açıklanabilir. Ermeniler Akdeniz ticaretinde kazandıkları başarıları önceleri Hindistan ve İran ticaretinde göstermişlerdir.⁵¹⁸

Ermenilerin bu ticarî başarıları, Batılı devletleri harekete geçirerek kendi açılardan tedbir almaya sevk etmiştir. 1690 yılında İngiliz East Company, Hindistan'la Osmanlı ülkeleri arasında ticaret yapan Ermeni tacirlerine, Halep ve Akdeniz yolunu

⁵¹⁴ Coşkun Çakır, 19. Yüzyılda Osmanlı Ticareti ve Nizamnameleri, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 1990, s.15.

⁵¹⁵ HR. MKT, No. 62 / 41, Sene. 9 . Za. 1269, (14 Ağustos 1853).

⁵¹⁶ Yaşar Yücel, XVIII. Yüzyılda Osmanlı Kurumları ve Osmanlı Toplum Yaşantısı, Ankara 1985, s. 151.

⁵¹⁷ A. Üner Turgay, a.g.m., s. 45.

⁵¹⁸ Halil İnalçık, a.g.e., s. 270.

bırakmalarını söylemişse de Ermeniler bu kârlı ticaretten vazgeçmeyeceklerini bildirmişlerdir.⁵¹⁹

Türkiye'de yerleşen yabancı tacirler, ithalâtçı-ihracatçı sıfatıyla, toptan ticaretle uğraşıyorlardı. Perakendecilik hakkı yerli tacirin ve esnafın hakkıydı. Yabancı tüccara perakendecilik hakkı verilmemiş, onlar sadece toptancılıkla ticaret yapabilmekte idi. Bölgedeki ticarî malların kalitesinin iyi olduğundan ve yapılacak nakliye giderlerinin diğer bölgelere göre daha az olduğundan bahsedilmektedir. Bilinen ipek, pamuk, tütün gibi mallarının Trabzon limanı sayesinde taşınması yanında, afyon, güherçile, kükürt, bakır ve demir gibi deniz yolu ile taşınması daha kolay olan malları da bu liman sayesinde İran pazarlarına ulaşmaktadır.⁵²⁰

Trabzon-Tebriz ticaret yolunun canlanmasıyla, XIX. yüzyılın ilk yarısının sonuna doğru İran ticaretinin Karadeniz Bölgesi'ne ve İzmir ile İstanbul limanlarına doğru yöneldiğini görmekteyiz. İran mallarının buradan sevk edilmeye başlanması diğer devletlerin de bu bölgeye olan ilgileri artmıştı. Özellikle, İngilizler İran ipeğine ve İran mallarına bu bölge sayesinde daha kolay ve az masrafla ulaşmanın yollarının aramaya başlamıştı. Çünkü, bu dönemde İstanbul ile Trabzon arasında buharlı gemiler sayesinde taşımacılık başladığı için nakliye ücretlerinde ciddi manada düşmeler olmuştu. Trabzon'dan gemiye yüklenen ipeğin maliyeti diğer bölgelere göre %4'ten %2.5'e düşmektedir.⁵²¹

Doğu pazarlarından gelen mallar sadece İran pazarlarından gelmemektedir. Aynı zamanda Hint, Afgan bölgelerinden de kaliteli halı, kilim, baharat gibi mallar İran üzerinden Trabzon'a ulaşmaktadır. Doğu malları içinde dikkate değer bir mal da, Hint ve İran menşeli kaliteli kağıtlardır. Bu kağıtlardan bir çeşidi de olan ve saf ipekten yapılan ve yırtılmayan ve bu hassasından dolayı yazı yazmaktan çok günümüzde de eski belgelerin tamirinde ve muhafazasında kullanılan bir tür kağıt olan Japon kağıdıdır. Çok değerli olması bakımından bu malın pazar bulmakta sıkıntısı çekilmemektedir.⁵²²

⁵¹⁹ Halil İncelik, *a.g.e.*, s. 269.

⁵²⁰ Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi*, Cilt VII, Ankara 1983, s. 262.

⁵²¹ Charles Issawi, *a.g.m.*, s. 80.

⁵²² Mübahat S. Küttükoğlu, *Osmanlı Belgelerinin Dili (Diplomatik)*, İstanbul 1998, s. 25

Rusya, Avrupa-İran ticaret mallarını Kafkasya üzerinden aktarmak için XIX. yüzyılın ortalarına doğru yeni tedbirler almıştır. Bu tedbirlerin başında Tiflis'ten Karadeniz sahillerine bir demir yolu yaptırması gibi, düzgün şoseleri de hizmete sokması gelir. Ticaret merkezleri arasında telgraf hatları çektirmiş, ticaret eşyasının Kafkasya limanları arasında taşınması için vapur kumpanyaları kurmuştu. Yine eşyaların ve ticarî malların ihraç iskelelerinde parasız saklanması için depolar yaptırmıştır.⁵²³

Karadeniz ticaretinin kârlı olduğunu bilen İranlı tüccarlar XIX. yüzyılın ortalarına doğru mallarını buradan nakletmeye başlamışlardır. 1826 yılında Tebrizli tüccar Sıddık Han İngiltere'den kiraladığı bir gemi ile mallarını Trabzon limanına getirip oradan da Tebriz'e götürmüştür. Bu işin kârlı olduğunun farkına varan başka bir İranlı tüccar Tebrizli Sadi Han, İranlı Prens Abbas Mirza Han namına hareket ederek İngiltere'den kiraladığı bir gemi ile mallarını yine Trabzon limanına getirip oradan da Tebriz'e naklederek bu ticarî yolun kullanışlı olduğunu göstermişlerdir.⁵²⁴

1832 yılından önce Avrupa ile İran arasında Karadeniz yoluyla yapılan ticaret, büyük ölçüde Phasis (Rion)'in ağzındaki Rus limanı olan Suhumkale'de yoğunluk kazanmıştır. Rus Çarı 8 Ekim 1821 tarihinde yayınladığı bir emirname ile Kafkasların güneyindeki Rus eyaletlerine ticarî alanda muafiyetler tanımıştı. Bu muafiyetlerin başında yabancı mallardan %5'lik daha az gümrük alınması gelmektedir. 1832'de Ruslar yerli tacirleri teşvik için İngiliz, Fransız mallarının bu bölgelere girişini sınırlamak için genel gümrük talimatlarını bu limanda da uygulamaya başlamıştır. Gürcistan'ın Karadeniz'den 350 km. içeride bulunan Tiflis şehri gümrük idaresinin merkezi hâline getirildi. Gümrük uygulamasının getirdiği sıkıntılar tüccarları Suhumkale- Tiflis- Hazar Denizi yolu yerine daha güneydeki Trabzon-Erzurum-Tebriz yolunu tercih etmelerine vesile olmuştur.⁵²⁵

İran Devleti, Trabzon ve havâlisinden yapılan bu ticarî faaliyetlerin kendileri için daha kazançlı olduğunu gördükten sonra Trabzon'da bu işlerin yürütülmesi için bir temsilcilik açma ihtiyacı duymuştur. Bunun üzerine 1834 yılında İran devlet temsilcileri

⁵²³ Musa Çadırcı, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentleri'nin Sosyal ve Ekonomik Yapıları*, Ankara 1991, s. 357.

⁵²⁴ Cumhuriyet Odabaşoğlu, *Trabzon 1869 - 1933 Yılları Yaşantısı*, Ankara 1980, s. 20.

⁵²⁵ A.Ü, Turgay, *a.g.m.*, s. 49.

Trabzon'a gelerek burada ticarî faaliyetlerini düzenleyecek ve yürütecek temsilciliklerini ihdas ettiler.⁵²⁶ Bu tarihten itibaren İran'ın Karadeniz ve Trabzon transit ticaretindeki payı ciddi oranda artış göstermiştir.

Trabzon-İran transit ticaretinin gelirinden büyük oranda pay alan ülkelerin başında İngiltere gelmektedir. Trabzon limanının önemini fark eden ülkelerin başında gelen İngiltere'nin ticareti İstanbul'dan Trabzon'a ve Trabzon'dan Tebriz'e yaptığı ticaret, Rusya'nın Kafkasya üzerinden İran'a yaptığı ticaret karşısında kendi lehine rekabet gücünü büyük ölçüde artırdı. Trabzon ticaretinin büyümesinde, limanın öneminin artmasında, İngilizlerin ihraç ürünlerini buraya ulaştırmak ve aldıkları İran ipeğinin ulaşım giderlerini azaltmak amacıyla İran pazarına giden daha kısa yol bulma isteği etkili olmuştur.⁵²⁷

Avrupa'nın sanayi ürünleri, Trabzon limanı vasıtasıyla ve Trabzon-Tebriz yolundan, Osmanlı İmparatorluğu'nun doğu eyaletleriyle İran'daki pazarlara kadar ulaşabiliyordu. Buna karşılık, İran ve Osmanlı ürünleri, özellikle İran ipeği de Batı Avrupa'ya ulaşma noktasında bu yolu kullanmaktadır. Tebriz'den İstanbul ve İzmir'e kervanlarla taşınan İran malları artık Trabzon limanından yüklenerek İstanbul ve İzmir'e taşınmaktaydı.⁵²⁸

İran ile Türkiye transit ticaretinin büyük bir çoğunluğu Trabzon yoluyla gerçekleşmektedir. İngiliz ticaret malları buraya, ya doğrudan doğruya ya da İstanbul aracılığı ile getirilir ve sonra Tiflis'e doğru götürülürdü. İngiltere, İran pazarına ihraç ettiği malların karşılığında (contre-valeur) üçte ikisini nakit para, üçte birinden de ham maddeler ve özellikle de ham ipek olarak alırdı.⁵²⁹

XIX. yüzyılın ortalarına doğru, İzmir limanına kervanlarla gelen İran malları bu güzergâhını terk ederek Erzurum'dan hemen doğuya kıvrılıp Trabzon'a ve oradan da Karadeniz'e açılmayı tercih etmeye başlamıştır. İranlı tacirler artık bütün Anadolu'yu geçen yolu aşmayı bırakıp, Trabzon'da büyüyen ve mallarını daha güvenle yerine ulaştıran vapurlarla nakliyatı kendileri için kârlı saymışlardır.⁵³⁰

⁵²⁶ Cumhur Odabaşoğlu, a.g.e., s. 20.

⁵²⁷ A. Üner Turgay, a.g.m., s. 50.

⁵²⁸ A. Üner Turgay, a.g.m., s. 48.

⁵²⁹ M. A. Ubicini, Türkiye 1850, Cilt 2, (Çev. Cemal Karaağaçlı), İstanbul 1977, s. 365.

⁵³⁰ Tuncer Baykara, "XIX. Yüzyılda Anadolu'nun İktisaden Çöküşü ve Bugüne Etkileri", Belgelerle Türk Tarihi Dergisi, Sayı. 25, Ankara 1969, s. 68; Tuncer Baykara, Osmanlılarda Medeniyet Kavramı ve On Dokuzuncu Yüzyıla Dair Araştırmalar, İzmir 1992, s. 119.

1830'da, Trabzon tüccarları tarafından 250.000 pound değerinde 5.000 sandık mal ithal edilip İran'a sevk edildi. 1834'te 600.000 pound değerinde 12.000 sandık aynı şekilde İran'a vardığı gibi. 1835 yılında 19.327 sandıkta taşınan malların değeri 966.350 pound ulaşmıştır.⁵³¹

Trabzon limanından yapılan ihrâcâtın önemli bir kısmını İran transit ticareti oluşturuyordu. Kentin kara yolu ile Erzurum üzerinden İran'a bağlanması için çalışmalar bu dönemde başlamış; ancak uzun süre bu gerçekleştirilememiştir. Trabzon-Erzurum-İran yolunda ticaret malları, at, deve, öküz ve eşek ile taşınmaktaydı. İran'a ipek, tütün, kuru üzüm, ve halı satılıyor; karşılığında pamuklu dokuma, çay, şeker, cam ve madenî eşya alınıyordu. Bu sayede iki ülke arasında yılda ortalama 300.000 sterlinlik alım-satım gerçekleştiriliyordu.⁵³²

XIX. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin İran'la doğrudan yaptığı ticaret hacmi ise 25.000.000 frank ithalât, 1.500.000 ihrâcât olmak üzere toplam 26.500.000 franktır.⁵³³ İran piyasasından çok çeşitli mal Osmanlı ülkesine gönderilmektedir. Bu mallar sadece kervanlar vasıtasıyla taşınan şallar, işlemeli muslinler ve tömbekiden ibaret kalmamakta, aynı zamanda İran körfezi ile Basra'ya getirilen oradan imparatorluğun dört bucağına yayılan bilhassa haremelerin lüksünü meydana getiren inciler, elmaslar ve kıymetli taşlardan oluşmaktadır.⁵³⁴

Tablo XXII de 1866 - 1909 yılları arasında Trabzon liman ticaretinde Anadolu ve İran'ın payları gösterilmiştir.

⁵³¹ A. Üner Turgay, a.g.m., s. 52.

⁵³² Yurt Ansiklopedisi, "Trabzon mad.", Cilt 10, s.7189-7192; Musa Çadircı, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentleri'nin Sosyal ve Ekonomik Yapıları*, Ankara 1991, s. 366.

⁵³³ M.A. Ubucını, a.g.e., s.362-363.

⁵³⁴ M.A. Ubucını, a.g.e., s. 369.

Tablo XXII
1866 - 1909 Yılları Arasında Trabzon Liman
Ticaretinde Anadolu ve İran'ın Payları

Yıllar	İhracat		İthalât		Yıllar	İhracat		İthalât	
	Anadolu	İran	Anadolu	İran		Anadolu	İran	Anadolu	İran
1866	521.000	305.000	256.000	673.00	1888	339.925	233.170	649.930	934.340
1867	419.000	268.000	421.000	671.000	1889	354.135	275.425	893.260	702.790
1868	552.000	404.000	381.000	803.000	1890	383.625	311.530	788.285	665.250
1869	371.000	270.000	616.000	844.000	1891	359.765	265.090	849.115	652.415
1870	349.000	438.000	716.000	710.000	1892	287.025	232.420	739.090	534.620
1871	379.000	390.000	559.000	601.000	1893	374.460	243.805	818.000	496.650
1872	448.000	379.000	707.000	676.000	1894	446.640	213.640	889.400	635.490
1873	338.562	289.847	659.009	700.260	1895	428.750	211.520	821.920	682.890
1874	410.886	285.947	897.567	923.267	1896	397.775	188.520	678.265	577.235
1875	323.217	274.856	388.790	894.857	1897	443.600	215.590	792.280	554.600
1876	320.567	244.650	456.150	873.272	1898	471.385	208.405	896.300	542.350
1877	166.835	241.000	429.400	550.600	1899	418.000	152.000	823.000	502.000
1878	245.759	234.045	710.196	596.278	1900	536.000	225.000	919.000	721.000
1879	385.129	183.433	823.597	737.888	1901	528.000	163.000	1.027.000	641.000
1880	296.313	219.538	643.588	684.450	1902	484.000	177.000	1.113.000	656.000
1881	278.580	198.336	596.488	616.989	1903	531.000	160.000	1.029.000	682.000
1882	283.212	344.793	702.020	848.339	1904	542.000	149.000	1.045.000	499.000
1883	345.215	356.200	726.131	856.917	1905	582.000	234.000	1.207.000	612.000
1884	259.257	363.452	806.550	943.769	1906	589.000	406.000	1.565.000	600.000
1885	285.400	234.590	790.330	820.520	1907	581.000	96.000	1.460.000	363.000
1886	270.885	260.975	889.870	783.395	1908	741.000	12.000	876.000	165.000
1887	312.010	303.970	719.965	610.490	1909	606.000	2.230.000	1.352.000	1.496.000

Kaynak: Charles Issawi, The Economic History of Turkey 1800 - 1914, Chicago - London 1980, s.125 - 126; Mübahat S. Küttükoğlu, " XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti ", Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri (13 - 17 Ekim 1986), Samsun 1988, s.110 - 111.

Tablo XXII deki rakamlara göre Anadolu ve İran mallarının ihracına ait rakamlarda ciddi bir artış olmadığı halde Anadolu ve İran için ithal edilen malların rakamlarında belli bir artış olmuştur. Anadolu mallarına ait en fazla ihracat rakamlarına 1908 yılındaki 714.000 poundluk rakamda görmekteyiz. Anadolu ithalâtına ait en yüksek oranı ise 1906 da 1.565.000 ve 1907 yılındaki 1.460.000 poundluk rakamlar ile meydana gelmiştir. İran ise, mallarının ihracatında en yüksek rakama 1909 yılında 2.230.000 pound ile ulaşmıştır. İran için ithal edilen mallara ait 1888 yılında 934.340 pound ve 1909 yılında ise 1.496.000 pound ile en yüksek seviyeye ulaşmıştır. 1866 yılından itibaren Trabzon liman ticareti, ülke ticaretinde olduğu gibi kendi kapasitesini korumak ve şartlara göre güçlenmek çabası için girmiştir.

Abdülaziz'in hükümdarlığı dönemine kadar Avrupa ile İran arasındaki ticaret yolu, Trabzon ve Erzurum üzerinden İran'a ulaşan transit ticaret yolu idi. Bu yoldan İran'a ve Avrupa'ya aktarılan malların arasında ipek, pamuk, keten, susam, afyon, tütün, güherçile, kükürt, bakır ve demir gibi deniz yolu taşımacılığında zarar görmeyen mallar yer almaktadır.

Osmanlı Devleti, İran-Erzurum yolunda iyileştirme sağlayamazken ek olarak %1 vergi getirmişti. Bu vergi bazen %2 ve %8 gibi oranlara yükseltilmişti.⁵³⁵ 1883 yılında Kafkasya'daki

⁵³⁵ Charles Issawi, " Tebriz - Trabzon Ticareti (1830 - 1900) - Bir Yolun Yükselişi ve Gerileyişi ", Çev. Kudret Emiroğlu, Trabzon Dergisi, Sayı. 2, Ankara 1988, s.81

ticarî faaliyetlerde ani bir düşme oldu ve bundan Trabzon limanı geçici bir süre için istifade eder duruma geldiyse de bu düşmeden gerçek manada İran Körfezi'nde ticaret yapanlar faydalandı. 1883 yılından itibaren İran Körfezi İngiltere ile bağlantı kurulan ana liman hâline gelmiştir. Trabzon-Tebriz güzergâhı 1850'li yıllarda İran ticaretinin %40'ına hitap ederken bu oran 1900 yılının başlarında ancak %10 gibi küçük bir seviyeye düşmüştür.⁵³⁶ Aşağıdaki Tablo XXIII te 1873-1898 yılları arasında Trabzon limanından İran için ithal edilen malların parasal değeri verilmiştir.

Tablo XXIII
1873- 1898 Yılları Arasında Trabzon'dan İran İçin İthal Edilen Mallar
(pound)

Yıllar	Pamuklu Yünlüler	Şeker	Çay	Diğer	Toplam
1873	603.000	42.712	30.200	24.348	700.260
1874	838.700	47.715	20.640	16.212	923.267
1875	810.560	33.225	31.660	19.412	894.857
1876	790.204	41.632	22.700	18.736	873.272
1877	489.600	20.687	23.100	17.213	550.600
1878	470.680	20.010	38.472	67.116	596.278
1879	610.240	16.465	31.144	80.039	737.888
1880	532.000	20.625	44.080	87.745	684.450
1881	523.300	-	23.240	70.449	616.989
1882	682.050	-	16.000	150.289	848.339
1883	-	-	-	-	-
1884	781.955	67.729	65.440	124.794	790.330
1885	661.630	60.550	81.120	17.220	820.520
1886	552.470	73.375	75.200	82.350	783.395
1887	440.930	22.500	96.600	50.460	610.490
1888	494.065	9.175	72.240	58.860	634.340
1889	532.130	4.660	102.000	64.000	702.790
1890	493.740	42.610	48.120	80.780	665.250
1891	443.275	24.420	96.000	88.720	652.415
1892	331.960	29.200	84.000	89.460	534.620
1893	332.100	21.200	60.060	83.290	496.650
1894	445.610	6.080	75.000	108.800	635.490
1895	518.820	16.830	56.000	101.240	692.890
1896	408.655	19.280	78.000	71.300	577.235
1897	386.140	16.515	71.945	80.000	554.600
1898	364.025	10.945	70.750	96.630	542.300

Kaynak: Mübahat S. Kütükoğlu, "XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti ", Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri (13 - 17 Ekim 1986 Samsun), Samsun 1988, s.116.

⁵³⁶ Issawi, a.g.m., s. 83.

Tablo XXIII te 1873 - 1898 yılları arasında Trabzon limanından İran için ithal edilen mallar ve bunların parasal değerine baktığımızda dış pazarlardan İran pazarına pamuklu yünlüler başta olmak üzere şeker, çay gibi temel ihtiyaç maddelerinin sevk edildiğini görmekteyiz. Bu mallar yıllık ortalama 500.000 pound tutmaktadır.

Dış pazarlardan İran için ithal edilen mallar sadece tabloda görülenlerle sınırlı olmayıp, aynı zamanda başta tekstil ürünleri olmak üzere Fransız çukası, Londra çukası, Flemenk çukası, küçük Londra çuhası da ithal mallar içinde önemli sayılmalıdır. Osmanlı pazarlarından ise Bursa kutnisi, ham bez, kırmızı bez, hare, atlas ve alaca da İran pazarlarında aranan malların başında gelmektedir.⁵³⁷ Bunların dışında Batı pazarlarından İran'a çelik, kalay, hırdavat, bakır, demir ve mih gibi maddelerin ihraç edildiği bilinmektedir. Osmanlı ülkesinden İran pazarlarına adı geçen mallardan başka boya maddesi olarak çivit, göztaşı, kına, çeşitli cam eşyaları, nargile şişesi, kandil şişesi, iğne gibi mallar, ihraç edilen diğer mallardan bazıları olarak sayılabilir.⁵³⁸

İran'dan Erzurum yolu ile Trabzon limanına gelen ve buradan Batılı ülkelere ihraç edilen ürünler de dikkat çekicidir. Bu mallara ait rakamlar bizlere daha sağlıklı bilgi vermesi bakımından önemlidir. Aşağıdaki Tablo XXIV te İran pazarlarından XIX. yüzyılın ikinci yarısında dışarıya ihraç edilen malların parasal değerleri verilmiştir.

⁵³⁷ Neşe Erin, **XVIII. Yüzyılda Erzurum Gümrüğü**, (Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 1984, s. 126.

⁵³⁸ Neşe Erin, **a.g.t.**, s. 127.

Tablo XXIV
1873-1898 Yılları Arasında Trabzon'dan İhraç Edilen İran Malları
(pound)

Yıllar	İpek ve koza	Şal	Tömbeki	Halı	Diğer	Toplam
1873	149.100	4.041	79.600	5.600	51.506	289.847
1874	113.660	6.850	130.160	9.180	26.097	285.947
1875	94.630	8.400	149.456	7.800	14.570	274.856
1876	81.050	4.550	102.568	4.780	51.702	244.650
1877	68.430	6.286	106.736	15.500	44.048	241.000
1878	93.000	16.150	92.568	20.000	12.327	234.045
1879	44.340	44.610	84.200	30.000	19.717	183.433
1880	91.400	14.490	72.056	30.000	11.592	219.538
1881	61.100	10.660	91.824	15.000	14.752	193.336
1882	37.200	63.000	95.536	139.240	9.817	344.793
1883	-	-	-	-	-	-
1884	62.410	92.550	129.554	44.600	34.338	363.452
1885	86.200	-	87.290	34.060	27.040	234.590
1886	44.820	53.550	98.140	44.230	20.235	260.975
1887	35.060	90.720	100.360	60.850	16.980	303.970
1888	18.720	35.200	103.505	57.000	19.650	233.170
1889	6.040	63.680	91.480	79.415	22.785	275.425
1890	2.240	67.360	92.440	107.880	44.830	311.550
1891	3.580	65.360	38.000	80.615	23.095	265.090
1892	890	116.480	13.880	61.465	15.585	232.420
1893	4.320	141.120	10.600	76.130	8.355	243.805
1894	4.000	108.000	2.550	84.240	6.800	213.640
1895	6.600	97.720	2.550	96.400	8.180	211.520
1896	7.900*	58.720	26.560	91.790	3.550	188.520
1897	2.300*	104.160	17.600	86.575	4.955	215.590
1898	960*	66.640	29.280	98.080	13.445	208.405

Kaynak: Mübahat S. Küttükoğlu, " XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti", s.118.

Tablo XXIV teki bilgilere göre, İran pazarından 1873 - 1898 yılları arasında Trabzon limanı vasıtasıyla yabancı pazarlara ipek, koza, şal, tömbeki, halı gibi malların ihraç edildiğini görmekteyiz. Trabzon limanı vasıtasıyla uzun yıllar İran pazarlarından Osmanlı ülkesine gelen bu mallar başta Batı ülkelerine olmak üzere ihraç malı olarak sevk edilmiştir.

İran'dan Batı ve yabancı pazarlara satılan fakat Tablo XXIV de gösterilmeyen malların başında ise ecza maddeleri, kilim, kuşak, eldiven, çorap, harir çorap, harir eldiven everenşâhî, şahbenek, benekli hataî, keşanî, kemerbend, taklit kemerbend, kolçak, kiraz çubuğu, Horasan keçesi, sağır kuşak, beldar, telli beldar gibi mallar

gelmektedir.⁵³⁹ 1816-1900 yılları arasında seksen dört yıl devam eden İran transit nakliyesinden Trabzon şehri büyük paralar kazanmış ve bu paralar şehir halkının refah seviyesinin yükselmesinde etken olmuştur. Yapılan köşk, yol, mekteplerin masraflarının büyük bir kısmı bu elde edilen gelirlerden karşılanmıştır.⁵⁴⁰

Trabzon Hükümet Konağı yerel yönetimin gittikçe genişleyen bölümlerini barındırmak üzere, 1820-1821 yıllarında inşâ edildi ve çeşitli kereler onarıldıktan sonra, yerine 1841'de toplam 572.447 kuruşluk bir masrafla, şatafatlı bir biçimde tefriş edilen daha büyük ve daha çağdaş bir bina inşâ edildi. 1848'de karantina istasyonu genişletildi. Aynı yıl kentin meydanı genişletilerek daha güzel bir hâle getirilmiştir.⁵⁴¹

Erzurum üzerinden Batı'ya gelen İranlı tüccarlar burada bir gümrüğe tâbi tutulmakta idi. Buradaki malların işleme tâbi tutuldukları yere İran Gümrüğü adı verilirdi. Ayrıca Batı'dan gelen İran mallarının Rum Gümrüğü adı verilen başka bir gümrüğe tâbi oldukları bilinmektedir.⁵⁴² İran'dan gelen tüccarların Osmanlı pazarlarında ticarî faaliyetleri belli esaslara göre yapılmakta idi. Trabzon'da İran ticaretini şekillendiren Acem ticaret evlerinin olduğu bilinmektedir. Acem ticaret evlerinin yanında İsviçre, Yunan, Ermeni ve Türk tacirlere ait ticaret evleri de bulunmaktadır. Bu evler birbirlerine çok yakın olup aynı zamanda ortak ticarete yapmaktadır.⁵⁴³ XIX. yüzyılın sonlarında İran'dan Osmanlı ülkesine gelen mallarda önceki dönemlere göre önemli bir azalma görüldüğü gibi bu azalma oranı yüzyılın ortalarına göre, % 400'lük bir azalmayı ifade etmektedir.

4. 8 Karadeniz Limanları ve İran Ticareti

XIX. yüzyılın ortalarına doğru İran tüccarları ve ticareti için önemli olan ticaret merkezlerinin başında Karadeniz limanları gelmektedir. İranlılar tarafından uzun yıllar başta Batı pazarlarıyla olmak üzere, dış ticaretin önemli bir kısmı Karadeniz'deki limanlar sayesinde gerçekleştirilmiştir.

⁵³⁹ Neşe Erim, a.g.t., s. 126.

⁵⁴⁰ Cumhuriyet Odabaşoğlu, a.g.m., s. 467.

⁵⁴¹ A.Üner Turgay, a.g.m., s. 68.

⁵⁴² Neşe Erim, a.g.t., s. 126.

⁵⁴³ Charles Issawi, *The Economic History of Turkey 1800-1914*, Chicago and London 1980, s.120.

İran'ın kendine has Acem malları yabancı pazarlarda aranan mallar arasında gösterilmektedir. Yabancı devletler tarafından XVIII. yüzyılın sonlarına kadar, İran'dan yapılan ithalâta birinci sırayı ipek almaktadır. Yüzyılın sonlarına doğru ithal edilen ipeğin miktarı azalırken çeşitliliğinde de bir azalma gözlenmekte, bu ürünün yerini zamanla pamuk ve pamuklu ürünlerin aldığı görülmektedir.

XIX. yüzyılın ilk yarısında yani, 1832'den önce Avrupa ve İran arasında Karadeniz yoluyla yapılan ticaret, büyük ölçüde Phasis'in ağzındaki Rus limanı olan Suhumkale de odaklanmıştı. Rus Çarının 8 Ekim 1821'deki emirnâmesiyle Kafkaslar'ın güneyindeki Rus eyaletlerine tanınan gümrük muafiyeti sayesinde bu bölgeler tüccarlar için cazibe haline gelmiş idi. Rusya'nın bu eyaletlerinde İmparatorluğun diğer yerlerinde vergilendirilmiş olan malları vergiden muaf tutuyordu. Daha sonra Orta Asya'ya gidecek mallara, gümrük muayenesi ve vergi belirlenmesi için Tiflis'ten geçme yükümlülüğü getirildi. Bu yeni uygulama tüccarları rahatsız etti ve tüccarların Suhumkale-Tiflis-Hazar denizi üzerinden İran'a giden yol yerine, daha güneyde Trabzon-Erzurum-Tebriz yolunu kullanmaları kendileri için daha kazançlı hâle geldi.⁵⁴⁴

XIX. yüzyılın ortalarına doğru, Osmanlı Devleti, diğer devletlerin tüccarlarına tanımış olduğu kolaylığı ve imtiyazı İranlı tüccarlara da göstermiştir. Bu konuda, Yemen Valisine yazılan tahriratta, bu meseleye ait uygulamayı ve tüccarlara ağlanan kolaylığı görmek mümkündür. Burada, İran tüccarının götürdüğü emtiadan baş resmi alındığı hakkında gelen bilgide %4 resimden başka bir vergi alınmayıp eldeki malı başka bir kişiye devrederse baş resmi tahsil edildiği bildirilmekte ise de tüccarın emtiayı kendi üzerine kayıt ettirmek suretiyle vergiden muaf tutulduğunu, malı ise yine başkalarına devrettiği bildirilmektedir.⁵⁴⁵ Bu ve benzeri uygulamaların yasak olduğu muhtelif kayıtlarda görülmektedir. Tüccarın belirtilen kanunlar çerçevesinde işlerini yürütmeleri gerektiği, aksi davranış gösterenlerin cezalandırılacağını bu bilgilerden anlamaktayız.

İran'la yapılan ticaret anlaşmaları hükümlerinde şebenderlerin ve İranlı tüccarların korunmaları hususunda daha önce de vilâyetlere yazı gönderildiği; ancak bir faydasının görülmediği anlaşıldığından sefaretten tekrar bir yazının gönderilmesinin istendiğini ve vazifelilerin kanunlara mugayir davranmamaları ve anlaşmalardaki

⁵⁴⁴ A. Üner Turgay, a.g.m., s. 52.

⁵⁴⁵ HR. MKT, No. 97 / 76, Sene. 10 . R . 1271, (31 Kanun-ı evvel 1854).

maddeleri harfiyen uygulamaları hakkındaki bilgileri 31 Kanun-ı Evvel 1854 tarihli yazıda görmekteyiz.⁵⁴⁶

Buna benzer şikayetler daha önce de yaşanmış olup, 1785 yılında Diyarbakır Valisine gönderilen bir emirnamede Diyarbakır Gümrüğünün kuruluşundan bu yana Basra ve Bağdat taraflarından gelen Hint mallarının her batmanından⁵⁴⁷ 30 para bac-ı ubûr ve İran taraflarından gelen mallardan aynı oranda gümrük alınmakta olduğu ifade edilmekte ve bunun dışında vergi alınmaması istenmektedir.⁵⁴⁸

Osmanlı-İran hududu yıllarca süren iktisadî ve siyasî mücadelelere sahne olmak suretiyle XIX. yüzyıla kadar gelmiştir. Bu mücadelenin kaynağını genellikle dini bir konu olan konular mezhep ayrılığı meselesinin⁵⁴⁹ teşkil etmesine rağmen çoğu zaman bu mücadele askerî ve ticarî sahada da görülmektedir.⁵⁵⁰ Bu mücadelelerden en çok etkilenenler de bölgede ticaretle uğraşanlar yani tüccarlar olmuştur.⁵⁵¹

Osmanlı-İran münasebetleri harp zamanlarında bile bölgede ticaretle uğraşan tüccarlar sayesinde tamamen kesintiye uğramamıştır. Özellikle, bölgedeki Ermeni tacirler iki taraf arasında gidip gelerek bu münasebetlerin devamında önemli etken olmuşlardır.⁵⁵²

Osmanlı-İran askerî ve siyasî mücadelesi bu bağlamda ticaret güvenliğini tehdit etmiştir. Genel mücadelelerin dışında meydana gelen münferit hâdiseler de Osmanlı-İran münasebetlerini sıkça etkilemiştir.

⁵⁴⁶ HR. MKT, No. 97 / 76, Sene.10 . R . 1271, (31 Kanun-ı Evvel 1854).

⁵⁴⁷ Ağırlık ölçüsü olarak kullanılan batman yaklaşık olarak 5.06 kg bir ağırlığa denk gelmektedir. Bu konuda bkz. Walther Hinz, *İslâm'da Ölçü Sistemleri*, (Çev. Acar Sevim), İstanbul 1990, s. 13.

⁵⁴⁸ *Diyarbakır ŞS.*, No. 299, s. 45 ; İbrahim Yılmazçelik, *XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Diyarbakır (1790-1840)*, Ankara 1995, s. 214.

⁵⁴⁹ İsmail Safa Üstün, "1843 Yılı Kerbela Olaylarının Osmanlı - İran Münasebetlerine Etkisi", *Türkiye Günlüğü Dergisi*, S. 63, Kasım - Aralık 2000, Ankara 2000, s. 54 - 65.

⁵⁵⁰ Tarihçilerimiz tarafından Osmalı - İran Münasebetleriyle ilgili olarak ,Münir Aktepe, *1720-1724 Osmanlı- İran Münasebetleri*, İstanbul 1970; Bekir Küttükoğlu, *Osmanlı-İran Siyasî Münasebetleri* İstanbul 1993; Remzi Kılıç, *XVI. Ve XVII. Yüzyıllarda Osmanlı- İran Siyasî Antlaşmaları*, İstanbul 2001 adlı eserlerde teferruatlı bir şekilde siyasî gelişmeler incelenmiştir. İran'lı araştırmacılar ise her Şah dönemini müstakil birer konu olarak tayin ederek üzerinde ilmi çalışmalar yapmışlar ve Ali Djafar Dour, *Nadir Şah Devrinde Osmanlı- İran Münasebetleri*, İstanbul 1977; Muhammed Rıza Nasri, *Nasreddin Şah Zamanında Osmanlı-İran Münasebetleri*, İstanbul 1977; Yahya Kalantari'nin, *Fetih Ali Şah Zamanında Osmanlı-İran Münasebetleri*, İstanbul 1976, adlı yayınlanmamış doktora tezleri İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümünde yapılmıştır. Bu tezlerde Osmanlı-İran Münasebetleri'nin tarih içindeki siyasî gelişmeleri ele alınmış ve iki ülke arasındaki siyasî mücadeleler anlatılmıştır.

⁵⁵¹ Şennur Şenel, *Osmanlılarda Ticaret ve Hayriye Tüccarı*, Ankara 1995, s. 6.

⁵⁵² Halil İnalıcık, *Osmanlı İmparatorluğu Toplum ve Ekonomi*, İstanbul 1996, s. 269.

Şah'ın hanımının hacca gidişi esnasında kervanın Osmanlı temsilcileri tarafından aranmasını bahane gösteren İran Velihttı Abbas Mirza komutasındaki ordu, 1821'in sonbaharında sınırı geçerek Kars ve Bayezit vilayetlerini ele geçirmiş ve Erzurum'u kuşatma altına almıştır. Yine İran ordusu Bağdat ve Kuzey Irak bölgesine geniş çaplı bir saldırı düzenlemiştir. Bağdat ve Süleymaniye işgal edilip Kerkük kuşatılmıştır. Osmanlıların direnişi ve Azerbaycan'ı saran veba hastalığı neticesinde İranlılar geri çekilmiştir.⁵⁵³

1823 yılında Erzurum'da yapılan anlaşma gereğince İran kuvvetleri atmış gün içinde işgal ettikleri bölgelerden geri çekileceklerdi. 1833-1842 yılları arasında sınır çatışmaları devam etmiştir. 1847'de Erzurum'da yapılan anlaşma ile sınırlar güvenlik altına alınmış oldu.⁵⁵⁴

İran topraklarından Osmanlı topraklarına firar eden bazı aşiretler de İran'dan Osmanlı topraklarına ticaret maksadıyla gelen tüccarlara karşı kötü muamelede bulunmaktadır. İran'dan firar ederek Osmanlı topraklarına gelen İran aşiretlerinden Zilanlu Aşiretinin İran'dan gelenlere karşı kanunsuz faaliyetlerde bulunduğu, bunun önlenmesinin istendiği kaynaklardan anlaşılmaktadır.⁵⁵⁵

XIX. yüzyılın ortalarında Tahran'da Osmanlı, İstanbul'da İran Devletine ait dâimi diplomatik temsilcilikler açıldı. Erzurum'dan İran'a geri çağrılan Karperdazi Mirza Ahmet'in yerine aynı unvanla Erzurum Şehbenderliğine tayin olunan Mirza Hasan Erzurum'a gelerek İran bayrağını şehbenderlik binasına asmışsa da hakkında gerekli yazının gelmemesi sebebiyle yapacağı işlemlerin resmî olamayacağına dair yazının gönderildiği bildirilmektedir.⁵⁵⁶ Yani Mirza Hasan'ın Erzurum şehbenderliğine tayini resmîleşmemiştir.

Bu devirde İran'ın Batı ülkeleriyle dış ticaretinin önemli bir kısmı Osmanlı Devleti topraklarından yapılması önemli kazançlar elde etmesine vesile olmuştu.⁵⁵⁷ Osmanlı ülkesinden geçen yollar hem güvenlik açısından hem de yakın olması açısından İranlı tüccarlar tarafından tercih edilmektedir.

⁵⁵³ Aliyev Salih Muhammedoğlu, " İran mad. ", TDVİA, Cilt 22, s. 408.

⁵⁵⁴ Aliyev Salih Muhammedoğlu, a.g. mad., s. 408.

⁵⁵⁵ Hatt-ı Hümayun, No. 51270 / B, Sene. H. 1250, (M. 1834).

⁵⁵⁶ HR. MKT, No. 38 / 17, Sene. 22 . B . 1267 (23 Mayıs 1851).

⁵⁵⁷ Aliyev Salih Muhammedoğlu, a.g. mad., s. 408.

Osmalı-İran ticareti denilince akla gelen ilk madde kaynaklarda ifade edildiği gibi "ipek" olmalıdır. Osmanlılar İran'dan aldıkları ipeği hem transit olarak Avrupa'ya taşımışlar, hem de kendi tüketimleri için kullanmışlardır. İpek dışında İran'dan ithal edilen mallar; çeşitli ipekli kumaşlar, kürk ve deriler, kutnî (pamuktan yapıma) ve buna benzer mallardan meydana gelmektedir.⁵⁵⁸

İran'ın kuzey eyaletlerinde üretilen en değerli ihraç ürünü ipek XVII. yüzyıla kadar önce Tahran'a taşınmakta ve oradan İran körfezine ulaştırılarak Batı ülkelerine sevk edilmekteydi. Osmanlı-İran savaşlarının sona ermesiyle İran'ın Batı ile olan ticareti büyük bir çoğunlukla Osmanlı topraklarından yapılmaya başlanmıştır.⁵⁵⁹

İpek dışındaki en önemli ithal malı olarak pamuk ve pamuklu mamuller gelmektedir. 1770 yılında İran Gümrüğü'nden ithal edilen pamuk 111 yüktür. Bir yıl içinde pamuk ithalâtının %64 arttığı gözlenmekte olup 1790'da ithal edilen pamuk miktarı 872.5 yüke çıkmıştır. Aynı dönemde ithal edilen ipek ise 11.5 yüke tekabül etmektedir.⁵⁶⁰

İran pazarları, daha çok vasat yani ikinci kalitede kumaşların alınıp satıldığı bir pazar olma özelliğine sahiptir. Özellikle daha ucuz ve İran piyasasında tutulan Londres larges (enli çuka, ikinci rağbet gören kumaş) olarak bilinmektedir.⁵⁶¹

İran'dan gelen malın Osmanlı topraklarında ilk gümrük ödediği nokta Erzurum Gümrüğü'dür. Erzurum'a gelen mallara mal sahibi olan tüccar %6 vergi öder. Tüccar burada durmayıp transit geçecekse bu sefer %1 reft (gelip- gitme) vergisi öder. Malını şehirde satacaksa %4 ihtisab ve kassabiye vergisi ödemekle mükelleftir.⁵⁶²

İran Devleti de kendi tüccarlarının korunması ve ticarî bir kayba uğramaması için muhtelif zamanlarda Osmanlı Devleti'ne müracaat etmiştir. İran Devleti Maslahatgüzarı Mehmet Han bir takririnde İran tüccarlarından Bağdat ve havalisine gelip giden tüccarlardan fazla gümrük talep edildiğini bunun ise iki devlet arasındaki

⁵⁵⁸ Neşe Erim, "1720-1790 Arasında Osmanlı-İran Ticareti", **V. Milletlerarası Türkiye Sosyal ve İktisat Tarihi Kongresi Tebliğleri**, (İstanbul 21-25 Ağustos), Ankara : T.T.K. Yayınları, 1990, s. 571.

⁵⁵⁹ Charles Issawi, " Tebriz - Trabzon Ticareti (1830 - 1900) - Bir Yolun Yükselişi ve Gerileyişi", s. 80.

⁵⁶⁰ Neşe Erim, **a.g.m.**, s. 575.

⁵⁶¹ Çağlar Keyder - Faruk Tabak, **Osmanlı'da Toprak Mülkiyeti ve Ticarî Tarım**, Çev. Zeynep Altok, İstanbul 1998, s. 112.

⁵⁶² Neşe Erim, **a.g.m.**, s. 571.

gümrük anlaşmalarına aykırı olduğunu bildirmiş, bu konuda gerekli işlemlerin yapılmasını istemiştir.⁵⁶³

Osmanlı Devleti, ticaret politikası gereği olarak yabancı tüccarların korunmaları ve ticaretlerini serbestçe yapabilmeleri imkânını sağlamıştır. Bu koruma politikasının içinde tüccardan fazla vergi alınmasının önlenmesi, tüccarın can ve mal güvenliğinin sağlanması gösterilebilir. Bu hususlara bir örnek olarak İran tebaasından olan bir tüccarın Bağdat tarafına götürdüğü ve oradan getirdiği emtia ve eşyadan anlaşmalara aykırı olarak görevlilerce fazla gümrük resminin talep edilmesi üzerine gönderilen yazıyı anlaşmalar gereği olarak yabancı yerden getirdiği emtiadan %3 amediye ile beraber %2 munzamı yani ek resim alınması İran Devleti tarafından talep olduğundan bu istek ise önceki anlaşmalara da uygun olduğundan buna katiyetle riayet edilmesine dair tebligatta görmekteyiz.⁵⁶⁴

Bir başka belgede ise, İran'ın muteber tüccarlarından olan Emir İslâm'ın Erzurum'dan İran'a naklettiği 50 denk yükün gümrükten taşıtmak için kiracılara verdiği ve bu kiracıların 2 denk yükü çaldığı ifade edilmektedir. Taşınan malın Hasankale'ye vardığında 20 top malın hayvanların semerlerinden dışarıya taşıdığı ve bu şekilde çekilerek çalındığı itiraf edilmiştir. İranlı tüccarın ortağı Hacı İsmail'e zararın tahsil edilerek verilmesi istenmektedir.⁵⁶⁵

XIX. yüzyılın sonlarında (1891- 1893) ve XX. yüzyılın başlarında (1900-1902) Trabzon-Tebriz şehirleri arasında devam eden ticarî taşımacılığın bedelinde gümüş olarak %80, altın olarak ise %28 artış olmuştur. Bu yolda yılda tahminen 15.000 yük hayvanı üç sefer yaparak toplam 8.200 ton malı taşımaktadır. Trabzon-Tebriz ticaret yolu 1850 -1860 yılları arasında İran ticaretinin yaklaşık %20'sini karşılamakta idi. Bu oran 1900'de %10'un altına inmişti.⁵⁶⁶

Trabzon limanının 1898 - 1900 yılları arasında İran transit ticaretine ait ithalât ve ihrâcât rakamları aşağıdaki Tablo XXV te gösterilmiştir.

⁵⁶³ HR. MKT, No.15 / 45, Sene. 7 . M . 1263, (26 Kanun-ı Evvel 1847).

⁵⁶⁴ HR. MKT, No. 15 / 45, Sene. 7 . M . 1263, (26 kanun-ı evvel 1847).

⁵⁶⁵ HR. MKT, No. 31 / 64, Sene. 27 . R . 1266, (12 Mart 1850).

⁵⁶⁶ Charles Issawi, "Tebriz Trabzon Ticareti (1830 -19009 - Bir Yolun Yükselişi ve Gerileyişi" s. 81 -83.

Tablo XXV
1898 -1900 Yılları Arasında İnan Transit Ticaretine Ait İthalât ve İhrâcât
Rakamları (pound)

Ülkeler	İhracat			İthalât		
	1898	1899	1900	1898	1899	1900
İngiltere	11.150	13.790	20.970	314.270	311.610	200.040
Osm. Devleti	161.765	113.750	163.090	1.625	1.005	1.040
Avus. ve Alm.	23.480	14.190	19.460	122.570	89.970	126.350
Fransa	5.125	4.240	6.170	76.330	64.385	57.880
İsviçre				9.300	6.220	5.600
Yunanistan	2.340	850	1.600	1.445	2.340	900
Diğer Devletler	4.545	4.280	13.210	25.810	5.345	13.490
Toplam	208.405	151.100	224.500	551.350	480.875	405.300

Kaynak: A. Üner Turgay, " Trabzon ", Doğu Akdeniz Liman Kentler. s. 71.

Tablo XXV teki rakamlara göre 1898-1900 yılları arasında Trabzon limanındaki İnan mallarının ticaretinde ithal malların oranı ihracat mallarına göre daha fazladır. Yapılan ihracatın büyük bir kısmının Osmanlı Devleti'ne yapıldığını, ithalât rakamlarında ise başta İngiltere olmak üzere Avusturya-Almanya devletlerinin diğer devletlere göre üstünlük sağladıklarını görmekteyiz.

XIX. yüzyılda İnan transit ticareti nakliyesinde belli başlı firmaların öne çıktığını görmekteyiz. Bu firmalar İnan tebaasından olan Müşirzade Ali Efendi (1884), Hacı Hasan Tahbaz biraderleri (1894), Ebu Muttalibzade Azim Han (1092), Osmanlı tebaasından Torullu Emirzade Mustafa Hancı, Atmışdörtzade Hasan Salih Sırrı biraderleri, Nemlizadeler, Hacı Ali, Hafızadeler, Hacı Cevat, Hacı Mehmet Hasan ve Constantinof ile Hochstrasser co. gibi firmalardır. Bu firmalar İnan transit ticaretinde nakliye çalışmalarına önemli katkılar sağlamışlardır.⁵⁶⁷

4. 9 Bağdat Karadeniz Ticareti

Bağdat, 1508'de Safaviler'in eline geçmesinden 1534'te Kanunî Sultan Süleyman tarafından alınmasına kadar Osmanlı-İnan mücadele sahası olarak karşımıza çıkmaktadır. Ticaret yolları üzerinde bulunması, Osmanlılar'ın Avrupa ile mücadelesinde Bağdat'ı ön plâna çıkarmaktadır. Avrupa'yı ekonomik manada bir

⁵⁶⁷ Cumhuriyet Odabaşıoğlu, " Trabzon - İnan Transit Nakliyesi ", Çağın Yakalayan Osmanlı, İstanbul 1995, s. 446.

kıskaca almak isteyen Osmanlı Devleti, Anadolu ve Karadeniz ticaret yollarının yanında Basra, Bağdat ve Suriye üzerinden geçen ticaret yollarını da hâkimiyeti altına almak istemiştir.⁵⁶⁸

Osmanlı Devleti ile İran arasında sürekli hâkimiyet mücadelesinin yaşandığı Bağdat şehri ipek ve baharat ticaretinin geçtiği ana yolların üzerinde bulunmaktadır. Bu özelliğinden dolayı Bağdat şehri her dönemde büyük zenginlik yaşamıştır. Cuinet, XIX. yüzyılın ikinci yarısında Bağdat merkez sancağına bağlı Horasan, Aziziye, Hanikin, Mendeli, Samerra, Cezire, Delim, Kutul'ammare, Kazımiye ve Ane adlarında on kazası bulunduğundan ve sancakta 340.800 Müslüman, 7.000 Hıristiyan, 52.200 de Yahudi'nin yaşadığından bahsetmektedir.⁵⁶⁹

Osmanlı egemenliğinde Bağdat ve havalisinin 1860'larda Dicle ve Fırat üzerinde kurulan ulaşım ağı sayesinde İngiltere'nin doğu topraklarıyla, Süveyş Kanalı ve Kızıldeniz yoluyla da Batı dünyasıyla sıkı ticarî ilişkileri vardı. Bu gelişmeler, Bağdat'ın daha da zenginleşmesine vesile olmuştur.⁵⁷⁰ Bağdat XIX. yüzyılın ortalarında yaklaşık 340 hektar alanı imarlı ve yaklaşık 90.000 kişinin yaşadığı bir şehir görünümündedir.⁵⁷¹ Bu nüfus, şehir merkezinde yaşayanlara ait olup şehre bağlı olan diğer kazaları içine almamaktadır.

Osmanlı-İran ticaretinde bazı dönemlerde sıkıntıların olduğu da görülmektedir. Bu hâdiselerin yaşandığını ifade eden belgelerin birinde, Bağdat havalisi ahalisinden olup İran'a ticaret maksadıyla gidenlerin büyük bir ekseriyetinin Osmanlı Devleti'nde mülk sahibi kimseler oldukları, kıyafetlerinin İranlılara benzediği gibi sebeplerden dolayı iki tarafın memurları arasında anlaşmazlıklara yol açtıklarından dolayı bundan böyle İran'a gideceklere birer pasaport verilmesinin istendiği kaydedilmektedir. Bu pasaportta ise, şahısların kimlik bilgilerinin olması ve ayrıca Tebriz Şehbenderliği'ne kendi isimlerini yazdırmaları istenmektedir. İran'a gidenlerin yine Tahran Sefareti veya Tebriz Şehbenderliği'nde evraklarını gösterip ceride defterlerine kayıt olmaları aksine

⁵⁶⁸ Yusuf Halaçoğlu, " Bağdat mad. ", TDVİA, Cilt 4, s. 433 - 437.

⁵⁶⁹ Yusuf Halaçoğlu, a.g. mad, s. 437.

⁵⁷⁰ Paul Dumont, " Yahudiler Araplar ve Kolera: 19. Yüzyıl Sonunda Bağdat'ta Cemaatlar Arası İlişkiler ", Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri, Çev. Ali Berktaş, İstanbul 1992, s. 138.

⁵⁷¹ Andre Raymond, Osmanlı Döneminde Arap Kentleri, Çev. Ali Berktaş, İstanbul 1995, s. 33.

davranan kimselerin ticaret veya başka maksatla İran'a gitmelerine izin verilmeyeceğine dair ifadeleri 26 Mayıs 1850 tarihli belgede görmekteyiz.⁵⁷²

Aynı zamanda, İran'dan Bağdat ve havalisine dinî vecibelerini yerine getirmek için gelen hacılar bu bölgenin ticarî hayatına önemli bir katkı sağlamaktadır. Kurban Bayramı öncesinde bölgeye gelen hacı adaylarının ihtiyaçlarının karşılanması, geçecekleri yolların güvenliğinin sağlanması konusunda da tedbirler alınmaktadır. Bağdat vilayetinden gelen bir tahriratta bu faaliyetler hakkında bilgi verilmektedir.

Bağdat'a iki saat mesafedeki ve Fırat nehri üzerinde bulunan Mesib Köprüsü'nün çok harap olduğu ve bu sene yaklaşık yirmi bin kişinin buradan geçeceği buna köprünün dayanamayacağı ifade edilmektedir. Aynı zamanda burada bulunan birkaç mavnanın ziyaretçilerin ihtiyaçlarını karşılamayacağı belirtilmekte, Gazze Araplarının gelenlerin mallarını gasp etmek istedikleri, bunların önlenmesi için gerekli güvenlik tedbirlerinin alınması gerektiği hususu Kanun-ı Evvel 1869 tarihli belgede ifade edilmektedir.⁵⁷³

Osmanlı Devleti, Bağdat ve havalisinin asayişini sağlamak ve ticarî hayatı canlı tutmak gayesiyle bölgede asakir-i nizamiyeye mensup askerler bulundurmaktadır. Bu muntıkada bulundurulan askerlerin masraflarının Trabzon vilayeti gelirleri ile karşılanması yolunda Maliye Nezareti'nden Meclis-i Valâ'ya yazı yazılmış ve gelen cevabî yazıda ise, 1266 yılına ait Trabzon emvalinden geriye bir şeyin kalmadığı 1267 Mart ayından itibaren gereğinin yapılabileceği ifade edilmiştir.⁵⁷⁴

400 yıla yakın bir süre Osmanlı idaresinde kalan Bağdat'tan seyyahlar, kervanların buluşma yeri Osmanlı- İran- Arabistan ticaretinin merkezi olarak bahsetmektedir.⁵⁷⁵ Bunun yanında, Bağdat ve çevresinden gelen tüccarlara ait kervanların Karadeniz limanlarına geldiklerini ve buralardan mal aldıklarını bilmekteyiz.

⁵⁷² HR. MKT, No. 34 / 29, Sene. 14. B. 1266, (26 Mayıs. 1850).

⁵⁷³ HR. MKT, No. 29 / 14, Sene. 21 .M .1266, (Kanun-ı Evvel 1869).

⁵⁷⁴ A. MKT. MVL, No. 40 / 20, Sene. 8. Ca .1267, (11 Mart 1851).

4. 10 Basra Bölgesi ve Karadeniz Ticareti

Anadolu üzerinden geçen ticaret yolları, her devirde şartlara göre bazı değişmelere uğramış olmakla beraber, umumiyetle coğrafi şartların tayin ettiği güzergâhları takip etmiştir. İran yoluyla Asya içlerinden gelip Anadolu'da Erzurum-Sivas-İstanbul istikametinde giden yolun yanında, Basra'dan Anadolu'ya ulaşarak Anadolu içlerinde ikiye ayrılarak İstanbul'a ve Karadeniz'e ulaşan başka bir yol daha bulunmaktadır. Basra'dan başlayıp Bağdat-Musul-Mardin-Urfa-Diyarbakır-Harpur-Malatya-Sivas-Tokat-Amasya-Samsun-Sinop, yolu ile Sivas'tan ayrılıp oradan Trabzon'a giden yol Basra'nın kuzeyden ulaşılmış olduğu ticaret yolu olarak bilinmektedir.⁵⁷⁶

Basra Körfezinde ve onu çevreleyen bölgelerde Osmanlılarla Portekizlilerin arasında XVI. yüzyıldan itibaren uzun yıllar sürecek olan ticarî ve siyasî alandaki iktidar mücadelelerini görmekteyiz. Hint ticaret yolu için yapılan bu mücadelelerin önemini Hürmüz şehrinin ticarî gelişmesindeki zenginliklerde görmek mümkündür. Hürmüz, Basra - Bağdat ve İran ticaretinin önemli bir merkezi hâline gelmiştir. 1610 tarihinde Bağdat'tan Halep'e gelen tacirlerin içinde Hint asıllı birçok tacirin bulunduğu bilinmektedir. Basra - Halep ticaret yolu, şartlara göre güzergâh değiştirmiştir.⁵⁷⁷

XIX. yüzyılda yeni ticarî ve siyasî anlaşmalar neticesinde Osmanlı İmparatorluğu'nun liman şehirlerinde önemli değişmeler meydana geldiği açıktır. Selanik, İzmir, Trabzon, Beyrut ve Basra şehirleri bu değişmelerden en fazla etkilenen liman şehirleri olarak dikkat çekmektedir. Özellikle Basra vilayeti, ticarî bakımdan Mezopotamya ile dış dünyanın bağlantısını kuran bir başlangıç noktası olduğundan, bölge ticareti için önemli bir merkez durumundadır. Basra da diğer liman şehirlerinde olduğu gibi, Batı dünyasının tarımsal ihtiyaçlarının karşılanmasını yardımcı olan bir liman şehridir.⁵⁷⁸

Güneydoğu Anadolu'yu İstanbul ve Karadeniz'e bağlayan yol güzergâhında bulunan şehirlerin ticarî hayatının yüzyıllar boyunca canlılığını koruduğunu; XVII.

⁵⁷⁵ Yusuf Halaçoğlu, *a.g.mad.*, s. 436.

⁵⁷⁶ İsmet Miroğlu, *a.g.m.*, s. 241- 242.

⁵⁷⁷ Halil İncelik, *a.g.e.*, s. 267 - 268.

⁵⁷⁸ İlber Ortaylı, " 19. Yüzyılda Bir Mezopotamya Limanı: Basra ", *Osmanlı İmparatorluğunda İktisadî ve Sosyal Değişim Makaleler I*, Ankara 2000, s. 173.

yüzyılın başlarından itibaren ise baharat ticaretinin okyanuslara kaymaya başlamasıyla Karadeniz'e ulaşan yollar üzerinde bulunan şehirlerdeki ticarî hayatın gerilemeye yüz tuttuğu görülmektedir.⁵⁷⁹ Bunun en önemli sebeplerinden biri olarak, bölgedeki Osmanlı-İran siyasî çatışmaları gösterilebilir.

XIX. yüzyıl sonunda Basra limanı İstanbul'a bağlanmakla kalmadı; aynı zamanda Far denen bölge üzerinden Hint ve Avrupa ile bağlantı kurmuştur. Basra-Kurna-Ammare ve Kuttu'l Ammare-Bağdat arasında oldukça işlek bir posta sistemi kurulmuştu. Bu hizmet bedevilerin saldırıları yüzünden bazı zamanlar sekteye uğramakta ve yerine getirilememektedir.⁵⁸⁰

Batılı devletlerin ve özellikle İngiliz ve Hollanda ülkelerine ait tüccarların Basra limanındaki faaliyetleri limanın önemini artırmıştır. Basra ve çevresinin, bu ticarî hareketlilik sayesinde idarî olarak bağlı bulunduğu Bağdat vilayetine karşı bağımsız hareket ettiğine bir nevi iktisadî özerklik elde etmeye çalıştığı görülmektedir. Bağdat valiliğinin bu hâdise karşısında bazı yaptırımlar içine girdiği; fakat bu durumun her şeye rağmen uzun zaman devam ettiği anlaşılmaktadır.⁵⁸¹

Bağdat'tan Basra'ya gelen mallar içinde kumaş ve emtianın diğer mallara göre daha ehemmiyetli yekûn tuttuğu görülmektedir. 1860 yılının mart-mayıs döneminde gelen bu malların miktarı 85.000 kile kadardır. Bu mallar ise Basra'dan 26 gemi ile nakledilmiştir.⁵⁸²

Basra'dan Bağdat bölgesine gönderilen eşyaların başında emtia geldiği görülür. Bu malların toplam ağırlığı ise 124.000 kile kadar olup Basra limanına 37 gemi ile nakil olunmuştur. Bu malların yarıya yakını mart - nisan aylarında Bağdat'a gönderilmiştir.⁵⁸³

Basra vilayetinin yıllık vâridatı Hicri 1307 yılında 17.844.373 kuruş kadardır. Bu gelir içinde en önemli payı ise aşar ve resm-i ağnam gibi kalemlere almakta idi.⁵⁸⁴

1869 yılında Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla Basra limanının önemi daha da artmıştır. Kuzeyde Trabzon ve Karadeniz limanlarındaki ticarî hayatın zayıflamasına rağmen Basra bölgesindeki ticarî hayat canlılığını korumuştur. Bölgede, Doğu

⁵⁷⁹ Mehmet Ali Ünal, " XVI. ve XVII. Yüzyıllarda Karadeniz-Basra Körfezi Ticareti ", **Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri**, (13-17 Ekim 1986), Samsun : Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Yayınları, 1988, s. 471-475.

⁵⁸⁰ **Basra Vilayet Salnamesi**, Sene. 1307, (1890), s. 95 - 97.

⁵⁸¹ İlber Ortaylı, **a.g.m.**, s. 174.

⁵⁸² **ML.VRD. No. 3213**, s. 2-6, Sene. 20. Ş .1276-21. N. 1276, (13 Mart 1860 - 12 Nisan 1860).

⁵⁸³ **ML. VRD. No. 3213**, s. 7-11, Sene. 20 .Ş .1276 -21. N. 1276, (13 Mart 1860-12 Nisan 1860).

ticaretinin elinde bulundurmak için büyük gayret gösteren İngiltere'nin karşısına İran'ın da rakip olarak çıktığı görülmektedir. Osmanlı Devleti'nin körfezdeki en önemli limanı durumunda olan Basra'da liman ve gümrük teşkilâtı XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren fizikî yapı ve teknik donanım bakımından güçlendirilmeye çalışılmıştır.⁵⁸⁵

Basra vilayetinin Doğu ticaretindeki önemi XIX. yüzyılda devam eden yeni ticarî yollar bulma çalışmaları sırasında oldukça artmıştır. Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra Basra vilayeti ticarî hayatını genel manada güney bölgeleri ile devam ettirmeye başlamıştır.

4. 11 İran Ticaretinde Osmanlı - Rus Rekabeti

Karadeniz'deki ticarî faaliyetlerin araştırılması ve tetkiki esnasında bölgede her zaman askerî ve siyasî alanda etkili olan Ruslar'dan da bahsetmek gerekir. Ruslar, özellikle XVI. yüzyılın ortalarından itibaren Osmanlı Devleti'nin kuzey sınırlarından aşarak Kafkasya bölgesini işgal etmeye başlamışlardır. Bu bölge, Osmanlı Devleti'nin Orta Asya ile irtibatını sağlayan tâbî bir sınır olma özelliğini taşımaktadır. Yine, Osmanlı Devleti'nin İran ve havalisi ile olan iktisadî, siyasî ve kültürel münasebetlerinin belirleyici bölgesi Kafkasya ve çevresidir.

Osmanlı Devleti ile Rusya arasında ilk ciddî ticarî faaliyetlerin XVI. yüzyılın ortalarında Kırım ve Kafkasya bölgesinde gerçekleştirildiğini görmekteyiz.⁵⁸⁶

Bu yıllardan itibaren Karadeniz'in tamamen Türk hâkimiyetine girmesi ve bir iç deniz özelliği kazanması sebebiyle bölgedeki ticarî hâkimiyet Türklerin lehine gelişmiştir. Buna rağmen Ruslar'ın sıcak denizlere inme ve Karadeniz'in imkânlarından faydalanma düşüncesi hiçbir zaman yok olmamıştır.⁵⁸⁷

⁵⁸⁴ Basra Vilayet Salnamesi, Sene. H.1307, (M.1890), s. 102.

⁵⁸⁵ Davut Hut, Maliye Varidat Defterlerine Göre XIX. Asrın İkinci Yarısında Basra Gümrüğü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Türkiyat Enstitüsü, İstanbul 1999, s. 119.

⁵⁸⁶ Haki Aydın, " XVI. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı - Rus Ticarî İlişkileri " Belgelerle Türk Tarihi Dergisi, Sayı. 20, Ankara 1969, s. 28.

⁵⁸⁷ İlber Ortaylı, " XVIII. Yüzyıl Türk- Rus İlişkileri ", Türk - Rus İlişkilerinde 500 Yıl 1491-1992 Sempozyumu, (12-14 Aralık 1992 Ankara), Ankara 1999, s. 125 - 134.

Bu mücadelenin neticelerinden biri 1711'de Osmanlı-Rus devletleri arasında meydana gelen Prut Savaşı'dır. Bu savaş ile beraber Karadeniz'in kuzeyindeki Osmanlı hâkimiyeti Rusya lehine değişmeye başlamıştır.⁵⁸⁸

Rusya, ilk defa 1739 Belgrat Anlaşması'na göre Osmanlı gemileriyle Karadeniz'de ticaret yapabilme hakkına sahip oldu. 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması'yla Karadeniz'de ticaret yapma hakkını elde eden Ruslar bu denizi Osmanlı Devleti'ne ait bir iç deniz olmaktan çıkarmışlar ve bundan sonra buralarda uluslararası ticaret yapılmaya başlanmıştır.⁵⁸⁹ 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması'yla Ruslar diğer devletlerin sahip olduğu ticarî haklara sahip olmuştur. Rusya Devleti'nin İstanbul Maslahatgüzarı Bendezus bir yazı ile devletinin çıkarı için bütün denizlerde iki devlete ait ticarî ve sivil gemilerin serbestçe dolaşmalarının anlaşma gereği olduğunu hatırlatmaktaydı.⁵⁹⁰

1779 yılındaki Aynalıkavak Anlaşmasında Rusya'nın Karadeniz'deki ticareti bir nebze kısıtlanmak istenmişse de Rusya'nın Karadeniz'in kuzeyini işgal etmesiyle bu hayata geçirilememiştir. Bu işgal hâdisesinden sonra, Rusya ile imzalanan 1782'deki ticaret anlaşması gereğince, Osmanlı Devleti daha önce kendisinin olan; fakat Ruslar tarafından işgal edilen Kuzey Karadeniz limanlarında Osmanlı reayasının ticaret yapması hakkını almıştır.⁵⁹¹

Bu anlaşmanın altıncı maddesinde, Rus ticaret gemilerinin tonajı tahdit edilmek istenmiştir. Buna göre büyük Rus ticaret gemilerinin tonajının 16.000 kile (8.000 kantar = 26.400 puta = 27.000 kilo) olması kabul edildi.⁵⁹²

Rusya Devleti ile 1782'de yapılan gümrük anlaşmasının dışında ayrıca 1806, 1831, 1842 ve 1862 yıllarında da gümrük anlaşmaları imzalanmıştır.⁵⁹³

⁵⁸⁸ Bu konuda bakınız, Hakan Yıldız, **1711 Prut Seferi'nin Lojistik Faaliyetleri**, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2000.

⁵⁸⁹ İdris Bostan, " İzn-i Sefine Defterleri ve Karadeniz'de Rusya İle Ticaret Yapan Devlet-i Aliyye Tüccarları 1780-1846 ", **Türklük Araştırmaları Dergisi**, Marmara Üniversitesi Fen -Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul 1991, Sayı. 6, s. 21. ; Kemal H. Karpat, **Osmanlı ve Dünya Osmanlı Devleti ve Dünya Tarihindeki Yeri**, İstanbul 2000, s. 163.

⁵⁹⁰ Yaşar Yücel, **XVIII. Yüzyılda Osmanlı Kurumları ve Osmanlı Toplum Yaşantısı**, Ankara 1985, s. 131.

⁵⁹¹ İdris Bostan, a.g.m., s. 22.

⁵⁹² **Düvel-i Ecnebiye Defterleri, No. 83**, s. 155 - 156.

⁵⁹³ Neşe Erim, a.g.t., s. 1-15; Meral Şen, **Osmanlı-Rus Gümrük Tarifeleri**, (İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Mezuniyet Tezi), İstanbul 1980, s. 20 - 35.

Rusya Devleti ile H.1262 / 1846 yılında imzalanan ticaret muahedesinin şartları ve bunların icrasına dair alınan kararlarda daha önceki ticaret anlaşmalarına dair de teferruatlı bilgi bulunmaktadır.⁵⁹⁴

Rusya devletinden getirilen hububattan muhtelif resim alınmasına rağmen düvel-i ecnebiye ile imzalanan anlaşmalar gereğince, bundan sonra Rusya'dan getirilecek hububattan %9 amediye ve %3 reftiye olarak cem'an alınan 12 kuruşluk resmi gümrük ve Rusya diyarlarından getirecekleri eşyalardan %2 resim alınmasına karar verilmiştir.⁵⁹⁵ Rusya Devleti ile yapılan ticaret anlaşmaları dolayısıyla iki ülke arasında karşılıklı hediye teatisinde bulunulmuştur.⁵⁹⁶

Ruslar, 1784 yılında Karadeniz limanlarında yabancı tüccarların ticaret yapmasına müsaade etmişti.⁵⁹⁷ Bu sayede, kendi limanlarından mal sevkiyatına izin verilmiş oldu ve kendi mal ihtiyaçlarını daha kolay ve ucuz temin etmiş oldular.

Rusya'nın bu faaliyetlerini yakından takip eden Batılı devletlerden Avusturya, Babıali'ye müracaat ederek 1783 yılında Karadeniz'de ticaret yapma müsaadesini elde etti. Bunu, 1802 yılında Fransa, İngiltere, Sardunya, Danimarka ve İspanya gibi Batılı devletler takip etmiştir.⁵⁹⁸

Osmanlı Devleti ile Rusya, 1828-1829 yılları arasında yapılan savaş neticesinde 2 / 14 Eylül 1829 tarihinde Edirne Anlaşması'nı imzalamıştır. Bu savaşta Osmanlılar; Kafkasya bölgesinde Kars, Ahıska, Bayezit, Anapa, Poti ve Ahılkelek bölgelerini Ruslar'a bırakmak zorunda kalmıştır.⁵⁹⁹ Edirne Anlaşması'nın VII. maddesinde Rus ticaret gemilerinin İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından geçişlerine ve taşıdıkları eşyalara hiçbir şekilde müdahale edilmeyeceği hususu karara bağlanmıştır. Ruslar'ın bu anlaşma ile elde ettikleri en önemli kazançları bu madde olmuştur denilebilir.⁶⁰⁰

1781-1846 yılları arasında ticaret yapmak maksadıyla Rusya'ya giden gemilerin sayılarına baktığımızda, gayr-ı müslimlere ait olanların 1764, Müslümanlara ait olanların ise 2420 olduğunu görmekteyiz.⁶⁰¹ Gayr-ı müslim tüccarlar 1800'lere kadar

⁵⁹⁴ İrade, Mesail-i Mühimme, No. 736, Sene. 3 . S. 1262, (11 Şubat 1845).

⁵⁹⁵ İrade, Mesail-i Mühimme, No. 716, Sene. 14. S. 1258, (27 Mart 1842).

⁵⁹⁶ İrade, Mesail-i Mühimme, No. 740, Sene. 23 .S. 1261, (3 Mart 1845).

⁵⁹⁷ Kemal H. Karpat, a.g.e., s. 163.

⁵⁹⁸ İdris Bostan, a.g.m., s. 23.

⁵⁹⁹ Celal Erkin, 1828 - 1829 Türk - Rus Harbi Kafkas Cephesi, İstanbul 1940, s .30 - 79.

⁶⁰⁰ Akdes Nimet Kurat, Türkiye ve Rusya XVII. Yüzyıl Sonundan Kurtuluş Savaşına Kadar Türk-Rus İlişkileri (1798-1919), Ankara 1970, s. 57.

⁶⁰¹ İdris Bostan ,a.g.m., s. 33.

yapılan ticaretin ortalama %8'ine sahip iken 1812'den sonra bu oran giderek azalmaya başlamış ve XIX. yüzyılın ortalarında bu oran %5'e kadar inmiştir. Bunun sebeplerinden olarak gayr-ı müslim tüccarın ecnebi devletlerin bayrağı altında ticaret yapması, Rusya'nın himayesine girmesi ve patent alma gibi hâdiseler bu düşüşün sebeplerinden bazıları olarak gösterilebilir.⁶⁰²

İran Devleti, Osmanlı ülkesindeki ticarî faaliyetlerinde Tebriz ve Trabzon havalisindeki Ermeniler'in bilgilerinden istifade ediyordu. Hatta kervanlarına onları da alarak rehberlik etmelerini istiyordu. Bu gelişmeler karşısında Ruslar da Ermeni nüfusuyla ve özellikle Trabzon ve Tebriz'deki Ermeni tüccarların statüsüyle ve ticarî faaliyetleriyle ilgilenmeye başladılar.⁶⁰³ Ruslar, bu sayede kendi ülkelerindeki Ermeniler'in nüfuzunu kullanmak suretiyle İran'ın önünde güç elde etmeyi hedeflemişlerdir.

Ruslar'ın Karadeniz acenteleri, Tebriz ve Trabzon'daki İranlı tüccarlarla farklı anlaşmalar imzalıyor ve İranlılar da denizlerde kendilerine önemli oranda indirim yapan Rus gemilerini kullanmak suretiyle bu ticarî alış verişten kârlı çıkmanın hesabını yapmaktaydı.⁶⁰⁴

İzn-i sefine defterlerine göre muhtelif yıllar arasında Rusya ile ticaret yapan Müslim ve gayr-ı müslimlere ait gemilerin sayısı ve oranları aşağıdaki Tablo XXVI da gösterilmiştir.

Tablo XXVI

1781- 1846 Yılları Arasında Rusya İle Ticaret Yapan Müslim ve Gayr-ı Müslim Tüccarlar

Yıllar	Gayr-ı müslim	Müslüman	Gayr-ı müslim	Müslüman
	Gemi sayısı	Gemi sayısı	%	%
1781-1785	182	17	%91	%9
1795-1800	335	83	%75	%25
1812-1816	82	153	%46	%54
1824-1830	74	480	%15	%85
1840-1846	4	77	%5	%95
Toplam	1764	2420	-	-

Kaynak: İdris Bostan, "İzn-i Sefine Defterleri ve Karadeniz'de Rusya İle Ticaret Yapan Devlet-i Aliye Tüccarları 1780 - 1846 " Türklük Araştırmaları Dergisi, İstanbul 1991,33

⁶⁰² İdris Bostan, a.g.m., s. 33.

⁶⁰³ Ömer Şen, **Trabzon Tarihi**, Trabzon 1998, s. 105.

⁶⁰⁴ Charles Issawi, " Tebriz - Trabzon Ticareti (1830 - 1900) - Bir Yolun Yükselişi ve Gerileyişi", s. 81.

Tablo XXVI da görüldüğü gibi Rusya ile ticaret yapan gayr-ı müslim tüccarın ticarî faaliyetleri XIX. yüzyılını ilk yarısında sürekli düşüş göstermekte iken Müslim tüccarın sayısı sürekli artmıştır. Savaşlar ve siyasî çekişmelerin az olduğu dönemlerde bu durum muhafaza edilmiş görünmektedir. Başbakanlık Osmanlı Arşivinde Düvel-i Ecnebiye Defterleri kayıtlarında Rusya ile yapılan ticarî anlaşmalara ve ticarete dair teferruatlıca bilgi bulmak mümkündür.⁶⁰⁵

1780-1846 yılları arasında Rusya ile ticaret yapan Osmanlı tüccarının sayısına baktığımızda ise; gayr-ı müslim tüccarın sayısını 1764 Müslüman tüccarın sayısını ise 2420 olduğunu görmekteyiz.

XIX. yüzyılın başından itibaren Rusya ile ticaret yapan Müslüman ve gayr-ı müslim tüccarların sayısı ise aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Tablo XXVII
XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Rusya İle Ticaret Yapan Tüccarların Milliyeti

Sene	Gayr-ı müslim	Müslüman	Toplam
1800	44	9	53
1805	164	44	208
1815	10	3	13
1820	6	21	27
1825	-	27	27
1830	-	148	148
1835	-	48	48
1840	1	2	3
1841	-	21	21
1842	-	14	14
1843	-	23	23
1844	2	14	16
1845	1	3	4
1846	-	3	3

Kaynak: İdris Bostan, "İzn-i Sefine Defterleri ve Karadeniz'de Rusya İle Ticaret Yapan Devlet-i Aliyye Tüccarları 1780 - 1846 ", Türklük Araştırmaları Dergisi, İstanbul 1991, s.42-43.

Tablo XXVII de görüldüğü gibi Karadeniz ticaretinde faaliyet gösteren tüccarların ekseriyeti Müslüman tüccarlardan meydana gelmektedir. Karadeniz'de

⁶⁰⁵ XIX. yüzyıl esas alınmak suretiyle Rusya ticaretine ait Başbakanlık Osmanlı Arşivinde bulunan İzn-i Sefine defterlerinin yılları ve numaraları: **Düvel-i Ecnebiye Defterleri.No.88**,sene.1215-1221; **Düvel-i Ecnebiye Defterleri. No. 89**, Sene 1221-1233; **İzn-i Sefine Defterleri.No.7**, Sene.1233-1238; **Düvel-i Ecnebiye Defterleri, No.90**, Sene. 1238-1245; **Düvel-i Ecnebiye Defterleri, No.91**, Sene.1245-1317.

Rusya ile ticaret yapan tüccarların içinde son dönemlere doğru gayr-ı müslim tüccarların sayısının oldukça azaldığını görmekteyiz.

Bunun yanında, Osmanlı-Rus ticaretinde Karadeniz limanları özellikle de Trabzon limanı önemli bir yer tutmaktadır. İrâd-ı Cedid Hazinesi tarafından zapt olunan Trabzon Gümrüğü'ne Rusya canibinden gelen tuz madeninin bu gümrük tarafından tahakkuku hakkındaki yazıda bu durum görülmektedir.⁶⁰⁶

Rusya Devleti ile siyasî mücadelelerin yaşanmasına rağmen iktisadî alanındaki anlaşmalar ve faaliyetlerin devam ettiğini resmî kayıtlarda görmekteyiz. Yapılan ticarî anlaşmalar bazı zamanlar yeni şartlara göre tanzim ve tertip edilmiştir.⁶⁰⁷

Rusya ile devam eden ilişkilerin 18/30 Kasım 1854 te Rus donanmasının Sinop'taki Osmanlı donanmasını anî bir baskınla imhâsından⁶⁰⁸ sonra olumsuz yönde tekrar alevlendiğini görmekteyiz. Bu hâdisе üzerine, önce Fransa ve ardından İngiltere donanmaları Karadeniz'e girerek Rusla'ra karşı Osmanlılara yardıma gelmişlerdir. Savaş Eflak ve Boğdan bölgesinden Kırım'a nakledilmiş ve 1854-1855 Kırım Savaşı olarak bilinen muharebe başlamış oldu.⁶⁰⁹

Ruslar'ın hedefi, öncelikle Osmanlı'nın hâkimiyetinde bulunan boğazlardı. Diğer yandan İran, Azerbaycan ve Doğu Anadolu'dan Mezopotamya'ya ve oradan da Basra Körfezine inmek ve buraya ulaşacak bir çıkış yolunu hedeflemiştir.⁶¹⁰ Bunun yanında Orta Asya, İran, Basra Körfezi, Hindistan bölgeleri Rusya ve İngiltere tarafından nüfuz sahası olarak paylaşılmak istenmekte olup, bu bölgeler aynı zamanda Osmanlı Devletinin ticaret yaptığı yerlerdi.⁶¹¹ Rusların Kırım Harbi'ndeki yenilgisinden sonra bu beklentileri boşa çıkmıştır.

Rusya ile Osmanlı Devleti arasında XIX. yüzyılın ikinci yarısında imzalanan ticarî anlaşmaların muhtevasına bakıldığında Rusya'nın kendi nüfuz alanını genişletmek

⁶⁰⁶ Cevdet Maliye, No. 21755, Sene. H.1212, (M.1797).

⁶⁰⁷ İrade, Mesail-i Mühimme, No.732, Sene. 3. Ca .1262, (29 Nisan 1846).

⁶⁰⁸ Besim Özcan, " 1853 Sinop Felaketzedelerinin Mağduriyetinin Giderilmesi ve Şüheda Hatırasının Yaşatılması", Bayram Kodaman'a Armağan, Samsun 1993, s. 207 - 226.

⁶⁰⁹ Akdes Nimet Kurat, a.g.e., s. 73 - 74 ; Mustafa Budak, Kırım Savaşı konusunda İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yakınçağ Tarihi Bölümünde yapılan ve yayınlanmamış olan doktora tezinde bu savaşı detaylarıyla anlatmıştır. Mustafa Budak, 1853-1856 Kırım Kafkas Cephesi, İstanbul 1993.

⁶¹⁰ Tevfik Çavdar, Osmanlı'nın Yarı Sömürge Oluşu, İstanbul 1970, s .19.

⁶¹¹ İbrahim Okçuoğlu, a.g.e., s. 561.

için gayret gösterdiğini görmek mümkündür. Rusya tüccarına tanınan imtiyazlar ve Rusya'nın lehine olan maddeler yapılan yeni anlaşmaların maddeleri içindedir.⁶¹²

Ruslar ticarî ve siyasî güçlerini artırmak için kendi topraklarında ulaşım ağını genişletirken Osmanlı topraklarındaki yol çalışmalarına da engel olmaya uğraşıyordu. Özellikle, İran bölgesindeki demir yolları yapımı Karadeniz ticaretine önemli darbeler vurmuştur. Çarlık Rusya'sının Türkiye'de demir yollarının yapımını engellemek için tüm gücünü kullanmak istediğini görmekteyiz.⁶¹³ Osmanlı Devleti'nde istenilen gelişmeyi gösteremeyen ulaşım faaliyetleri Rusların istediği neticeyi vermiştir. Rusya, iptidaî bir kervan yolu durumunda kalan Trabzon-Erzurum-İran transit yolunun Osmanlı hükümeti tarafından ihmal edilmesini de fırsat bilerek, Avrupa-İran ticaret eşyasının Kafkasya üzerinden naklini sağlamak için tedbirler aldı. Bu faaliyetlerden biri olarak Tiflis'ten Karadeniz sahilinde bulunan Poti'ye bir demir yolu yaptırdığı gibi muntazam şoseler yaptırarak mal nakliyatını kolaylaştırmıştır.⁶¹⁴ Rusların Kafkasya bölgesinde yaptığı bu modern yollar ile Osmanlı Devleti'nin kervan ve han yollarının rekabet etmesi mümkün değildi. Ruslar yaptıkları demir yolları sayesinde Türk ticaretine büyük bir darbe vurmuş olmalarına rağmen kendi sahillerinin isteklerine cevap verecek limanlara sahip olmadığından isteklerine tam manasıyla ulaşamamışlardır. Bunun sonucu olarak da 1877-1878 savaşı sonunda Batum'u topraklarına katarak, projelerini hayata geçirme şansını yakalamışlardır.⁶¹⁵

Rus limanları ile Osmanlı şehirleri arasındaki ticaret genellikle savaş zamanları azalmaktadır. Osmanlı Devleti bu zamanlarda tüccarlarının Rus sahillerine gitmesini kati olarak yasaklamıştı. Bunun dışında fırtınalı günlerde Rus limanlarına güvenlik için sığınan Osmanlı gemilerine Ruslar tarafından el konulduğu da görülmüştür. Osmanlı şehirlerinden Rus sahillerine yapılan ticaret günün siyasî şartlarından da etkilenmiştir.

⁶¹² A. DVN. NMH, No.41/16, Sene .18 .L .1278, (18 Nisan 1862).

⁶¹³ A.D.Noviçev, **Osmanlı İmparatorluğunun Yarı Sömürgeleşmesi**, (Çev. Nabi Dinçer), Ankara 1979, s. 127-129.

⁶¹⁴ Enver Ziya Karal, **Osmanlı Tarihi**, Cilt VII, Ankara 1983 , s. 263.

⁶¹⁵ Selahattin Tozlu, **a.g.m.**, s. 385.

4. 12 Kafkasya Bölgesi ve Karadeniz Ticaretindeki Yeri

Kafkasya bölgesi başta olmak üzere, Ahıska gibi küçük yerleşim yerlerinin uzun yıllar Osmanlı toprakları dahilinde olduğu bilinmektedir. Ahıska, Çıldır Eyaleti dahilinde bir merkez olup XVIII. yüzyılın başlarında gümrük mukataası olarak 7000 kuruş ile Erzurum gümrük mukataasına bağlanmıştır.⁶¹⁶ Ahıska bölgesi, Gürcistan ve İran bölgelerinden gelen ticarî malların ilk uğrak yeri olarak bilinmektedir. Anadolu'dan ve Rusya'dan gelen mallar Ahıska yolunu takip ederek gideceği yere sevk olunmaktadır.

Kafkasya bölgesi XIX. yüzyılın ortalarına kadar Rusların işgaline uğramış olmasına rağmen bu bölgede yaşayan insanlar Osmanlı Devleti ve İran ile olan münasebetlerini kesmemişlerdir. Aksine bölgeden Osmanlı ülkesine yapılan ticaretin aksamadan devam ettiği görülmektedir. Ahıska, Dağıstan bölgeleri ile ilişkiler ticarî alanda Osmanlı Devleti'ne olan bağlılıklarından dolayı devam etmiştir. Ahıska, Kafkasya'da önemli bir geçiş bölgesinde bulunmakta ve aynı zamanda Osmanlı Devleti ile Rusya'nın İran bölgesi ile yaptığı ticarete bir güzergâh vazifesi görmektedir.

Ahıska Gümrüğü mukataası XVIII. yüzyılda 7000 kuruş ile Erzurum Gümrük mukataasına bağlanmıştır. Aynı zamanda bu bölge insanının Osmanlı Devleti'ne karşı olan bağlılığı ve güveni bu bölgedeki iktisadî ve sosyal faaliyetlerin sağlıklı yürütmesi için önemli bir gösterge kabul edilebilir. Bu konuda bölgeden gönderilen ve Osmanlı Devleti'ne karşı dostane duyguları ifade eden mektuptan bunları görmekteyiz.⁶¹⁷

Ahıska, siyasî ve coğrafi konumu gereği İran ve Gürcistan'dan gelen mallar ile, Gürcistan'dan gelen esirlerin geçtiği bir gümrük kapısı olarak bilinmektedir. Ahıska Gümrüğünden geçen malların çeşitlerine bakıldığında, bunların arasında Batı kaynaklı malların da bulunduğunu görmekteyiz. Bu malların Rusya üzerinden İran'a giden malların olması kuvvetle muhtemeldir. Yine Anadolu'dan gelen malların da Ahıska Gümrüğüne giriş yaptığını ve buradan Rusya'nın bazı bölgeleri ile İran'ın kuzey kesimlerine gittiğini söyleyebiliriz.

1744 yılına ait ithal rakamlarında birinci sırayı pamuk almaktadır. Bu yıl içinde ithal edilen diğer malların başında soğan tohumu, kösele, kahve, Londra çuka, Fransız

⁶¹⁶ MAD. No. 10151, s. 139, Sene. H.1118 / M. 1702.

⁶¹⁷ Cevdet Hariciye, No. 3629, Sene. 29 .L .1243, (13 Mayıs 1828).

çuka, mazi, meşin, sabun, çuka, kına, nal, şeker, hırdavat, güherçile, astar ve sahtiyan gelmektedir

1770 yılında ithal edilen malların başında tütün, pamuk ve ham halat gibi malların önemli bir yekûn teşkil ettiğini görmek mümkündür.

Karadeniz sahillerinden, Kırım havalisi arasında ticaret yapmak isteyen ve Trabzon'da oturan Rum asıllı Osmanlı vatandaşlarından on kişinin pasaport için yaptıkları müracaat ve buna verilen cevaptan bu bölge ile ticaret yapıldığını görmekteyiz.⁶¹⁸

XVIII. yüzyıl boyunca Ahıska ve havalisinden esir ticaretinin devam ettiğini ve alınan tedbirlere rağmen bunun önlenemediğini görmekteyiz. 1770 tarihinde 132 kişinin esir bedeli olarak 660 kuruş ve 1774 yılında 222 kişinin bedeli olarak ise 999 kuruş toplam gelir elde edildiği görülmekte. 1770 yılında esir başına 5 kuruş alındığı halde, 1774 yılında bu rakam 4.5 kuruşa inmiştir.⁶¹⁹ Esir ticaretine Osmanlı Devleti müsaade etmediği hâlde bu tür ticaret kaçak yollardan yapılmakta idi.

Osmanlı Devleti ile Rusya arasında imzalanan ticarî anlaşmalarda Kafkasya bölgesi ile ilgili olarak alınmış kararları da görmekteyiz. Bu anlaşmaların birinde geçen kayıtlarda "*Anadolu sahillerinden Çerkez ve Abaza sahillerine ticaret için giden kayıkların Rusya Devleti tarafından kabul görmeyen yani Anapa ve Rudukkale'den başka mahallere velhasıl yasaklanmış bölgelere gitmeleri katiyen men edilmiştir*"⁶²⁰ şeklindeki ifade, bölgedeki ticarî faaliyetlerin belli bir nizama bağlandığını göstermektedir.

Osmanlı Devleti bu bölge ticaretinin devamını sağlamak amacıyla Bakü'de Başşehbenderlik açmak için harekete geçmiştir. Hazar Denizi sahilinde bulunan ve ticarî ehemmiyeti olan bu şehirde bir hayli Osmanlı tebaası yaşamaktadır.⁶²¹

Osmanlı Devleti tabîî sınırları içinde olan Kafkasya bölgesi ile ticarî faaliyetlerini değişen siyasî şartlara rağmen devam ettirmiştir.

⁶¹⁸ HR.MKT, No.43 / 15, Sene. 24 .R. 1268, (16 Şubat 1852).

⁶¹⁹ Neşe Erim, a.g.t., s .132 - 133.

⁶²⁰ HR. MKT, No.16 / 69, Sene. 2 . S . 1263, (20 Kanun-ı sani 1847).

4. 13 İran ve Doğu Ticaretinde Osmanlı - İngiliz Rekabeti

Osmanlı Devleti'nin ticarî faaliyetleri ve bu faaliyetlerin yürütüldüğü pazarlar incelenirken bu pazarlarda yabancıların etkileri de araştırılmalıdır. XIX. yüzyıl doğu ticareti içinde büyük paya sahip olan İngilizlerden ve onların ticarî faaliyetlerinden bahsetmek mecburiyeti vardır. Çünkü, XIX. yüzyılda İngilizler dünya ticaretinin % 20'sine Osmanlı ticaretinin ise yaklaşık %60'lık bir kısmına hükmetmektedir. İngilizler, XIX. yüzyılda Osmanlı-İran ticaretinde de çok önemli yer tutmakta ve bu pazarlardan önemli paylar almaktadır. Özellikle ipek ticaretinin merkezi konumundaki İran pazarına ulaşmak isteyen İngilizler, Karadeniz limanlarını kendisi için en uygun ticaret merkezleri olarak seçmiştir.

Osmanlı Devleti, İngiltere ile ticarî münasebetlerini geliştirmeden önce diğer Avrupa devletleriyle de ticarî faaliyetlerde bulunmakta idi. Hatta bu ülkelerin birçoğuna ticarî imtiyazlar da verilmişti. Osmanlı Devleti'ndeki bu ticarî gelişmeler üzerine İngiltere, Fransa ve diğer Avrupa devletlerinin Osmanlı Devleti ile ticarî ilişkiler içine girmesi ve bunu hayata geçirmesi üzerine harekete geçerek kendi ülkesinin çıkarları doğrultusunda ticarî temaslara başlamıştır. Bu faaliyetler neticesinde, İngilizlere ilk ticarî imtiyazın 1580 yılının Mayıs sonu, Haziran başında III. Murat'ın iradesiyle verildiğini görmekteyiz.⁶²²

Doğu Akdeniz bölgesinde faaliyet gösteren İngiliz tüccarları İzmir ve Halep gibi şehirleri, Batı Asya ülkelerinden gelen mallar ile mal mübadelesi yapılan merkezler olarak kullanmaktadır. Bu pazarlarda, İngilizler İran ipeklilerini, halılarını, müstahzaratını ve pamuğu yünüleriyle mübadele etmiştir.⁶²³

İngiliz tüccarlar Akdeniz bölgesindeki ticaretlerini daha sağlıklı yürütebilmek için kendi aralarında birlik tesis etmişler ve bunun neticesinde de 11 Eylül 1581 tarihinde İngiliz tüccarlarından Osborne ve şeriki Staper, Londralı diğer büyük tüccarlardan bazıları ile anlaşarak Osmanlı ülkesinde ticaret yapmak maksadıyla bir

⁶²¹ İrade- Hariciye, No. 19437, Sene. 29. Ş. 1304, (23 Mayıs 1887).

⁶²² Akdes Nimet Kurat, Türk - İngiliz Münasebetlerinin Başlangıcı ve Gelişmesi (1553-1610), Ankara 1953, s. 31.

⁶²³ Herbert Heaton, Avrupa İktisat Tarihi İlkçağdan Sanayi Devrimine, Çev. Mehmet Ali Kılıçbay, Ankara 1995, s. 290.

kumpanya kurmaya karar vermişlerdir. Osmanlı Devleti ile yapılacak ticaretin yedi yıl müddetçe kurulacak olan "The Levant Company" veya "Turkey Company" nin inhisarına verilmiştir.⁶²⁴

İngilizlerin Akdeniz ve Doğu ticareti, İngiliz tüccarı için çok kârlı olduğundan bu bölgedeki ticarî faaliyetleri sürekli artmış ve bu gelişme XVII. yüzyıla kadar devam etmiştir.

XVII. yüzyılda Hollanda'dan sonra İngiltere'de de Hint pamuklu ithalât ve ticareti temel ticaret kollarından biri hâline gelmiştir. 1650-1750 döneminde İngiltere'de Hint pamukluları, özellikle kibar sınıf için müslinler, chintz (Türkiye'de çit diye bilinen iyi kalite basmalar), calico denen nispeten ucuz pamuklular, Masulipatam, Dakka, Gücerat, Bengal lüks pamukluları, İngiliz East India Company'nin bütün ticaretinin dörtte üçünü oluşturuyordu. 1680'lerde İngiliz kumpanyası ithalâta bir buçuk milyon parça üzerine fırlayan rekor bir düzeye çıktı. Bundan sonra yasaklara ve kısıtlayıcı tedbirlere rağmen, İngiliz piyasasına hâkim oldu.⁶²⁵ 1800'lü yılların başında İngiliz sanayisinin büyük bir bölümü denizaşırı ihtiyaçlara cevap verecek bir yapılanmayı çoktan gerçekleştirmiş, dünyadaki tüm ihraç pazarlarının üzerinde tekelci hâkimiyetini kurmuş ve kendisi ile rekabet edecek başka bir devletin olmamasından da faydalanarak bu payını artırmaya devam etmiştir.⁶²⁶ 1800-1830 yılları arasında dünya ticareti 300 milyon sterlinden 400 milyon sterline çıkmış, yani %30'luk bir oranda büyümüştü. Dünya ticaretindeki büyüme yüzyıl içinde devam ederek 1840-1870 yılları arasında bu hacim 2.8 milyar sterlini geçmiştir. Avrupa ihracatının yıllık artış hızı 1840'ların ilk yarısında %2.9 iken bu oran 1870'lerde %6'ya ulaşmıştır.⁶²⁷

Britanya belki de hiçbir zaman gerçek anlamda "dünyanın atölyesi" olmamıştır. İngiltere XIX. yüzyılla beraber dünya kömür üretiminin üçte ikisini, demir üretiminin yarısını, çelik üretiminde yedide birini, pamuklu kumaşın yarısını, madenî eşya üretiminin yüzde kırkını karşılamaktaydı.⁶²⁸ İngiltere'nin iktisadî gelişmeleri diğer devletleri ciddî manada düşündürmeye ve tedbir almaya zorlamıştır. Başta Almanya,

⁶²⁴ Akdes Nimet Kurat, a.g.e., s. 42 - 43.

⁶²⁵ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu Toplum ve Ekonomi*, İstanbul 1993, s. 272.

⁶²⁶ Tiğınçe Oktar, *Osmanlı Devleti'nde Reji Şirketi*, İstanbul 1992, s. 2.

⁶²⁷ Reşat Kasaba, *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi On Dokuzuncu Yüzyıl*, (Çev. Kudret Emiroğlu), İstanbul 1993, s.42

⁶²⁸ E.J. Hobsbawn, *Sanayi ve İmparatorluk*, (Çev. Yalçın Gülerman - Abdullah Ersoy), Ankara 1987, s. 105.

Fransa ve Rusya olmak üzere Avrupa ülkeleri İngiliz mallarına gümrük uygulamaya var olan gümrükleri yükselterek İngiliz mallarının ülkelere girmesini engellemeye çalışmışlardır.⁶²⁹

Doğunun kaliteli mallarına ulaşmak isteyen İngilizler, her zaman kendileri için kârlı ve ucuz olan ticarî yolları kullanmışlardır. XIX. yüzyılda Karadeniz'in yabancı tüccarlara açılması ve bölgeye yabancı tacirlerin akın etmesinden en karlı çıkan ülke İngiltere olmuştur. 1840'larda İngiltere'nin Osmanlı ülkesi ticaretindeki payı %400 oranında bir artış göstererek Osmanlı toprakları sanki bir İngiliz pazarı hâline gelmiştir.⁶³⁰

1819 başlarında Erzurum'daki İngiliz İkinci Konsolosu Henry Suter Trabzon ile İngiltere arasında doğrudan ticareti savunarak, bu Osmanlı limanından yüklenen belirli mallardan, örneğin şimşir ağacı kerestesinde, İngilizlerin gümrük indirimi yapmasını istiyordu. Yine 1820'de İngiltere Maslahatgüzarı Henry Willock, ülkesine gönderdiği tezkiresinde Osmanlı İmparatorluğu'nun doğu eyaletlerinin yanı sıra Kuzey İran'la ticareti genişletmek için İngiltere ve Trabzon arasında doğrudan ilişki kurulmasını ısrarla istiyordu.⁶³¹

İngilizler, İstanbul-Trabzon arasında buharlı gemilerin çalışmaya başlamasını ulaşımda bir kolaylık kabul ederek doğu mallarına bu bölgeden ulaşmayı istemişlerdir. Osmanlı ülkesi esasen ticaret yapan İngilizler için yabancı yerlerden değildi; onlar buralarda zaten ticaretle meşgul olmakta idiler. Fakat doğu ve İran mallarının Osmanlı ülkesinden ve özellikle XIX. yüzyılda temin edilmeye başlaması Trabzon limanının öneminin anlaşılmasıyla olmuştur.⁶³²

1825 yılına kadar İngiltere'nin Osmanlı İmparatorluğu ile ticaretini tekeli bir şekilde faaliyetlerini sürdüren Levant Company yürütüyordu. Bu kumpanyaya üye olmadan bu dönemde Osmanlı Devleti ile ticaret yapmak mümkün değildi. Bu şirketin Doğu ticareti faaliyetlerine ait bir belgede, 1690'da İngiliz East India Company Şirketi Hindistan'la Osmanlı ülkesi arasında ticaret yapan Ermeni tacirlerine, Halep ve Akdeniz

⁶²⁹ Rene Sedillot, *Değiş Tokuştan Süpermarkete Tarih Boyunca Tacirlerin ve Ticaretin Öyküsü*, (Çev. Esat Mermi Erendor), İstanbul 1982, s. 381- 385.

⁶³⁰ Reşat Kasaba, *a.g.e.*, s. 45.

⁶³¹ A. Üner Turgay, *a.g.m.*, s. 50.

⁶³² Charles Issawi, "Tebriz - Trabzon Ticareti (1830 - 1900) - Bir Yolun Yükselişi ve Gerileyişi", s. 80.

yolunu bırakmalarını istediklerinde onların ise bu kârlı ticaretten vazgeçmeyecekleri yanıtını verdiklerini görmekteyiz.⁶³³

Kumpanyanın bu tekelci tutumu esasen İngiltere'nin Osmanlı pazarlarına girmesini geciktiriyor ve başta Klasik İktisatçılardan Adam Smith olmak üzere birçok kişi bu kumpanyayı sert bir şekilde eleştiriyordu. Bu gelişmeler karşısında 1825 yılında alınan bir kararla bu tekel kaldırılmış ve isteyen her İngiliz vatandaşı Osmanlı Devleti ile ticaret yapma hakkına kavuşmuştur.⁶³⁴

XIX. yüzyılla birlikte ekonomik alanda beliren liberal eğilimler çerçevesinde 1825 yılında Levant Şirketi lağv edilmiş ve Osmanlı pazarının bütününün İngiliz tüccarlara açılması öngörülmüştür. Babîali ise gerek Nizam-ı Cedid'in gerekse Asakir-i Mansure-i Muhammediye'nin masraflarını karşılayabilmek için gelir kaynakları arasında düşündüğü tekel (yed-i vahid) uygulamasıyla yabancı tüccarların vergisini artırmıştı. Aynı şekilde Osmanlı hukukuna bağlı Mısır topraklarında da mer'i bulunan tekel ve ihraç yasağı uygulamaları tüccarların rahatsızlığını had safhaya çıkarmıştır. İngiltere bu rahatsızlığın etkisiyle ve Osmanlı-İngiliz ilişkilerini geliştireceği gibi Mehmet Ali Paşa'nın gelir kaynaklarını da azaltacağı ve böylece devlete başkaldıramayacağı telkiniyle Babîali'yi ikna etmeye muvaffak olmuştur.⁶³⁵

XIX. yüzyılda İngiltere'nin esas gayesi Hint ticaret yolunu güvence altına almak ve Mısır, Süveyş Kanalı ve Basra Körfezi ile Mezopotamya havalisine hâkim olmaktır.⁶³⁶ Bu bölgeler hem ulaşım yollarının kesiştiği bölgeler hem de Batılı tüccarlar için en kısa yol olma özelliği taşımaktadır. Buralardan ham madde alımı yapan İngilizler, bu malları işleyerek tekrar bu bölgelere ihraç etmekte ve bu sayede büyük kârlar elde etmekte idi. Bu yüzyılın en güçlü ticaretine ve özellikle pamuk ve pamuklu ürünler konusundaki pazarlara İngilizler hakimdi. Tablo XXVII de İngiltere'nin 1801'den 1849 yılına kadar bazı yıllardaki pamuk ve yün ithalâtı gösterilmiştir.

⁶³³ Halil İnalçık, "Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere : Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü", *ODTÜ Gelişme Dergisi*, Özel Sayı, Ankara 1979 - 1980, s.1-66; Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu Toplum ve Ekonomi*, İstanbul 1996, s. 259 - 317.

⁶³⁴ Ali İhsan Bağış, " Osmanlı Ekonomisinde Ticaret Sektörünün Görünümü Yabancı Tüccar ve Gayri Müslim Tebaanın İzmir Ticaretindeki Yeri ve Önemi ", *1885 - 1995 Türkiye Ekonomisinin 100 Yılı ve İzmir* , İzmir Ticaret Odası Sempozyumu, (21 - 23 Kasım 1985), 1985, s. 49.

⁶³⁵ Azmi Özcan, "İngiltere mad.", *TDVİA*, Cilt 22, İstanbul 2000, s. 304.

⁶³⁶ Tefik Çavdar, *Osmanlıların Yarı Sömürge Oluşu*, İstanbul 1970, s. 19.

Tablo XXVIII
İngiltere'nin 1801-1849 Döneminde Pamuk ve Yün İthalâtı
(Libre olarak)

Yıllar	Pamuk	Yün
1801	54.000.000	7.000.000
1810	124.000.000	11.000.000
1820	153.000.000	10.000.000
1830	270.000.000	32.000.000
1840	528.000.000	50.000.000
1849	775.000.000	74.000.000

Kaynak: Nazif Kuyucuklu, İktisadî Olaylar Tarihi, İstanbul 1982, s.78.

Tablo XXVIII de görüldüğü gibi, İngilizler'in 1801 yılı ile 1849 yılları arasında pamuk ve yün ithalâtı periyodik olarak bir artış göstermektedir. 1801 yılında 54.000.000 librelük pamuk ithalâtı yapılırken bu oran 1849 yılında 775.000.000 gibi bir rakama ulaşmıştır. Yine, aynı dönemde 1801 yılında 7.000.000 librelük yün ithalâtı yapılırken 1849 yılında ise 74.000.000 librelük yün ithalâtı gerçekleştirilmiştir.

Osmanlı Devleti dahilinde de XIX. yüzyılın ortalarına doğru yabancı ülkeler ile ticarî alanda bazı temasların yapıldığını görmekteyiz. Batılı devletlerin Doğu mallarına daha kısa yoldan ulaşmak için Osmanlı Devleti topraklarından faydalanmak istediklerini ve yeni ticarî yollar açmak niyetinde olduklarını ifade etmeleri bu temaslardan bir tanesidir. Batılı tüccarların baskısı neticesinde Mısır Valisi Sait Paşa'dan (1854-1863) Süveyş Kanalı'nı açmak için bir şirket kurma imtiyazını alan Fransız Ferdinand de Lesseps kanalın açılması için çalışmalara başlamıştır. İngiltere, Lesseps'in bu çalışmalara Osmanlı Devleti'nin izni olmadan başlamış olmasına karşı çıkmaktadır. Lübnan ve çevresinde 1860 yılında çıkan karışıklıklar ve Osmanlı Devleti ile İngiltere'nin baskıları neticesinde kanal açma faaliyetleri durmuştur.⁶³⁷

İngilizler'in Türkiye ile olan ticaretinin rakamlarına baktığımızda XIX. yüzyılın başlarında meydana gelen Fransız Devrimi ve Napolyon savaşları bile ticaret akışını ciddi manada etkilememiştir. Aksine, XIX. yüzyılın başından itibaren Osmanlı-İngiliz ticareti gözle görülür bir oranda artış göstermiştir. İngiltere'nin Osmanlı ülkesine yapmış

⁶³⁷A. Haluk Ülman, 1860 - 1861 Suriye Buhranı Osmanlı Diplomasisinden Bir Örnek Olay, Ankara 1966, s. 31 - 32.

olduğu ihracat ve ithalât rakamlarının muhtelif yıllara göre ortalamalarını gösteren Tablo XXIX bizlere daha sağlıklı bilgiler sunmaktadır.⁶³⁸

Tablo XXIX
1816 -1840 Yılları Arasında İngiltere'nin Osmanlı Devletiyle Ticaret Miktarı

Yıllar	İthalât Ortalaması	İhracat Ortalaması	Toplam
1816-1822	307.000	764.000	1.071.000
1829	1.395.000	434.000	1.826.000
1830	2.746.000	726.000	3.472.000
1840	3.674.000	1.241.000	4.915.000

Kaynak: Charles Issawi, " Osmanlı İmparatorluğunun Avrupa Ekonomisindeki Yeri (1600- 1914): Bazı Gözlemler ve Sorunlar ",Osmanlı Devleti ve Dünya Tarihindeki Yeri, Haz. Kemal H. Karpat, Çev. Kemal Kahraman, İstanbul 2000, s. 168.

Tablo XXIX da görülen rakamlarda İngilizlerin Osmanlı ülkesiyle yapmış olduğu ticaretin büyük bir kısmını İngiltere'den yapılan ithal malları oluşturmaktadır. Osmanlı ihracat rakamları ise 1840 yılından sonra ciddi manada bir artış göstermiştir. Bu artışta Balta Limanı Anlaşmasıyla beraber gümrük resimlerinin indirilmesinin etkisi olmalıdır.

Karadeniz limanlarından İngiliz ticareti (özellikle Trabzon limanından olmak üzere) 1830'la 1834 yıllar arasında dört katına çıkar. 1835 yılında Trabzon limanından 1.020.920 İngiliz lirası kadarlık ithalât ve 690.920 İngiliz lirası kadarlık ihracat gerçekleştirilmiştir. Sadece bu rakamlar bile İngilizler'in Karadeniz serbest ticaretindeki payının önemini ve Kırım Savaşı'nın doğuracağı çıkar kavgasını anlatmaya yeter.⁶³⁹

Karadeniz'deki Türk nüfuzunun Ruslar tarafından kırılmaya başlanması üzerine Trabzon yolu üzerinde bulunan ticaretin kesintiye uğraması ihtimali İngilizleri, Osmanlı- Rus savaşlarına doğrudan katılmaya zorlamıştır.⁶⁴⁰

1834'te, İngiltere Dışişleri Bakanı Lord Palmerstone için hazırlanan bir raporda, İstanbul'daki İngiliz Elçiliği Başkatipli David Urquart, Osmanlı ticarî hayatı ve bölge hakkında şunları söylemektedir: "*İmalâtçı bir toplum olarak refahımızın birinci*

⁶³⁸ Charles Issawi, " Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa Ekonomisindeki Yeri (1600-1914): Bazı Gözlemler ve Sorunlar " **Osmanlı ve Dünya Osmanlı Devleti ve Dünya Tarihindeki Yeri**, Haz. Kemal H. Karpat, Çev. Kemal Kahraman, İstanbul 2000, s.168.

⁶³⁹ Stefanos Yerasimos, **Az gelişmişlik Sürecinde Türkiye**, Çev. Babür Kuzucu, İstanbul 1976, s. 350.

⁶⁴⁰ Stefanos Yerasimos, a.g.e., s. 369.

öğesinin bol ve ucuz malzeme olduğu göz önüne alınırsa, bu ülke bize sınırsız kaynaklar sunmaktadır. Pamuk, en iyi kalite ipek, tütün, yün, ilaç ham maddeleri, mısır, yağ, kenevir, don yağı, floş üretimine ne engel vardır. Kambiyo kolaylıkları, bu maddelerin günümüzde büyük miktarlarda dışarıya satıldığı ülkelerin hepsinden oldukça ucuza üretim yapılmasına imkân vermektedir. Amerika'nın keşfiyle karşılaştırabilecek bir devrim gerçekleşecektir..."⁶⁴¹ Bu rapor Osmanlı topraklarının İngiliz tüccarlar için ne kadar avantajlı bir pazar olduğunu ortaya koymaktadır. İngiltere'nin 1827 yılında genel ihracatı içinde Osmanlı Devleti'nin payı %1.4 iken özellikle Trabzon bölgesinde meydana gelen ticarî gelişmeler neticesinde bu oranın 1850 yılında %6'ya kadar çıktığı görülmektedir.⁶⁴²

Rusların sıcak denizlere inmesinin engellenmesi ve Trabzon limanının güvence altına alınması İngilizler tarafından da savunulmaktadır. Rusların boğazlara ve Karadeniz'e hakim olması demek buraların İngiliz tüccarlarına kapatılması demektir.⁶⁴³

1838 Osmanlı-İngiliz Ticaret Anlaşması hakikaten Mısır ekonomisi üzerinde ciddi sıkıntıların baş göstermesine sebep olmuştur. İngiltere'nin Akdeniz ve Ortadoğu'daki ticarî çıkarları ile Hindistan yolunun emniyete alınması esaslı bu bölgedeki siyasetini şekillendiriyordu. Tanzimatla birlikte yeni bir devreye giren Osmanlı-İngiliz ilişkilerinde İngiliz Sefiri Stanford Canning, Babiâli'de büyük nüfuz kazanarak tebarüz etti. İngiltere Osmanlı tebaası Protestanları ve Protestan misyonerleri resmen himayesine aldı.⁶⁴⁴

1838 Balta Limanı Anlaşması'nı takiben İngilizlerle yapılan 1839 gümrük tarifesi anlaşması 226 ihraç ve 602 ithal mal olmak üzere 828 maddeyi ihtiva etmekte iken 1850 yılı gümrük tarifesi 210 ihraç ve 249 kalem ithal malı kapsamaktadır.⁶⁴⁵

1861 Kanlıca Ticaret Muahedesinden sonra hazırlanan 13 Mart 1862-13 Mart 1869 yılları arasında yürürlükte kalan gümrük tarifesinde ise ihraç malları önceki tarifeye göre ciddi bir artış göstererek 460 kalem mala yükselmiş ve ithal malları ise önceki tarifeye göre kısmen düşme göstererek 228'e düşmüştür.⁶⁴⁶

⁶⁴¹ Emine Kıray, **Osmanlı'da Ekonomik Yapı ve Dış Borçlar**, İstanbul 1993, s. 70.

⁶⁴² İbrahim Okçuoğlu, **a.g.e.**, s. 537.

⁶⁴³ Stefanos Yerasimos, **a.g.e.**, s. 337.

⁶⁴⁴ Azmi Özcan, **a.g. mad.**, s. 305.

⁶⁴⁵ Mübahat S. Kütükoğlu, "Tanzimat Devri Osmanlı - İngiliz Gümrük Tarifeleri", **İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Enstitüsü Dergisi**, Sayı. 4-5, İstanbul 1974, s. 335 - 393.

⁶⁴⁶ Mübahat S. Kütükoğlu, **a.g.m.**, s. 375.

Tanzimat döneminde Osmanlı Devleti limanlarından İngiltere'ye ihraç edilen ürünlerin başında afyon, buğday, ipek, tütün, meşe palamudu ve yün gelmektedir. Ayrıca üzüm, incir ve tiftik gibi ürünler de ihraç edilmekte idi. Buna karşılık İngiltere'den pamuklu mamuller, bükülü pamuk ipliği, yünlü dokumalar, hırdavat, demir ve kömür alınmaktadır. Ayrıca İngiltere'nin müstemlekelerinden Osmanlı ülkesine kahve, biber, çay gibi ürünler de ithal edilmektedir.⁶⁴⁷

Tanzimat döneminde İngiltere'den Osmanlı ülkesine 1840 yılında 1.387.416 , 1856 yılında 3.202.558 ve 1860 yılında 5.505.492 sterlinlik ihracat yapılmıştır. Yine, İngiltere'ye bu dönem içerisinde Osmanlı Devleti'nden 1831'de 888.648, 1839'da 1.430.224, 1848'de 3.116.565, 1860'da ise 5.639.898 sterlinlik ihracat yapılmıştır.⁶⁴⁸

Osmanlı İmparatorluğu'nun İngiltere'ye yaptığı ihracatın rakamları 1840-1853 yılları için resmî, 1854-1871 yılları için gerçek, 1872-1976 yılları için beyan edilen değerler üzerinden alınmıştır.⁶⁴⁹ Aşağıdaki Tablo XXX da verilen rakamlar İngiliz sterlinine göre hesaplanmıştır.

⁶⁴⁷ M.A. Ubıcinı, a.g.e., s. 365; Musa Çadırcı, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentleri'nin Sosyal ve Ekonomik Yapıları*, Ankara 1991, s. 355.

⁶⁴⁸ Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi*, Cilt. VI., s. 256; Musa Çadırcı, a.g.e., s. 355; Bu dönemde bir İngiliz sterlini takriben 108 kuruşa tekabül etmektedir.

⁶⁴⁹ Reşat Kasaba, *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi On Dokuzuncu Yüzyıl*, (Çev. Kudret Emiroğlu), İstanbul 1988, s. 106.

Tablo XXX

**1840 - 1876 Yılları Arasında Osmanlı Devletinden İngiltere'ye
Yapılan İhracat Miktarı (sterlin)**

Yıllar	Meşe Palamudu	Kırmızı boya Kökü	Kuru üzüm	Afyon	Pamuk	Toplam
1840	48533	562.017	37.144	7.234	-	1240812
1841	45.215	516.120	36.202	20.806	-	1212749
1842	59.742	465.377	14.771	7.586	955	1168036
1843	31.166	546.286	34.309	28.938	2.428	1243759
1844	59.138	478.766	34.405	33.284	2.615	1292989
1845	101.666	654.203	60.206	33.638	1.431	1465972
1846	29.698	509.501	22.947	12.277	1.620	1071340
1847	50.473	511.147	28.776	15.503	391	1739112
1848	41.925	724.940	19.024	26.536	331	1503961
1849	84.317	841.893	21.220	13.073	986	2102097
1850	66.613	922.856	17.102	16.114	1.957	2250326
1851	-	-	-	-	-	2511100
1852	76.025	1.096.398	65.047	25.498	153	2252283
1853	86.362	1.012.967	121.439	19.946	-	3050518
1854	-	-	-	-	-	2219298
1855	124.508	246.107	107.297	72.941	250	2294571
1856	257.409	1.303.273	107.482	58.995	973	2383029
1857	326.570	402.585	163.246	97.934	465	2347232
1858	264.876	400.602	109.290	89.449	130	2604606
1859	382.347	430.272	232.333	133.149	923	2728354
1860	261.501	421.256	126.508	187.643	-	3280265
1861	259.935	394.530	193.369	196.935	2.704	1528549
1862	402.668	326.030	108.794	159.994	202.520	1800127
1863	447.641	311.962	161.246	197.360	907.679	2459162
1864	300.683	258.086	120.795	191.408	366.688	2301860
1865	234.846	189.352	134.203	241.362	1.076.304	2274130
1866	473.730	289.629	86.791	146.779	506.782	1925316
1867	291.181	182.988	126.549	188.703	220.871	1426702
1868	393.433	398.368	214.820	337.209	122.357	2014201
1869	297.230	224.072	266.065	293.615	354.418	2124707
1870	358.407	154.193	146.485	346.274	235.469	1865137
1871	425.323	152.589	195.504	361.970	73.168	2218992
1872	511.972	98.774	297.905	246.501	213.378	2545531
1873	441.429	42.123	185.843	302.201	199.019	2599148
1874	487.937	104.633	286.391	316.796	37.969	2263010
1875	554.416	41.346	415.911	316.243	27.027	2631373
1876	601.266	17.652	361.910	221.703	12.350	2854785

Kaynak: Reşat Kasaba, Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi On Dokuzuncu Yüzyıl,
İstanbul 1988, s.106.

Tablo XXX da 1840-1876 yılları arasında Osmanlı ülkesinden İngiltere'ye yapılan ihracat miktarı ve bu ihracatta öne çıkan belli başlı mallar gösterilmiştir. Burada, meşe palamudu, kırmızı boya kökü, kuru üzüm, afyon ve pamuğun en önemli ihraç ürünü olduğu görülmektedir. Tablo XXX daki verilere göre yine Osmanlı ülkesinden 1840-1876 yılları arasında İngiltere'ye en fazla ihracat 1860 yılında 3.280.265 sterlin olarak yapılmış olup en az ihracat ise 1842 yılında 1.168.036 sterlin olarak yapılmıştır.

Osmanlı İmparatorluğu'ndan İngiltere'ye yapılan ihracata ait ürünlerin adları ile ihraç edilen mallar içindeki miktarı aşağıdaki Tablo XXXI de görülmektedir.⁶⁵⁰

Tablo XXXI
1840 -1876 Yılları Arasında İngiltere'ye İhraç Edilen Mallar ve Oranları

Yıllar	Meşe Palamudu	Kırmızı boya kökü	Kuru üzüm	Afyon	Pamuk
1840	%3.9	%45.0	%2.9	%0.5	-
1841	%3.7	%42.0	%2.9	%1.5	-
1842	%5.1	%39.8	%1.2	%0.6	%0.08
1843	%2.5	%43.9	%2.7	%2.3	%0.19
1844	%4.5	%37.0	%2.6	%2.5	%0.20
1845	%6.9	%44.6	%4.1	%2.3	%0.09
1846	%2.7	%47.5	%2.1	%1.1	%0.15
1847	%2.9	%29.3	%1.6	%0.8	%0.02
1848	%2.7	%48.2	%1.2	%1.7	%0.02
1849	%4.0	%40.0	%1.0	%0.6	%0.04
1850	%2.9	%41.0	%0.7	%0.7	%0.08
1851	-	-	-	-	-
1852	%3.3	%48.6	%2.8	%1.1	%0.01
1853	%2.8	%33.2	%3.9	%0.6	-
1854	-	-	-	-	-
1855	%6.4	%10.7	%4.6	%3.1	%0.01
1856	%10.8	%54.6	%4.5	%2.4	%0.04
1857	%13.9	%17.1	%6.9	%4.1	%0.02
1858	%10.1	%15.3	%4.2	%3.4	%0.01
1859	%14.0	%15.7	%8.5	%4.8	%0.03
1860	%8.2	%13.2	%3.9	%5.9	-
1861	%17.0	%25.8	%12.6	%12.8	%0.17
1862	%22.3	%18.1	%6.0	%8.8	%11.20
1863	%18.2	%12.6	%6.5	%8.0	%36.90
1864	%11.1	%9.0	%4.4	%7.01	%50.50
1865	%10.3	%8.3	%5.9	%10.6	%47.30
1866	%24.6	%15.0	%4.5	%7.6	%26.30
1867	%20.4	%12.8	%8.8	%3.2	%15.4
1868	%19.5	%19.7	%10.6	%16.7	%6.0
1869	%13.9	%10.5	%12.5	%13.8	%16.6
1870	%19.2	%8.2	%7.8	%18.5	%12.6
1871	%19.1	%6.8	%8.8	%16.3	%3.2
1872	%20.1	%3.8	%11.7	%9.6	%8.3
1873	%16.9	%1.6	%7.1	%1.6	%7.6
1874	%21.5	%4.6	%12.6	%13.9	%1.6
1875	%21.0	%1.5	%15.8	%12.0	%1.0
1876	%21.0	%0.6	%12.6	%7.7	%0.4

Kaynak: Reşat Kasaba, Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi On Dokuzuncu Yüzyıl, İstanbul 1993, s. 107-108.

Tablo XXXI deki verilerde görüldüğü üzere İngiltere'ye 1840-1876 yılları arasında ihraç edilen ürünler içinde kırmızı boya kökü önemli bir orana sahip olmakla beraber bu oranı her zaman koruyamamıştır. İngiltere'nin Osmanlı Devleti'nden satın aldığı belli başlı malların yüzde oranları verilmiştir. Bu ürünler içinde pamuk 1860-1865 yılları arasında oranı en fazla yükselen mal olarak görülmektedir. Pamuk ihracatı 1857 yılına kadar pamuk ipliği olarak yapılmış bu yıldan sonra ise ham pamuk olarak

⁶⁵⁰ Reşat Kasaba, a.g.e., s. 107-108

yapılmıştır. Yine kırmızı boya kökü 1840-1856 yıllarına kadar satılan mallar arasında en önemli yeri tutmaktadır. Tablodaki oranlar 1840-1853 yılları arasında resmî, 1854-1871 yılları arasında gerçek ve 1872-1876 yılları arasında ise beyan edilen değerlerdir.⁶⁵¹

Trabzon limanından İngiltere ile yapılan ticarete ait istatistiklere baktığımızda bu limandan İngiltere'nin ciddi manada istifade ettiğini görmekteyiz. Aşağıdaki Tablo XXXII de Trabzon limanından İngiltere'ye 1856-1880 yılları arasındaki bazı yıllarda yapılan ihrâcat rakamları verilmiştir.

Tablo XXXII
1856 - 1880 Yılları Arasında Trabzon Limanından İngiltere'ye
Yapılan İhracat Miktar

Yıllar	İngiltere	Diğer Ülkeler	Toplam	Yıllık Ortalama
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	3.620.000	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

Kaynak: A. Üner Turgay, "Trabzon", Doğu Akdeniz Liman Kentleri, İstanbul 1994, s. 60.

Tablo XXXII deki verilerde görüldüğü gibi Trabzon limanındaki ticaret hayatı içindeki dış satım periyodik olarak sürekli bir düşüş göstermektedir. Değişen iktisadî ve siyasî şartlar bu düşüşün esas sebeplerinden sayılabilir. Trabzon limanı ticaretinde İngiltere'nin payının düşmesinin bir başka önemli sebebi ise Süveyş Kanalı'nın açılması ve ticaretin güneye kayması olarak ifade edilmektedir. Süveyş Kanalı'nın açılması (1869) ilk başlarda Osmanlı ve İngiliz ticareti için elverişli bir teşebbüs gibi kabul edilmiştir. Fakat, bu açılan yeni ticaret yolundan Akdeniz'deki İtalyan ve Fransız limanları önemli kazançlar elde etmişlerdir.⁶⁵²

İngilizler Mısır'da kurulan Mehmet Ali Paşa idaresinden huzursuzluk duydukları için Osmanlı topraklarından Hindistan'a yeni bir ticaret yolu dahi açmayı dahi teklif etmiştir. Bu yol İskenderun limanından bir demir yolu ile Birecik'e bağlanacak ve bu

⁶⁵¹ Reşat Kasaba, Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi On Dokuzuncu Yüzyıl, Çev. Kudret Emiroğlu, İstanbul 1993, s. 107 - 108.

⁶⁵² Enver Ziya Karal, Osmanlı Tarihi, C. VII, Ankara 1983, s. 262.

şehir ile Basra Körfezi arasında vapurlarla irtibat kurulacaktı. Bu sayede Basra'dan İran ve Belucistan üzerinden Hindistan'a ulaşılacaktı.⁶⁵³ Buradan da anlaşılacağı gibi İngilizler Hint ve doğu ticaretine büyük önem veriyorlardı. Bu bölgenin ticaretini ellerinde tutmak için de çeşitli projeleri Osmanlı Devleti'ni de içine katarak hayata geçirmeyi tasarlamışlardır.

Tablo XXXIII
1856 -1880 Yılları Arasında Trabzon Limanına İngiltere'den
Yapılan İthalât Miktarı

Yıllar	İngiltere	Diğer Ülkeler	Toplam	Yıllık Ortalama
1856-1860	14.997.100	1.535.400	16.532.500	3.306.500
1861-1865	7.000.000	4.00.000	11.000.000	2.200.000
1866-1870	3.880.000	2.209.000	7.089.000	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

Kaynak. A. Üner Turgay, "Trabzon", Doğu Akdeniz Liman Kentleri, İstanbul 1994, s. 60.

. Tablo XXXIII deki verilere göre İngiltere, Trabzon limanını en fazla 1856-1860 yılları arasında kullanmış ve bu yıllar arasında 14.997.100 sterlinlik ihracat gerçekleştirmiştir. Trabzon liman ticareti içinde İngiltere'nin payı 1856-1880 yılları arasında diğer ülkelerin toplamından dahi fazla görünmektedir

İngiltere, Trabzon ve havalisindeki ticarî faaliyetlerini ve siyasî menfaatlerini korumak maksadıyla ve aynı zamanda Fransa ile Sardunya ülkelerini de emsal göstererek bir konsolosluk açmak istediğini Osmanlı Devleti'ne iletmiştir. Kesin tarihi belli olmayan ve tahmini tarihi H.1245 (1829) yılına tesadüf eden bu belgede İngiltere Devletinin Trabzon iskelesinde bulunmak üzere bir konsolosluk açmak isteği konusunu gündeme alındığını görmekteyiz.⁶⁵⁴ İngilizler'in Trabzon limanında konsolosluk açmasının temel sebebi, kendi tüccarlarının bölgedeki faaliyetlerini daha iyi yürütmek, bölge ticaretinden kendi tüccarlarının gerekli payı almalarına yardımcı olmak ve onların hukukî haklarını korumak olmalıdır.

⁶⁵³ Enver Ziya Karal, Osmanlı Tarihi, Cilt VI, Ankara 1983, s. 257.

⁶⁵⁴ Hatt -ı Hümayun, No. 46520, Sene. H.1245, (M.1829).

4. 14 Yüzyılda Trabzon'da Bulunan Yabancı Temsilcilikler

Osmanlı Devleti, Doğu Akdeniz ve Karadeniz'e hâkim olduktan sonra, Avrupa hükümetlerinin belli başlı iskelelerde kurmuş oldukları konsoloslarıyla ticaret ve benzeri ilişkileri yürütmeye başlamıştır. Osmanlı Devleti kendi topraklarında bu tür işlerin yürütülmesi için bulunan yabancı temsilciliklere işlerini yürütmek maksadıyla gerekli her türlü kolaylığı göstermiştir.

Ticaret maksadıyla Osmanlı Devleti'ne gelen yabancı tüccar ve konsoloslara, Osmanlı topraklarındaki işlerini kolaylıkla yürütebilmesi için himayan denilen birer veya ikişer beratlı tercüman, fermanlı hizmetkâr, kâtip, aşçı, kavvas, seyis gibi müstahdem edinme imkânı verilmiştir.⁶⁵⁵

Yabancı devletlerden ilk defa Rusların Trabzon'da 1805 yılında kendi tüccarlarının menfaatlerini ve haklarını korumak maksadıyla bir konsolosluk kurduklarını kaynaklarda görmekteyiz.⁶⁵⁶

Karadeniz ve İran transit ticaretinden istediği payı almak isteyen ülkelerin başında gelen İngiltere'nin, kendi ülkesinin ticarî menfaatlerini korumak için Trabzon'da konsolosluk açmak niyetinde olduğunu görmekteyiz. Bu talebe ait bilgileri H. 1245 / 1829 tarihli belgede İngilizler'in Trabzon'da bir konsolosluk açmak istediklerine dair ifadeden edinmek mümkündür.⁶⁵⁷

XIX. yüzyılın ikinci yarısında Trabzon'da bulunan yabancı temsilciliklerin kendi ülkelerine ticarî hayata dair gönderdikleri raporlardan ülkelerinin bölgeye verdikleri önemi anlamaktayız.

İngiltere'nin Trabzon'da bulunan Vice-Consul (Konsolos Vekili) Stevens 1854 yılında yazmış olduğu raporunda, Kırım Harbi'nin yarattığı imkânlarla bölgede ticarî faaliyetlerin artırdığını ifade ederek bu tezat gelişmeyi nakletmektedir.⁶⁵⁸ Araştırmacılar, Trabzon ve havalisinin XIX. yüzyılın ikinci yarısına dair çalışmalarında Stevens'in ülkesine göndermiş olduğu bu raporlarını referans göstermektedir.

⁶⁵⁵ Ali İhsan Bağış, **Osmanlı Ticaretinde Gayri Müslimler Kapitülasyonlar - Avrupa Tüccarlar-Berathlı Tüccarlar - Hayriye Tüccarları (1750-1839)**, Ankara 1983, s. 26.

⁶⁵⁶ A. Üner Turgay, **a.g.m.**, s. 49.

⁶⁵⁷ **Hatt-ı Hümayun, No.46520, Sene. H.1245 (M. 1829)**

⁶⁵⁸ İlber Ortaylı, "19. Yüzyılda Trabzon Vilayeti ve Giresun Üzerine Gözlemler", **Osmanlı İmparatorluğu'nda İktisadî ve Sosyal Değişim Makaleler I**, Ankara 2000, s. 122.

İngiltere'nin 1868 yılındaki Trabzon konsolosu olarak Mr. G. Palgrave vazife yapmakta olup, ülkesine yazmış olduğu raporlarında Zigana Dağı'ndaki yol çalışmaları hakkında bilgi vermektedir.⁶⁵⁹

Yine, bu tarihte Trabzon'da Rus, Fransız, İtalyan, Avusturya, Prusya, Yunan, Belçika, İran konsolosları görev yapmaktadır.⁶⁶⁰

1875 yılında Trabzon'da bulunan yabancı temsilciler ve taşıdıkları unvanları şöyledir: Rusya Konsolosu Mösyö Dimofiyef, İran Karperdazı Mirza Ali Ekber Han, Fransa Konsolosu Mösyö Kun, Belçika Konsolosu Mösyö Kun, Nemçe Konsolos Vekili Baron İsvaykır, İngiltere Vis Konsolosu Mösyö Alfred Bilyoti, İtalya Vis Konsolosu Mösyö Lambertini, Almanya Vis Konsolosu Ferdmelt, Felemenk Vis Konsolosu Mösyö İspadaro, Yunan Viskonsolosu Mösyö Kalpmikopulos, İspanya Viskonsolosu Mösyö Miranko, Batum'da ise Rusya Konsolos Vekili Mösyö Cudici.⁶⁶¹

1876 yılında Trabzon'da bulunan yabancı temsilciliklerde, Rusya Devleti Konsolosu Mösyö Dimofiyef, Tercümanı Anastas Kostantinof, Kansıları Mösyö Emilyanof, Türkçe Tahrir Kâtibi Lazarafof, İran Karperdazı Mirza Hasan Han, Tercümanı Ali Bey, Nemçe Konsolosu Yakovitofski, Tercümanı Mösyö Kasviki, Almanya-i Şimal Konsolosu Mösyö Ferdmelt, Tercümanı Mösyö Kolaru, İngiltere Konsolosu Mösyö Bilyoti, Tercümanı Mösyö Miranko, Fransa Konsolosu Mösyö Kuri, Kansıları Mösyö Kasdanya, Tercümanı Mösyö Mısıryan, İtalya Konsolosu Mösyö Riva, Tercümanı Mösyö Alkanus, Belçika Konsolosu Vekili Mösyö Kun, Felemenk Konsolosu Vekili Mösyö İspadaro, Tercümanı Mösyö Kazarçiri, İspanya Konsolosu Mösyö Miranko, Yunan Konsolosu Mösyö Fivosi, Tercümanı Hacı Yorgi'yi ülkeleri adına vazifeli olarak görmekteyiz.⁶⁶²

Kayıtlara göre 1877 yılında Trabzon'daki yabancı temsilcilerin büyük bir kısmının makamlarını muhafaza ettiklerini görmekteyiz. Sadece bu tarihte İran Karperdazı Mirza Hasan Han'ın yerine Mirza Mahmut Han tayin edildiğini görülmektedir.⁶⁶³

⁶⁵⁹ Cumhur Odabaşıoğlu, "Trabzon-İran Transıt Ticareti", *Çağın Yakalayan Osmanlı*, İstanbul 1995, s. 443.

⁶⁶⁰ İsmail H. Demircioğlu, "1868'de Trabzon Konsoloslukları", *Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih Dil Edebiyat Sempozyumu* (3-5 Mayıs 2001), Trabzon 2002, s. 488 - 490.

⁶⁶¹ *Trabzon Vilayet Salnamesi*, Sene. 1875, s. 78.

⁶⁶² *Trabzon Vilayet Salnamesi*, Sene. 1876, s. 79.

⁶⁶³ *Trabzon Vilayet Salnamesi*, Sene. 1877, s. 73.

1878 yılı kayıtlarına göre ise yabancı temsilcilerin makamlarını koruduklarını ve aynı hizmetleri yerine getirdiklerini görmekteyiz.⁶⁶⁴ Yine aynı temsilciler 1879 yılında da görevlerinde kalmışlar ve ülkeleri adına vazife yapmaya devam etmişlerdir.⁶⁶⁵

1884 yılında İngiltere'nin Trabzon Konsolosu Biliotti, ülkesine gönderdiği raporunda bölgede ithalât ve ihracat yapanlar ile gemi ve şirket acentalığı yapanların isimlerini sıralamaktadır.⁶⁶⁶

1900 yılı itibarıyla Trabzon'da ticaret münasebetiyle bulunan konsolosluk heyetlerine ait bilgiler ise şu şekildedir:

Avusturya-Macaristan Başkonsolosu (Alman ve Flemenk devleti Trabzon konsolosluğunu da yerine getirmektedir. Samsun konsolos vekili ve Giresun konsolosluk memurları ona bağlıdır.)

İngiliz Trabzon Konsolosu (Longworth) ABD'nin konsolosluğunu da ifa etmektedir. İngilizlerin Samsun'da görev yapan konsolos memuru vardır.

Trabzon'da Fransa Konsolosu ve Samsun'da ise konsolos memuru vardır.

Rusya'nın Trabzon'daki konsolosuna Rize Viskonsülü, Samsun Viskonsülü ve Giresun Viskonsülü bağlıdır.

İtalya'nın Trabzon konsolosuna Samsun konsolosluk memuru bağlıdır ve İsveç ve Norveç'in Samsun'daki konsolos vekaletindeki hizmetleri de Samsun'daki İtalyan memuru yerine getirmektedir. Giresun'da da bir konsolosluk memuru vardır.

İran'ın Trabzon'da Baş Şehbenderi (Baş Konsolos) ve Samsun'da ise konsolos (şehbenderi) vardır.

Yunanistan'ın Trabzon'da konsolosu vardır.

Belçika'nın Trabzon konsolosu, Danimarka'nın konsolos yardımcılığı görevini de yerine getirmektedir ve aynı ülkenin Samsun'da bir viskonsülü vardır.

İspanya'nın Trabzon'da konsolosluğu bulunmaktadır.

Amerika'nın da Samsun'da konsolos memuru vardır.

⁶⁶⁴ Trabzon Vilayet Salnamesi, Sene. 1878, s .81.

⁶⁶⁵ Trabzon Vilayet Salnamesi, Sene. 1879, s. 111.

⁶⁶⁶ İlber Ortaylı, a.g.m., s. 124 - 125.

Trabzon'da bu dönemde yabancı ülkelere bağlı 6 dava vekili ve 11 diplomalı tabip vardır. Yine bu sayıya yakın eczane bulunmaktadır.⁶⁶⁷

Trabzon vilayetine ait çalışmaların bir bölümünü de konsolosluk raporları ihtiva etmektedir. Trabzon'da vazife yapan konsolosların muntazam olarak tuttıkları ve ülkelere gönderdikleri raporlar aynı zamanda buradaki ticarî hayatın gelişmelerine de ışık tutmakta, kaynak teşkil etmektedir.

Trabzon ve kendine bağlı vilayetlerde bulunan konsolos ve vekillerinin yanında burada ticaretin yürütülmesinde yardımcı olan acenteler da bulunmaktadır. Kırım Harbi'nden sonra Karadeniz ticaretinde bir canlanma olmuş; deniz seferlerine Fransız ve Rus bandıralı gemiler de eklenmiştir. 1894 yılında haftalık seferler yapan 4, onbeş günlük seferler yapan 4 ve aylık seferler yapan 2 kumpanya olmak üzere bu hatta 10 kumpanya faaliyet göstermektedir.

Karadeniz'deki limanlarda bulunan acenteler ve bağlı oldukları ülkeler ile temsilcilerinin adları aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Tablo XXXIV
Trabzon'da 1874 Yılında Faaliyet Gösteren Ticaret Acentaları

	Fevaid-i Osmaniye	Rusya Kum.	Fransa Kum.	Avusturya Kum.
Trabzon	Mahmut Ağa	Mösyö Sermifof	Mösyö Malanas	Mösyö Radliya
Batum	Mehmet Efe.	Mösyö Cudidi	-	-
Rize	Hurşit Efe.	-	-	-
Giresun	Artin Efe	Mösyö İkili	Mösyö Arnimayor	Mosis Ağa
Ordu	Abdülkadir Efe.	Kigork Ağa	-	-

Kaynak: Trabzon Vilayet Salnamesi, Sene. 1874. s. 72.

Tablo XXXIV te 1874 yılında ticarî faaliyetlere katılan acentaların isimleri ve milliyetleri verilmiştir. Osmanlı Devletine ait acentelerin yanında Rusya, Fransa ve Avusturya'ya bağlı acentelerin ticarî faaliyetleri yürüttüklerini görmekteyiz.

Bu kumpanyaların bağlı olduğu ülkeler ve Trabzon'dan aldıkları malları sevk ettikleri limanlar aşağıdaki tabloda verilmiştir.⁶⁶⁸ Haftanın belli günleri Trabzon limanına gelen yerli ve

⁶⁶⁷ Trabzon Vilayet Salnamesi, Sene. 1318, (1900), s.166; İlber Ortaylı, a.g.m., s. 177.

⁶⁶⁸ Mübahat S. Kütükoğlu, " XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti ", Birinci Karadeniz Sempozyumu Bildirileri, (13-17 Ekim 1986 Samsun), Samsun 1988, s. 101.

yabancı tüccarlara ait gemiler, İran transit ticareti vasıtasıyla gelen ve yine Anadolu'nun muhtelif bölgelerinden Trabzon ve bağlı limanlara gelen malları alarak sevk etmektedir.

Tablo XXXV
Trabzon'da Bulunan Ticaret Kumpanyalar İle Mal Sevkiyatı
Yaptıkları Limanlar

Haftalık	Avusturya Lloyd	Trieste
	Türk Mahrusa	İstanbul
	Türk-Rum Kurdce	İstanbul
	Rus Navigation	Odesa
On beş günlük	Fransız Messageries	Marsilya
	Fransız Messageries Paquet	Marsilya
	İtalyan General İtalian Navigation	Palermo
	Yunan Panhellenic	Pire
Aylık	İngiliz Westcott and Lawrence	Londra
	İngiliz Steamship	Kopenhag

Kaynak: Mübahat S. Küttükoğlu, " XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti " Tarih Boyunca Birinci Karadeniz Kongresi Bildirileri, (13- 17 Ekim 1986), Samsun 1988, s.101

Tablo XXXV te Trabzon limanından mal sevkiyatı yapan acenteler ve malların sevk edildikten sonra hangi limanlara gittiğini görmekteyiz. Bu limanların başında Avrupa devletlerinin limanları gelmektedir.

Trabzon vilayetinde İranlı tüccarların iktisadî faaliyetlerini limana getirdikleri malları ve sevk ettikleri ülkelerin adlarını da kayıtlarda görmek mümkündür. Batı devletleri ile olan ticarete de önemli bir yer tutan Trabzon şehri ve limanı İran için günümüzde de aynı önemini korumaktadır. XIX. yüzyılın sonlarında Trabzon'da bulunan İran vatandaşlarının sayısı 320 olarak tespit edilmekte ve bunların büyük çoğunluğu ise ticaretle uğraşan kimselerden oluşmaktadır.⁶⁶⁹ XX. yüzyılın başında İran unsuru şehirde kendi kurumlarını tesis etmek için belli bir faaliyet içine girmektedir ki bu durum İranlıların Trabzon vilayetinde ticaret ve sosyal hayata aktif olarak katıldıklarını göstermektedir. 22 Şubat 1326 / 19 Eylül 1908 tarihine ait irade ile Trabzon'da bir İran mektebinin açılması için izin verilmiştir.⁶⁷⁰ Bu mektep açılması hâdisesi bile İranlıların Trabzon'da ne kadar güçlendiklerini göstermesi bakımından önemlidir.

⁶⁶⁹ İsmail H. Demircioğlu, a.g.m., s. 490.

⁶⁷⁰ İrade-Adliye ve Mezahib, No.3358 / 2131/4 ; İlber Ortaylı, a.g.m., s. 174.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

XIX. YÜZYILDA TRABZON VE ÇEVRESİNDE NÜFUS HAREKETLERİ VE SAĞLIK

5. 1 Trabzon ve Çevresinde Nüfus Hareketleri

Osmanlı İmparatorluğu nüfusunun sosyal boyutları yalnız siyasi ve askerî tarihçilerin değil, iktisat tarihçilerinin de ilgisini çekmiştir. Osmanlı İmparatorluğu'nun XIX. yüzyılın ilk dilimindeki nüfusuyla ilgili pek çok tahmini bilgiler olmasına rağmen bu bilgilere güvenmek oldukça zordur.⁶⁷¹ Türklerin fetihten önceki Trabzon ve bölge nüfusuna dair bilgiler kısıtlıdır. 1486 tarihli tahrir defterlerine göre Trabzon'da 5.500 civarında gayr-ı müslimin yaşadığı tahmin edilmektedir.⁶⁷² Bölgenin genel nüfusu ile bu oran karşılaştırıldığında verilen rakamların fazla olmadığı görülmektedir.

Osmanlı Devleti'nde ilk modern manadaki nüfus sayımlarının XIX. yüzyılda yapıldığı bilinmektedir. Osmanlı Devleti'nde XIX. yüzyılda Yeniçeri Ocağının kaldırılışından sonra İstanbul'da yapılan nüfus sayımı mahallî özellik taşımaya rağmen yapılan ilk resmî sayım olarak kabul edilmektedir. Bu sayımda, İstanbul'daki askerlik çağındaki Müslim ve gayr-ı müslim nüfusun sayısının tespitine çalışılmıştır.⁶⁷³

⁶⁷¹ Charles Issawi, " Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa Ekonomisindeki Yeri (1600-1914): Bazı Gözlemler ve Sorunlar ", **Osmanlı ve Dünya Osmanlı Devleti ve Dünya Tarihindeki Yeri**, Haz. Kemal H. Karpat, Çev. Mustafa Armağan, Ömer Baldık, Kemal Kahraman, Talip Küçükcan, Ümit Şimşek, İstanbul 2000, s. 157.

⁶⁷² Hanefi Bostan, **XV - XVI. Yüzyıllarda Trabzon'un Sosyo - Ekonomik Yapısı**, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, (Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 1993, s. 67 - 69.

⁶⁷³ Halime Doğru, "Osmanlı Devleti'nde Toprak Yazımından Nüfus Sayımına Geçiş ve Bir Nüfus Yoklama Defteri Örneği", **Anadolu Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Dergisi**, Sayı. 1 / 2, Eskişehir 1989, s. 242 - 243.

Osmanlı Devleti'nde ilk nüfus sayımının yıl olarak 1830 yılında yapıldığı bilinmektedir. Bu genel sayım sonuçlarına göre Trabzon'un erkek nüfusu 6.300 olup, kadınlarında bu nüfus katılmasıyla beraber bu nüfus 13.000 civarındadır.⁶⁷⁴

Trabzon 1831 yılı sayımlarına göre 136.552 %91.6'sı Müslüman, 11.431 %8.4'ü reaya olmak üzere toplam 147.983 nüfusa sahiptir. Karadeniz, Marmara ve Ege denizinin kıyı livalarına bakıldığında Trabzon'dan İzmir'e kadar olan yerlerde kilometre kare başına nüfus yoğunluğunun 12-20 kişi bazen de biraz daha fazla olduğu görülmektedir.⁶⁷⁵

Nüfus sayımlarına ait başka bir kaynakta 1831 yılına ait nüfus verilerine baktığımızda, Trabzon'da 125.119 İslâm, 11.431 reaya olmak üzere toplam 136.550 kişinin yaşadığı ve nüfusun %92'sinin İslâm, %8'inin ise reayadan meydana geldiği görülmektedir.⁶⁷⁶

Trabzon ve çevresinin 1831 yılına ait nüfus rakamlarını yansıtan Kemal Karpat'ın Ottoman Population adlı eserindeki veriler aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Tablo XXXVI
Trabzon Eyaletinin 1831 Yılında Nüfus Durumu

Trabzon Merkez Sancağı	Müslüman	Reaya	Toplam
Trabzon	6.300	-	6.300
Künyen(Gönye)	20.532	-	20.532
Rize ve Hemşin	30.547	-	30.547
Giresun ve Keşap	8.785	-	8785
Görele	3.785	-	3.785
Vakf-ı Kebir ve Sağır	5.962	-	5.962
Polathane (Akçaabat)	8.432	-	8.432
Yümrenek (Yomra)	6.755	-	6.755
Tonyan (Tonya)	1.910	-	1.910
Sürmene	12.985	-	12.985
Of	18.940	-	18.984
Reaya	-	11.431	11.431
Toplam	125.121	-	136.55.

Kaynak: Kemal Karpat, Ottoman Population 1830 - 1914 Demographic and Social Characteristics, The University Of Wisconsin Press 1985, s. 114.

⁶⁷⁴ Musa Çadırcı, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapıları*, Ankara 1991, s. 114.

⁶⁷⁵ Daniel Panzac, *Osmanlı İmparatorluğunda Veba (1700-1850)*, Çev. Serap Yılmaz, İstanbul 1997, s. 133.

⁶⁷⁶ Fazıla Akbal, "1831 Tarihinde Osmanlı İmparatorluğunda İdari Taksimat ve Nüfus", *Belleten Dergisi*, Cilt., XV, Sayı. 57-58-59-60, Ankara, s. 628.

Tablo XXVI de 1831 yılına ait Trabzon ve çevresinin nüfus rakamları verilmiştir. Buna göre, Müslüman nüfus 125.121, reaya ise 11.431 kişi kayıtlarda görülmektedir. Bu dönemde henüz kesin rakamlara ulaşılacak manada bir nüfus sayımının yapılamamış olması yüzünden, verilen rakamlarda farklılıklar görülebilmektedir. Bir başka mesele de vatandaşın vergi vermemek ve çocuğunu askere göndermemek için nüfus sayımlarına rağbet etmemesi rakamların sıhhatini etkilemektedir. Ayrıca, ülke içinde asayiş problemlerinin de yaşanıyor olması, ülkenin dışarıdan sürekli göç alıyor olması yapılan sayımlara ait verilen rakamların sürekli değişmesine sebep oluyordu.

1832 yılında Trabzon eyâletini gezmek için gelen Charles Texier'in verdiği bilgilere göre, Trabzon merkezindeki mahallelerden 28'inde Türkler, 8'inde ise Hıristiyanlar oturmakta idi.⁶⁷⁷ Yabancı seyyahın verdiği bilgilerde dahi Trabzon ve havâlisindeki Türk nüfusu gayr-ı müslim nüfusa göre çok büyük bir ekseriyete sahiptir.

Daha sonra 1836 yılında Trabzon'da yapılan sayımlara göre 8.000 haneden 6.000'i Türkler'e 1.500 Rumlar'a ve 500'ü Ermeniler'e ait idi.⁶⁷⁸

10 Ağustos 1840'ta Trabzon'a gelen Alman seyyah Fallmerayer'e göre Trabzon'da irili ufaklı 5.800 hane bulunmaktadır. Hanelerin 5.000'inde Türkler, 400'ünde Rumlar, 300'ünde Roma ve Bizans'tan ayrılan Ermeniler ve 98'inde de Katolikler oturuyordu.⁶⁷⁹

1844 yılında, Osmanlı Devleti'nde genel manada ikinci büyük nüfus sayımı yapılmıştır. 1847 yılında Trabzon merkezinin 30 mahalleden oluştuğunu ve mahallelerdeki toplam nüfusun 33.000 olduğunu ve bunların büyük bir ekseriyetinin Türklerden oluştuğunu, bunu yanında bazı mahallelerde Rumlar ve Ermenilerin de yaşadığını görmekteyiz.⁶⁸⁰

1860 yılına ait nüfus sayım rakamlarında konsolosluk raporlarındaki rakamlar ile salnâmelerdeki rakamlara bakıldığında aynı veriler ile karşılaşılmaktadır. Salnâmeler resmî kayıtlar olması münasebetiyle daha güvenilir bilgileri ihtiva etmektedir.

⁶⁷⁷ Mahmut Goloğlu, *Trabzon Tarihi Fetihden Kurtuluşa Kadar*, Ankara 1975, s. 166.

⁶⁷⁸ Şahabettin Tekindağ, "Trabzon mad", *İA*, Cilt 12 / 1, İstanbul 1974, s. 455 - 457.

⁶⁷⁹ İlhan Pınar, "Alman Gezgin Fallmayer'in Gözüyle XIX. Yüzyılda Trabzon", *Tarih ve Toplum*, Cilt 27, Sayı. 159, Mart 1997, s. 10.

⁶⁸⁰ Şahabettin Tekindağ, *a.g. mad.*, s. 468 - 469.

Aşağıdaki tabloda Trabzon ve çevresinin 1860 yılına ait nüfus oranlarına ait rakamları verilmiştir.

Tablo XXXVII
1860 Yılında Trabzon'da Nüfus Oranları

	Müslüman	Rum	Ermeni	Ermeni Katolik	Ermeni Protestan
Trabzon (merkez)	146.000	19.660	4.750	100	44
Ordu	39.500	8.680	3.000	-	-
Gümüşhane	25.400	15.750	1.280	-	-
Lazistan Sancağı	66.050	44.090	9.430	1330	44
Toplam	276.950	68.180	18.460	1.430	88

Kaynak: A. Üner Turgay, " Trabzon ", Doğu Akdeniz Liman Kentleri, İstanbul 1994, s. 66.

Tablo XXVII deki rakamlarda görüldüğü gibi 1860 yılında Trabzon ve çevresinde toplam 365.108 kişinin nüfus kayıtlarında yazılı olduklarını görmekteyiz. Bu kişilerin 276.950'si Müslüman, 68.180'i Rum, 18.460'ı Ermeni, 1.430'u Ermeni Katolik ve 88'inin Ermeni Protestan olduğunu görmekteyiz. Bu rakamlara göre, bölge nüfusunun yaklaşık %80'inin Müslümanlardan meydana geldiğini tespit etmekteyiz. Bu dönemde bölgeye dışarıdan Rusların baskısı sonucu göçürülen Kafkas kökenlilerin ve gayr-ı Türk unsurların olduğunu görmekteyiz. Bu hadise, Rusların gelecekle ilgili yaptıkları plânları bir sonucu yapılmaktadır. Aşağıdaki tabloda 1860 yılında Trabzon merkezinde yaşayanların mensup oldukları kimlikler gösterilmiştir.

Tablo XXXVIII
Trabzon Şehir Merkezinin 1860 Yılındaki Nüfusu

Müslüman	40.000
Rum	10.000
Avrupa tebaalı	1.500
Ermeni	3.000
İranlı	600
Ermeni Katolik	500
Ermeni Protestan	100
Yekûn	55.700

Kaynak: A. Üner Turgay, " Trabzon ", Doğu Akdeniz Liman Kentleri, İstanbul 1994, s.66.

Tablo XXVIII deki bilgilere göre 1860 yılı sayımlarında Trabzon şehir merkezinde toplam 55.700 kişi nüfusa kayıtlı olup bunlardan 40.000'i Müslüman'lardan

meydana gelmektedir. 1860 yılında Trabzon şehir merkezi nüfusuna kayıtlı Müslümanların genel nüfusa oranı %80'in üzerindedir.

XIX. yüzyılın ikinci yarısında yani 1877-78 yılında Trabzon ve çevresindeki nüfus rakamlarına baktığımızda ise Trabzon sancağı dahilindeki Ordu, Sürmene, Of, Aybastı, Tirebolu, Tonya, Görele, Vakfikebir kazalarının toplam nüfusu 223.982 kişidir. Batum sancağına dahil Atine, İcareler, Çürüksu, Hopa, Livana kazalarının toplam nüfus ise 71.861 kişi olup Gümüşhane sancağına dahil Şiran, Torul, Kelkit kazalarının nüfusu toplamı 43.478 kişi olmak üzere bölgedeki nüfusun genel toplamı 339.141 kişidir. Adı geçen yerleşim yerlerindeki hane sayısına gelince, Trabzon sancağında 64.653, Batum sancağında 22.811 ve Gümüşhane sancağında ise 16.243 hane olmak üzere toplam 103.707 haneyi bulunmaktadır.⁶⁸¹

XIX. yüzyılın sonlarında Trabzon'da yapılan nüfus sayımlarına göre bölge nüfusunun %85'lik bölümünün Türkler'den meydana geldiği görülmektedir. Bu dönemde Trabzon Eyaleti'nin toplam nüfusu 1.085.328 kişidir.⁶⁸²

Trabzon şehir merkezinin XIX. yüzyılın sonlarındaki nüfusunda İranlıların sayısı dikkat çekicidir. 1860'lı yıllarda Trabzon'da 600'ün biraz üzerinde bir İranlı nüfusun ikâmet ettiği ifade edilmektedir.⁶⁸³ Bu nüfusun Trabzon merkezinde sayılı bir güç hâline gelmesinin muhtemel sebebi burada yapılan transit ticaret için buraya yerleşenler ve buradaki İranlı tüccarlardır. XIX. yüzyılın sonlarında Trabzon'da ikamet eden İranlıların sayısı 320 olarak tespit edilmektedir.⁶⁸⁴

Trabzon'da ikâmet eden İranlıların nüfus artışı neticesinde 22 Şubat 1326 / 19 Eylül 1908 tarihli bir irâde de kendilerine Trabzon'da bir İran mektebi kurulmasına izin verilmiştir.⁶⁸⁵

Tanzimat'ın uygulanması ve ülke nüfusunun sağlıklı olarak bilinmesi için vilâyetlerde nüfus nâzırlıkları ihdas edilmiştir. Trabzon nüfus nâzırlığına Rikâb-ı Hümayûn Kapucubaşlarından ve Trabzon'un ileri gelenlerinden İmam Ağa'nın getirildiğini görmekteyiz.⁶⁸⁶ Tanzimat dönemi, Osmanlı Devleti'nde bütün alanlarda olduğu gibi nüfus ve nüfus sayımı konusunda da bazı yenilikler getirmiştir. Ancak,

⁶⁸¹ Kemal Karpat, a.g.e., s. 119.

⁶⁸² Kemal Karpat, a.g.e., s.138.

⁶⁸³ Ömer Şen, *Trabzon Tarihi*, Trabzon 1998, s.118.

⁶⁸⁴ İsmail Hakkı Demircioğlu, a.g.m., s. 490.

⁶⁸⁵ İlber Ortaylı, a.g.m., s. 123.

Trabzon ve çevresindeki nüfus yapısı bölgenin Osmanlı Türkler tarafından feth edilmesinden sonra sürekli Türklerin lehine gelişme göstermiştir. XIX. yüzyılda ise Trabzon ve çevresinde Türk nüfusu, gayr-ı müslim nüfusa göre çok büyük bir oran teşkil etmektedir.

Trabzon ve çevresinde halkın büyük bir kısmı tarım ve hayvancılıkla uğraştığından yapılan nüfus sayımlarında kırsal kesimde yaşayanların sayımlara tam olarak yansımadağı ifade edilmektedir. Özellikle, kırsal kesimde yaşayan halkın tamamına yakınının Türklerden meydana geldiğı bunların istatistiklere yansıtılması hâlinde bölgedeki Türk nüfusu oranını %90'ların üzerine çıkacağı görülmektedir.

5.2 Kafkasya Bölgesinden Trabzon ve Havalisine Göçler

Osmanlı Devleti'nin iktisadî hayatının araştırılması esnasında nüfus ve ülkedeki nüfus hareketleri göz ardı edilmemelidir. Osmanlı İmparatorluğu, topraklarına dışarıdan göçü teşvik etmiş; fakat bu göç devletin koyduğu esaslara göre tanzim ve tertip edilmiştir.⁶⁸⁷ Osmanlı Devleti'nin almaya başladığı göçler daha önce fethettiğı ve XIX. yüzyılda elinden çıkan topraklardan olmakta idi. Bu göçler özellikle, Kafkasya ve elden çıkan diğer Türk memleketlerinden olmaktadır.

Kafkasya ve havâlisinden Osmanlı topraklarına ilk göçlerin Ruslar'ın Kuzey Kafkasya Bölgesini istilâ etmesi ve buradaki grupları tazyik etmesi ile başladığı ifade edilmektedir. Kendilerine sığınak olarak Osmanlı Devleti'ni kabul eden göçmenlerin bölgeye gelişi XVIII. yüzyılın ikinci yarısında başlamıştır. 1768 tarihinde 10.000, 1780-1800 yılları arasında 30.000, 1812-1818 yılları arasında 15.000, 1828-1829 yıllarında 12.000 ve 1855-1863 yılları arasında da 295.000 kişinin topraklarından ayrılarak daha güvenli saydıkları başta Karadeniz sahilleri olmak üzere Osmanlı topraklarına göç etmişlerdir.⁶⁸⁸

⁶⁸⁶ A.MKT, No. 133/25, Sene. 6 .B . 1264, (8 Haziran.1848).

⁶⁸⁷ Selim Deringil, "XIX. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğuna Göç Olgusu Üzerini Bazı Düşünceler", Bekir Kütükoğlu'na Armağan, İstanbul 1991, s. 434 .

⁶⁸⁸ Kadircan Kafli, Türkiye'ye Göçler, İstanbul 1966, s. 19 - 20.

Bunun dışında bir de Osmanlı ülkesinden bazı sebeplerle Rusya'ya göç eden Osmanlı vatandaşlarının da olduğunu görmekteyiz. 28 Nisan 1828'de Rusya'nın Osmanlı Devleti'ne harp ilân etmesi üzerine Ruslar Rumeli bölgesinde Edirne'ye kadar, Kafkasya bölgesinde ise Erzurum'a kadar olan bölgeyi işgal etmiştir. Bu bölgelerdeki gayr-ı müslim Osmanlı reayası Rusların telkinleriyle Rusya taraflarına göç etmişlerdir. Bu göç eden gayr-ı müslim reayadan daha sonra 4 bin 200 aile yaklaşık 21 bin kişi tekrar eski topraklarına geri dönmüşlerdir.⁶⁸⁹

Edirne Anlaşması'yla 1829'da Karadeniz kıyılarındaki Poti ve Anapa kaleleri, Kafkasya'da Çıldır ve Ahıska havalisi Ruslar'ın idaresine bırakıldı. Bu hâdiselerden sonra bu havalideki Müslüman ahâlî kendileri için daha güvenli gördükleri Doğu Anadolu ve Karadeniz bölgelerine göç etmişlerdir.

Bazı kaynaklara göre, Kafkasya'dan göçler 1858 de yani Kırım Muharebesi'nin neticesinde başlamış ise de daha önce 1822'den itibaren küçük gruplar Osmanlı topraklarına sığınmaya ve göç etmeye başlamışlardır. Bu tarihte Ruslar Kuhan Ovası'ndaki Nogay ve Çerkes kabilelerini sıkıştırmaya ve Kafkasya bölgesini istilaya başlamışlardır. Gelen göçmenlerin iskânına dair Trabzon ve çevresinde bazı tedbirlerin de alındığını görmekteyiz. Kafkasya bölgesinden gelen Çerkezler'den bir grup Akçaabat bölgesindeki Yaylacık mıntikasına iskân edilmişlerdir.⁶⁹⁰

Bu arada Dağıstan'dan da gruplar hâlinde Osmanlı topraklarına göçler başlamış ve bu göçler 1829-1839'dan sonra çıkan hâdiselerden dolayı artmaya başlamıştır.⁶⁹¹ Dağıstan ve havalisindeki göç Ruslar'ın bu bölgedeki siyaseti ve Şeyh Şamil'in mücadelesi neticesinde hızlı bir şekilde Osmanlı ülkesine doğru devam etmiştir.⁶⁹²

Kırım ve Balkanlardan yapılan göçleri XIX. yüzyılın ikinci yarısında Kafkasya ve Balkan bölgesindeki ikinci büyük göç dalgası takip etmiştir.⁶⁹³

⁶⁸⁹ Ahmet Cevat Eren, *Türkiye'de Göç ve Göçmen Meselesi*, İstanbul 1966, s. 36; Ruslar tarafından Rusya'nın iç taraflarına göçürülen Ermenilerin bir kısmı daha sonra tekrar geriye dönmüşlerdir. Bu konuda Kemal Beydilli'nin 1828-1829 Osmanlı Rus Savaşında Doğu Anadolu'dan Rusya'ya Göçürülen Ermeniler, Ankara 1988, adlı eserinde mesel teferruatlıca izah edilmiştir. Özellikle Ermenilerin tehcire tâbi tutulduklarını iddia edenlere cevap mahiyetinde olan bu eserde Rusların işgal siyasetini nasıl tatbik ettiği anlatılmaktadır.

⁶⁹⁰ *Şuray-ı Devlet*, No.1828/11, Sene. 19. R. 1290, (16 Haziran 1873).

⁶⁹¹ *Cevdet Dahiliye*, No. 6196 - 8333; Kadircan Kaflı, a.g.e., s. 19-20; Bedri Habiçoğlu, *Kafkasya'dan Anadolu'ya Göçler ve İskanları*, İstanbul 1993, s. 47-48.

⁶⁹² Şerafeddin Erel, *Dağıstan ve Dağıstanlılar*, İstanbul 1961, s. 120-125.

⁶⁹³ Faruk Kocacık, " XIX. Yüzyılda Göçmen Köylerine İlişkin Bazı Yapı Planları ", *İstanbul Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, Sayı.32, İstanbul 1979, s. 415.

Özellikle, yabancı devletler tarafından işgal edilen Türk topraklarından Osmanlı Devleti'nin iç kesimlerine göç edenlerle ilgili yapılan çalışmalarda göç edenler için verilen rakamların birbirlerini tutmadığını görmekteyiz. Bazı kaynaklarda Kırım Savaşı sonrasında göç hareketinin Anadolu'nun iç kesimlerine kadar yayıldığını ve 1854-1864 tarihleri arasındaki 10 yıl içinde 600.000 kişinin göç ettiği ifade edilmektedir.⁶⁹⁴

Osmanlı Devleti 1857'den sonra göçü özendirici tedbirler almış, kendileri bazı vergilerden muaf tutulmuş ve bu göçmenler içinde gayr-ı müslimlere de yer verilmiştir. Hatta göçmenlerin Osmanlı topraklarına gelmesi için Avrupa gazetelerinde ilânlar dahi verilmiştir.⁶⁹⁵ Osmanlı Devleti'nin daha önce kendi sınırları içinde olup işgale uğrayan topraklarındaki insanları kendi topraklarına çekmesinin esas sebebi olarak kendi nüfusunun az olması ve kendi topraklarında onların barınabilecek yerlerin olması gösterilebilir. Yine bu insanların iş gücünden istifade edilmek istenmiş olması da bu göçü özendiriminin muhtemel bir sebebidir.

Akdeniz ve Karadeniz'in muhtelif yerlerinden gelen bu göçmenler liman şehirlerine yerleştirilmişlerdir. Liman şehirlerine yerleştirilen iş ehli göçmenler sayesinde liman şehirlerindeki ticarî hayat daha da canlanmışır.⁶⁹⁶

Bu göçmenlerin belli bölgelere yerleştirilmesindeki gaye, sadece âsâyîşi sağlamak değildir. Özellikle işletmeye yeni açılmış bölgelerde, Osmanlı tarımına bir atılım getirecek gerekli kol gücünü bulmak düşüncesi de vardır. Rusya'dan gelen bu muhacirlere bu düşünceden dolayı başta Karadeniz olmak üzere yurdun muhtelif yerlerine topluca yerleştirme siyaseti uygulanmıştır.⁶⁹⁷

Osmanlı ülkesine gelen Kafkasya göçmenleri, Trabzon ve Samsun limanlarını transit geçişte kullanmaya başlamışlar ve bu göçler Kırım Savaşı ve Şeyh Şamil ayaklanmasından sonra bölgede daha da artmıştır.⁶⁹⁸

Kırım Savaşı'nın sonuna doğru, 1855 Şubat'ında Çar I. Nikola ölmüş yerine II. Aleksandr geçmişti. Yeni Çar, Kırım Savaşı sonrasında barış yapılmasının ardından

⁶⁹⁴ Gülfeştin Çelik, " Osmanlı Türkiye'sine XIX. Yüzyıl Sonlarında Yapılan Göçlerin Sosyo-Ekonomik Bakımdan Tahlili ", İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Araştırmaları Merkezi: Tarih Boyunca Balkanlardan Kafkaslara Türk Dünyası Semineri, İstanbul 1996, s. 118.

⁶⁹⁵ Selim Deringil, a.g.m., s. 435.

⁶⁹⁶ Çağlar Keyder, Türkiye'de Devlet ve Sınıflar, (Çev. Sabri Tekay), İstanbul 1989, s. 24.

⁶⁹⁷ Robert Mantran, Osmanlı İmparatorluğu Tarihi, Cilt I, (Çev. Server Tanilli), İstanbul 1992, s. 97.

⁶⁹⁸ M. Emin Yolalcı, XIX. Yüzyılda Canık (Samsun) Sancağının Sosyal ve Ekonomik Durumu, Ankara 1998, s. 22.

Kafkasya'nın bütünüyle zaptını kararlaştırarak, genel valiliğe tayin ettiği Prens Baryatinski'yi bu iş için vazifelendirmiştir. 240.000 kişilik Rus ordusunun büyük bir kısmı, 1857'de Dağıstan ve Çeçenistan'a saldırarak işgale başlamıştır. Şeyh Şamil 60.000 kişilik kuvvetleriyle Rus işgaline karşı koymak için çalışmışsa da yeterli desteği göremediği için başarılı olamamıştır. Şeyh Şamil 1859 Eylül'ünde Ruslara teslim olmak zorunda kalmış ve bu tarihten itibaren Kafkasya'nın tamamını Ruslar, karşılarında dayanacak kuvvet kalmadığı için istilâ etmiştir. Bölge halkından boşaltılan bu yerlere yani, Kuzey Kafkasya bölgesine Kazaklar ve 1861'de Rusya'da köleliğin kaldırılmasıyla hürriyetlerine kavuşan köylüler yerleştirilmiştir.⁶⁹⁹

Osmanlı Devleti Kafkasya'dan gelen bu göçmenlerin iskânını ve ekonomik rahatlığını sağlamak için gerekli kolaylığı göstermiş ve bu kişileri boş arazilere yerleştirerek üç sene boyunca kendilerini her türlü vergiden muaf tutmuştur.⁷⁰⁰

Muhacirîn Komisyonununun 1864'ten önce bile, başta İstanbul olmak üzere tüm Osmanlı ülkesinde göçmenlerin hareketlerini kısıtlamaya çalıştığını ve bazı kurallar koyduğunu ifade edebiliriz. Bunun sebebi, gelen muhacirlerin sağlıklı ve problemsiz yerleştirilmesi için gerekli tedbirleri almak için zaman kazanmak olmalıdır. Rusların Kafkasya bölgesinde ele geçirdiği topraklardan kaçanların tamamına yakını kendilerine daha yakın buldukları Osmanlı Devleti'ne göç etmişlerdir. Bu konuda, yani göçmenler konusunda rahatsızlık duymaya başlayan Osmanlı Devleti 1864 Temmuz'unda Trabzon valisine, artık başkente göçmen gönderilmemesi ve buna mani olunması hususunda emirnâme göndermiştir.⁷⁰¹

Bu emirler çerçevesinde Trabzon'da bu göçler esnasında göçmenler için geçici iskân bölgeleri oluşturuldu ve bu göçmenler daimî göç mıntıklarına gidene kadar buralarda iskân edildiler. Muhacirlerin taşınmasında bir üs gibi kullanılan Trabzon vilayetinde yeterli malzemenin olmaması nedeniyle hastalık, açlık ve susuzluk gibi nedenlerden 1861 yılında ölenlerin sayısı 53.000 kişi civarındadır.⁷⁰² Trabzon şehri

⁶⁹⁹ Ercüment Kuran, " Rusya'nın Kafkasya'yı İstilasına Karşı Osmanlı Siyaseti ", **Tarih Boyunca Balkanlardan Kafkaslara Türk Dünyası Semineri**, İstanbul 1996, s. 148.

⁷⁰⁰ **Cevdet Dahiliye**, No. 4135, Sene. 29 .Ra .1252 (13 Haziran 1836), **Cevdet Dahiliye**, No.4150, Sene. 5 R 1251, (30 Haziran 1835).

⁷⁰¹ EHUD R. TOLEDANO, **Osmanlı Köle Ticareti 1840-1890**, (Çev. Y. Hakan Erdem), İstanbul 1994, s. 131.

⁷⁰² H. Kemal Karpat, **The Ottoman Population 1830-1914 Demographic and Social Characteristics**, London 1985, s. 61.

Kafkasya göçmenleri için ilk konaklama yeri olarak seçildiğinden buradaki sağlık ve benzeri hizmetlerin bazı zamanlar yetersiz kaldığı ifade edilmektedir.

Trabzon'a gelen Çerkez göçmenler için yerel yönetim tarafından 1863 yılı sonuna kadar yapılan sağlık ve muhtelif işler ve bu işler karşılığında yapılan harcamalar dikkat çekicidir. Göçmenlerin iskânı ve ihtiyaçlarının temini konusunda yapılan masrafların miktarı ve sarf edildikleri alanlar şunlardır.

Gemi ve sandal bedeli ile toplam 83 gemici ve sandalcıya 396.965 kuruş.

Samsun'da bulunan göçmenlere harcanmak üzere Canik Mutasarrıflığına gönderilen toplam 150.000 kuruş.

Göçmenlerden orduya katılanların yazımı için Trabzon'da bulunan Ali Berri Paşaya toplam 61.575 kuruş.

Muhacir Memuru Tevfik Efendi'ye maaş ve diğer harcamalar için toplam 21.000 kuruş.

Göçmen Sevk Memuru Baver Efendi'ye maaş olarak toplam 16.5000 kuruş.

Göçmenlerden vefat edenlerin kefen bezi bedeli toplam 42.111, 5 kuruş.

Sera Deresi'nde göçmen iskanı için yapılan binalarda kullanılan tahta direk ve benzeri masraflar için 15.537,16 kuruş.

Çerkez göçmenlerden Erzurum'a gönderilenlerin naklinde kullanılan hayvanların masrafları için 7.897,10 kuruş.

Çadır, çorba, para nakliyesi, sabun, hane kirası, harcırah, barakalar, et, çuval, elbise nakliyesi, mekkare, kayık navlı, askere gidenlere yapılan masraf, eczahane, odun, mum, çadırların kayık navlı için 41 kişiye toplam 42.824, 1 kuruş.

Mezarların kapatılması için toplam 9.420,16 kuruş.

Odun bahası için Ticaret Mahkemesi Reisi Hacı Ömer Efendi'ye toplam 19.000 kuruş.

Odun bedeli olarak toplam 3.650 kuruş.

Göçmen hastalar için alınan çorbalık bedeli olarak 48.488,10 kuruş.

Sera Deresi'nde bulunan göçmenlerin değişik masrafları için memur Behram Ağa'ya toplam 3.300 kuruş.

Göçmenlere yevmiye olarak verilen ekmekler için ekmekçi esnafına verilen Trabzon'da 399.659,10 kuruş, Görele'de ise 750 kuruş, Akçaabat'ta 3.500 kuruş olmak üzere toplam 411.371,15 kuruş.

Göçmen işlerini görmek üzere istihdam edilen kâtiplerin maaşı toplamı 9.581,5 kuruş.

Geçici olarak istihdam edilen bazı memur maaşları toplamı 112 memur için 6.405,17 kuruş.

Göçmenler için genel olarak 1863 yılında Trabzon Vilâyetinden toplam 1.264.632,5 kuruş masraf yapılmıştır. Bu paranın 1.103647,10 kuruşluk kısmı Trabzon Vilâyetinin 1863 yılına ait öşür vergisinden 160.985,15 kuruşluk kısmı ise vergi malından karşılanmıştır.⁷⁰³

Trabzon ve çevresine yapılan göçler esnasında bazı sosyal sıkıntılarda ortaya çıkmıştır. Bu sıkıntılara örnek olarak göçmenler ile yerli ahali arasında da bazı uygunsuz hâdiselerin yaşanması gösterilebilir. Bir başka hâdisede ise Trabzon'un Yomra nahiyesine geçici olarak yerleştirilen muhacirlerle yerli ahâlî arasında arazi anlaşmazlıklarının yaşanması, hâdisenin hangi boyutlara ulaştığını göstermesi açısından önemlidir.⁷⁰⁴

Osmanlı sınırlarının XIX. yüzyılda daralması ve özellikle Kırım Savaşı ve Balkan Savaşları'nın yarattığı mülteci akını, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki nüfus, kimlik ve sınır politikaları konusundaki karışıklığı kuvvetlendirmiştir.⁷⁰⁵

Bu göçlerin Anadolu'da yeni bir taşıma teknolojisinin tesisi için çalışıldığı bir sırada yapılması ve bu muhacirlerin demir yollarının yakınlarına iskân edilmesi sebebiyle tarımsal ürünler pazarlara daha kolay ulaştırılmıştır. Muhacirler sayesinde daha önce kullanılan kağnıların yerine daha hızlı dört tekerlekli arabalar da Anadolu'ya gelmiştir. Yine göç edenlerin içindeki meslek erbapları şehir merkezlerine yerleştirilerek buralarda mesleklerini icrâ etmelerine imkân verilmiştir.⁷⁰⁶ Yine bu göçler esnasında gelen fakat kendi iâşesini temin edemeyen yoksul göçmenler için devlet gerekli yardımları yaparak iâşe temini yoluna gitmiştir.⁷⁰⁷

Osmanlı Devleti'nde 1855-1914 yılları arasında tütün ve pamuk üretimindeki %100'lük artışın bir sebebi de Kafkasya ve Kırım bölgesinden göçen ve bu ürünlerin

⁷⁰³ **Cevdet Dahiliye**, No.10916, Sene. M. 1281, (Haziran 1864); Ömer Şen,**Trabzon Tarihi**, Trabzon 1998, s. 256 - 258.

⁷⁰⁴ Bedri Habiçoğlu, **a.g.e.**, s. 130.

⁷⁰⁵ Reşat Kasaba, " Göç ve Devlet: Bir İmparatorluk Cumhuriyet Karşılaştırması ", **Osmanlıdan Cumhuriyete Problemler, Araştırmalar, Tartışmalar**, İstanbul 1998, s. 339.

⁷⁰⁶ Gülfettin Çelik, **a.g.m.**, s. 121.

⁷⁰⁷ **Yıldız Mütenevvi Maruzatı**, No. 14 / 95, Sene. 16 .Ş .1301, (22 Haziran 1883).

yetiştirilmesini iyi bilen köylülerin katkısıdır. 1870 sonrası dahilî ve haricî ticaret yolları çevresinden alınan aşar vergisinin artmasının sebebi buralara daha önce yerleştirilen göçmenlerin üretime katkılarıdır.⁷⁰⁸

XIX. yüzyılda Karadeniz ve Trabzon bölgesinin sosyo-ekonomik gelişimine etki eden unsurlardan Kırım ve Kafkasya bölgesinden gelen göçmenlerin katkıları da sayılabilir. Ancak bu göçmenlerin ülke içinde olduğu gibi Trabzon ve havalisinde meydana getirdiği yerleşim, sosyal bünyede yarattığı problemler ve istihdam konusundaki sıkıntıları da ifade etmek gerekir.

5.3 Trabzon'da Veba- Kolera Salgını ve Sağlık Problemleri

XIX. yüzyılda Osmanlı topraklarında ve özellikle Karadeniz limanlarında ticaretin büyümesine engel teşkil eden hâdiselerin başında, salgın hastalıklar gelmekte idi. Karadeniz ticaretine kaynak oluşturan Doğu ticaretinin gelişmesindeki risklerin başında ise salgın hastalıklardan olan veba ve kolera gibi tüccarları korkutan salgınlar hastalıklar gelmektedir. Veba hastalığı batıda "plague, black death, peste", bizde "kıran, daun" adıyla bilinen kemiriciler özellikle fare pireleriyle insanlara bulaşan bir hastalık olarak bilinmektedir.⁷⁰⁹ XVIII. yüzyılın ikinci yarısında Doğu ülkelerinde görülen veba ve kolera gibi hastalıklar ticarî ve sosyal hayatı kökünden etkilemiştir. Osmanlı Devleti'nde ise XIX. yüzyılın başlarında ilk veba hastalığına Erzurum ve Doğubeyazıt hudutlarında İran sınırına yakın yerlerde tesadüf edilir. 1805 tarihinde doğu vilayetlerinde görülen bu hastalık 1807 ve 1809'da tekrar Erzurum, Bayburt ve Trabzon'da ortaya çıkmıştır. Trabzon ve havâlisi bu hastalıklar karşısında maddî ve manevî kayıplara uğramıştır. Trabzon şehir merkezi 1811'de nüfusunun %10-12'sini bölgede süren veba hastalığı neticesinde kaybetmiştir. Bu oran yaklaşık 2500 kişiye tekabül etmekte olup, Trabzon şehri için o tarihlerde çok büyük bir nüfusu ifade etmektedir.⁷¹⁰

⁷⁰⁸ Gülfettin Çelik, a.g.m., s. 124.

⁷⁰⁹ Fedâ Şamil Arık, " Selçuklular Zamanında Anadolu'da Veba Salgınları ", Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih- Coğrafya Fakültesi Tarih Araştırmaları Dergisi, 1990 - 1991, Cilt XV, Sayı. 26, Ankara 1991, s. 27-28.

⁷¹⁰ Daniel Panzac, a.g.e., s. 182.

1812'de veba salgını Trabzon'a yakın köylerde devam edip yeniden şehir merkezinde ortaya çıkmıştır. 1814-1815'te hastalığın hâlâ Trabzon hudutlarını terk etmediği görülmektedir. 1824 ve 1827'de birkaç yıllık aradan sonra Gümüşhane'de ortaya çıkan hastalık ertesi yıl Erzurum'a ve oradan da Kars'a kadar ulaşarak büyük kayıplara sebep olmuştur.⁷¹¹

Tanzimat öncesindeki yıllara baktığımızda yani, 1830'da Karadeniz kıyılarının vebadan kırıldığı ve ciddî kayıplar verdiğini görmekteyiz. Kısa bir aradan sonra hastalık yeniden bölgede görülür ve 1835'ten sonra yıllarca kıyılardan, Gürcistan'a doğru devam eder. 1838'de Karadeniz'in iç kesimlerinde özellikle, Bayburt ve Ahıska havalisinde veba hastalığının yayıldığı ve büyük insan kayıplarına sebep olduğunu görmekteyiz.⁷¹²

1830'lu yıllarda Anadolu ve Suriye'de hüküm süren vebaya, 1831'de Ortadoğu'nun tamamına bir de kolera eklenir. 1830'dan itibaren İran ve Güney Rusya'da mevcut olan kolera salgını 1831'de Balkanları sarmış aynı yılın Haziran'ında İstanbul'a ulaşır, bu kolera salgını Mekke, Suriye ve Mısır'a kadar yayılır.⁷¹³

Trabzon'da bulunan Fransa konsolosu vebanın şehre beklenmedik bir zamanda girişini bildirir ve açıklar: "Salgını şehre bir aydan beri veba olmadıkları sanılan Erzurum civarındaki köylerden "pazarıcı" köylülerin getirdiği düşünülüyor".⁷¹⁴ demektedir.

27 Eylül 1838'de Trabzon'da bulunan Fransız konsolosu veba konusunda şunları bildirmektedir: "*Son veba ihbarından sonra hastalığın pek ilerlememesine rağmen şehrimizde karantinalar düzenlemekle yükümlü Türk görevlisi Süleyman Efendi İstanbul'dan Trabzon'a geldi ve yanında yardımcı olarak Trabzonlu Osman Paşa'nın doktoru Bay J. Roggerri'ye bağlı Weinkauff isimli Prusyalı bir doktor getirdi*".⁷¹⁵ demektedir. Fransız konsolosunun verdiği bilgiden de anlaşıldığı gibi devlet bölgede salgın hastalıkların önüne geçebilmek için gerekli tedbirleri almaktadır.

1839 yılının ilkbaharında bölgede veba salgını hüküm sürmeye devam eder ve Trabzon'da da yeni endişelere sebebiyet verir. Bunun üzerine bölgede daha önce alınmış

⁷¹¹ Daniel Panzac, a.g.e., s. 56

⁷¹² Daniel Panzac, a.g.e., s. 56.

⁷¹³ Daniel Panzac. a.g.e., s. 202.

⁷¹⁴ Daniel Panzac, a.g.e., s. 54.

⁷¹⁵ Daniel Panzac, a.g.e., s. 225.

olan tedbirlere bir yenisi eklenir. Trabzon limanına dışarıdan ve başta İstanbul taraflarından olmak üzere gelen buharlı gemiler önce sekiz gün olan ve daha sonra onbeş güne yükseltelen bir karantinaya tâbi tutulurlar yelkenlilere ise bu karantina uygulanmaz.

Yıllarca Trabzon'u kırıp geçiren veba, 1839 yazında bir kez daha ortaya çıkar; hastalık Kars civarında ve Kafkasya bölgesinde Ahıska'da da görülür.⁷¹⁶

Trabzon ve çevresinde hüküm süren veba ve kolera salgınlarına karşı istenilen iyileştirici netice alınamayınca Süleyman Efendi İstanbul'a çağrılır ve yerine bölgedeki karantina faaliyetlerini düzenlemek için Osman Ağa atanır. Osman Ağa beraberinde bir Alman doktor getirir. Her ne kadar yetersiz işler yapmış olsa da yaptığı faaliyetler neticesinde Süleyman Efendiden daha iyi izlenimler bırakır. Yerine 2 Nisan 1840'ta Dr. Gilbert isimli bir Fransız hekim eşliğinde Musa Bey atanır. Yaptığı faaliyetler konusunda hakkında şikayetçi olunan ve bunun üzerine vazifesini bırakan Musa Beyin yerine Ocak 1842'de bir İngiliz hekim eşliğinde Mustafa Efendi atanır. Mustafa Efendi 1844'e kadar vazifesinde kalır. Mart 1844'te Avusturyalı bir hekim eşliğinde Şakir Efendi Trabzon karantinasının başına getirilir. Aynı yılın haziran ayında büyük bir yangın geçiren Trabzon karantinası bu yangından büyük zarar görür. 1845 yılında Şakir Efendinin yerine Mehmet Efendi tayin edilerek bölgedeki karantina işlerini yürütür.⁷¹⁷

Tanzimat sonrasında ve özellikle 1840'lı yıllardan itibaren Trabzon ve çevresindeki sağlık tedbirleri istenilen sonuçları vermeye başlamıştır. Buna rağmen doğu vilâyetlerinde hastalığın bir süre daha devam ettiği görülmektedir.

1840 Eylül'ünde Erzurum bölgesinde pek çok köyün hastalığa yakalandığı ifade edilmektedir. Aynı yıl veba, Erivan'a doğru Ermenistan'da özellikle şehirlerin doğusundaki Urumiye Gölü ve Van Gölü'ne doğru birkaç köyde ortalığı kırıp geçirir. Hastalık bu bölgede 1843'e kadar devam eder. 1843'te veba hastalığının azaldığını görülür. Erzurum ve Trabzon arasındaki Karahisar'da, Çıldır'a doğru birkaç köyde, son olarak Van'ın doğusunda Erçek ve Karagurduz'da görülür. 1844'ten sonra uzun yıllar boyunca veba hastalığına bir daha rastlanmaz.⁷¹⁸

⁷¹⁶ Daniel Panzac, a.g.e., s. 54.

⁷¹⁷ Daniel Panzac, a.g.e., s. 226.

⁷¹⁸ Daniel Panzac, a.g.e., s. 54 -55.

Trabzon ve çevresindeki karantina işlerinin sıkı takibine ait olmak üzere, 1264 / 1848 yılında Trabzon Karantinahane Müdürü Hurşit Ağa ile Giresun karantinahanesi memuru tarafından Trabzon sahilinde işlemekte olan Avusturya Devleti'ne ait vapurların karantinaya tâbi tutulmaları hususuna dair yapılan muamelelerden belgelerde bahsedilmektedir.⁷¹⁹ Aynı belgede Yunan sıhhiyesinin kendi ülkelerindeki bu konudaki uygulamalarından da söz edilmektedir.

Yani Trabzon ve havalisine ticaret maksadıyla gelen köylü ve tâcir taifesinin veba salgınında taşıyıcı vazifesi gördüğü düşüncesi hâkimdir.

1831 yılında Hicaz ve havalisinde tekrar ortaya çıkan ve daha önce de ifade ettiğimiz kolera hastalığının da İran üzerinden Tiflis, Gürcistan, Erzurum ve Trabzon bölgesine ulaştığı görülmektedir. Hacılar vasıtasıyla İstanbul'a ulaşan hastalığın İran'daki bedeli onbeş bin insanın ölmesi olmuştur.⁷²⁰

Devletin kolera salgını ile ilgili olarak özellikle sınır boylarında ve İran hududunda ciddî mânâda tedbir aldığı görülmektedir. Valiliklere yazılan tezkirelerde bu konuya ait bölgelerin tespitlerin yapılarak yapılması gereken işlerin ve ne gibi ihtiyaçları olduğuna dair bilgilerin merkeze gönderilmesi istenmektedir.⁷²¹ Alınacak tedbirlere dair daha sonra gönderilen tezkirede bölgelerdeki durum hakkında bilgi istenmektedir.⁷²²

Kolera salgınının önlenmesi için ciddî mânâda gayret gösterildiği ve başarı elde edildiği gönderilen tezkireden anlaşılmaktadır.⁷²³ Kolera hastalığının ise İran ve Doğu ticaret güzergâhında bulunan Bağdat ve Kerbela havalisinde alınan tedbirler sayesinde bertaraf edildiğini görmekteyiz.⁷²⁴

Her türlü tedbire rağmen kolera vakasına doğudan ticaret yapılan İran ve Ortadoğu bölgelerinde yine tesadüf edilmektedir. Beyrut'ta ortaya çıkan kolera'nın bertaraf edilmesi için Şam valisine gönderilen tezkireden mesele hakkında gerekli tedbirlerin alınması istenmektedir.⁷²⁵

⁷¹⁹ HR.MKT, No. 26 / 59, Sene. 10.L. 1264, (9 Eylül 1848).

⁷²⁰ John Baldry, " The Otoman Quarantine Station on Karaman Island 1882-1914", Studies of Medicine, New Delhi, 1978 s.453; Gülden Sarıyıldız, Hicaz Karantina Teşkilâtı (1865-1914), Ankara 1996, s. 13.

⁷²¹ A. MKT. NZD, No. 25 / 47, Sene. 21. Ra .1267, (23 Kanun-ı sani 1850).

⁷²² A. MKT. NZD, No. 40 / 26, Sene. 10. L .1267, (8 Ağustos 1851).

⁷²³ A. MKT. MHM, No. 78 / 38, Sene. 20. S .1272, (1 Teşrin-i sani 1855).

⁷²⁴ A. MKT. MHM, No. 123 / 27, Sene. 13 .Ca .1274, (21 Kanun-ı sani 1856).

⁷²⁵ A. MKT. MHM, No. 79 / 88, Sene. 14 .Ra .1272, (24 Teşrin-i sani 1855).

Başta İran ve havâlisinde zuhur eden kolera hastalığının tedavisi ve yayılmasını önlemek için gerekli tahsisatın ayrıldığı 19 Nisan 1855 tarihli Sadaret tezkiresinde ifade edilmektedir.⁷²⁶

Kolera hastalığının tedavisi için sıhî tedbirlerin yanında bazı doğal metotlarında uygulandığına tesadüf etmekteyiz. Bu metotlardan biri olan “kolera hastalarına kar yedirilmesinin” bu illete tutulanlara uygulanmasının faydalı olacağına dair vilayetlere gönderilen tezkirelerdeki bilgilerden görmekteyiz.⁷²⁷

Ticaret ve ulaşımın yoğun olduğu bölgelerde meydana gelen veba hastalıklarının bertaraf edilmesi için devletin gayretli olduğu görülmektedir. 1839-41 yılları arasında bölgede kurulan veba ile ilgili bürolar özellikle geniş yetkilerle donatılan gözlemci hekim Erzurum'a yerleştirilir. Bu hekim bölgeyi baştan başa dolaşarak meclise raporlar hazırlamakta, mesele ile ilgili olan faaliyetleri yürütmekle yükümlü idi. Erzurum, Bayburt, Muş, Oltu, Kas, Bayezit ve Van'daki büroların son üçü, özellikle Bayezit bürosu İran'daki sağlık durumlarını gözetlemekteydi.

Bu bölgenin dışında, Anadolu'nun iç kesimlerinde Diyarbakır, Malatya ve Sivas'ta; kıyı şeridinde ise Samsun ve Trabzon'daki bürolarda oluşan ikinci bir sağlık hattı Doğu Anadolu'daki geliş ve gidişleri denetlemektedir. Bu geliş ve gidişlerde yolcular ongün yanlarında taşıdıkları mallar ise onbeş gün karantinaya tâbi tutulmaya başlanmıştır.⁷²⁸

Trabzon'a bağlı Samsun kazasındaki karantinahanenin 1840'lı yıllarda yapıldığını ve 1850 yılında ise görüldüğü lüzum üzerine tamir edildiğini vesikalarda görmekteyiz. Tamir için keşif bedeli olarak 31.110 kuruş paranın hazineden ayrıldığını ve durumun Sadrazamlık tezkeresiyle Maliye Nazırı ve Samsun Mutasarrıflığına bildirildiği belgeden görmekteyiz.⁷²⁹

Osmanlı Devleti, ülkenin muhtelif yerlerinde ortaya çıkan hastalıkların önlenmesi için tedbirler alırken, yabancı devletler ve özellikle İngiltere bu karantina uygulamasından memnun kalmamıştı. İngilizler ticaretin aksayacağını düşünerek

⁷²⁶ HR. MKT, No. 105 / 97, Sene.1 .Ş .1271, (19 Nisan 1855).

⁷²⁷ A. MKT. MHM, No. 82 / 78, Sene. 11. Ca .1272, (19 Kanun-ı sani 1856).

⁷²⁸ Daniel Panzac, a.g.e., s. 230.

⁷²⁹ A. AMD, No.18 / 15, Sene. 10. C .1266, (23 Nisan 1850); İrade Dahiliye, No.12508, Sene. 29 C 1266, (12 Mayıs 1850).

karantina uygulamasına karşı çıkmaktaydı.⁷³⁰ Yabancı ülkelerin bu ve benzeri tepkilerine rağmen, Osmanlı Devleti ülkenin salgın hastalık illetine maruz kalan bölgelerinde karantina uygulamasından vazgeçmemiştir.

Yapılan faaliyetlerden de anlaşıldığı gibi devletin salgın hastalıkların önlenmesi için gerekli gayreti göstermiş olmasına rağmen bu tür hastalıkların tamamen yok edilemediği görülmektedir. XIX. yüzyılın sonlarında ve XX. yüzyılın başlarında bile hala kolera vakası ülkenin değişik yerlerinde olduğu gibi Trabzon ve çevresinde de görülmektedir.⁷³¹

XIX. yüzyılda Karadeniz ve çevresindeki ülkelerdeki ticarî hayatı yakından ilgilendiren olumsuz hâdiselerin başında salgın hastalıkların geldiği tarihi bir hakikat olarak kabul edilmektedir. Salgın hastalıklar sadece ortaya çıktığı bölgeyi ve ülkeyi değil aynı zamanda o bölge ile ilişkisi olan ülkeleri de yakından ilgilendirmektedir. Osmanlı Devleti sağlık konusunda gerekli tedbirleri almış olmasına rağmen çevre ülkelerin aynı hassasiyeti gösterip göstermediği ise ayrı bir araştırma konusudur.

5. 4 Trabzon ve Çevresinde Bulunan Karantinahâneler

Ticarî hayatı yakından ilgilendiren konuların başında ticaret yapılan yerlerde ortaya çıkan salgın hastalıklar gelmektedir. Bu tür salgın hastalıkların önüne geçmek ve sosyal hayat üzerindeki etkilerini azaltmak için bazı tedbirler alınmaktadır. Bu tedbirlerin başında ise ticaret yapılan ve insanların sıkça yer değiştirdikleri şehirlerin girişlerine karantinâhaneler kurulması gelmektedir.

Karantinahaneler, salgın hastalık olan bir yerden gelen yolcuların kendilerinde hastalığın bulunup bulunmadığını anlamak üzere şehir halkından ayrı olarak bir müddet nezaret altında bulundurdıkları yerlerdir. Hastalığın bulunduğu bölgelerden gelenler, geldikleri yerlerdeki hastalığın cinsine göre burada kalırlar ve sonra şehre girmelerine veya gitmek istedikleri yere hangi şartlar dahilinde gideceklerine ait izin verilirdi. Karantinahaneler bölge insanının sağlığını korumayı hedef almakla beraber bölgedeki sosyal ve iktisadî hayatın devamını sağlamayı da hedeflemektedir.

⁷³⁰ Anne Marie Moulin, " Kentte Koruyucu Hekimlik: Pasteur Çağında Osmanlı Tıbbı 1887-1908 " **Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri**, Çev. Ali Berktaş, İstanbul 1999, s. 173.

⁷³¹ **DH. EUM. MEM, No. 493 / 111, Sene. 28. Ş .1335, (19 Haziran 1917).**

Aynı zamanda, bölgeye getirilen mallar da hastalık taşıyabileceğinden belli bir süre burada karantinaya tâbi tutulurlar ve bu sayede getirilen malların bulaşıcı hastalık taşıyıp taşımadığı tespit edilirdi. Özellikle canlı hayvanların hastalık taşıyabileceği düşünülerek şehirlerin girişlerinde karantinaya tâbi tutulmalarına özen gösterilirdi. Trabzon'a İran'dan mal sevkiyatı yapan katırcıların rüsumat vergisine tâbi tutulmalarının yanında karantinaya tâbi tutulacaklarının ve bunun masraflarının da kendileri tarafından karşılanacağını ilgili emirnâmede karantina uygulamasının zorunlu olduğunu görmekteyiz.⁷³²

XIX. yüzyılda II. Mahmut devrinde karantina tatbikinin hangi hallerde uygulanacağı Takvim-i Vekâyi'de ilân edilerek, icrâata başlanması istenmiştir. Karantina Meclisi resmen teşkil edildikten sonra üye sayısı, üyelerin vazifesi ve maaşları bir nizam dahilinde belirlenmeye çalışılmıştır. Meclis üyelerinin aylık maaş miktarı 40.900 kuruş olarak belirlenirken, meclis de Meclis-i Tahaffuz-ı Üla ve Meclis-i Tahaffuz-ı Sâni olarak iki şube hâlinde teşkilâtlandırılmıştır.⁷³³

Karantinaların faaliyetlerini yürütebilmesi için gerekli bütçe ve kadro tespitinin yapıldığını ve buna bağlı olarak Trabzon'a tayin olunan karantina memuru Süleyman Efendiye 1200, akabinde 1100 kuruş ve 500 kuruşun vilâyet sandığından verilmek suretiyle tayininin yapılması hakkında Karantina Nazırı Mustafa Ağanın sadarete malûmat verdiğini kayıtlarda görmekteyiz.⁷³⁴

1849 Temmuz'unda Fransız elçiliğinin Meclis-i Tahaffuz-ı Âli delegesi, İstanbul Sağlık Hekimi Doktor Fauvel, Doğu Akdeniz karantina hizmetini teftiş etmekle yükümlü Dr. Fauvel, Avusturya komisyonu ile Trabzon'a gelmiştir. Samsun, Trabzon ve Batum karantinalarını ziyaret ettikten sonra, hâlen hizmet veren örgütün yetersizliğinden dolayı ister İran ister Erzurum veya bu eyâletin herhangi bir noktasından bu hastalığın zuhur etmesi hâlinde alınan bu tedbirlerle salgınların önlenemeyeceğini ifade etmektedir.⁷³⁵

⁷³² HR. MKT, No. 16/59, Sene. 2. S .1263, (20 Kanun-ı Sani 1847)

⁷³³ Gülden Sarıyıldız, Hicaz Karantina Teşkilâtı (1865-1914), Ankara 1996, s. 7.

⁷³⁴ Hatt-ı Hümayun, No. 25565 / A, Sene. H. 1254, (M.1838).

⁷³⁵ Daniel Panzac, a.g.e., s. 226-227.

Doktor Fauvel'in idaresindeki keşif heyeti 1849'da Doğu Anadolu ve Irak'a gider. Dönüşünde Anadolu'daki bazı karantina bürolarının kaldırılmasını ve bunların yerine Karadeniz'den İran körfezine Rus sınırı boyunca karantina hattı kurulmasını teklif eder. Yaklaşık iki bin kilometre olan bu hat üzerinde oniki kurumun tesis edilmesinin gerektiğini özellikle de İran sınırı boyunca kurulacak bu hattın çok önemli olduğunu ifade eden raporunu Sıhıyye Nezâretine sunmuştur.⁷³⁶

Karadeniz ve Trabzon bölgesinde umumî sıhhatin korunması için görevli memurlara gerekli yetkinin verilmesi yanında, Irak müşirine aynı emrin ulaştırılması hususunda gönderilen yazıda İran'dan kara yolu ile gelenlere kat'î surette karantina uygulanacağı bildirilmiştir.⁷³⁷

Trabzon ve havâlisinde ticaretle uğraşan tüccarlara tatbik edilen karantina uygulamasının Trabzon Karantinahânesi Müdürü Hurşit Ağa ile Giresun karantinası memuru tarafından Trabzon hattında işletilmekte olan Avusturya Devleti vapurlarına uygulanmasında yaşanan olaylardan dolayı Avusturya Maslahatgüzarı tarafından detaylı bilgi istenilmesi üzerine, Sefaret Baş Tercümanı Mösyö İstendil'e verilen talimatnâmenin tercümesinin gönderildiği ve karantina uygulanmasının gerekçelerinin anlatıldığı anlaşılmaktadır.⁷³⁸

Erzurum tarafından ticaret yapmak için gelenlere Trabzon'da karantina uygulanmakta olduğu, Mısır ve Malta gibi yerlerden ve Avrupa'dan gelenlere karantina uygulanmasına gerek görülmediği; yine limanlara giden ve gelen gemilere giriş ve çıkışlarında pratika⁷³⁹ adıyla bir belgenin verildiği, hudutlardaki bazı yerlerde karantina uygulamasının başlatıldığı bildirilmektedir. Özellikle İran bölgesinden gelenlere karantina uygulamasının zarurî olduğu ifade edilmektedir.⁷⁴⁰

Doğu sınırlarında ve Karadeniz limanlarında karantina faaliyetlerinin çok sıkı takibe tâbi tutulduğunu görmekteyiz. Çünkü, İran ve havâlisinde kolera zuhur ettiğinden o taraflardan gelen tüccar gemileri kaptanları ellerinde konsolos patentlerinden anlaşıldığı ve Tahran, Hamedan taraflarıyla Sultaniye'de olan İran ordusunun hayli müddetten beri zuhur etmiş olan bu hastalığa sekiz bin telefât verdiği halkın bundan

⁷³⁶ Daniel Panzac, a.g.e., s. 130.

⁷³⁷ HR.MKT, No. 64 / 14, Sene. 17. Z. 1269, (21 Eylül 1853).

⁷³⁸ HR. MKT, No. 61 / 19, Sene. 1 .L. 1269, (8 Temmuz 1853).

⁷³⁹ Pratika: İskelelere gelip giden gemilerin giriş ve çıkış izinlerini gösterir belgeye denilmektedir.

⁷⁴⁰ HR. MKT, No. 70 / 48, Sene. 25. R. 1270, (26 Kanun-ı Sani 1854).

korkarak kaçmaya çalıştığı oralardan gelenlerin karantinaya tâbi tutulmaları gerektiği bildirilmektedir. İran'dan kara yoluyla gelenlerin beşer gün karantinaya alınmasına ve yine hastalık görülen Rusya hududunda da karantina kurulmasına Meclis-i Sıhhiyece karar verildiğini 21 Eylül 1853 tarihli meclis kayıtlarında görmekteyiz.⁷⁴¹

Yine aynı tarihli yazıda Rusya Devleti ile Sırbistan'dan gelecek gemilerin yolcularına uygulanacak beşer gün karantina uygulanmasının Tuna sahilleri ve Erzurum havâlisinde de uygulanması gerektiği ifade edilmektedir.⁷⁴²

Alınan tedbirlere rağmen Trabzon'a bağlı Giresun kazasındaki iskelede karantina memuru bulunmadığı 27 Şubat 1852 yılına ait belgede görüldüğü ve bu iskeleye Erzurum havalisinden bazen eşya ve yolcuların geldiği ifade edilmektedir. Buradaki karantina tatbikatının Trabzon karantinası memurları vasıtasıyla yerine getirildiği Erzurum ve havâlisinden gelen ve İran malı olan emtiadan karantinaya tâbi tutulmayanların sevkiniin yapılmaması istenmektedir. Kadro noksanlığının karantina muayenelerinde sıkıntılara sebep olduğu ifade edilmektedir.⁷⁴³ Buradan da anlaşıldığı gibi Osmanlı Devleti ülkesinde transit geçen malların karantinaya tâbi tutmadan sevk edilmesine müsaade etmemektedir.

9 Nisan 1852 tarihli belgede ise Trabzon'a tâbi Giresun iskelesinde karantina memuru bulunmadığı ve Erzurum'dan gelen eşya ve emtianın kontrolü için karantina kurulması konusunun da Meclis-i Sıhhiyece müzakere yapıldığı; İran hududunda da sıhhiye kordonu ihdasına şimdilik gerek olmayıp masrafı azaltmak için Trabzon'a böyle bir karantina kurulması gerektiği ve bu taraftan gelecek sefinelerin karantinaya tâbi tutulmasına önem verilmesi hakkındaki kararın Erzurum ve Trabzon valiliklerine bildirildiği ifade edilmektedir.⁷⁴⁴

Yine, aynı iskele ile ilgili yazıda iskelede karantina memurunun bulunmadığı, Erzurum'dan Giresun İskelesi'ne eşya ve yolcular gelmekte olduğundan buralarda karantina memuru bulundurmanın masraflı olacağı ifade edilerek Trabzon iskelesi Karantina Memurluğunun kurularak bu vazifeyi yapması Meclis-i Sıhhiye tarafından

⁷⁴¹ HR. MKT, No. 64 / 14, Sene.17 .Z. 1269, (21 Eylül 1853).

⁷⁴² HR. MKT, No. 64 / 14, Sene. 17. Z .1269, (21 Eylül 1853).

⁷⁴³ HR. MKT, No. 44 / 73, Sene. 6 .Ca .1268, (27 Şubat 1852).

⁷⁴⁴ HR. MKT, No. 45 / 32, Sene. 18. C .1268, (9 Nisan 1852).

kararlaştırıldığı ve İngiltere, Avusturya gibi ülkelere de durumun bildirildiği ifade edilmektedir.⁷⁴⁵

Giresun İskelesi'ne ihtiyaçtan dolayı karantina memurunun tayininin yapıldığı ve Erzurum ve havalisinden gelen yolcu ve eşyaların bu memur tarafından karantinaya tâbi tutulduğu, yine aynı bölgeye giden malların da aynı uygulama neticesinde sevk edildiği Sıhıyye Nezaretince bildirilmektedir.⁷⁴⁶

Hopa iskelesinde karantina uygulanması hususunda ticaret yapan tüccarın bir zarara uğramamak için karantinanın müsaadeye tâbi tutulması yönünde isteklerinin olduğu ve Tophane Müşiri Paşanın karantina memuru tayinine kadar mesele ile ilgilenmesi gerektiği 2 Temmuz 1867 tarihinde Sadarettin bir maruzatla bildirilmektedir.⁷⁴⁷

Karantinahanelerin tamiri ve tadilatı konusunda ise gerekli tedbirin alındığını ve yapılacak masraflar için ihtiyaç duyulan ödeneklerin ayrıldığını görmekteyiz. Trabzon Karantinahanesinin tamir masrafı olarak keşfedilen masraftan 651 kuruş daha fazla para harcanarak tamirinin yapıldığı 20 Haziran 1853 tarihli belgeden anlaşılmaktadır. Yine aynı belgede rütbeli zevatlar için odalar inşaa edildiği ve bunların yiyecek ihtiyaçlarının karşılanması için de 10.567 kuruş para harcandığına dair belgeyi Maliye Nazırının Meclis-i Vâlâ'ya havale etmesi üzerine yapılan masrafların çok bulunduğu ve nerelere kimin tasarrufunda harcandığının tetkik edilmesinin istediğine dair emirname'nin Trabzon vilâyetine gönderildiği ifade edilmektedir.⁷⁴⁸

Bazı ülkelere ait sefinelerin karantina uygulamasına riayet etmedikleri konusunda şikâyetlerin gelmesi üzerine ilgili nezaretler tarafından bu konuda ülkeler nezdinde tedbirler alınması istenmiştir. Bu konuda özellikle Avusturya bandıralı gemilerin karantina uygulamasına özen göstermeleri istenmiştir.⁷⁴⁹

Tüccarların karantina uygulamasına karşı çıkmalarının esas sebebi olarak kendilerine göre zaman kaybına sebep olduğunu ve bundan dolayı da maddî kayıplarını öne sürmeleri gösterilebilir. Ancak karantina uygulamaları, bazı karşı çıkmalara rağmen muntazam bir şekilde uygulanmaya devam etmiştir.

⁷⁴⁵ HR. MKT, No. 44 / 73, Sene. 6. C. 1268, (28 Mart 1852).

⁷⁴⁶ HR. MKT, No. 45 / 32, Sene. 11. C. 1268, (2 Nisan 1852).

⁷⁴⁷ A. MKT. MHM, No. 5 / 18, Sene. 29. S. 1264, (2 Temmuz 1867).

⁷⁴⁸ A. MKT. MVL, No. 63 / 78, Sene. 13 .N. 1269, (20 Haziran 1853).

⁷⁴⁹ HR. MKT, No. 26 / 59, Sene.5 .Ş .1265, (21 Teşri-i sani 1868).

XIX. yüzyılın sonlarına doğru Trabzon ve çevresindeki karantina çalışanlarını tespit etmek daha kolay olmaktadır. 1871 yılında nefis-i Trabzon'da vazife yapan karantina müdürü olarak Hacı Halil Efendiyi görmekteyiz.⁷⁵⁰ Trabzon vilâyetine bağlı diğer karantinelerde 1870 yılında vazife yapan hizmetlilerin isimleri ve unvanları ise 1870 yılı Vilâyet Salnâmesine göre aşağıya çıkarılmıştır.⁷⁵¹

Trabzon Karantina Tabibi Mösyö Alkardi

Trabzon Karantina Kâtibi Kamil Efendi

Rize Kazası Karantina Müdür Vekili Mustafa Ağa

Sürmene Nahiyesi Karantina Müdür Vekili Muhammed Şevki Efendi

Polathane Nahiye Karantina Müdür Vekili Ömer Ağa

Tirebolu Kazası Karantina Müdür Vekili Mustafa Ağa

Giresun Kazası Karantina Müdür Vekili Mehmet Nuri Efendi

Ordu Kazası Karantina Müdür Vekili Hacı Salih Efendi

Vona Müdür Karantina Vekili Hafız Mehmet Efendi

Nefs-i Samsun Karantina Tabibi Mösyö Soçi

Samsun Karantina Kâtibi Ragıp Efendi

Ünye Kazası Karantina Müdür Vekili Osman Efendi

Fatsa Nahiyesi Karantina Müdür Vekili Ahmet Efendi

Nefs-i Batum Karantina Müdürü Hacı Ömer Efendi

Batum Karantina Katibi Mösyö Kolteski

Atina Kazası Karantina Müdür Vekili Mahmut Efendi

Hopa Kazası Karantina Müdür Vekili Osman Bey

Arhavi Nahiyesi Memuru Ahmet Efendi

Çürüksü Nahiye Karantina Memuru Hurşit Ağa

1870 yılından sonraki resmî kayıtlarda bölgede vazife yapanların isimleri zikredilmiş olup 1876 yılında Trabzon Karantina Müdürlüğünde vazife yapan memurlar ve unvanlarına dair bilgileri aşağıdaki listeye dahil ettik.⁷⁵²

Nefs-i Trabzon Karantina Müdürü Hacı Halil Efendi

Trabzon Karantina Tabibi Mösyö Vetrâf

⁷⁵⁰ Trabzon Vilayet Salnamesi, Sene. 1870, s. 67.

⁷⁵¹ Trabzon Vilayet Salnamesi, Sene. 1870, s. 67.

⁷⁵² Trabzon Vilayet Salnamesi, Sene. 1876, s. 81.

Trabzon Karantina Katibi Kamil Efendi,
Trabzon Karantina Fransız Katibi Luludi Efendi
Rize Karantina Müdür Vekili Mustafa Ağa
Sürmene Karantina Müdür Vekili Muhammed Efendi
Giresun Karantina Müdür Vekili Ömer Ağa
Ordu Karantina Müdür Vekili Hacı Nuri Efendi
Batum Karantina Kâtibi Osman Efendi
Atina Karantina Müdür Vekili Mustafa Efendi

Karantinahaneler, özellikle bölgeye başka yerlerden gelen malları belli bir süre için karantinaya tâbi tutmaktadır. Ticaret ve Sıhhiye Nezaretleri karantinahanelere muhtelif zamanlarda talimatlar göndermekte ve buldukları bölgelerde bu talimatların katiyetle uygulanmasını istemektedir.

XIX. yüzyılın önemli ticaret merkezlerinden olan Trabzon vilayetinde ve bağlı kazalarında karantinahanelerin varlığını resmî kayıtlarda görmekteyiz. Yabancı tüccar tarafından bu bölgenin tercih edilmesinin sebeplerinden biri olarak bölgede alınan sağlık ve güvenlik konularındaki tedbirleri gösterebiliriz.

Osmanlı Devleti sadece Trabzon ve çevresi için değil ülke genelinde bir sağlık politikası izlemekte ve bunun dikkatle uygulanmasını istemektedir. Ancak, alınan her türlü tedbire rağmen bazı zamanlar beklenmedik anda ortaya çıkan salgın hastalıklar büyük insan kayıplarına ve maddî zararlara yol açmaktadır.

SONUÇ

Bu çalışma ile, ülkemizde bugüne kadar yapılan İktisat Tarihine ait çalışmalarda daha çok İstanbul, İzmir ve diğer büyük ticaret merkezlerinin ele alındığı, Trabzon ve benzeri yerleşim birimlerine ait çalışmaların ise daha yeni olduğu; çok zengin bir birikime sahip olan bu bölgelerin incelenmesinin iktisadî tarihimize olduğu kadar sosyal ve kültürel tarihimize de önemli katkılar sağlayacağı ve bugüne kadar muğlak kalmış birçok hâdisenin aydınlanmasında önemli rol oynayacağı görülmüştür.

XIX. yüzyılda idari taksimatta sıklıkla yapılan değişikliklerin bütününde de vilayet konumunu muhafaza eden ve 1846-1847 yıllarında sancak sayısı beşe kadar çıkan Trabzon, bu yüzyılda gelişme gösteren en önemli kentlerden biridir. Doğu Karadeniz bölgesinin tamamına yakını kapsayan bu idarî yapısıyla Trabzon, aynı zamanda bölgedeki iktisadî faaliyetleri de yakından etkilemiştir.

Osmanlı toprakları, XIV. asırda Doğu-Batı arasında iktisadî ve siyasî açıdan önemli bir coğrafî konuma sahiptir. Bu coğrafyayı önemli hale getiren unsurların başında ise İpek Yolu ile Baharat Yolu'nun buradan geçmesi gelmektedir. Bu kadar önemli bir konuma sahip olan Osmanlı topraklarının kuzeyinde bulunan Trabzon önceki dönemlerde Arap ve Fars devletlerinin de doğal bir limanı durumundadır. Tebriz üzerinden gelen mallar Trabzon limanı vasıtasıyla Avrupa devletlerine ulaştırılmaktadır. Tebriz ve çevresinden ipek, dokuma, tütün gibi malların yanında koyun, inek, kürk, mum, kalpak, bal, ceviz, kılıç, zırh gibi mallar da ihraç edilmektedir. Bölge yabancı tüccarlara büyük oranda kapalı olduğundan bölge ticaretini yerli tüccarlar yürütmektedir.

XVII. yüzyılda da Karadeniz'de ticaret yapan tüccarların tamamına yakınının Osmanlı tüccarı olduğunu görmekteyiz. Ticaretle uğraşan bu tüccarlar da kendi arasında, İstanbul'un buğday ihtiyacını karşılayan devletle sözleşmeli "Kapan Tüccarları" ve müstakil çalışan "Serbest Tüccarlar" olmak üzere iki gruba ayrılmaktadır.

Osmanlı ülkesinde ticaretle uğraşan tüccarlar bu faaliyetlerini çok önceden belli olan kanun ve nizamnâmelere göre yürütmek durumundaydı. Bu kanun ve nizamnâmeler; yapılacak ticaretteki kuralları, tüccarın mükellef olduğu vergileri, ticareti kanun dışı kurallarla yapanlara verilecek cezaları kapsamaktadır. Osmanlı Devleti'nde kanunsuz ticarî kazanç elde edilmesine kesinlikle müsaade edilmediği gibi bu yola tevessül edenler ticaretten men edilmektedir. Alınan her türlü tedbire rağmen kaçakçılık olaylarının önüne geçilememiş; bazı tüccarlar, kaçakçılığa uygun ıssız koylardan gemilerine yükledikleri mallarla Ruslar'ın yakın sahilleriyle kaçak ticaret yoluna gitmişlerdir. Bu durum, gümrük gelirlerinde olduğu gibi ülkenin gelir kaynaklarında da azalmaya sebep olmuştur.

Uzun yıllar Osmanlı Türk hakimiyetinde kapalı bir deniz görünümünde olan Karadeniz'in limanları, XVIII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren yabancı devletlerin ticarî faaliyetlerine açılmıştır. Klâsik dönemde Karadeniz, Osmanlı Devleti'nin bir iç denizi durumundayken 1774 yılında Rusya ile yapılan Küçük Kaynarca Anlaşması ile bu durum tamamen değişmiş; yabancı tüccarlara Karadeniz sahillerinde sınırlı derecede ve kontrollü bir şekilde ticaret yapma izni verilmiştir. Yapılan bu anlaşma ile Karadeniz'in kuzey kıyılarına hakim olan Ruslar, Batılı tüccarlara kendi limanlarında ticaret hakkı tanımışlardır. Karadeniz'in Batılı devletlerin faaliyetlerine açılmasından sonra bölgede ticarî faaliyetler daha da canlanmaya başlamış, hatta denizle doğrudan irtibatı bulunmayan Avusturya Devleti'nin tüccarları tarafından 1719 yılında kurulan, Trieste, İstanbul ve Selanik'te şubesi bulunan Levant Avusturya Kumpanyası adlı şirket, 1784 yılında Osmanlı topraklarında ticaret yapma hakkını elde etmiş ve XIX. yüzyılın başlarında Osmanlı limanlarındaki nakliye çalışmalarında bu şirket sayesinde Avusturya diğer devletleri geride bırakmıştır. Yabancı devletlerin Trabzon limanındaki mal nakli oranındaki performans artışları zaman içinde bölgede mal nakliyesinde sıkıntıları da beraberinde getirmiştir.

Daha önce Karadeniz limanlarına gelmeyen Batılı tüccarlar da bu anlaşmadan sonra yoğun bir şekilde bu limanlara gelmeye başlamışlar, XIX. yüzyılın ortalarına doğru İngiltere ve Rusya gibi devletler başta olmak üzere diğer yabancı devletler de mal nakline başlamışlardır. Bu gelişmeler, Trabzon limanını da etkilemiş ve 1833 yılında 102, 1836 yılında ise 172 gemi buraya ithal mal getirmiştir. 1833 yılında Trabzon limanından 87 gemi mal alırken bu sayı 1836 yılında 163'e yükselmiştir.

Bütün bu gelişmeler; Trabzon'u Karadeniz kıyılarının önemli bir limanı şehri olma özelliğine kavuşturmuştur. İran transit ticareti de Trabzon ve Karadeniz limanlarındaki ticaretin daha fazla gelişmesinde destekleyici bir unsur olmuştur. Daha önce İran bölgesinden gelen tüccarlar, Anadolu topraklarını baştan başa geçerek İzmir limanına ulaşmakta ve mallarını buradan ihraç etmekteydiler. Anadolu'da doğu-batı ve kuzey-güney yönlerindeki ana yollar İstanbul, İzmir ve Trabzon gibi liman kentlerinde son bulmaktadır. Aynı zamanda Karadeniz'deki limanlardan Sinop'u Kastamonu'ya, Trabzon'u Erzurum'a bağlayan işlek yollar bulunmaktadır. Bu yollar sayesinde Anadolu'nun iç kesimlerindeki mallar rahatlıkla Karadeniz limanlarına ulaşmaktadır.

Anadolu'nun iç kesimlerinden Orta Karadeniz sahillerine kolaylıkla ulaşmak mümkün olduğundan bu bölgelerdeki gelişme Doğu Karadeniz sahillerine göre daha hızlı ve devamlı olmuştur. İç kesimlere doğru gidildikçe Doğu Karadeniz'in yükseltisi artmakta ve buralardaki yollar kış aylarında kapanabilmektedir.

Trabzon-Erzurum arasındaki yol, kış aylarında kapanmakta ancak diğer yollara göre daha kısa olması münasebetiyle yine de tüccarlar tarafından tercih edilmektedir. Dünyada XIX. yüzyılda meydana gelen kara yolu çalışmalarındaki gelişmelere Osmanlı Devleti de katılmak istemiştir. Osmanlı Devleti'nde yeni usullere göre yol yapımına 1835 yılından itibaren başlanmıştır. 1845-1846 yıllarında ülke genelinde başlatılan imar ve yeni yol çalışmalarına Trabzon ve çevresi de dahil edilmiştir. Trabzon-Erzurum yolu yeni bağlantıları ile tesviye edilmiş ve Doğu ticaretinin hizmetinde kalması sağlanmıştır. Doğu ticaretinin canlı kalabilmesi için çok önemli olan Trabzon-Erzurum şose yolu, geçtiği güzergâhların imar ve ticarî hayatına sağladığı katkılar açısından da çok önemlidir. Kervanların kafileler halinde geçtikleri bu yollar, tüccarlara hizmet verecek müesseseler ile donatılmış; kervanlar haftanın belli günleri uğradıkları bu yerlerde önemli ticarî canlanmaya vesile olmuştur.

Trabzon-Erzurum arasındaki kara yolundaki kervanlarda taşıma vasıtası olarak uzun yıllar at, katır, eşek, öküz ve deve gibi hayvanlar kullanılmış; günümüzde Anadolu'yu iç kesimlere bağlayan yolların büyük bir bölümü de kervanların geçtiği bu yollar üzerinde kurulmuştur.

Yüzyılın sonlarına doğru (1869 yılında) başlatılan ve 1871 yılında hizmete giren Trabzon-Erzurum şose yolu ve XIX. yüzyıl boyunca devam ettirilen diğer kara yolu çalışmalarının tamamı dikkate alındığında bile, Osmanlı Devleti'nin yol yapım

çalışmalarında diğer devletlere göre çok geride kaldığı, bunun da ticarî yapıyı ve Trabzon limanını olumsuz yönde etkilediği görülmektedir.

Denizcilik alanındaki gelişmeler ve buharlı gemilerin deniz ticaretinde sıkça kullanılmaya başlaması, Karadeniz limanları için de iyi bir fırsat olmuştur. Yabancı tüccarlar; yelkenli gemiler ile yük taşıdıkları yıllarda Karadeniz'in doğal liman bakımından zengin olmaması, fırtınalı havalarda yelkenli gemilerin sığınacak doğal liman bulmakta sıkıntı çekmeleri gibi nedenlerle Karadeniz'e çıkmayı ve buralardan mal nakli yapmayı kârlı saymamışlardır. Buharlı gemilerin artmasıyla birlikte liman trafiği daha yoğun bir hâl almış ve limana gelen malların nakliyesi konusunda yabancı tüccarlarla sıkıntılar yaşanmaya başlanmıştır. 1846 yılında Trabzon'da meydana gelmeye başlayan nakliye sıkıntılarını çözmek amacıyla Tersane-i Âmire vapurlarından Eser-i Cedid adlı vapur Trabzon'a gönderilmiştir. Osmanlı Devleti, bu yıllarda limanlarında meydana gelen nakliye sıkıntısı karşısında kendi nakliye şirketlerini kurma yoluna gitmiş ve 1843 yılında Fevaid-i Osmaniye adı ile ilk deniz nakliye şirketini kurmuştur.

Yüzyılın son çeyreğinde bu şirket İdare-i Mahsusa adını almış ve bu şirkete ait gemiler haftanın belli günleri Karadeniz limanlarına uğramaya devam etmiştir. Devlet, Trabzon liman ticaretini canlı tutabilmek için buradaki kara ve deniz ulaşımını kolaylaştırıcı çalışmaları desteklemiştir. İnşası 1869 yılında başlayan Trabzon-Erzurum şose yolu, 1871 yılında hizmete girmiş; 1869 yılında kurulan ve 500 hissesi olan "Şirket-i Menafi-i Trabzon" adlı kolektif şirket ile 1870 yılında kurulan 2.000 hisseli anonim şirket birlikte bu güzergâhta hizmet vermeye başlamışlardır.

Ulaşım konusunda yaşanan bazı sıkıntılara rağmen XIX. yüzyılda Trabzon limanı, tüccarların sürekli uğradıkları ve yabancı pazar mallarının rahatça bulunduğu bir merkez haline gelmiştir. Yabancı pazarlardan gelen malların ticareti dışında şehirde aynı zamanda uzun yıllardan beri yerel el sanatları, tüfek, tabanca, havlu, dokuma, tahta işleme, sandal, kayık ve gemi yapımı gibi zengin iktisadî faaliyetler yürütülmekteydi. Bunun yanında, bölgede yetiştirilen keten, fındık, muhtelif meyve, mısır, buğday, tütün gibi ürünler de dış pazarlara ihraç edilmekte idi.

İfade etmek gerekir ki; Trabzon ve çevresinde XIX. yüzyılda bol ve kaliteli ipek üretiminin yapıldığı görülmektedir. XIX. yüzyılın ortalarına doğru (1840 yılında) Trabzon'u ziyaret eden seyyahlardan Fallmerayer, Trabzon'un en önemli ürünü olarak ipektен söz ederken Giresun, Tirebolu ve Ünye'de hem kaliteli hem de çok miktarda

ipek üretildiğini kaydetmektedir. Hatta bu ürün sayesinde bölgenin zenginleşeceğinden ve insanların diğer ihtiyaçlarını bu ürün sayesinde elde edecekleri gelirden kolaylıkla temin edebileceğinden; aynı zamanda devletin ipek yetiştiricilerini cezalandırmak yerine teşvik etmesi gerektiğinden ve bölge ipeğinin 1 okka fiyatının 105-110 kuruş arasında değiştiğinden, bunun ise 22 kuruşunun hazineye kaldığından söz eder. Yakın zamana kadar bölgede ipek üretiminin yapılması ve önemli bir gelir kaynağı oluşturması esasen bu üretimin günümüzde de yapılabileceğini göstermektedir. Bölgedeki ticarî hareketlilik sadece bölgede yetiştirilen ürünler sayesinde değil dış pazarlardan getirilen, buradan başka pazarlara gönderilen ürünler sayesinde de meydana gelmektedir.

Asya bölgesinden ve Anadolu'nun muhtelif yerlerinden getirilen mallar, ihraç mallarının çeşidini artırmakta; yine İran ve Anadolu'nun değişik ihtiyaçları da Trabzon limanı ve Karadeniz'in diğer limanları vasıtasıyla temin edilmekteydi. Özellikle XIX. yüzyılın ortalarına doğru İran, ihtiyaç duyduğu malların tamamına yakını Trabzon limanı üzerinden karşılamaya başlamıştır.

Trabzon'da sürdürülen ticarî faaliyetler buradaki gümrükler sayesinde yürütülmekte ve bu gümrükler belli nizamnâmelere göre hareket etmektedir. Bu uygulamaların en önemlilerinden biri de gümrüklerin bu yıllarda "Emanet Usulü" ile idare edilmeleridir. Trabzon merkez gümrüğü dışında bölgede Tirebolu, Giresun, Efirli, Samsun gümrükleri gibi önemli gümrüklerin olduğunu görmektedir. Bu gümrüklerin yıllık gelir miktarlarından, yapılan ticaretin hacmini anlamak mümkündür. Trabzon emtia gümrüğünün 1838 yılı gelirleri 3.374 kuruştur. Trabzon'a bağlı diğer gümrüklerin gelirlerinin katılmasıyla bu rakam 4.528 kuruşa çıkmaktadır. 1839 yılında adı geçen gümrüklerin toplam gelirleri 11.625 kuruşa kadar yükselmiştir.

Trabzon limanından yapılan ithalat rakamları 1830'larda 200.000 sterlin civarında iken bu rakam 1840'da 300.000 sterline yükselmiştir. Aynı dönemde ihracat rakamları ise yaklaşık olarak 100.000 sterlin civarındadır. Bu rakamlar 1870'li yıllarda ithalâta 500.000 sterline, ihracatta ise 200.000 sterline çıkmıştır.

Trabzon gümrük kayıtlarına göre, 1872 yılında Trabzon'a bağlı gümrüklerden 689.400 Osmanlı lirasılık mal ihraç edilirken, ithal edilen malın tutarı ise 901.554 Osmanlı lirasıdır. XIX. yüzyılın sonlarında yani 1898 yılında Trabzon limanından 471.385 poundluk ihracat, 886.300 poundluk ithalât yapılmıştır. XIX yüzyılın ortalarına

doğru ihracat ve ithalât rakamlarında dengeyi sadece İnan için ithal edilen mallar bozarken, yüzyılın sonlarına doğru bu durum, bütün mallar için geçerli hâle gelmiştir.

Bütün bu rakamlar, yüzyılın sonlarında Trabzon limanının bir ihracat merkezinden çok bir ithalât merkezi haline geldiğini göstermektedir. İdarî olarak Trabzon'a bağlı olmasına rağmen Anadolu'nun iç kesimlerine daha kolay ulaşım imkanına sahip olan Samsun ise ihracat miktarı bakımından 1870'li yıllarda Trabzon'u geride bırakarak bölgenin ihracat merkezi haline gelmiştir. Bu yıllarda Samsun, toplam ticaret hacmiyle de Trabzon'u geride bırakmış; bu durum bölge ticaretine yeni bir yön vermiştir.

Samsun'un dışında bölge ticaretinde önemli bir paya sahip olan Giresun şehridir ki, yetiştirdiği kaliteli fındık bakımından yabancı tüccarlar tarafından tercih edilmektedir. Burada yetiştirilen kaliteli fındık şehre ticarî kimliğini de kazandırmıştır. Giresun, çevresindeki kaliteli tütün, ceviz, dut, üzüm, şimşir ağacı, defne yaprağı, mısır gibi ürünlerin yanında büyük ve küçükbaş hayvan yetiştiriciliğinde de bölgedeki ticarî hayatta önemli paya sahiptir.

Yıllarca Trabzon limanından yapılan ihracatın önemli bir kısmını İnan transit ticareti sayesinde limana getirilen mallar oluşturmaktaydı. İnan; özellikle ipek, şal, tütün, dokuma, deri gibi ürünlerini buradan dışarıya pazarlamaktadır. Dışarıdan ise çay, şeker ve pamuklu yünlüler gibi mallar ithal etmektedir. Anadolu'dan ihraç edilen malların başında fındık, meyve, zahire, tiftik, buğday, büyükbaş hayvan, tütün gibi mallar gelmektedir. Aynı dönemde dışarıdan Anadolu için ithal edilen malların başında pamuklu yünlüler, kahve, demir, ipek, madenî eşya, çay, şeker gibi mallar gelmektedir. Bölgeden yapılan ihracat ve ithalâta ait mal kalemlerinde yüzyılın sonlarına kadar önemli bir değişmenin olmadığı görölmektedir.

XIX. yüzyıl, Osmanlı Devleti'nin iktisadî ve sosyal kalıplarının değişmelere uğradığı bir yüzyıl olarak bilinmektedir. Dünya ticaretine bağlı olarak XIX. yüzyılda Osmanlı ticaretini olumsuz yönde etkileyen birçok gelişme meydana gelmiş ve doğal olarak bu olumsuz gelişmelerden Karadeniz limanları da etkilenmiştir.

Sadece XIX. yüzyılın ikinci yarısında değil, daha önceki asırlarda da Karadeniz sahillerinde yaşanan "nüfus hareketleri"; Anadolu insanının Kafkasya, Orta Asya, Orta Doğu, Balkanlar ile, sosyo-kültürel bağ ve yakınlıklar kurulmasına ve buralardan sürekli göç alınmasına zemin hazırlamıştır. Karadeniz bölgesinde meydana gelen

göçlerin getirdiği bu olumsuzluğa bir de tarihler boyu bölgeye dışarıdan yapılan göçlerin XIX. yüzyılın ortalarına doğru daha da artması etkilenince göçlere ait sıkıntılar mahallî bir problem olmaktan çıkıp ülkenin genel problemlerinden biri haline gelmiştir.

Ulaşım yollarında meydana gelen yeni gelişmeler, Asya ticaretinin yeni yollar sayesinde Batı ile münasebetler kurması ve Asyalı tüccarların mallarını buralardan sevk etmeleri Karadeniz limanlarının önemini azaltmıştır. Uzun yıllar Yakın Doğu ülkelerinin malları Anadolu'daki limanlar üzerinden Batı pazarlarına ulaştırılırken, 1869 yılında Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla birlikte Batılı tüccarlar kendileri için daha uygun olan bu yolu tercih etmeye başlamışlardır. İlk zamanlarda bu durumdan fazla etkilemeyen Osmanlı ticareti, Doğu mallarının Osmanlı'nın hiçbir limanına uğramadan bu yollar üzerinden doğrudan İtalya ve Fransa gibi ülkelerin limanlarına gitmesi sonunda büyük kayıplara uğramış ve bundan da en fazla Avrupa ile İran arasında hizmet veren Trabzon limanı zarar görmüştür.

Ticarî alandaki bu değişmelere bir de XIX. yüzyılda yapılan ticaret anlaşmalarının getirdiği olumsuzluklar eklenmiş, özellikle İngilizler ile yapılan Balta Limanı Ticaret Anlaşması'yla gümrüklerin düşürülmesi, yabancı tüccarlara ülke içinde perakende ticaret yapma hakkının verilmesi onları çok avantajlı bir konuma getirmiş; buna mukabil bunlarla rekabet edecek finans gücüne sahip olmayan yerli tüccarların önemli zararlara uğramasına, hatta piyasadan çekilmelerine sebep olmuştur.

1838 Balta Limanı Ticaret Anlaşması Osmanlı Devleti'nin uzun yıllar iktisadî ve siyasî alanda yaşadığı yenilgilerinin neticesinde imzalanmıştır. Rusya karşısında alınan yenilgiler, Mısır'daki Mehmet Ali Paşa'nın dış destekli isyan hareketleri, devleti yabancı devletler karşısında teslimiyetçi bir politika ile karşı karşıya bırakmıştır. 1838'deki bu anlaşma, sadece İngiltere'nin değil aynı zamanda bölgesel güç olma yolundaki Ruslar'ın da lehineydi. Uygulamaya konulan ihracatı engelleyici politika, yani mallara getirilen %12'lik ihraç vergisi, serbest ticaretten çok daha kötü sonuçlar doğurmuştur.

XIX. yüzyılın önemli tarihçilerinden, Ahmet Lütfi Efendi'nin Tarihi'nde, bu husus şöyle dile getiriliyor: "Olmuahede ile yed-i vahid (tekeli) usulü kalktı ise de yerine ecnebi inhisarı geldi ki, Memalik-i Mahrusa'da hurdafuruşluğa (en küçük ticaret) kadar ecnebler iştirak eyledi... Sanayii dahiliye bütün bütün mahv-ü muattal oldu (çöktü) ve emtiayı efrençiyeye (yabancı mallar) revaç bularak nükud-u mevcudumuz (mevcut paramız) Avrupa'ya çekilip gitmeye başladı."

Kapitülasyonlar, Tanzimat döneminde hız kazanacak olan birtakım yeni eğilimlerin de başlatıcısı oldu. Esasen, şartların hazırladığı Tanzimat hakkında Fuat Köprülü şu değerlendirmeyi yapmaktadır: *"Tanzimat dediğimiz inkılâp hareketi o zamana kadar tam bir Ortaçağ cemiyeti mahiyetinde olan Osmanlı cemiyetinin tabii ve dahilî tekâmülü neticesi olarak değil de emperyalist ve kapitalist medeniyetin zorla kendini kabul ettirmesi neticesi ortaya çıktı."*

Bir yandan, Avrupalı'nın imtiyazlarından yararlanmak için gayrimüslim Osmanlı tüccarları, Avrupa devletlerinin himayesine girip kendi toplumlarına yabancılaştılar, sırtlarını Avrupa'ya dayamış güçlü bir ticaret hakimiyeti oluşturdular; bir yandan geleneksel el sanatları artan tavizli ithalât karşısında rekabet edemeyip çözüldürken, öte yandan da dışarıda fiyatları artan ham maddelerin ihracatının yarattığı sıkıntılar yerli üretime darbe vurdu. Batılı hükümetler, Osmanlı Devleti'ndeki değişimle ilgili tavırlarını, genel olarak Avrupa kuvvet dengesi ve Avrupa düzeni ile ilgili tutumlarına göre belirlemişlerdir.

XIX. yüzyılın ilk yarısında, uluslararası kapitalizmin itici kuvveti durumundaki İngiltere'nin Osmanlı Devleti'ne karşı tutumu, bu tutumun somutlaşma şekli; Osmanlı Devleti'nde üretim güçlerinin gelişme şeklini etkilediği gibi, meydana gelen hukukî gelişmeleri de yakından etkilemiştir. XIX. yüzyılda dünya ticaretinin yaklaşık %20'si gibi önemli bir kısmını elinde bulunduran İngilizler, Osmanlı ticaretinde de %60'lara ulaşarak belirleyici hale gelmişlerdir. Osmanlı Devleti ile İngilizler arasındaki ticarî anlaşmalar çok daha eski yıllara yani XVI. yüzyıla kadar dayanmaktadır. Bu dönemden itibaren gelişmeye başlayan ticarî münasebetler sürekli İngilizler'in lehine bir seyir takip etmiştir. XIX. yüzyılda İngilizler, Doğu ve İran pazarlarına ulaşmak için en yakın liman olan Trabzon limanını kullanmak ve burada açtıkları konsolosluk sayesinde münasebetlerini yürütmek istemişlerdir. İran bölgesinden aldıkları ham maddeyi kendi siyasî coğrafyasına götüren İngilizler, buralarda mamul hale gelen bu malları tekrar bu pazarlara Trabzon limanı yoluyla ulaştırmaktaydılar. Ticaret yollarının değişmesinden sonra İngilizler'in süratle yeni bölgelere doğru yöneldiklerini, kendileri için daha kârlı olan bu yolları kullanmaya başladıklarını ve Karadeniz-İran ticaretinde ise önemli bir ülke olmaktan çıktıklarını görmekteyiz. Tarihî gelişim içinde İngilizler'in geleneksel ekonomik anlayışının kaynağında gittikleri bölgelerden maksimum kâr elde etmek

düşüncesinin yattığını Trabzon liman ticaretindeki faaliyetlerinden anlamak mümkündür.

Osmanlı Devleti'nin XIX. yüzyılda dış borçlara müracaat etmesi ve bu borçlanmanın bir kısmının İngiliz bankalarından yapılması devleti tamamen yabancı sermayenin iradesinde hareket etmeye doğru sürüklemiştir. Değişik adlar altında başlatılan tavizler, devleti yüzyılın sonlarında iflas edecek hale getirmiş ve bu durum Düyun-ı Umumiye idaresinin kurulması sürecini başlatmıştır. Doğrudan olmasa da sosyal hayatı yakından ilgilendiren hadiseler devleti yeni çözümler aramaya sevk etmiştir.

Kırım Savaşı'nın kaybedilmesiyle birlikte bu topraklardan Anadolu'ya doğru büyük bir göç başlamış, devlet çok sayıda göçmene iş, aş bulmak ve onları iskân etmek durumuyla karşı karşıya kalmış; çok sayıda göçmenin iskân edildiği Trabzon da bu durumdan olumsuz yönde etkilenmiştir. Karadeniz'deki ticarî faaliyetlerin Osmanlı Devleti'nin isteği dışında gelişmesinin en önemli sebeplerinden bir tanesi de Ruslar'ın bölge ticaretinde söz sahibi olmaya başlamasıdır. Ruslar, işgal ettikleri topraklarda ve Karadeniz'de Osmanlı Devleti'ne karşı üstünlük sağlamak gayesiyle, yabancı tüccarları teşvik etmiş, yeni usullerle yol yapımını desteklemiş ve yabancı tüccarların kendi coğrafyasında ticaret yapmaları için onlara kolaylıklar sağlama yoluna gitmiştir. Bu yapılanların yanında Ruslar, Osmanlı Devleti ile tarihî ve kültürel bağları olan Kafkasya bölgesini işgal ederek bu bölgelerin zenginliklerine el koymuş ve bu bölgedeki insanları Osmanlı topraklarına zorla sürgüne göndermiştir. Rusya ile yaşanan siyasî hadiseler ve Kafkasya bölgesinin elden çıkması, Osmanlı'da yeni sıkıntılara zemin hazırlamıştır. Rusların ele geçirdikleri bölgelerde yeni ticarî yatırımların hazırlıklarına başlaması, Tiflis-Anapa-Poti bölgelerini birbirine bağlayan tren yolunu inşa etmesi, İran mallarını buradan taşımaya başlaması Karadeniz limanlarını ve Trabzon'u ticarî açıdan daha da zor durumda bırakmıştır.

Karadeniz ticaretinde XIX. yüzyılın sonlarına doğru ve XX. yüzyılın başlarında kapalılık dönemini hatırlatan sadece kıyı ülkelerinin katıldığı, kısıtlı ve yabancı devletlerin fazla itibar etmedikleri bölgesel dar ticarî hareket görülmektedir.

Çalışmamızı, Osmanlı Devleti'nin önemli değişimler yaşadığı bir yüzyıla, dünya ticaretindeki dengelerin değişmeye başladığı ve Osmanlı maliyesinin yabancı devletlerin kontrolüne girdiği bir döneme tesadüf etmesi daha da orijinal hâle

getirmektedir. Osmanlı Devleti, esasen bir ziraat memleketi olmasına, arazisinin her türlü tarım ürününü yetiştirmeye uygun olmasına rağmen ziraat alanında dahi sıkıntılara maruz kalması da bir başka araştırma konusu haline getirilebilir. Yine, ulaşım konusunda asırlarca başka ülkelerin örnek aldığı bir ülke durumunda olan Osmanlı Devleti'nin XIX. yüzyılda bu alanda çok gerilerde kalması ve Batılı devletler ile rekabet edememesi yine başlı başına bir araştırma konusu yapılabilir.

Çalışmanın amacı sadece XIX. yüzyılda Karadeniz limanlarındaki ticarî ve sosyal gelişmeleri gün ışığına çıkarmak, o zamanki hadiselerle takılıp kalmak değildir; aynı zamanda jeopolitik ve jeoekonomik konumlarını hiçbir zaman kaybetmeyen bu limanların günümüzde ülke ekonomimize ne gibi faydalar sağlayabileceğini tarihî örneklerle ortaya koymaktır.

Son yıllarda Asya bölgesinde meydana gelen siyasî ve ekonomik gelişmeler XIX. yüzyılın vazgeçilmez şehri olan Trabzon'u tekrar gündeme getirmiştir. Hatta bölgede yaşanan gelişmeler, şehrin birçok olumsuzluğunu da ortadan kaldırdığı için günümüzdeki şartlar eskiye göre çok daha elverişlidir. Bölgede yapımı devam eden Hopa-Samsun arasındaki yol genişletme faaliyetleriyle Karadeniz'i Erzurum-Erzincan üzerinden Doğu ülkelerine bağlayacak kara yolu çalışmaları, geçen yüzyılda elde edemediğimiz ticarî kazançları ülkemize getirebilecek yatırımlar olarak görülmektedir.

Günümüzde İran ve Yakın Asya bölgesinin iktisadî kaynakları değişmiş olmasına rağmen bu ham maddeleri dünya pazarlarına ulaştıracak yollarda ise önemli bir değişme meydana gelmemiştir. Tarihî önemini coğrafi konumu gereği hiçbir zaman kaybetmediğini gördüğümüz Karadeniz ve limanları, çağın getirdiği teknik ve teknolojik hizmetlerle yeni baştan tanzim ve tertip edilmelidir. Osmanlı Devleti'nin bölge ticaretinde gerekli kazancı neden elde edemediği ve yabancı devletlerle niçin rekabet edemediği konusu iyice tetkik edilmelidir. Bölgede devam eden yol çalışmalarının çok acele bir şekilde bitirilmesinin hatta bölgeyi baştan başa kat edecek bir demir yolunun yapımına acilen başlanmasının geçen yüzyıldaki kayıpları telafi edebilecek projelerden olabileceği kuvvetle muhtemeldir.

Yaptığımız bu çalışma ülkemizin Kuzey Anadolu'daki kalkınma projesine ışık tutması açısından önem arz etmektedir. Asya'daki siyasî ve iktisadî değişmeler karşısında ülkemizin duyarsız kalması düşünülemez. Bu coğrafyayla bizim tarihî ve kültürel bağlarımızın varlığı ve ülke çıkarlarımızın geçen yüzyıldan daha fazla olduğu

konusu göz ardı edilmemelidir. Yine unutulmaya yüz tutmuş olan bölgedeki iktisadî kaynakların yeni baştan hatırlanması ve iktisadî hayatımıza tekrar kazandırılması çalışmamızın başka bir amacını oluşturmaktadır. Karadeniz bölgesi uzun yıllar kaliteli tarım ürünleri yanında hayvancılık konusunda da ülke ekonomisine önemli katkılar sağlamıştır. Elde edilen verilere göre bölgede, tarım ve hayvancılık konusunda yeni yatırımlar yapılmadığı hatta eski üretim seviyesinden de çok gerilerde kaldığı görülmektedir.

Ülkemizin içinde bulunduğu bölge; tarih boyunca Asya, Avrupa ve Afrika kıtaları arasındaki ekonomik, sosyo-kültürel ve politik gelişmelerin hem merkezinde bulunmuş, hem de üç kıta arasındaki ilişkilerde bir köprü görevi üstlenmiştir. Bin yıldır bu coğrafyanın merkezinde ve geçiş noktaları üzerinde bulunan Anadolu; Akdeniz, Balkanlar, Orta Doğu ve Kafkasya gibi yakın çevresi ile, özellikle Asya ve Avrupa arasındaki ilişkilerde, kaçınılmaz olarak bir katalizör bölge konumunda olmuştur. Bölge ile ticarî faaliyette bulunmak isteyen ülkeler geçmişte olduğu gibi günümüzde de bir şekilde ülkemiz ile iş birliği yapmak durumundadır.

Türkiye'nin bu jeoekonomik ve jeopolitik gerçeği, bugün yeniden kendini göstermektedir. Türkiye ve Dünya'daki gelişmeler, Türkiye'yi yeniden bölgesinin önemli bir ülkesi haline getirmektedir. Ülkemiz, Karadeniz'de en uzun kıyı şeridi olan ülke olarak Karadeniz ülkeleri ile ticarî ilişkilerini hızla geliştirmektedir. Asya ülkeleri ile Türkiye arasındaki ekonomik ilişkiler, son yıllarda hızla büyümekte ve büyüyen bu ticarî ilişkiler özellikle kara yolu vasıtasıyla sürdürülmektedir.

Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra Asya'da bağımsız birçok devletin meydana gelmesi; petrol ve doğal gaz bölgesinin sınırlarının Körfez'den Kazakistan'a kadar geniş bir alan için algılanmasına yol açmıştır. Bu ülkelerde üretilen enerjinin dünya pazarlarına ulaştırılması konusunda yeni yolların yapımının devam ettiği bilinmektedir. Kafkasya ve Körfez ülkeleri, zengin iktisadî kaynakları yanında Türkiye'nin komşusu olması hasebiyle de siyasî ve ticarî açıdan hayati önem arz etmektedir. Tarihî ve kültürel bağlarımızın olduğu bu bölgelerdeki gelişmelere karşı duyarsız kalmamız ve gelişmeleri uzaktan takip etmemiz, XIX. yüzyılda yapılan hataların tekrarı anlamına gelir. Ülkemiz coğrafi konumu gereği bu bölgelerin günümüzde de doğal ticaret yollarında bulunmakta ve bu bölgeler ile sıkı münasebetlerini sürdürmektedir.

Tarihî İpek Yolu'nun yeni üretim teknikleriyle yeni baştan hayata geçirilmesi projesinde bölge ülkelerinin önemli çıkarları olduğu gibi esasen iktisadî geleceklere bakımından da başka çıkış yolları bulunmamaktadır. Uzak Doğu'dan başlatılacak yeni ticarî projeler, tarihî bir doğal güzergâh olan İpek Yolu'nu takip etmek suretiyle Batı pazarlarına ulaşabilecektir.

Bölgenin Türkiye açısından ekonomik öneminin birden çok boyutu olduğu gibi bu ekonomik önem beraberinde siyasal ağırlığı da getirmektedir. Bölgedeki ticarî gelişmeler noktasında, Türkiye'nin bölge ile olan kültürel yakınlığı, yakın ticarî ilişkileri, uluslararası şirketlerin Türk şirketleriyle iş birliği yapmalarına zemin hazırlayacaktır. Bu sayede yapılacak çalışmalarla; sermaye sıkıntısı, pazarlama ve benzeri konulardaki problemler sağlıklı bir şekilde çözümlenebilir.

Türkiye; Asya ve Ortadoğu petrol ve doğal gazını dünya piyasalarına ulaştırılacak yollar üzerinde yer almaktadır. Asırlarca dünya piyasasının pamuk ve dokuma ihtiyacını karşılayan Asya bölgesinde günümüzde de önemli miktarda pamuk üretiminin devam ettiği ve dünya pazarlarında bu pamukların kaliteli ve ucuz oldukları için rağbet gördüğü bilinmektedir.

Bu bölgede üretilen deri, pamuk gibi ürünlerin fiyatlarının düşük olması, buralarda iş yapmak isteyen Türk müteşebbisler için de iyi bir fırsat olarak düşünülmelidir.

Batılı devletlerin Asya pazarı ile ticaret yapabilmesi için bir şekilde ülkemizin imkanlarından faydalanması gerekmektedir. Bu durum XIX. yüzyılda olduğu gibi Türkiye'nin Asya ile Avrupa arasındaki ekonomik ve stratejik rolünü güçlendirici bir unsurdur. Asya ve İran bölgesinden gelecek olan mallar bir şekilde bizim ülkemize uğrayıp sonra dünya pazarlarına ulaşmak durumundadır. Ülkemiz, bu ulaşım yolunu kendi ekonomik menfaati açısından lehine çevirebilecek birikime sahiptir.

Kafkasya-İran-Orta Asya bölgesi, XIX. yüzyılda olduğu gibi günümüzde de dünyanın ihtiyaç duyduğu malların ham madde ambarı gibidir. Batılı devletler XIX. yüzyılda buralardan elde ettikleri maksimum kârı günümüzde de dünya piyasasında elde etmek için çeşitli faaliyetleri yürütmektedir. Ülkemizin de bu piyasada rekabet gücü elde edebilmesi için kalıcı faaliyetlerle tarihten gelen avantajlar da kullanılarak iktisadî çalışmaların hızlandırılması gerekmektedir.

BİBLİYOGRAFYA

A. ARŞİV KAYNAKLARI

1.Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

Sadaret Evrakı

A.DVN.DVE. (Divan-ı Hümayun Düvel-i Ecnebiye Kalemı), No.83,88,89,90,91

A. DVN.DVE. (Düvel-i Ecnebiye Defterleri İngiltere Nişan Defteri), (1254 - 1309), No.39/5

A.MKT. (Sadaret Mektubi Kalemı), No.133/25

A.MKT.UM. (Sadaret Mektubi Kalemı Umum Vilayat), No.32/3-8, 37/2, 79/44, 491/32

A.AMD. (Sadaret Amedi Kalemı), No.18/15

A.MKT.MHM Sadaret Mektubî Mühimme Kalemı,No.5/18,24/7,78/38,79/88,82/78,123/27, 396/13

A.MKT.NZD. (Sadaret Mektubi Nezaret ve Devair Kalemı),No.25/47,40/26

A.MKT.MVL. (Sadaret Mektubi Meclis-i Vala Kalemı),No.40/20,46/46,50/16, 63/78,68/20

AD.(Ayniyat Defteri), NO.373, 387,928

DH.UM.VM. (Dahiliye Nezareti Umur-ı Mahalliye ve Vilayat Müdüriyeti), No.1/2-2/32

DH. MUI, (Dahiliye Nezareti Muhaberat-ı Umumiye İdaresi), No.76-1/74,80/2-11, 125/37

DH.İD (Dahiliye İdare),No.4-1/31,6906/2, 12508

İD. (İrade Dahiliye), No.1541, 2891, 7046, 7182, 45213, 36511

DH.EUM.MEM. (Dahiliye Emniyet-i Umumiye Memurin), No.493/111

İrade Adliye ve Mezahib,No3358/2131/9

İMM (İrade Mesail-i Mühimme),No.716,732,736,740,2466,2471,10142,
10150,10152,10154,10173

D.BŞM.TZG. (Başmuhasebe Kalemi Trabzon Gümrüğü),No. 2876,17229,

D. BRM, (Bursa Mukataası Kalemi),No.2447,24445,24447

HR.MKT. (Hariciye Nezareti Mektubi Kalemi), No.9/14, 15/45,15/82,
16/59,16/69,
25/39, 26/59, 28/7, 29/14,31/64,34/29,35/74,37/71,38/17,38/85, 42/82,43/15,
44/73,45/32, 57/26,61/19, 62/28, 62/41,64/14,66/53,70/48,79/11, 97/76,
99/20,105/97,

HR.İD. (Hariciye Nezareti İdari Kısım), No.1541,5645,5790,19437

HH.(Hatt-ı Hümayun), No.4072, 17698,22589,25565/A, 46520,51250/B

Meclis-i Vala İrade,No.11699

MVM.(Meclis-i Vükela Zabıtları),No.139, 198

Mühimme, No.58,s.37,hkm.111

İE. Bah, No.140,553,863

İzn-i Sefine Defterleri.No.7,

İMV. No.148/67,7589

TTD.(Tapu Tahrir Defteri), No.387

TV. 1318,1319

DM.İD,No.4-1/31

ŞD. (Şura-yı Devlet), No.658, 560/20, 561/25, 566/40,566/47,1828/11

a)Cevdet Tasnifi:

Cevdet Belediye,vsk. No. 1623,1978,2634,2188, 3466,3776,3482,5247

Cevdet Dahiliye, vsk. No. 2188,4150,4135,6196,8333,8336,10916

Cevdet Hariciye,vsk. No. 3629

Cevdet Maliye, vsk. No. 14466,21755, 23656

Cevdet İktisat, vsk. No. 408,632 ,799, 1249, 1374,1576

Cevdet Nafia, vsk. No.31, 292, 2205,2467

b) **Hazine-i Hassa:** No.4072

c) **Kamil Kepeci Tasnifi:**No.2061,5845,5869

MAD,(Maliyeden Müdevver Defterleri): No.523, 828,2150, 2758, 8902,9517,
10104 10199,10223

ML.VRD. (Maliye Varidat), No.41,92,144, 162, 404, 430,690,3213

Y.A.HUS. (Yıldız Sadaret Hususi Maruzat), No.289/84

Y.MTV. (Yıldız Mütenevvi Maruzat),No.14/95

2.Milli Kütüphane Arşivi

a) **TŞS** (Trabzon Şer'iyye Sicil Defterleri)

No.1866,1919,1923, 1924, 1944,1947,1948,1951,1967

b) **GŞS** (Giresun Şer'iyye Sicil Defteri),No.1402

c) **DŞS** (Diyarbakır Şer'iyye Sicil Defteri)

No.299

Salnameler

Basra Vilayet Salnamesi, İstanbul 1307

Trabzon Vilayeti Salnamesi, Trabzon 1269

Trabzon Vilayeti Salnamesi, Trabzon 1270

Trabzon Vilayeti Salnamesi, Trabzon 1271

Trabzon Vilayeti Salnamesi, Trabzon 1273

Trabzon Vilayeti Salnamesi, Trabzon 1274

Trabzon Vilayeti Salnamesi, Trabzon 1275

Trabzon Vilayeti Salnamesi, Trabzon 1276

Trabzon Vilayeti Salnamesi, Trabzon 1277

Trabzon Vilayeti Salnamesi, Trabzon 1278

Trabzon Vilayeti Salnamesi, Trabzon 1279

Trabzon Vilayeti Salnamesi, Trabzon 1289

Trabzon Vilayeti Salnamesi, Trabzon 1281

Trabzon Vilayeti Salnamesi, Trabzon 1319



KİTAPLAR VE MAKALELER

- Akbal, Fazıla. **"1831 Tarihinde Osmanlı İmparatorlunda İdari Taksimat ve Nüfus"**, Belleten Dergisi, Cilt.15, Sayı.57,58,59,60, Ankara: T.T.K. Yayınları. (1951) , 617 - 628.
- Akdağ, Mustafa. **Türkiye'nin İktisadi ve İçtimaî Tarihi**, Cilt. I, İstanbul: Cem Yayınları. 1995.
- Akgündüz, Ahmet. **Osmanlı Kanunnâmeleri ve Hukukî Tahlilleri**, Cilt.2- 6, İstanbul: Fey Vakfı Yayınları, 1990-1993.
- Akpınar, Mehmet. **"Reji Uygulamasının Trabzon Örneği"**, Trabzon Tarih Sempozyumu Bildirileri (6-8 Kasım 1998), 2. Baskı, Trabzon: Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları. (2000) , 541-552.
- Aksoy, Erdem. **"Osmanlı Ekonomik Yapısı Dışa Açılma ve Sermaye Hareketleri"**, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Para-Banka Bölümü, 1991.
- Aktepe, Münir. **"Tuzcuoğlu İsyanı"**, İstanbul Üniversitesi Tarih Dergisi, Cilt.3, Sayı. 5 - 6, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları. (1953): 21-52.
- Akyıldız, Ali. **Osmanlı Finans Sisteminde Dönüm Noktası Kağıt Para ve Sosyo-Ekonomik Etkileri**, 1. Baskı, İstanbul: Eren Yayıncılık, 1996.
- Andreasyan, D. Hrand. **Osmanlı-İran-Rus İlişkilerine Ait İki Kaynak**, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1974.
- Ardel, Ahmet. **" Karadeniz mad."**, İA, Cilt. 6, İstanbul, Milli Eğitim Basımevi, (1993): s.230-238.
- Arık, Şamil Fedâ. **"Selçuklular Zamanında Anadolu'da Veba Salgınları"**, Ankara Üniversitesi Dil Tarih ve Coğrafya Fakültesi Tarih Araştırmaları Dergisi, Cilt.15, Sayı.26, Ankara: Dil Tarih ve Coğrafya Fakültesi Yayınları. (1991), 27-57.
- Arıkan, Zeki. **"Osmanlı İmparatorluğu'nda İhracı Yasak Mallar (Memnu Meta)"**, Bekir Kütükoğlu'na Armağan, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Araştırmaları Merkezi Yayınları, (1991), 279-306.
- Atalar, Münir. **" XII. Ve XIV. Yüzyıllarda Karadeniz Ticaretinde Trabzon'un Yeri ve Önemi "**, Trabzon Tarihi Sempozyumu Bildirileri 6-8 Kasım 1998, 2. Baskı, Trabzon: Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları , (2000), 131-135.

Ataman, Yaver Sadi. " **Giresun Türküleri, Maniler ve Aşıkları** ", Türk Folklor Araştırmaları Dergisi, Cilt.9, Sayı.188, İstanbul: (Mart 1965), s.3687-3689.

Atan, Turhan. **Türk Gümrük Tarihi I. Cilt Başlangıçtan Osmanlı Devletine Kadar**, Ankara : T.T.K. Yayınları, 1990.

Aydın, Haki. " **XVI. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı-Rus Ticari İlişkileri** ", Belgelerle Türk Tarihi Dergisi. Sayı.20, Ankara, (1969), 28-40.

Aydın, Mustafa. " **Alman Seyyah Karl Koch'un 1843 Yılına Ait Trabzon İzlenimleri** ", Trabzon Tarih Sempozyumu Bildirileri 6-8 Kasım 1998 Trabzon, Trabzon: Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, (2000), 407-422.

Aygün, Necmettin " **Trabzon Gümrüğü** ", Trabzon Tarih Sempozyumu Bildirileri 6-8 Kasım 1998 Trabzon, 2. Baskı, Trabzon: Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları. (2000), 311-325.

Bağış, İhsan Ali. **Osmanlı Ticaretinde Gayri Müslimler Kapitülasyonlar- Avrupa Tüccarları- Berathlı Tüccarlar- Hayriye Tüccarları (1750-1839)**, , Ankara: Turhan Kitapevi. 1983.

"Osmanlı Ekonomisinde Ticaret Sektörünün Görünümü

Yabancı Tüccar ve Gayri Müslim Tebaanın İzmir Ticaretindeki Yeri ve Önemi", 1885-1985 Türkiye Ekonomisinin 100 Yılı ve İzmir ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu 21-23 Kasım 1985, İzmir: İzmir Ticaret Odası Yayınları, (1985), 48-54.

Barkan, Lütfi Ömer. " **Tanzimat Tetkiklerinin Ortaya Koyduğu Bazı Meseleler** ", **Osmanlı Devleti'nin Sosyal ve Ekonomik Tarihi, Tetkikler - Makaleler**, Cilt.1, Yay. Haz. Hüseyin Özdeğer. İstanbul: İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Yayınları. (2000), 253-294.

Barkan, Lütfi Ömer. ve Enver Meriçli. **Hüdavendiğar Livası Tahrir Defteri**, Ankara: T.T.K. Yayınları, 1998.

Baykara, Tuncer. " **XIX. Yüzyılda Anadolu'nun İktisaden Çöküşü ve Bugüne Etkileri** ", Belgelerle Türk Tarihi Dergisi, Sayı. 25, İstanbul (1969), 64-72

Anadolu'nun Tarihi Coğrafyasına Giriş I Anadolu'nun İdari Taksimatı, Ankara : Türk Kültürü Araştırmaları Enstitüsü Yayınları, 1988.

Osmanlılarda Medeniyet Kavramı ve Ondokuzuncu Yüzyıla Dair Araştırmalar, İzmir: Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1992.

Beldiceanu, Nicoara. **XIV. Yüzyıldan XVI. Yüzyıla Osmanlı Devletinde Tımar**, Çev. Mehmet Ali Kılıçbay, Ankara : Teori Yayınları, 1985.

Belin, M. **Türkiye İktisadi Tarihi**, Çev. M. Ziya, İstanbul Devlet Kitapları Matbaası, 1931.

_____ **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Tarihi (Kaynak Yazarlara Göre Türkiye'nin Ekonomik Tarihi Üzerine Denemeler)**, Çev. Oğuz Ceylan, Ankara : Gündoğan Yayınları, 1999.

Berkes, Niyazi. **Türk Düşününde Batı Sorunu**, Ankara : Bilgi Yayınevi, 1975.

_____ **Türkiye İktisat Tarihi**, İstanbul : Gerçek Yayınevi, 1975.

_____ **Türkiye'de Çağdaşlaşma**, İstanbul : Doğu - Batı Yayınları, 1978.

Beydilli, Kemal. **1828-1829 Osmanlı-Rus Savaşında Doğu Anadolu'dan Rusya'ya Göçürülen Ermeniler**, Ankara : T.T.K. Yayınları, 1988.

_____ **"Karadeniz'in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve Miri Ticaret Teşebbüsü"**, Belleten Dergisi, Cilt. LV, Sayı. 214, Ankara: T.T.K. Yayınları, (1991), 687-755

Bıjışkyan, P. Minas. **Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası (1817-1819)**, Çev. H.D. Andreasyan, İstanbul : İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1969.

Bostan, Hanefi. **"XV-XVI. Yüzyıllarda Trabzon'un Sosyal Ekonomik Yapısı"**, Basılmamış Doktora Tezi. İstanbul.: Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, 1993.

_____ **"XV-XIX. Yüzyıllarda Giresun Kazasının İdari Taksimatı ve Nüfusu"**, Giresun Tarih Sempozyumu 24-25 Mayıs 1996, İstanbul : Giresun Belediyesi Kültür Yayınları. (1997) , 119-136.

Bostan, İdris. **Osmanlı Bahriye Teşkilâtı XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire**, Ankara: T.T.K. Yayınları, 1992.

_____ **"İzn-i Sefine Defterleri ve Karadeniz'de Rusya İle Ticaret Yapan Devlet-i Aliyye Tüccarları 1780-1846"**, Türklük Araştırmaları Dergisi, Marmara Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Yayınları. (1991), 21-44.

_____ **"Karadeniz'in Dış Ticarete Kapalı Olduğu Dönemde Trabzon Limanı "**, Trabzon Tarih Sempozyumu Bildirileri 6-8 Kasım 1998, Trabzon: Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, (2000), 303-307.

Bozkurt, Nurgül. "**XVIII. Yüzyılın Başlarında Osmanlı-Avusturya Ticari Münasebetleri**", Tarih Araştırma Dergisi, Sayı. XII. İzmir : Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, (1991), 183-195.

Budak, Mustafa. "**1853-1856 Kırım Kafkas Cephesi**", Basılmamış Doktora Tezi. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yakınçağ Tarihi Anabilim Dalı, 1993.

Clavijo, **Timur Devrinde Semerkant'a Seyahat**, Çev. Ö. Rıza Doğrul, İstanbul :Nakışlar Yayınevi,1975.

Cuinet, Vital. **La Turquie d'Asie I**, Paris. 1892.

Çadırcı, Musa. **Tanzimat Döneminde Anadolu Kentleri'nin Sosyal ve Ekonomik Yapıları**, Ankara :T.T.K Yayınları, 1991.

_____ "**Tanzimat'ın Karadeniz Bölgesinde Uygulanması**", I.

Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri, 13-17 Ekim 1986. Samsun: (1988),191 - 204.

_____ "**Tanzimat Dönemi Karayolu Yapımı**", Tarih Araştırmaları

Dergisi, Cilt. XV, Sayı. 26, Ankara : Ankara Üniversitesi Dil Tarih ve Coğrafya Fakültesi Yayınları (1991), 153-167.

Çakır, Coşkun. "**19. Yüzyılda Osmanlı Ticareti ve Nizamnameleri**" Basılmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Fakültesi Türk İktisat Tarihi Bilim Dalı, 1990.

Çavdar, Tevfik. **Osmanlıların Yarı-Sömürge Oluşu**, İstanbul :Ant Yayınları, 1970.

Çelik, Gülfettin. "**Osmanlı Türkiye'sine XIX. Yüzyıl Sonlarında Yapılan Göçlerin Sosyo-Ekonomik Bakımdan Tahlili**", Tarih Boyunca Balkanlardan Kafkaslara Türk Dünyası Semineri (29-31 Mayıs 1995) Bildirileri, İstanbul : İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Araştırmaları Merkezi Yayınları, (1996), 117-130.

Dağıstanlı, Alp Mustafa. "**Ruhunu Arayan Kent Dört Trabzon**" Atlas Dergisi, Sayı.69, İstanbul: Doğan Burda Rizzoli Yayıncılık, (1998) , 90-106.

Darkot, Besim. "**Samsun mad.**", İA, Cilt. X. İstanbul: Milli Eğitim Bakanlığı Basımevi.

Davison, H. Roderic. **Osmanlı İmparatorluğu'nda Reform 1856-1876**, Cilt.1, Çev. Osman Akınhay , İstanbul : Papirüs Yayınları, 1997.

Deane, Phyllis **İlk Sanayi İnkılabı**, Çev. Tefik Güran, Ankara : T.T.K. Yayınları, 1994.

Demircioğlu, H. İsmail. "**1868'de Trabzon Konsoloslukları**", Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih - Dil - Edebiyat Sempozyumu 3-5 Mayıs 2001, Trabzon: Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, (2002): 487 - 491.

Deringil, Selim. "**XIX. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğuna Göç Olgusu Üzerine Bazı Düşünceler**" Bekir Kütükoğlu'na Armağan, İstanbul : İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Araştırmaları Merkezi Yayınları, (1991) , 435-442.

Doğru, Halime. "**Osmanlı Devletinde Toprak Yazımında Nüfus Sayımına Geçiş ve Bir Nüfus Yoklama Defteri Örneği**", Anadolu Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Dergisi,Sayı.1/2, Eskişehir: Fen Edebiyat Fakültesi Yayınları, (1989), 242-243

Dour, Djafar Ali. "**Nadir Şah Döneminde Osmanlı-İran Münasebetleri**", Basılmamış Doktora Tezi. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yakınçağ Anabilim Dalı, İstanbul 1976.

Dumont, Paul. "**Yahudiler Araplar ve Kolera: XIX. Yüzyıl Sonunda Bağdat'ta Cemaatlar Arası İlişkiler**", Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri, Çev. Ali Berktaş, İstanbul : Tarih Vakfı Yurt Yayınları, (1999), 136-152.

Duran, Bünyamin. "**Karadeniz Bölgesinin 1870-1914 Arasında Tarımsal Gelişmesi**", İkinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri (Uluslararası I) 1-3 Haziran 1988, Samsun : Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Yayınları Özel Sayısı II, (1990), 58-67.

Eken, Galip. "**XIX. Yüzyıl Anadolu Köylüsüne Dair Bazı Bilgiler**", Uluslararası Osmanlı Tarihi Sempozyumu (8-10 Nisan 1999) Bildirileri, İzmir: Türk Ocakları İzmir Şubesinin Yayınları, (2000), 465 - 478.

Eldem, Vedat. **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, Ankara: 1994.

Emecen, Feridun. "**Giresun mad.**", TDVİA, Cilt.12, İstanbul: T.D.V. Yayınları, 1996.

"**Trabzon Eyaletinin Batı Sınırları**", Trabzon Tarih Sempozyumu Bildirileri 6-8 Kasım 1998, 2. Baskı, Trabzon: Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları. (2000), 159-166.

- _____ "**Clavijo'dan Fallmerayer'e Giresun'da Seyyahlar (1404-1840)** ", Giresun Kültür Sempozyumu Bildirileri 30-31 Mayıs 1998, İstanbul: Giresun Belediyesi Kültür Yayınları, (1998), 23-29.
- Erdoğan, M. Akif. "**18. - 19. Yüzyıl Osmanlı Panayırıları ve Hafta Pazarlarına Dair Belgeler I** ", OTAM, Sayı.5, Ankara 1994, 50- 129.
- Erel, Şerafeddin. **Dağıstan ve Dağıstanlılar**, İstanbul : İstanbul Matbaası, 1961.
- Eren, Cevat Ahmet. **Türkiye'de Göç ve Göçmen Meseleleri**, İstanbul : Nurgök Matbaası, 1966.
- Ergenç, Özer. "**XVIII. Yüzyılda Osmanlı Sanayi ve Ticaret Hayatına İlişkin Bazı Bilgiler**", Belleten Dergisi, Cilt. LII, S.203, Ankara :T.T.K. Yayınları, (1988), 501-533.
- Erim, Neşe. "**XVIII. Yüzyılda Erzurum Gümrüğü**", Basılmamış Doktora Tezi. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Türk İktisat Tarihi Anabilim Dalı, 1984.
- _____ "**1720-1790 Arasında Osmanlı-İran Ticareti**", V. Milletlerarası Türkiye Sosyal ve İktisat Tarihi Kongresi Tebliğleri (İstanbul 21-25 Ağustos), Ankara : T.T.K. Yayınları (1990), 571-577.
- Erim, Nihat. **Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri Cilt 1**, Ankara : Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları,1953.
- Erkan, O. Aydın. **Tarih Boyunca Kafkasya**, İstanbul:Çiviyazıları Yayıncılık,1994.
- Erkin, Celal. **1828 - 1829 Türk-Rus Harbi Kafkas Cephesi**,İstanbul : Askeri Matbaa, 1940.
- Erol, Mine. **Osmanlı İmparatorluğunda Kağıt Para (Kaime)**, Ankara : T.T.K. Yayınları, 1970.
- Ersan, Mehmet. "**XIII.-XIV. Yüzyıllarda Şap Ticareti ve Şebinkarahisar**", Şebinkarahisar I. Tarih ve Kültür Sempozyumu Bildirileri (30 Haziran 1 Temmuz 2000), İstanbul : Şebinkarahisar Belediyesi Kültür Yayınları, (2000), 55-61.
- Ersoy, Osman. "**Bir İngiliz Konsolosunun1846 Yılında Erzurum'dan Kars'a Seyahati**",Ankara Üniversitesi, Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Araştırmaları Enstitüsü Tarih Araştırmaları Dergisi, Cilt. II, Sayı.2-3, Ankara: Ankara Üniversitesi Yayınları (1964), 237-249.

Faroqhi, Suraya. **Osmanlı'da Kentler ve Kentliler**, Çev. Neyyir Kalaycıoğlu, İstanbul : Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1993.

Ferrier, W. R. " **The Armenias and the East İndia Company in Persia in the Seventeenth Eighteenth Centuries** ", Economic History Reviw, 1973.

Fındley, Carter V. **Osmanlı Devletinde Bürokratik Reformlar Babıâlî**, (Çev. Latif Boyacı), İzzet Akyol, İstanbul: İz Yayıncılık, 1994.

Genç, Mehmet. **Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi**, İstanbul : Ötüken Yayınları, 2000.

_____ " **Kalkınma Meselemize Tarihi Bir Yaklaşım** ", İktisadi Kalkınma ve İslam, İstanbul : İslamî Araştırma Vakfı Yayınları, (1987), 211-221

_____ " **Osmanlı Maliyesinde Malikane Sistemi**", Türkiye İktisat Tarihi Semineri Metinleri/Tartışmalar (8-10 Haziran 1973), Ankara : (1975), 231-283,

Gencer, İhsan Ali. **Bahriye'de Yapılan İslahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu**, İstanbul : İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1985.

_____ **Türk Denizcilik Araştırmaları (Denizcilik)**, İstanbul: Denizcilik Sendikası Yayınları, 1985.

Georgeon, François, " **Keçi Kılından Kalpağa. Osmanlı İmparatorlunun Son Yüzylında Ankara'nın Gelişimi**", Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri, Çev. Ali Berktaş, İstanbul : Tarih Vakfı Yurt Yayınları, (1996), 99-115.

Goloğlu, Mahmut, **Trabzon Tarihi Fetihden Kurtuluşa Kadar**, Trabzon: Serander Yayınları, 2000.

Gökbilgin, M. Tayyib. " **XVI. Yüzyıl Başlarında Trabzon Livası ve Doğu Karadeniz Bölgesi** ", Belleten Dergisi, Cilt. 26, Sayı.102, Ankara: T.T.K. Yayınları, (1962), 293 - 337.

Güçer, Lütü. **XVI - XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Hububat Meselesi ve Hububattan Alınan Vergiler**, İstanbul : İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Yayınları, 1964.

_____ **İktisat Tarihi Ders Notları**, İstanbul : Filiz Kitapevi, 1983.

_____ " **XVI. - XVIII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunun Ticaret Politikası** ", Türk İktisat Tarihi Yıllığı, Sayı. 1, İstanbul : İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Yayınları, 1987.

- Güler, İbrahim. "**XVIII. Yüzyılda Trabzon'un Sosyal ve Ekonomik Durumuna Dair Tespitler**", Trabzon Tarih Sempozyumu Bildirileri (6-8 Kasım 1998), 2. Baskı, Trabzon : Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, (2000), 327-349.
- Güner, İbrahim, Ünsal Bekdemir, "**Giresun Limanı ve Hinterlandı**", Türkiye Coğrafya Dergisi, Sayı.34. İstanbul :Türk Coğrafya Kurumu Yayınları, (1999), 597-624 :.
- Güran, Tefvik, **19.Yüzyıl Osmanlı Tarımı**, İstanbul : Eren Yayınları, 1998.
- _____ **Tanzimat Döneminde Osmanlı Maliyesi: Bütçeler ve Hazine Hesapları (1841-1861)**, Ankara : T.T.K. Yayınları, 1989.
- Gürsoy, Melih. **Dünyadaki Büyük Ekonomik Krizler ve Türkiye Ekonomisine Etkileri**, İstanbul: Mtsc. Kral Matbaası, 1989.
- Habiçoğlu, Bedri. **Kafkasya'dan Anadolu'ya Göçler ve İskanları**, İstanbul : Nart Yayıncılık, 1993.
- Hacıfettahoğlu, İsmail. "**Kuruluşundan Fethine Trabzon'un Kısa Tarihi ve Fethi**", Öncesi ve Sonrasıyla Trabzon'un Fethi, Fethin 540. Yılı Anısına, Trabzon : Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, (2001), 12-21.
- Hacıbrahimoglu, Ahmet. "**Türk Fındığı ve Fındığın Bazı Problemlerine Genel Bir Bakış**", Tirebolu I. Fındık Festivali (6-7 Eylül 1996), İstanbul : Tirebolu Belediyesi Kültür Yayınları, (1997), 39-60.
- Halaçoğlu, Yusuf. "**Osmanlı Döneminde Bağdat**", T.D.V.İ.A., Cilt.4, İstanbul : Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, (1991), 112-114.
- Hamilton, J. William. **Resarches in Asia Minor Pontus and Armenia, I**, Londra 1842
- Heaton, Herbert, **Avrupa İktisat Tarihi İlkçağdan Sanayi Devrimine**, Çev. Mehmet Ali Kılıçbay, Ankara : İmge Kitapevi, 1995.
- _____ **Avrupa İktisat Tarihi**, Çev. Mehmet Ali Kılıçbay, Osman Aydoğuş, Ankara : Teori Yayınları, 1985.
- Heyd, W. **Yakın Doğu Ticaret Tarihi**, Leipzig 1936, Çev. Enver Ziya Karal, Ankara: T.T.K. Yayınları, 1975.
- Hinz, Walther. **İslam'da Ölçü Sistemleri**, Çev. Acar Sevim, İstanbul : Marmara Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1990.
- Hobsbawn, J. E. **Sanayi ve İmparatorluk**, Çev. Yalçın Gülerman, Ankara : Dost Kitapevi Yayınları, 1987.

Hut, Davut. **"Maliye Varidat Defterlerine Göre XIX. Asrın İkinci Yarısında Basra Gümrüğü"**, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Yakınçağ Tarihi Anabilim Dalı, 1999.

Irmak, Esin. **Dünden Bugüne Kapitalist Gelişme ve Türkiye Ekonomisi**, İstanbul: Etki Yayınevi, 1992.

Charles Issawi **The Economic History of Iran 1800-1914**, Chicago - London 1971. Chicago -London. 1980.

_____ **"Tebriz - Trabzon Ticareti (1830 - 1900) - Bir Yolun Yükselişi ve Gerileyişi"**, Çev. Kudret Emiroğlu, Trabzon Dergisi, Sayı.2, Ankara : (1988), 79-81.

_____ **"Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa Ekonomisindeki Yeri (1600-1914): Bazı Gözlemler ve Sorunlar"**, Osmanlı ve Dünya Osmanlı Devleti ve Dünya Tarihindeki Yeri, Haz. Kemal H. Karpat, Çev. Kemal Kahraman, İstanbul : Ufuk Kitapları, (2000), 157-170.

İlgürel, Mücteba. **"Buharlı Gemi Teknolojisini Osmanlı Devletinde Kurma Teşebbüsleri"**, Çağın Yakalayan Osmanlı, Yayına Hazırlayan. Ekmeleddin İhsanoğlu - Mustafa Kaçar. İstanbul : IRCICA Yayınları, (1995), 143-157.

İnalçık, Halil. **"Sened-i İttifak ve Gülhane Hatt-ı Hümayunu"**, Belleten Dergisi, Cilt. 28. Sayı.112, Ankara : T.T.K. Yayınları, (1964), 603-622.

_____ **"Tanzimat'ın Uygulanması ve Sosyal Tepkiler"**, Belleten Dergisi, Cilt. XXVII. Sayı.112, Ankara :T.T.K. Yayınları, (1964), 624-690.

_____ **The Ottoman Empire, The Classical Age 1300-1600.** London. 1973.

_____ **" Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere : Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü "**, ODTÜ, Gelişme Dergisi, Özel Sayı, Ankara : ODTÜ Yayınları, (1979-1980) , 1-66.

_____ **Tanzimat ve Bulgar Meselesi Doktora Tezi'nin 50. Yılı**, İstanbul: Eren Yayıncılık, 1992.

_____ **Osmanlı İmparatorluğu Toplum ve Ekonomi**, İstanbul:Eren Yayıncılık, 1993.

_____ **Osmanlı'da Devlet,Hukuk, Adalet**, İstanbul : Eren Yayıncılık, 2000.

_____ **" İpek mad."**, T.D.V.İ.A. Cilt. 22, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, (2000), 361-373.

Kalantarı, Yahya. "**Feth-Ali Şah Zamanında Osmanlı-İran Münasebetleri (1797-1834)**", Basılmamış Doktora Tezi. İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Sonçağ Tarihi Kürsüsü, 1976.

Karakoyunlu, Yılmaz. **Türk Ekonomisinde Çağdaşlaşma Süreci**, İstanbul : Diyalog Yayınları, 1997.

Karal, Enver Ziya. **Osmanlı Tarihi**, Cilt.6-7-8, 3.Baskı, Ankara: T.T.K. Yayınları, 1983.

Karaman, Oktay. "**Seyahatnamelere Göre Giresun**", Giresun Tarih Sempozyumum (24-25 Mayıs 1996), İstanbul : Giresun Belediyesi Kültür Yayınları, (1997), 163-171.

_____ "**Giresun Kazası (1850-1900)**", Basılmamış Doktora Tezi. Erzurum :Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, 1999.

Karpat, Kemal H. **Ottoman Population 1830-1914**, The University Wisconsin Press.1985.

_____ **Osmanlı ve Dünya Osmanlı Devleti ve Dünya Tarihindeki Yeri**, İstanbul : Ufuk Kitapları, 2000.

Kasaba, Reşat. **Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi On Dokuzuncu Yüzyıl**, Çev. Kudret Emiroğlu, İstanbul : Belge Uluslararası Yayıncılık, 1993.

_____ "**Göç ve Devlet: Bir İmparatorluk Cumhuriyet Karşılaştırılması**" Osmanlıdan Cumhuriyete Problemler Araştırmalar. İstanbul : Tarih Vakfı Yurt Yayınları, (1998),

Kaynak, Muhteşem. "**Osmanlı Devletinde Ulaştırma Sistemi ve Demiryolu**" 1885-1985 Türkiye Ekonomisinin 100 Yılı ve İzmir ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu, 21-23 Kasım 1985, İzmir: İzmir Ticaret Odası Yayınları, (1985), 28-47

Kazgan, Gülten. **Tanzimat'tan XXI. Yüzyıla Türkiye Ekonomisi**, İstanbul : Altın Kitaplar Yayınevi, 1999.

Kazıcı,Ziya. **Osmanlılarda İhtisab Müessesesi (Ekonomik, Dini ve Sosyal Hayat)**, İstanbul : Kültür Basın Yayın Birliği Yayınları, 1987.

Keyder, Çağlar. **Türkiye'de Devlet ve Sınıflar**, Çev. Sabri Tekay, İstanbul : İletişim Yayınları, 1989.

_____ **Dünya Ekonomisi İçinde Türkiye (1923-1929)**, İstanbul : Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1993.

Keyder, Çağlar, Özveren Eyüp Y, Quatert. "**Osmanlı İmparatorluğu'nda Liman Kentleri**", Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914), Çev. Gül Çağalı Güven. İstanbul : Tarih Vakfı Yurt Yayınları, (1993), 121-157.

Keyder, Çağlar. ve Faruk Tabak, **Osmanlı Toprak Mülkiyeti ve Ticari Tarım**, Çev. Zeynep Altok, İstanbul : Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1998.

Kılıç, Remzi. **XVI. Ve XVII. Yüzyıllarda Osmanlı İnan Siyasi Antlaşmaları**, İstanbul: Tez Yayıncılık, 2001.

Kıray, Emine. **Osmanlı'da Ekonomik Yapı ve Dış Borçlar**, İstanbul : İletişim Yayınları, 1993.

Kırpık, Cevdet. "**1830 Numaralı Şeriye Siciline Göre Trabzon'da Ekonomik Hayat (1053-1054/1643-1644)**", Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu 3-5 Mayıs 2001, Trabzon: Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları (2002), 237-248.

Kıpal, Ulaş - Özgür Uyanık. **Türkiye Milli İktisat Tarihi (Devletçilik)**, İstanbul: Kaynak Yayınları, 2001.

Kocacık, Faruk. "**XIX. Yüzyılda Göçmen Köylerine İlişkin Bazı Yapı Planları**", İstanbul Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi, Sayı. 32, İstanbul : Edebiyat Fakültesi Yayınları, (1979), 415-426.

Koday, Saliha. "**Trabzon Limanı**", Türkiye Coğrafya Dergisi, Sayı.34. İstanbul: Türkiye Coğrafya Dergisi, 1999,s.467-488

Koray, Enver. **Türkiye'nin Çağdaşlaşma Sürecinde Tanzimat**, İstanbul: 1991,

Kömürçan, Kırkor. **Türkiye İmparatorluk Devri Dış Borçlar Tarihiçesi (Dünyu Umumîye Tarihiçesi)**, İstanbul : Milli Eğitim Bakanlığı İstanbul Yüksek Ekonomi ve Ticaret Okulu Yayınları, 1948.

Kuran, Ercüment. **Avrupa'da Osmanlı İkamet Elçiliklerinin Kuruluşu ve İlk Elçilerin Siyasi Faaliyetler 1793 - 1821**, Ankara : Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları, 1968.

"XIX. Yüzyılda Osmanlı Devletinde Deniz Ulaşımı: İdare- Mahsusanın Kuruluşu ve Faaliyetleri", Çağını Yakalayan Osmanlı, İstanbul: IRCICA. Yayınları, (1995), 159-163.

Kurat, Akdes Nimet. **Türk- İngiliz Münasebetlerinin Başlangıcı ve Gelişmesi (1553-1610)**, Ankara : Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Tarih Enstitüsü Yayınları, 1953.

Türkiye ve Rusya XVIII. Yüzyıl Sonundan Kurtuluş Savaşına Kadar Türk- Rus İlişkileri (1798-1919), Ankara : Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih- Coğrafya Fakültesi Yayınları, 1970.

Kurat, Yuluğ Tekin. **Osmanlı İmparatorluğu'nun Paylaşılması**, Ankara: Turhan Kitapevi, 1986.

Kurmuş, Orhan. **Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi**, 3. Baskı, Ankara . Savaş Yayınları, 1982.

Kuyucuklu, Nazif. **İktisadi Olaylar Tarihi**, İstanbul : İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilimler Fakültesi Yayınları, 1982.

Küçük, Cevdet. **"Tanzimat Devrinde Erzurum'un Nüfus Durumu"**, Tarih Enstitüsü Dergisi, Sayı.17, İstanbul : İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Enstitüsü Yayınları, (1977), 185-223.

Kütükoğlu, S. Mübahat. **Osmanlı- İngiliz İktisadi Münasebetleri, I. (1580-1838)**, Ankara : Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları, 1974.

"Tanzimat Devri Osmanlı-İngiliz Gümrük Tarifeleri", İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Enstitüsü Dergisi Sayı.4-5, İstanbul : İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, (1974), 335-393.

Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri, II. (1838-1850), İstanbul : İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1976.

" Balta Limanı Ticaret Muahedeleri ve Tatbikatı ",I. Milletlerarası Türkoloji Kongresi (İstanbul, 15-20 Ekim 1973), İstanbul: Tercüman Gazetesi ve İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Türkiyat Enstitüsü Yayınları, (1979), 200-206.

"Osmanlı İktisat Tarihi Bakımından Konsolos Raporlarının Ehemmiyeti ve Kıymeti", Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi, Sayı.10-11, İstanbul : İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, (1983), 151-166.

"XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti", Tarih Boyunca Birinci Karadeniz Kongresi Bildirileri (13-17 Ekim 1986), Samsun : Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi Özel Sayı I.,(1988), 97-131.

"Osmanlı İktisadi Yapısı ", Osmanlı Devleti ve Medeniyeti Tarihi, İstanbul : IRCICA Yayınları, (1994), 513-650.

"Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi", Çağını Yakalayan Osmanlı, İstanbul : IRCICA Yayınları, (1995), 165-206.

Osmanlı Belgelerinin Dili (Diplomatik), İstanbul : Kubbealtı Neşriyatı, 1998.

"İzmir Şehrinin Nüfusu Üzerine Bazı Tespitler", Uluslararası Osmanlı Tarihi Sempozyumu,İzmir (8-10 Nisan) Bildirileri, İzmir: (2000), 65-90.

Kramers, J. H. **İslam Medeniyeti Tarihinde Coğrafya ve Ticaret**, Çev. Ömer Rıza, İstanbul : Asarı İlmiye Kütüphanesi Neşriyatı,1934.

Latrie, Mas. **Commerce et Expedition Militaries de la France t de Venise au Moyen Age**, Paris.1879.

Lowry, W. Heath. **Trabzon Şehrinin İslamlaşması ve Türkleşmesi 1461-1583**, İstanbul : Boğaziçi Üniversitesi Yayınevi, 1981.

Lütfi Efendi Tarihi, Cilt. I, İstanbul : Matbaa-i Amire, 1290.

Lütfi Efendi Tarihi, Hazırlayan, Münir Aktepe,Cilt. IX İstanbul : İstanbul Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1984.

Lybyer, Howe Albert. **"Osmanlı Türkleri ve Doğu Ticaret Yolları"**, Çev Necmi Ülker, Tarih İncelemeleri Dergisi, Sayı. III., İzmir : Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, (1987), 141-157.

Mantran, Robert. **"XVI. Ve XVII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu ve Asya Ticareti"**, Çev. Zeki Arıkan, Belleten Dergisi, Cilt.51, Sayı.201, Ankara : T.T.K. Yayınları, (1988), 1433-1443.

Osmanlı İmparatorluğu Tarihi I, Çev. Server Tanilli. İstanbul :1992.

- _____ **XVI-XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu**, Çev. Mehmet Ali Kılıçbay, İstanbul : İmge Yayınları, 1995.
- Marufluoğlu, Sinan. **Osmanlı Döneminde Kuzey Irak (1831-1914)**, İstanbul : Eren Yayınları,1998.
- Miroğlu, İsmet. "**Osmanlı Yol Sistemine Dair**", İ.Ü.E.F. Tarih Enstitüsü Dergisi, Sayı.15, İstanbul : İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, (1997), 241 - 252.
- Morawitz, C. **Osmanlı Maliyesi**, Ç ev. Maliye Tetkik Kurulu,Ankara :1978.
- Moulin, Anne Marie. "**Kentte Koruyucu Hekimlik: Pasteur Çağında Osmanlı Tıbbı 1887-1908**", Çev. Ali Berktaş, İstanbul : Tarih Vakfı Yurt Yayınları, (1999), 169-196.
- Muhammetoğlu, Salih Aliyev. "**İran mad**", T.D.V.İ.A. Cilt.22, İstanbul : Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, (2000), 392-437.
- Nasırı, Rıza Muhammed. "**Nasireddin Şah Zamanında Osmanlı-İran Münasebetleri 1848-1896**", Basılmamış Doktora Tezi. İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yeniçağ Anabilim Dalı, 1977.
- Noviçev, D. A. **Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı - Sömürgeleşmesi**, Çev. Nabi Dinçer, Ankara : Onur Yayınları, 1979.
- Odabaşoğlu, Cumhur. **Trabzon 1869-1933 Yılları Yaşantısı**, Ankara : İlk - San Matbaası, 1980.
- _____ "**Trabzon-İran Transit Nakliyesi**", Çağının Yakalayan Osmanlı", Yayına Hazırlayan. Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar, İstanbul : IRCICA Yayınları, (1995), 441-481.
- Okçuoğlu, İbrahim. **Türkiye'de Kapitalizmin Gelişmesi İç Pazarın Oluşma Süreci (1920'ye Kadar)**, İstanbul : Ceylan Yayıncılık, 1996.
- Oktar, Tiğınçe **Osmanlı Devletinde Reji Şirketleri**, İstanbul: Bilim Teknik Yayınevi, 1992.
- _____ **Osmanlı Toplumunda Kadının Çalışma Yaşamı**, İstanbul: Bilim Teknik Yayınevi, 1998.
- Orhonlu, Cengiz. **Osmanlı İmparatorluğunun Güney Siyaseti Habeş Eyaleti**, İstanbul : İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1974.

Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar, Derleyen Salih Özbaran, İzmir : Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1984.

Ortaylı, İlber. " **XIX. Yüzyılda Trabzon Vilayeti ve Giresun Üzerine Gözlemler** " İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi, Sayı.15, İstanbul: (1997),170-187.

"XVIII. Yüzyıl Türk-Rus İlişkileri", Türk Rus İlişkilerinin 500. Yılı 1491-1992 Sempozyumu (12-14 Aralık 1992 Ankara). Ankara: T.T.K. Yayınları, 1999.

Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri (1840-1880), Ankara: T.T.K. Yayınları, 2000.

"XIX. Yüzyılda Trabzon Vilayeti ve Giresun Üzerine Gözlemler ", Osmanlı İmparatorluğunda İktisadi ve Sosyal Değişim Makaleler I, Ankara :Turhan Yayınevi, (2000), 121-138.

"Devenin Taşıma Maliyeti Üzerine Bir Deneme", Osmanlı İmparatorluğu'nda İktisadi ve Sosyal Değişim Makaleler I, Ankara : Turhan Kitapevi, (2000) , 95-104.

İmparatorluğun En Uzun Yüzyılı. 3. Baskı, Ankara : İletişim Yayınları, 2000.

Ögel, Bahaddin, **İslamiyet'ten Önce Türk Kültür Tarihi**, Ankara : T.T.K. Yayınları, 1978.

Önsoy, Rıfat. **"Osmanlı İmparatorluğu'nun Katıldığı İlk Uluslararası Sergiler ve Sergi-i Umumi-i Osmani (1863 İstanbul Sergisi)"**, Belleten Dergisi, Cilt. LIX, Sayı.194, Ankara : T.T.K. Yayınları, (1985), 195-235.

Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii ve Sanayileşme Politikası, Ankara: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1988.

Mali Tutsaklığa Giden Yol Osmanlı Borçları 1854 - 1914, Ankara: Turhan Kitapevi, 1999.

Öz, Mehmet, **XV-XVI. Yüzyıllarda Canik Sancağı**, Ankara : T.T.K. Yayınları, 1999.

Özbaran, Salih. "**Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu**", İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi, Sayı.31, (1978), s.132-146.

Özcan, Abdülkadir. "**II. Mahmut ve Reformları Hakkında Bazı Gözlemler**", Tarih İncelemeleri Dergisi, Sayı. X, İzmir : Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, (1995), 13-39.

Özcan, Azmi. "**İngiltere mad.**", T.D.V.İ.A,Cilt.22, İstanbul : Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, (2000), 296-311.

Özcan, Besim. "**1853 Sinop Felaketzedelerinin Mağduriyetinin Giderilmesi ve Şüheda Hatırasının Yaşatılması**", Bayram Kodamana Armağan, Samsun : Eser Matbaacılık, (1993), 207-226.

Özkaya, Yücel. "**XVIII. Yüzyılda Trabzon'un Genel Durumu**", Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri (13-17 Ekim 1986 Samsun), Samsun: (1988), 133-143.

_____ "**Giresun I-3 Nolu Şer'iyye Sicil Defterlerine Göre Islahat Fermanı Sonrası Giresun'un Durumu**", Giresun Tarih Sempozyumu Bildirileri (24-26 Mayıs 1996), İstanbul : Giresun Belediyesi Yayınları, (1997), 197-202.

Öztürk, Mustafa. "**XIX. Yüzyılda Harput'ta Fiyatlar**", Belleten Dergisi, Cilt. LIII, Sayı.207. Ankara : T.T.K. Yayınları, (1989), 797- 828.

_____ "**XIX. Yüzyıl Başlarında Trabzon'da Fiyatlar**", Trabzon Tarih Sempozyumu Bildirileri (6-8 Kasım 1998), Trabzon: Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, (2000) , 369-377.

Pakalın, M. Zeki. **Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü**, İstanbul : Milli Eğitim Basımevi,1983.

Pamuk, Şevket. **Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)**, İstanbul : Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994.

_____ **Osmanlı İmparatorluğunda Paranın Tarihi**, İstanbul : Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1999.

Panzac, Daniel. **Osmanlı İmparatorluğunda Veba (1700-1850)**, Çev. Serap Yılmaz, İstanbul : Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1997.

- Peker, Kemal. **Fındık Tarihçe, Tarımsal, Kültürel, Ticaret, İstihlak Bakımlarından**, Giresun : Giresun Yeşilgiresun Matbaası, 1947-1948.
- Pınar, İlhan. " **Alman Gezgini J.P. Fallmerayer'in Gözüyle XIX. Yüzyılda Trabzon** ", Tarih ve Toplum Dergisi, Cilt.27. Sayı.159, İstanbul : Tarih Vakfı Yurt Yayınları, (1997), 136-139.
- Poole, Lane Stanley. Lord Stratford Canning'in Türkiye Anıları, Çev. Can Yücel, İstanbul : Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1999.
- Pour, Djafari A. "**Nadir Şah Döneminde Osmanlı-İran Münasebetleri**", Basılmamış Doktora Tezi. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yeniçağ Anabilim Dalı, 1977.
- Rasim, Ahmet. **Osmanlı İmparatorluğu'nun Reform Çabaları İçinde Batış Evreleri**, Haz. H. V. Velidedeoğlu, İstanbul : Çağdaş Yayınları, 1987.
- Raymond, Andre. **Osmanlı Döneminde Arap Kentleri**, Çev. Ali Berktaş, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1995.
- Resulzade, Emin Mehmet. **İran Türkleri (Türk Yurdu ve Sebiürreşad'daki Yazıları)**, Haz., Yavuz Akpınar, İrfan Murat Yıldırım, Selahaddin Çağın, İstanbul : Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı Yayınları, 1993.
- Ricardo, D. **On The Principles of Political Economy and Taxation**, 1951 ed Piero Sraffa. 1951.
- Safran, Mustafa. **Yaşadıkları Sahalarda Yazılan Lugatlara Göre Kuman / Kıpçaklarda Siyasi, İktisadi, Sosyal ve Kültürel Yaşayış**, 1. Baskı, Ankara : Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları, 1993.
- Sahillioğlu, Halil. "**XVIII. Yüzyılda Edirne'nin Ticari İmkanları**", Belgelerle Türk Tarihi Dergisi, Sayı.13. Ankara: (1968), 60-75.
- Salazman, Gürsan Ayşe. "**Fındık Kabuğundaki Cevher**", Atlas Dergisi, S.103. İstanbul : Doğan Burda Rizzoli Yayıncılık, (2001), 68 - 79.
- Saray, Mehmet. **Türk - İran İlişkileri**, Ankara : Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurulu Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 1999.
- Sarcan, Ali. **Samsun Tarihi**, Ankara, 1966.
- Sarioğlu, E. Esin. "**Tanzimat'ın Trabzon'da Uygulanması**", Basılmamış Yüksek Lisans Tezi. Trabzon: Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal

Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Eğitimi Anabilim Dalı Tarih Eğitimi Programı, 1996.

Sarıyıldız, Gülден. **Hicaz Karantina Teşkilatı (1865-1914)**, Ankara: T.T.K. Yayınları, 1996.

Sayar, S. Nihat. **Türkiye İmparatorluk Dönemi Siyasi, Askeri, İdari ve Mali Olayları**, 2. Baskı, İstanbul : İ.İ.T.İ.A. Nihat Sayar Yayın ve Yardım Vakfı Yayınları, 1978.

Saydam, Abdullah. **Osmanlı Medeniyeti Tarihi**, Trabzon : Derya Yayınları, 1994.

Sedillot, Rene. **Değiş Tokuştan Süpermarkete Tarih Boyunca Tacirlerin ve Ticaretin Öyküsü**, Çev. Esat Mermi Erendor, İstanbul : Cep Kitapları, 1982.

Shaw J. Stanford. ve Shaw, Ezel Kural, **Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye Cilt.1-2**, Çev. Mehmet Harmancı, İstanbul : e Yayınları, 1982.

Siler, Abdurrahman. "XIX. Yüzyılda Trabzon'un Kaza ve Nahiyelerinin Ekonomik Durumu (1869-1905)", Tarih İncelemeleri Dergisi, Sayı. 9, İzmir : Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, (1994), 261-277.

Steensgaard, N. **The Asia Trade Revolution of Seventeenth Century**, The University of Chicago Pres Chicago and London. 1974.

Sudi, Süleyman. **Osmanlı Vergi Düzeni (Defter-i Muktesid)**, Yayına Haz. Mehmet Ali Ünal, Isparta : Akçağ Yayınevi, 1996.

Şahin, Hüseyin. **Türkiye Ekonomisi Tarihsel Gelişimi - Bugünkü Durumu**, Bursa: Ezgi Kitapevi Yayınları, 1995.

Şen, Meral. "Osmanlı-Rus Gümrük Tarifeleri", Bitirme Tezi. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, 1980.

Şen, Ömer. "XIX. Yüzyılda Osmanlı Devletindeki Köle Ticaretinde Kafkasya Göçmenlerinin Rolü", Toplum ve Ekonomi Dergisi, Sayı.138, İstanbul : (1994), 171-192.

"Osmanlı Devletinde Kafkas Asıllı Kölelerin Ekonomik Değeri (1817-1872)", Tarih ve Toplum Dergisi, Sayı.36, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, (1996), 136-141.

Trabzon Tarihi, Trabzon : Derya Kitapevi, 1998.

Şenel, Şennur. **Osmanlılarda Ticaret ve Hayriye Tüccarı**, Ankara : Ankara Ticaret Odası Yayınları, 1995.

Şevket, Şakir. **Trabzon Tarihi**, İstanbul : Umran Matbaası, 1294.

Tabakoğlu, Ahmet. **Türk İktisat Tarihi**, İstanbul : Dergah Yayınları, 2000.

Takvim-i Vekayi, No.216.

Tavernier, B. J. **XVII Asır Ortalarında Türkiye Üzerinden İran'a Seyahat**, Çev. Ertuğrul Gültekin, İstanbul : Tercüman 1001 Temel Eser, 1980.

Tekindağ, Şahabettin. "**Trabzon mad.**", İslam Ansiklopedisi, Cilt.12/1.İstanbul : Milli Eğitim Basımevi, 1974.

Tezcan, Mehmet. "**İpek Yolu Ticaretinde Trabzon**", Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu 3-5 Mayıs 2001, Cilt. I, Trabzon: Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, (2002), 71-90.

Timur, Taner. **Osmanlı Çalışmaları İlk Feodalizmden Yarı Sömürge Ekonomisine**, Ankara : İmge Kitapevi, 1996.

Togan, Velidi Zeki. "**Reşideddin'in Mektuplarında Anadolu**", İktisat Fakültesi Mecmuası, Cilt. XI, Sayı.1-4. İstanbul: İktisat Fakültesi Yayınları.

Toledano, R. Ehud. **Osmanlı Köle Ticareti 1840-1890**, Çev. Y. Hakan Erdem, İstanbul : Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994.

Toprak, Zafer. **Türkiye'de Milli İktisat 1908-1918**, Ankara : Yurt Yayınları, 1982.

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

"19. Yüzyılda Sosyo-Ekonomik Bakımdan Trabzon Limanı", Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu, (3-5 Mayıs 2001), Trabzon: Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, 2002, s.381-397.

Tuncel, Metin. "**Tarih Boyunca Türkiye'de Kent Kuruluşları**", Doğumunun 100. Yılında Atatürk'e Armağan. İstanbul : İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, (1981), 309-350.

Turan, Şerafettin. "**Karadeniz Ticaretinde Anadolu Şehirlerinin Yeri**", Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri (13-17 Ekim 1986). Samsun : Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Yayınları Özel Sayı I, (1988), 147-158 .

_____ "**Türkiye-İtalya İlişkileri-I-Selçuklulardan Bizans'ın Sona Erişine**, İstanbul : Metis Yayınları, 1990.

Turgay, A. Üner. "**Trade and Merchants in the Nineteenth Century Trabzon; Elements of Ethnic Conflict. Christians and Jews in the Ottoman Empire of a Plural Society**", Edited by Benjamin Browde and Bernard Lewis, Volume I, London, 1991,s.297-318.

_____ "**Trabzon**", Doğu Akdeniz Liman Kentleri (1800-1914),Editörler: Çağar Keyder, Y. Eyüp Özveren, Doanlad Quataert, İstanbul : Tarih Vakfı Yurt Yayınları, (1994), 45-69.

Ubıçını, M. A. **Türkiye 1850**, Cilt.1-2, Çev. Cemal Karaağaç, İstanbul : Tercüman 1001 Temel Eser, 1977.

Uzunçarşılı, H. İsmail. **Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı**, Ankara: T.T.K. Yayınları,1988.

Ülker, Necmi. " **XVII. ve XVIII. Yüzyıllarda İpek Ticaretinde İzmir'in Rolü ve Önemi** ", Bekir Kütükoğlu'na Armağan, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Araştırmaları Merkezi Yayınları., (1991), 327-341.

Ülman, Haluk A. **1860-1861 Suriye Buhranı Osmanlı Diplomasisinden Bir Örnek Olay**, Ankara : Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dış Münasebetler Enstitüsü Yayınları, 1966.

Ünal, Ali Mehmet. "**XVI. ve XVII. Yüzyıllarda Karadeniz-Basra Körfezi Ticareti**", Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri (13-17 Ekim 1986), Samsun : Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Yayınları Özel Sayı I, (1988), 471-475.

Üstün, Safa İsmail."**1843 Yılı Kербela Olaylarının Osmanlı-İran Münasebetlerine Etkisi**", Türkiye Günlüğü Dergisi, Sayı. 63, Ankara : (2000), 54-65.

Yalçın, Aydın. **Türkiye İktisat Tarihi**, Ankara : Ayyıldız Matbaası,1979.

Yeniay, İ. Hakkı. **Yeni Osmanlı Borçları Tarihi**, İstanbul : Ekin Basımevi, 1964.

Yerasimos, Stefanos. **Az gelişmişlik Sürecinde Türkiye, Cilt.1**, Çev Babür Kuzucu 3. Baskı, İstanbul :1980

_____ **Az gelişmişlik Sürecinde Türkiye, Cilt. II, (Tanzimat'tan I. Dünya Savaşına)**, Çev. Babür Kuzucu, İstanbul :1977.

Yıldız, Hakan. **"1711 Prut Seferi'nin Lojistik Faaliyetleri"**, Basılmamış Doktora Tezi. İstanbul: Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Yeniçağ Tarihi Anabilim Dalı, 2000.

Yılmaz, Serap. **"Osmanlı İmparatorluğunun Doğu İle Ekonomik İlişkileri: XVIII. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı-Hint Ticareti İle İlgili Bir Araştırma Fransız Arşivlerinden I"**, Belleten Dergisi, Sayı. 215, Ankara : T.T.K. Yayınları, (1992), 31- 67.

Yılmazçelik, İbrahim. **XIX. Yüzyılın İkinci Yarısında Dersim Sancağı**, Elazığ : Çağ Ofset Matbaacılık, 1999.

_____ **XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Diyarbakır (1790-1840)**, Ankara: T.T.K. Yayınları, 1995.

_____ **"XVIII. Yüzyılda Trabzon'un Sosyal Durumu"**, Trabzon Tarih Sempozyumu Bildirileri 6-8 Kasım 1998 Trabzon, Trabzon: Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, (2000), 251-266.

Yolalıcı, Emin M. **XIX. Yüzyılda Canik (Samsun) Sancağı'nın Sosyal ve Ekonomik Yapısı**, Ankara : T.T.K. Yayınları, 1998.

Yurt Ansiklopedisi, **" Trabzon mad "**, Cilt.10. İstanbul : Anadolu Yayıncılık.1982-1984.

Yuvalı, Abdülkadir. **"XII. Yüzyılda Karadeniz Ticareti"**, İkinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri (Uluslararası) 1-3 Haziran 1988, Samsun: Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Yayınları, (1990), 233-239.

Yücel, Yaşar. **XVIII. Yüzyılda Osmanlı Kurumları ve Osmanlı Toplum Yaşantısı**, Ankara :1985.

_____ **"Fatih'in Trabzon'u Fethi Öncesinde Osmanlı-Trabzon - Akkoyunlu İlişkileri"**, Belleten Dergisi, Cilt. **XLIX** Sayı.194, Ankara: T.T.K. Yayınları, (1985), 287-311.