

**20. YÜZYILA GİRERKEN KARADENİZ LİMANLARININ DENİZ
TİCARETİ BAKIMINDAN İNCELENMESİ *****Yusuf OĞUZOĞLU******Özet**

Tanzimat'ın ilanı ile beraber Osmanlı bürokrasisi ve devlet idaresinde yaşanan değişiklikler, 19. yüzyılın sonunda sosyal alanı ve ekonomik faaliyetleri etkilemiştir. Bu değişikliklerin izlerini Osmanlı liman kentlerinde gözlemlemek daha kolaydır. Özellikle hukuki alt yapıdaki iyileşme, liman idarelerindeki değişim, kentlerin hinterlant ile bağlantısını sağlayan yolların tesisi, telgraf hatlarının inşası ve vapur kumpanyalarının kurulması gibi faktörler hem ticareti hem de sosyal hareketliliği geliştirici ve arttırıcı bir nitelik sergilemektedir. 20. yüzyılın eşiğinde Güney Karadeniz'deki liman kentlerinin incelendiği bu çalışmada Sinop, Samsun, Ordu, Giresun ve Trabzon gibi büyük liman ve iskelelerin bulunduğu kentlerdeki idari, ekonomik ve sosyal değişimler ele alınacaktır. Bu bağlamda arşiv materyali, Kastamonu ve Trabzon Vilayeti Salnameleri ve haritalar, çalışmanın kaynaklarını teşkil edecektir.

Anahtar Kelimeler: *Osmanlı, Karadeniz, Liman Şehirleri, Deniz Ticareti, Hukuki Altyapı*

**INVESTIGATION OF SEABORNE TRADE IN BLACK SEA PORTS AT
THE TURN OF 20TH CENTURY****Abstract**

Changes in bureaucracy and the state administration which took place along with the proclamation of the Imperial Edict of Reorganization (Tanzimat), has affected social fabric and economic activities of the Ottoman Empire at the end of the 19th century. These changes are easier to observe at the Ottoman port cities. In particular, factors such as improvements in legal infrastructure, changes in port administration, facilities of the roads which connect the city of the hinterland, the construction of telegraph lines and the establishment of steamship companies have had an impact on both development and enhancing the trade and social mobility. Dealing with the port cities of the Southern Black Sea on the verge of the 20th century this paper aims to discuss administrative, economic and social changes in cities such as Sinop, Samsun, Ordu, Giresun and Trabzon. In this context, archival materials, maps and yearbooks of Trabzon and Kastamonu provinces, will constitute the main sources of the study.

Keywords: *Ottoman, Black Sea, Port Cities, SeaTrade, Legal Infrastructure*

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

** Prof. Dr. Düzce Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, eposta: yoguzoglu@gmail.com

GİRİŞ

Deniz ticaret tarihi araştırmaları kapsamında öncelikle deniz ulaşım araçları, iskele ve limanlar ve elbette bu faaliyete konu olan mal ve eşyalar gelir. Bu arada ilk planda öncelikli gözükmeyen ama deniz ticareti için önemli bir yeri olan bir başka hususu da göz ardı etmemek gerekir. Ticareti yürüten resmi kuruluşlar ve tüccarlar faaliyet gösterdikleri yerlerde hukukun varlığını güvenliğe mal ve hizmetlerin fiyatlarına kısaca ticari ortama dikkat ederler. Aksi takdirde o limana ya da bölgeye yanaşmayıp ticaret yapmazlar. Tarihin çeşitli dönemlerinde işlek liman kentleri ticaret faaliyeti yapılmadığı için yüzyıllarca boş kalmıştır (Roma düzeni sonrasında bu durumu açıkça görmekteyiz).

Güney Karadeniz’de yer alan iskele ve limanlar 20. yüzyıla girerken hayli canlı bir deniz trafiği içindeydi. Bilindiği gibi 1783 yılında Ruslara verilen Karadeniz ulaşım hakları ve 1839 sonrası İngiliz, Fransız ve diğer Avrupa devletlerinin Karadeniz ticaretine gemileriyle dâhil olması deniz ticaret tarihi içinde önemli bir değişim yaratmıştır ve bu süreçte özellikle buharlı gemilerin deniz ulaşımına katılması ile birlikte ticari hareketliliğin ve ticaret hacminin daha da arttığını görüyoruz (Bkz. İdris Bostan, “Rusya’nın Karadeniz’de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787)”, *Bulleten*, Cilt 59, Sayı 225, 1995, ss.353-394). Elbette bu konuyu sadece iktisadi yönüyle ele alma yerine denizin sosyal tarih içindeki önemini ve deniz ulaşımının demografik gelişmelere etki yapmasını da düşünmek gerekir.

Karadeniz iskele ve limanlarının bulunduğu sahil kasaba ve şehirleri 20.yüzyıla girerken Osmanlı Devleti’nin iki vilayetinin sınırları içindeydi. Trabzon Vilayeti, Ordu, Giresun, Tirebolu, Görele, Vakf-ı Kebir, Sürmene, Akçaabat, Of, Samsun, Bafra, Ünye, Fatsa, Çarşamba, Terme, Rize, Atina, Hopa, Gümüşhane, Kelkit, Şiran, Torul, idari birimlerinden müteşekkildi (Bkz. 1318 tarihli Trabzon Vilayeti Salnamesi[TVS], s.500-501).

Orta ve Batı Karadeniz’de yer alan Kastamonu Vilayeti kapsamında İnebolu, Safranbolu, Taşköprü, Daday, Cide, Tosya, Araç, Ereğli, Bartın, Gerede, Göynük, Düzce, Mudurnu, Zonguldak, Bolu, Çankırı, Çerkeş, Sinop, Boyabat ve Ayancık idari birimleri vardı.

1902 yılında Karadeniz limanlarını Osmanlı, Avusturya, Fransız, Almanya, Rusya İtalya, Tirebolu, Görele ve Vakfikebir limanlarına uğrayan yabancı gemi sayısı

azdı. Ancak diğer limanları yukarıda adı geçen bayrakları taşıyan gemilerin kullandığı dikkati çekiyor. Örneğin Trabzon Limanını 1902 yılında 96 Osmanlı vapuru (toplam tonilato 76.490), 48 Avusturya vapuru (91.568 tonilato), 48 Fransız vapuru (48.480 tonilato), 48 Almanya vapuru (97.320 tonilato), 46 Rusya vapuru (36.440 tonilato), 48 İtalya vapuru (82.320 tonilato), 48 Yunan vapuru (23.610 tonilato) kullanılmıştı. Bir yılda iskeleye yanaşan vapur sayısı 382 idi. Trabzon limanına ayrıca 412 adet Osmanlı yelken gemisi (toplam tonilato 17.620) uğramıştı.

1318 (1902)	Kıyye-i Cedid	
	İTHALAT	İHRACAT
Giresun Limanı	8.813.595	6.000.470
Tirebolu Limanı	1.987.700	5.026.100
Ordu Limanı	4.765.000	12.739.000
Trabzon Limanı	57.509.970	22.360.300
Rize İskelesi	5.663.750	437.000
Samsun İskelesi	26.046.000	60.860.000

İncelediğimiz dönemde Karadeniz ticaretinde limanların ülke içi ve uluslararası haberleşme için altyapısı mevcuttu. Örneğin 1902 yılında Trabzon Vilayeti içinde 2735 kilometrelik telgraf hattı vardı. 21 adet telgrafhanede 24 makine haberleşme hizmetine sunulmuştu. Bir yıl içinde 91728 dahili 3036 harici telgraf çekilmişti (Bkz. TVS., s.495).

Yirminci yüzyıla girerken Karadeniz yöresinde belirli günlerde kurulan pazarlarda elbette hem üreticiler hem de tüccarlar için pazarlama imkanı yaratıyordu. Örneğin Trabzon Maçka'da Perşembe günleri, Tonya'da cumartesi günü, Giresun'da pazar günü, Samsun'da cumartesi günü, Rize'de cuma ve pazar günü, Ordu'da çarşamba günü pazar kuruluyordu. 1902 yılında Trabzon Vilayeti içinde pazar kurulan 77 mevki vardı. Bunların bir kısmı mevsimsel olarak ve hasat zamanı ile de uyumlu şekilde belirli tarih aralıkları içinde açılmaktaydı (TVS., s.486)

Karadeniz Limanları

Giresun

20. yüzyıl başında bir başka Karadeniz limanının bulunduğu Giresun Osmanlı modernleşmesinin yarattığı imkânlardan faydalanmıştı. Trabzon Vilayeti kapsamında

bir kaymakamlık (kaza) olarak yer alan Giresun'da deniz ticareti için birbirini tamamlayan kuruluşların yer aldığını görüyoruz. Giresun'da bu tarihte belediye vardı. (Bkz. İlber Ortaylı, *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri 1840-1880*, Ankara, 2011) Ticaret sanayi odası, iskele komisyonu, liman reisi, karantina memuru görev başındaydılar. Bu tarihte Giresun'da ticaret ve sanayi odası faaliyettedir. Ayrıca yabancı konsolosluklar da vardı (Memurun-i Ecnebiye: Rusya Konsolos Vekili ve Tercümanı, Avusturya-Macaristan Konsolos Memuru ve Tercümanı, İtalya Konsolos Memuru).

Giresun'da vapur acenteleri da bulunuyordu. Bunlar Osmanlı vapur acentesi (İdare-i Mahsusa), Rusya kumpanyası acentesi, Lloyd kumpanyası acentesi, Fransız Mesajeri kumpanyası, Yunan kumpanyası, İtalya kumpanyası, Alman kumpanyası idi.

1902 yılında Giresun'da deniz ticaretine konu olan başlıca mallar şu şekilde sıralanabilir. İlgili salname kayıtlarında bu rakamların hem valilik ve kaymakamlık resmi birimlerinden hem de Osmanlı ve yabancı gemicilik şirketlerinin kayıtlarından çıkarıldığı belirtilir. Bu tarihlerde her vilayette bir istatistik müdürlüğünün bulunması yer alan verilerin sağlıklı bir temele dayandırıldığını göstermektedir. Artık Osmanlı idaresi uluslararası ticarete uygun ölçü ve birimler de kullanıyordu. Örneğin kıyye-i cedid, eski mukıyye, okka yerine kg karşılığı olarak geçmekteydi. Ayrıca ton da kullanılıyordu.

1902 Yılında Giresun Limanında Yapılan İthalat ve İhracat

İthalat	9.000 ton
Kahve, şeker	1.100 ton
Zeytin, zeytinyağı	2.000 ton
Bakır, kalay	1.600 ton
Sabun vs.	1.800 ton
Çuval	1.200 ton

İhracat	6.200 ton
Fındık	3000 ton
Fındık içi	2.500

Bir başka Karadeniz limanı olan İnebolu da Kastamonu Vilayeti Salnamesinde yer alır. 1905 yılında İnebolu'ya Osmanlı, Fransız ve İtalyan gemilerinin uğradığını görüyoruz. Gürcü, Rusya kumpanyaları vapurları her hafta İstanbul'dan gelerek İnebolu'ya uğrayıp Sinop, Samsun tarafına giderlerdi. Dönüşte İnebolu'ya yine uğrarlardı. 1884 senesinde İnebolu'da Frengi ve Gureba Hastanesi açıldı. Şehirde tabib, cerrah ve eczacılar var. Frengi için 8, gureba için 2 koğuş İnebolu'da iskele ve liman olmak üzere 1882'de rıhtım inşa edilmeye başladı.

Ordu

Trabzon Vilayeti kapsamında önemli bir yerleşim alanı olan Ordu da ticaret için uygun şartlara da sahipti. Ordu'da da bir iskele komisyonu, liman reisi, karantina memuru, Osmanlı ve yabancı vapur acenteleri bulunmaktaydı. Ayrıca belediyenin ticaret ve sanayi odasının, ziraat odasının bulunduğunu görüyoruz. Ordu'da Ziraat Bankası ticaret için hizmete hazırды. Ayrıca diğer şehir ve kasabalarda olduğu gibi telgraf ve posta dairesi de bulunmaktaydı. Ordu limanına ticari amaçla gelen gemilerin iskeleye indirdiği ve sonra da yüklediği mallar ithalat ve ihracat başlıkları altında sıralanmıştır. Bunlar arasında dikkati çeken başlıklar şunlardı:

İthalat	7.000 ton
Kahve, şeker, çay	1.200 ton
Tuz	2.200 ton
Gaz yağı (petrol gazı)	200 ton

İhracat	14.000 ton
Mısır	8.500 ton
Fasulye	2.200 ton
Fındık ve fındık içi	1000 ton
Ceviz ve ceviz içi	25 ton
Balık yağı	10 ton
Koyun	100.000 baş
Ağaç (tekne, kürek)	46 ton

Ordu Kazası Nüfusu

İslam	26.000
Rum	7.200
Ermeni	5.200
Toplam	40.000

Samsun

Trabzon Vilayeti kapsamında Canik Sancağı'nın merkezi olan Samsun da 1902 yılında önemli Karadeniz limanlarından birisi olarak gözükmüyor (Bkz. TVS., s. 294 ve devamı).

“Memurîn-i Ecnebiye” olarak Samsun'da Rusya, Fransa, İngiltere, Avusturya, Amerika, İran, İtalya Devletlerinin temsilcileri vardı. Samsun'da ayrıca “Vapur Acenteleri da” tüccar ve yolcular için hizmet veriyordu. Bu bağlamda Trabzon'da olduğu gibi Osmanlı İdare-i Mahsusa Acentesi, Fransız Mesajeri Acentesi, Fransız Paquet Acentesi, Rus Acentesi, Nemçe Acentesi, İtalya Acentesi, Yunan Acentesi, Almanya Acentesi bulunuyordu (Bkz. TVS., s.294-295).

Giresun ve Samsun gibi incelediğimiz dönemde nispeten küçük kasabalarda çok sayıda yabancı gemicilik şirketlerinin büro açarak temsilci ve kâtip istihdam etmeleri hizmet giderlerini karşılayacak kapasitede mal ve yolcu akışı bulunduğuna işaret etmektedir.

Samsun Limanına Ait 1902 İthalat Rakamları	
Şeker, kahve	5.500 ton
Zeytinyağı	227 ton
Dokuma, basma vs.	1.500 ton
Manifatura, yün mamulât	2.500 ton
Çuval, kanaviçe	484 ton
Sabun, kağıt, cam, zücaciye	1294 ton
Demir çubuk, çelik, çivi	3044 ton
Kalay, çinko vs.	179 ton
Gazyağı	3.000 ton
Tuz	2.300 ton
Tüm ithalat	30.000 ton

Samsun'dan İhraç Edilen Ürünler	
Buğday	5.000 ton
Arpa, çavdar	7.327 ton
Mısır	13.000 ton
Un	20.000 ton
Tütün	7.000 ton
Yapağı, tiftik	275 ton
Yumurta	2.476 ton
Koza	38 ton
Tüm ihracat	66.881 ton

1902 yılında Samsun'un ticaret tarihi konusu içinde zikredebileceğimiz resmi ve özel kuruluşları şunlardır: Adliye Dairesi, Mahkemeler, Ticaret Mahkemesi, Ziraat Bank Şubesi, Bank-ı Osmanî Şubesi, İskele Komisyonu, Belediye Dairesi, Memurin-i Sıhhiye (Belediye), Tabib, Baytar, Aşı Memuru, Samsun Hamidiye Hastanesi, Ticaret ve Sanayi Odası, Ziraat Odası, Telgraf ve Posta Dairesi, Liman Reisi, Karantina Dairesi, Memurin-i Ecnebiye: Rusya, Fransa, İngiltere, Avusturya ve Macaristan, İran (Şehbender), İtalya temsilcileri, Vapur Acenteleri: İdare-i Mahsusa, Masaraki Acentesi, Rus Acentesi, Nemçe Acentesi, İtalya Acentesi, Yunan Acentesi, Almanya Acentesi.

Sinop

Sinop limanı konumu ve fiziki özellikleriyle ün kazanmıştı. “Her türlü sefâin barınabilecek surette vâsi ve mahfuz” idi. Sinop'ta deniz ticareti için gerekli idari ve fiziki şartlar elverişliydi. Hükümet konağı, tersane, hastane, 894 dükkân ve mağaza, 103 han ve kahvehane, 63 fırın, 5 hamam, 3 fabrika, 69 misafir odası, 6495 ambar ve samanlık, 656 câmi, 6 kilise ve manastır, 33 çeşme ve sebil yerli ve yabancı topluma hizmet veriyordu.

Sinop'ta ayrıca “46 ahşapebniyeden ibaret bir tahaffuzhane” de bulaşıcı hastalıklara karşı önlem olmak üzere gemi ile gelen yolcular için karantina hizmeti vermekteydi(Bkz. KVS, s.355).

1901 yılında Sinop Limanına uğrayarak yolcu, ticari eşya ve posta hizmeti veren vapurlar şunlardı (Bkz. Kastamonu Vilayeti Salnamesi [KVS.], Sene: 1321):

Her hafta pazartesi günleri İdare-i Mahsusa, onbeş günde bir Çarşamba akşamı Rusya vapurlarından biri İstanbul'dan İnebolu üzerinden gelerek Samsun-Trabzon yönüne geçiyordu. Bu vapurlar yine aynı tarih aralıklarıyla Sinop Limanına uğrayıp İstanbul'a dönmekteydiler.

1898-1901 yılları arasında 4 yıl süresince Sinop Limanına demirleyen vapurlar ve yelkenli gemiler:

Osmanlı Sancağı Taşıyan Posta Vapurları			Osmanlı Sancağı Taşıyan Yelkenli Gemileri		
	Adet	Tonilato		Adet	Tonilato
1314	122	102161	1314	115	9188
1315	88	98943	1315	154	11383
1316	100	100243	1316	212	13018
1317	95	104185	1317	154	7049

Bu bilgiler belirtilen tarihlerde Sinop Limanına uğrayan yelkenli gemi sayısının buharlı gemilerin yaklaşık on katı olmasına rağmen tonilato rakamlarının 1/10 nispetinde kaldığına işaret ediyor.

Sinop Limanına Demirleyen Yabancı Bandıralı Gemiler										
	Rusya Bandıralı Gemiler		Yunan Bandıralı Gemiler		İngiliz Bandıralı Gemiler		Avusturya Vapurları		İtalya Vapurları	
	Ade t	Tonilat o	Ade t	Tonilat o	Ade t	Tonilat o	Ade t	Tonilat o	Ade t	Tonilat o
1314	2	2322	4	2830	6	5220	-	-	1	418
1315	2	1570	3	2211	-	-	1	1149	-	-
1316	1	572	1	881	1	1862	-	-	1	881
1317	16	4719	3	1824	2	1391	1	1019	-	-

Trabzon

Bir vilayet merkezi olan Trabzon şehri Karadeniz'in en önemli limanına ve şehir kurumlarına sahipti. 20. yüzyıl başında deniz ticaret tarihi bakımından Trabzon'a ilişkin mevcut bilgileri şu şekilde sıralayabiliriz: Trabzon limanını Değirmen Deresi'nin getirdiği kumlarla dolmaktan muhafaza için bir set yapılmıştır(TVS., s.3). Salnamede belirtilen ticaret istatistiklerinde yer alan bilgilerin tek bir kaynağa dayandırılmadığı gümrük idarelerinden ve vapur kumpanyalarından toplanarak oluşturulduğu anlaşılıyor (TVS., s.3).

Trabzon Valilik Merkezinde, Tercüme Kalemî, Matbaa İşletmesi, İstinaf ve Bidâyet Mahkemeleri Birimleri, Ticaret Mahkemesi, Ziraat Bankası, Belediye Dairesi, Ticaret ve Sanayi Odası, İskele Komisyonu, Telgraf ve Posta Dairesi gibi ticaret erbabının sorunlarını çözmeye hazır birimler vardı (TVS., s.312 vd.). Bu gibi Osmanlı modernleşme döneminin ürünü olan birimlerin küçük ölçekli de olsa, bir başka Karadeniz limanının bulunduğu Sinop'ta da mevcut bulunduğunu görüyoruz (TVS., s.288 vd.).

1901 yılı itibarıyla Trabzon Vilayeti kapsamında 15 ayrı maden ocağı vardı. Bakır ve simli kurşun (5 yerde), simli kurşun ve antimon (1 yerde), bakır (6 yerde), manganez (2 yerde), simli kurşun (1 yerde) işletiliyordu. İhale ile bu madenleri işleten girişimcilerin tümü de yabancıydı(Bkz. TVS, s.480). Elbette Karadeniz limanları maden cevherleri veya işlenen madenler için aktarım noktalarıydı. Yabancı girişimcilere hizmet vermek için vilayet, kaymakamlık, ticaret ve sanayi odası, konsolosluk, posta ve telgraf merkezleri, liman ve iskele müdürlükleri, hastaneler, polis ve jandarma merkezleri gibi devlet birimleri açık durumdaydı.

Trabzon Vilayetinde valiliğin ilgili biriminden pasaport olarak "memalik-i ecnebiyyeye gidenler" vardı. Örneğin 1901 yılında 16134 kişiye pasaport verilerek yabancı ülkelere gitmeleri sağlanmıştı. Bunlar 11.133 erkek ve 196 kadın olmak üzere İslam, 4196 erkek ve 609 kadın olmak üzere Hristiyan olarak kaydedilmiştir (Bkz. TVS., s.476).

Trabzon Reji İdaresi

Nazır: (Fr) Muavin-Ser muhabereci-Sandık emini

Muharebe Kalemî: (S)

Umur-ı Hukukiye Kalemî: Hukuk müşaviri

Tahrirat Kalemi: Müdür +4

Ziraat Kalemi: Müdür +7

Sevkiyat Kalemi

Sarfiyat Kalemi

Muhafaza Kalemi

Trabzon Bank-ı Osmanî Şubesi

Direktör: Mösyö Froubak +8

Merkez-i Vilayetde Bulunan Rüesâ-yıRuhaniyye

Trabzon ve Tevabi-i Rum Metropolidi: Sör Piskopos

Trabzon ve Tevabi-i Ermeni Murahassası Rahip...

Trabzon ve Tevabi-i Ermeni Katolik Murahassası

Trabzon'da bulunan memurin-i ecnebiyye:

Avusturya Macaristan: (Konsolos + tercüman)

Fransa: (Konsolos + 2 tercüman)

Rusya: (Konsolos +kâtip, tercüman)

İngiliz: (Konsolos ve Amerika Hükümeti Konsolosluğu uhdesinde)

İtalya: (Konsolos + tercüman)

İran: (Baş şebender + tercüman)

Belçika: (Konsolos + Danimarka Hükümeti Konsolosluğu uhdesinde + tercüman)

Yunan Devleti: (Konsolos +tercüman)

Trabzon'da Bulunan Vapur Acenteleri

İdare-i Mahsusa: (Meydan-ı Şarkîde)

Osmanlı Kumpanyası: (Semerciler başında)

Lloyd Nemce Kumpanyası: (Meydan-ı Şarkîde)

Rus Kumpanyası: (Meydan-ı Şarkîde)

Fransız Mesajeri Kumpanyası: (Meydan-ı Şarkîde)

Fransız Paquet Kumpanyası: (Meydan-ı Şarkîde)

Yunan Kumpanyası

İtalya Kumpanyası

Almanya Levant Kumpanyası (Semerciler başında)

Rus Prens Gagarin Kumpanyası (Semerciler başında)

Ekte bulunan “Trabzon Vilayetine Mahsus Yol Haritası” incelendiğinde bugün karayolu taşımacılığı merkezli sahil yolu yerine Karadeniz iskelelerden hinterlanda doğru uzanan yolların varlığı dikkati çekmektedir. Böylece halkın art ürününün daha ekonomik olan deniz taşımacılığı vasıtasıyla değerlendirilmesi, her çeşit tüketim talebinin de yine aynı yolla karşılanması mümkün olmaktadır. Bu durum denizcilik tarihinde iskelelerin sadece bulunduğu yakın çevreye hizmet vermediğini karayolları ile en yakın üretim ve tüketim alanları ile ilişkide olduğunu göstermektedir.

Trabzon Vilayetine ait nafia haritasına göre Trabzon Limanı ve yakın çevresindeki iskelelerin Bayburt, Gümüşhane ve Erzincan ile bağlantısı göze çarpmaktadır. Giresun’un Karahisar (Şebinkarahisar), Ordu’nun Sivas, Ünye’nin Niksar, Samsun’un Erbaa ve Amasya yol irtibatı bulunmaktaydı.

Trabzon-1902 İthal Ürünleri: Trabzon Limanı tarih içinde Zigana Geçidi-Kelkit Vadisi-Erzurum üzerinden İran tarafına da karşılıklı hizmet veren bir özellikteydi. Anadolu içlerinden Erzincan’a kadar ulaşan karayolunun uzun süren yolculuğu mevsim şartları ve yolculuk maliyeti denizden Trabzon’a kadar olan ulaşımı tercih edilir hale getirmişti. 20. Yüzyıl başında da İran tarafına Trabzon Limanı’ndan ürün sevk edildiğini görmekteyiz.

İran’a Sevk Olunmak Üzere 1902 yılında Trabzon Limanı’ndan Gönderilen Mallar

Buğday, mısır, arpa, un	20.000 ton
Kahve, şeker, çay	8.750 ton
Kuru, taze yemiş, sebze	10.000 ton
Zeytinyağı, zeytin danesi	3.500 ton
Makarna, bisküvi	1.700 ton
Dokuma, basma vs.	3.500 ton
Çelik, kurşun, çivi, çinko	1.000 ton
Kereste direk	4.000 ton
Manifatura, dokuma	2.5000 ton
Tuğla	4.000 ton
Şeker, çay	1.200 ton
Toplam	60.000 ton

Trabzon-1902 İhraç Ürünleri:1902 yılında Trabzon Limanı'ndan Gemilere Yüklenen İhraç Ürünleri: Buğday, mısır, arpa (2000 ton), sebze, keten tohumu, keten, fasulye(2.000 ton), fındık: (3.500 ton), tütün(2.200 ton), sadeyağ, yumurta: (1.200 ton), Koyun: (6.000 ton), balık yağı, keçi derisi, yapağı, balmumu (20.200 ton), şal, kuru yemiş, üzüm, harir, halı, kilim.

Trabzon Vilayeti Nüfusu

Merkez Kaza	
İslam	29.000
Rum	12.000
Ermeni	5.500
Katolik	1.600
Protestan	100

Sancak	
İslam	510.000
Rum	84.000
Ermeni	29.000
Toplam	635.000

SONUÇ

20. yüzyıl başında Karadeniz limanları işlek bir ticari faaliyet içindeydi. Klasik Osmanlı düzeni içinde İstanbul Boğazı'nın Karadeniz'e açıldığı yerde bulunan Kavak İskelesi'nden (Yoros) Batum'a kadar uzanan Güney Karadeniz kıyı şeridinde yer alan iskele emniyetlerinin yerine şimdi vilayet, sancak ve kaza idari teşkilatları bünyesinde liman reislikleri faaliyet içindeydi. İncelediğimiz dönemde henüz muntazam karayolu teşkilatının bulunmadığı bir ortamda deniz ulaşımı hayati bir öneme sahipti. Limanlar aynı zamanda hinterlandıta yer alan sahanın her çeşit ürünlerinin dış dünyaya sevk edildiği yer olarak gözüküyor. Aynı zamanda Karadeniz limanlarından arka taraftaki yerleşim alanlarına dikine olarak inen eski yol şebekesi üzerinden buraların tüketim talebi de karşılanıyordu. Bu makalede ek olarak sunduğumuz haritada bu yol sistemi yer almaktadır.

20. yüzyıl başında büyüklü küçüklü şehir ve kasabalarda yabancı gemilerin yolcu ve mal indirip yüklediği iskeleler mevcuttu. Vapur acentelerinin yabancı konsolos memurlarının varlığı bize Avrupalı tüccarların temsilcileri aracılığıyla faaliyetlerini aksamadan yürüttüklerini gösteriyor. Ayrıca bölgedeki çeşitli madenlerin ve başka sanayi işletmelerinin yabancılar tarafından işletilmesi bu sisteme entegre olmuş bir başka gerçeği göstermektedir. Mevcut şehir ve kasabalarda güvenlik birimlerinin varlığı, çeşitli mahkemelerin ve bu arada ticaret mahkemelerinin hukuku işletmesi posta ve telgraf teşkilatıyla iletişimin sağlanması Avrupa'dan hiç de geri kalmayan bir idari sisteme ve ulaşım-iletişim alt yapısının mevcudiyetine işaret etmektedir.

KAYNAKÇA

Trabzon Vilayeti Salnamesi, H. 1318

Kastamonu Vilayeti Salnamesi, H. 1321

Besim Darkot, "Samsun", *İslam Ansiklopedisi (İA.)*, Cilt 10, İstanbul: Milli Eğitim Basımevi, 1988.

Charles Issawi, "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Route", *International Journal of Middle East Studies*, Vol. 1, No. 1, 1970.

Charles King, *Karadeniz*, 2. Baskı, Çev. Zülal Kılıç, İstanbul: Kitap Yayınevi, 2015.

Filiz Dığıroğlu, *XIX. Yüzyıl Karadeniz'inde Yeni Bir Ticari Merkez: Samsun*, [Yayınlanmamış Doktora Tezi], İstanbul: Marmara Üniversitesi, 2011.

İdris Bostan, "Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787)", *Belleten*, Cilt 59, Sayı 225, 1995, ss.353-394.

İlber Ortaylı, *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri 1840-1880*, Ankara, 2011.

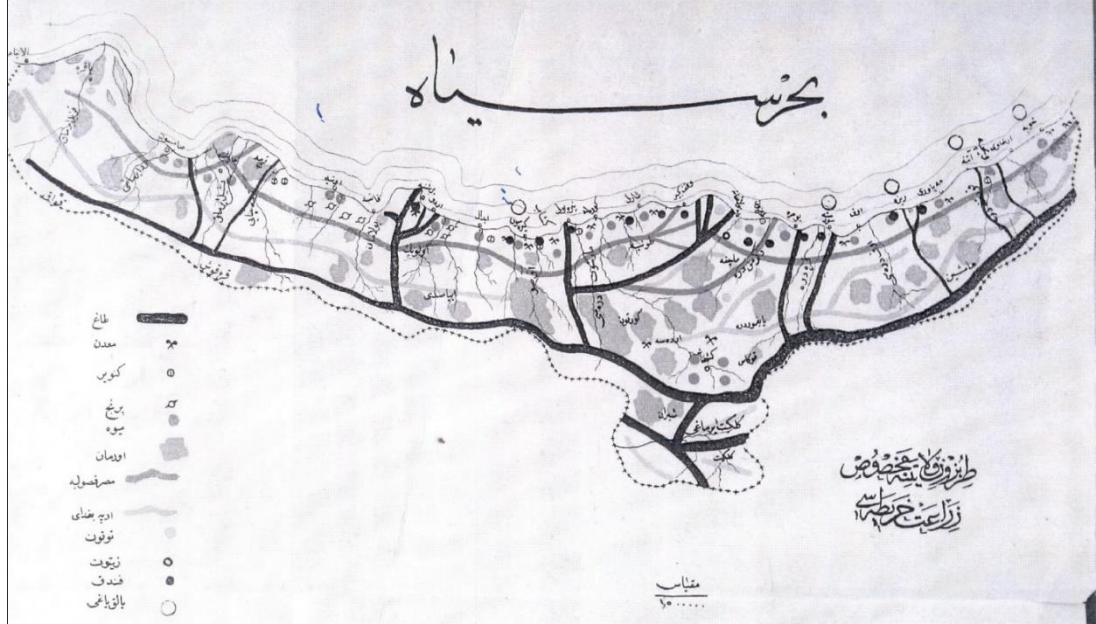
Özgür Yılmaz, "Karadeniz'in Uluslararası Ticaret'e Açılması ve Trabzon", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C.2, S.7, 2009.

Selahattin Tozlu, "Osmanlı Yol Düzenlemeleri (1839-1908)", *Osmanlı*, Cilt 3, Ed. Güler Eren, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 1999.

Şehabettin Tekindağ, "Trabzon", *İA.*, Cilt 12, İstanbul Milli Eğitim Basımevi, 1979.

VitalCuinet, *La Turquie D'Asie Géographie Administrative Statistique Descriptive et Raisonnée de l'Asie-Mineure*, Tome Quatrième, Paris: Ernest Leroux, 1894.

EK-I: Trabzon Vilayetine Mahsus Ziraat Haritası



EK II: Trabzon Vilayeti Nafia Haritası

