

ACENTE-KONSOLOS (MESAJERİ MARİTİM KUMPANYASI ACENTESİ VE FRANSIZ VİSKONSOLOSU) RAPORLARINA GÖRE GİRESUN LİMANI (1880-1909)*

Süleyman UYGUN**

Özet

Acente-konsolosluk, 19. Yüzyıl Osmanlı liman kentlerinde sıklıkla görülen bir müessesedir. Buharlı deniz nakliyat şirketlerinin düzenli olarak uğradığı limanların çoğunda acente - konsoloslar bulunmaktadır. Bunların tayin edildikleri bölgelere dair tuttukları raporlar; ekonomik, siyasal ve sosyo-kültürel alanlarda ayrıntılı bilgiler ihtiva etmektedir. Çalışmamıza konu olan Mesajeri Maritim Kumpanyası Giresun acentesi ve aynı zamanda Fransız viskonsolosu olan Gaspard Genna ve oğlu Thomas Genna'nın 1880-1909 yılları arasında tutmuş olduğu raporlar Giresun ve limanı hakkında ayrıntılı bilgiler sunmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Fransız Viskonsolos, Mesajeri Maritim Kumpanyası, Acente, Konsolos, Genna.

Abstract

Agent-consulate an institution is often seen in the Ottoman port city in the 19th century. Steam shipping company in most of the ports of call of the regular there are agencies - consulates. Reports, about the regions in which they are held by their determination; economic, political and socio-cultural areas contains detailed information. La Compagnie des Messageries Maritimes's Giresun agency and also the French vice-consul and his son Gaspard Genna Thomas Genna's report which was held between the years 1880-1909 provides detailed information about the Giresun and the harbor has been the subject of our study.

Keywords: The French vice-consul, La Compagnie des Messageries Maritimes, Agency, Consul, Genna.

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

** Yrd. Doç. Dr., Ordu Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, e-posta: suygun27@hotmail.com; suygun27@gmail.com;

Giriş

Giresun adına dair yapılan etimolojik çalışmaların çoğunda kentin adının Kerasus, Kerassoude, Kerasont, Cerasont, Kirisontho ve benzeri değişik şekillerde telaffuz edildiği, bu adın ise dağlarında bolca yetişen “kiraz” a izafeten verildiğine dair bilgiler ekseriyetle teyit edildiğinden¹ klasik dönemde kente ait limanın adı da kirazla özdeşleşerek “kiraz limanı” şeklinde anıldı. Bazı eserlerde ise kentin adına dair ilk dönemler “Pharnacea” denildiği daha sonra ise yerini “Cerasus” adına bıraktığı bunun da kentin Yunan valisi Lucullus’un Giresun’dan Avrupa’ya sürekli kiraz ihraç etmesi hasebiyle olduğu belirtilmektedir².

Doğu Karadeniz’in müstesna liman kentlerinden birisi olan Giresun, gerek mevkii, gerekse nispeten mahfuz limanı ile ilk çağlardan beri oldukça ehemmiyetli bir yere sahip olmuştur. Liman şehri hüviyetinden gelen bu ehemmiyet Osmanlı idaresi altında gelişerek devam ede gelmiştir. Bu kent aynı zamanda sahip olduğu müstahkem bir kale ve nispeten korunaklı limanı ile Osmanlı Devleti’nin Doğu Karadeniz’deki birkaç askerî üssünden biri olarak kullanılmıştır³.

Fransız seyyah Tournefort’a göre Karadeniz’in kıyısında çok sarp iki kaya arasında kurulmuş olan bu kente ait liman, daha çok şayka ve benzeri küçük yelkenli tüccar gemilerinin demirlemesi için oldukça elverişli bir yapıya sahipti⁴. Bir başka Fransız seyyah Rottiers ise Giresun limanının vasat tüccar gemilerinin önemli bir uğrak noktası olduğundan bahsetmektedir⁵. Giresun’un ard bölgesinde kıyıya paralel bir şekilde uzanan Kuzey Anadolu Dağ silsilelerinde yetişen zengin beyaz ve

¹ Feridun Emecen, “Giresun”, *İslam Ansiklopedisi*, XIV, TDV. İstanbul 1996, s. 78; Joseph Pitton de Tournefort, *Relation d’un Voyage du Levant*, Fait par Ordre du Roy, Tome III, Paris 1717, s. 63-64; Bazı istisnai kaynaklarda ise bu ismin, yarımadaının denize doğru bir boynuz gibi uzanmasından dolayı es ki Yunanca’da “boynuz” anlamına gelen “Keras”tan türetildiği belirtilmiştir. Oktay Karaman, *Giresun Kazası (1850-1900)*, Atatürk Üniversitesi, SBE. Tarih Anabilimdalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Erzurum 1999, s. 1.

² Colonel Rottiers, *Itinaire de Tiflis a Constantinople*, Bruxelles 1829, s. 231-232. Kirazın kısa sürede bozulabilecek bir yapıda olması, uzun süren gemi seyahatinden sonra uğrak limanına nakledilmesi şüpheleri cezbetmektedir. Ancak günümüz Avrupası ile o dönemin Avrupası’nın kapsadığı sınırlar muhakkak değişiklik arz etmektedir. Dolayısıyla müellifin, Avrupa’dan bahsederken Batı Avrupa ülkelerinden ziyade belki de günümüz Yunan coğrafyası veya Trakya’yı kastetmiş olabileceği ihtimal dâhilindedir.

³ Karaman, *Giresun Kazası (1850-1900)*, s. 9.

⁴ Joseph Pitton de Tournefort, *Relation d’un Voyage du Levant*, Fait par Ordre du Roy, Tome III, Paris 1717, s. 63-64; Giresun hakkında benzer bilgiler İstanbul’dan Tiflis’e seyahat eden Colonel Rottier tarafından da verilmektedir. Rottiers, *Itinaire de Tiflis a Constantinople*, s. 231-232.

⁵ Rottiers, *Itinaire de Tiflis a Constantinople*, s. 231.

karaçamlardan oluşan orman örtüsü⁶ Giresun limanında adı geçen küçük gemi ve sandal yapım tezgâhlarının bulunmasında önemli etkendi. Nitekim mevcut kaynaklarda XV. ve XVI. yüzyılda yeni inşa olunan bu gemilerden ve gemi alım satımlarından belirli miktarda vergi alındığı görülmektedir⁷. Ancak aynı dağ silsileleri Giresun şehrinin ard bölgesiyle olan bağlantısında önemli bir set oluşturduğu için bölge ticaretini sadece kıyı şeridinde mahkûm etmiştir.

Giresun limanının ard bölgesiyle bağlantısının dar, bakımsız şose ve patika yollarla çok zor ve ilkel şartlarda sağlanması, diğer yandan büyük tüccar gemilerinin yanaşabileceği Trabzon ve Samsun limanları gibi hinterlandı geniş kentlere hemhudut olması, bu limanı ana liman olmaktan ziyade uğrak/ara liman hüviyetine büründürdü. Bu hüviyet ise asırlarca varlığını devam ettirerek kentin ticaretinde belirleyici unsur oldu.

Giresun limanı XVIII. yüzyıl gibi geç bir döneme kadar küçük çapta yerel gemi ve teknelerin yolcu taşımacılığı ve kıyı ticareti trafiğine sahne olmaktaydı. Yüzyılın sonunda imzalanan Küçük Kaynarca (1774) anlaşması ile Karadeniz hukuken Türk gölü olmaktan çıkarak Rus bandıralı tüccar gemilerinin de seyrüsefer yaptıkları bir deniz haline geldi. Bu tarihten sonra sırasıyla Avusturya (1783), Fransa (1802), İngiltere ve nihayetinde bütün Avrupalı devletler, Karadeniz’de serbest ticaret yapma hakkı elde ettiler⁸. Bu gelişmelere bağlı olarak XIX. yüzyılın başlarına gelindiğinde uluslararası ticarete açılan diğer Karadeniz limanları gibi Giresun limanı da önemli bir gelişme gösterdi.

Giresun limanındaki hareketliliğin artması daha çok denizcilik ve tekne yapımında ileri gitmiş aynı zamanda Batı dillerine yatkın olan Rum nüfusun işine yaradı. Rumlar, Rus ve Avrupalı tüccarların bölge ile olan ilişkilerine aracılık ederek finans ve tercüme faaliyetlerinde onlara yardımcı oldular. Özellikle 1825’ten sonra Babıali, istekler ve baskılar neticesinde yabancılarla ticaret yapmak isteyen Rum reayaya ait gemilere de *sened-i bahri* verilmesini kabul ederek onların bizzat

⁶ Cuinet Giresun’un ard bölgesindeki dağlarda yetişen muhtelif çam ağaçlarından ayrıntılı bir şekilde bahsetmektedir. Vital Cuinert, *La Turquie D’Asie, Geographie Administrative, Statistique, Descriptive et Raisonnée de Chaque Provice de L’Asie-Mineure*, Tome II., Paris 1892, s. 69.

⁷ Emecen, “Giresun”, s. 81.

⁸ İdris Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2006, s. 288-290.

uluslararası ticaretini pekiştirmiştir⁹. Ticaretin artışına paralel olarak kentteki gayrimüslim nüfus da özellikle 1830'dan sonra önemli oranda artmaya başladı. Bu ise şehirde Rumların Müslümanlara göre daha kuvvetli bir şekilde temsil edilmelerine neden oldu¹⁰.

Giresun şehrindeki ticari hareketliliğin artmasında 1774'ten itibaren verile gelen imtiyaz ve anlaşmalar her ne kadar yabancılara hukuken Karadeniz'de serbest ticaret yapabilme salâhiyetini verse de bunun gerçek anlamda işlerlik kazanmaya başlaması ancak 1830'lu yıllarda buharlı gemilerin bu iç denizde seyrüsefer yapmalarıyla oldu. XIX. yüzyılın ilk dönemlerine kadar Karadeniz'de ticaret yapan gemileri bekleyen birçok olumsuzluk vardı. Karadeniz'de korunaklı limanlar çok azdı ve bu limanlarda gemilerin yanaşacağı rıhtım, iskele ve yüklerini boşaltım tesisi ve depolama hizmetleri neredeyse yok denecek kadar azdı. Ayrıca Karadeniz'de kış aylarında seyrüsefer durma noktasına geliyordu. Nisan'ın ortalarından Ekim'in ilk haftalarına kadar olan dönemde pek az gemi Karadeniz'in karanlık ve fırtınalı sularına girebiliyordu¹¹. Buharlı gemilerin Karadeniz'e girmesiyle deniz taşımacılığında olumsuz hava şartlarının etkisi önemli oranda ortadan kalkarken, gerek Giresun ve gerekse diğer Karadeniz liman kentlerinin ekonomik, fiziki ve beşeri yapısı da değişikliğe uğramaya başladı. Buharlı gemilerin Giresun, Ordu, Ünye, Fatsa ve İnebolu gibi küçük liman kentlerine uğramaya başlaması Batılı tüccar, müteşebbis ve siyasi kurumlarının neredeyse tüm Karadeniz sahil kentlerini keşfetmeleri ve yerleşmelerine neden oldu. Böylelikle bir zamanlar sadece sınırlı alanda kıyı

⁹ Aslında Rum tüccarlara sened-i bahri daha önce de verilmekteydi. Rum isyanları sırasında bu salâhiyet kaldırılmış, 1830 sonrası isyan sürecinin sona ermesiyle güvensizlik ortamı yavaş yavaş gevşemesi ve sürecin normalleşmesiyle birlikte tekrardan verilmiştir. İlhan Ekinci, "Osmanlı Denizciliğinde Sened-i Bahri Uygulaması", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, VI., S. 28, Güz 2013, s. 88-89.

¹⁰ 1835 tarihli 1133 nolu Nüfus Defteri'ne göre Gümüşhane'den göç eden Rum reayası ile birlikte şehir merkezindeki gayrimüslim nüfusun oranı % 43'e yükseldi. Sezai Balcı, *Giresun Rumları ve Gayrimüslim Bir Belediye Başkanı: Kaptan Yorgi Konstantinidi Paşa*, Libra Yayıncılık, İstanbul 2012, s. 27, 30-31. Acente-Konsolos Gennaların verdiği bilgilere göre Giresun kazasındaki Gayrimüslimlerin sayısının Müslümanları geçtiği anlaşılmaktadır. Giresun merkez kazasının 1907'deki toplam nüfusu 22.000'dir. Bunun 12.000'i Türk, 10.000'i Rum, 2.100'ü ise Ermenilerden oluşmaktadır. Kentte aynı zamanda çok sayıda yabancı da ikâmet etmektedir. Ordu kazasında da durum benzerdir. 12.000 nüfusa sahip Ordu'nun 6.000'i Türk, 4.500'ü Rum, 1.500'ü Ermenilerden müteşekkildi. 1909'a gelindiğinde ise 23.000'e yükselen kent nüfusunun 11.000'i Türk, 10.000'i Rum, 2.000'i Ermenilerden müteşekkildi. AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1907-1909*.

¹¹ Sir Henry F Woods, (1976). *Türkiye Anıları, Osmanlı Bahriyesinde Kırk Yılı 1869-1909*, (Çev. Amiral Fahri Çoker), Milliyet Yayınları, İstanbul 1976, s. 28.

taşımacılığı ve ticaretine sahne olan bu küçük kentlerinin her biri uluslararası liman kenti hüviyeti kazanmaya başladı.

Acente-Konsolos Genna'lar

1857'den itibaren Giresun limanına düzenli olarak uğramaya başlayan Fransız buharlı deniz nakliyat şirketi Mesajeri Maritim¹²'in Giresun'a tayin ettiği acenteler ve acente çalışanlarının çoğunluğu Ermeni ve Rumlardan müteşekkildi¹³. Bunların büyük bir kısmı aynı zamanda Fransız konsoloslugu veya yardımcılığı görevlerini uhdelere alarak bu iki görevi birlikte yürüttüler. Şirketin, Giresun'a tayin ettiği ilk acentenin Fransız tabiiyetinde bulunan Brodelani, daha sonra ise Velasti adında Osmanlı Rumları olduğunu tespit etmekteyiz¹⁴. Fransız tabiiyetine giren acenteler, şirketin ve Fransız siyasi kurumlarının imkânlarından sonuna kadar istifade ederek servetlerini arttırma yoluna gittiler. Hatta aralarında sıkı münasebet bulunmasına rağmen bazen Kaptan Yorgi gibi bölgenin ileri gelen Rum tüccarları ile çıkar kavgasına bile girdiler. Aralarında ortaya çıkan olayları, uluslararası davalar haline dönüştürmekten çekinmediler¹⁵. Velasti'den sonra Giresun acenteliğine tayin edilen acenteler ise hem acentelik hem de viskonsolosluk görevlerini birlikte yürüttüler. Bu durum siyasi ticari çıkarların uyum ve destekleme sürecine iyi bir örnek teşkil etmektedir.

Fransız tabiiyetinde bulunan Giresunlu Rum ya da Gayrimüslim Acente-Konsoloslar ve Fransızlarla iş birliği içerisinde hareket eden tüccarlar, bağlı buldukları şirketler ve Fransa Devleti yararına her türlü fedakârlıkta bulunmaktan çekinmediler. Bu çabalarından dolayı kimi zaman Fransız imparatorunun nişanına dahi (Legion D'honneur) mazhar oldular¹⁶.

¹² Mesajeri Maritim Kumpanyası hakkında bkz. Süleyman Uygun, *Mesajeri Maritim Kumpanyası ve Osmanlı Devleti'nde Fransız Sömürgeciliği (1851-1914)*, SAÜ., SBE. Tarih Anabilimdalı Yayınlanmamış Doktora Tezi, Sakarya 2013.

¹³ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 1, Personnel, 1880-1909*.

¹⁴ BOA. MVL. 626/ 38, 20 Ekim 1861; MVL. 408/41, 18 Ocak 1863.

¹⁵ Mesajeri Acentesi Velasti ve Kaptan Yorgi arasında ortaya çıkan dava buna bir örnektir. Bu dava için bakınız. Süleyman Uygun, "Acente-Konsolos-Tüccar Giresun'da bir Dava ve Uluslararası Boyutu", *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu IV.*, KATÜ. Yayınları, Trabzon 2012, 125-140.

¹⁶ Mesela Fransız şirketlerle sıkı bir münasebet içerisinde bulunan Giresun'un ileri gelen Rum tüccarlarından Kaptan Yorgi bizzat Fransız imparatoru III. Napolyon tarafından nişana mazhar görülmüş ve ona tevcih edilmişti. BOA. MVL. 626/38, 20 Ekim 1861.

Mesajeri yönetiminin acente olarak tayin ettiği Gaspart Genna liyakatli ve sadık kişiliğinden dolayı Fransız siyasi kurumlarının da dikkatini celbetti. 1817 doğumlu olan Gaspart Genna 1859'dan beri şirket bünyesinde istihdam edilmekteydi. 19 Nisan 1876'da acenteliğe yükseldi. Fransızca, İtalyanca, Rumca ve Türkçe dillerine vakıftı¹⁷. Şirket müfettişinin onun hakkında tuttuğu raporda *yöneticiliğinin her zaman mükemmel*¹⁸ olduğu belirtilmekteydi. Genna'ya bu başarısından dolayı Fransız Viskonsolosluğu görevi de verildi. Bir aralık Mesajeri'nin Samsun acentesi M. Doulcet'in ölümünden sonra kısa süreliğine Samsun acenteliği görevini de üstlendi. İlerleyen yaşına rağmen hem Fransız devleti hem de Mesajeri şirketi çalışmalarından o kadar memnun kalmış olmalı ki 7 Kasım 1894'te ölünceye kadar şirket acentesi ve Fransız viskonsolos kimliğiyle görevini yürüttü. 1877'den bu yana yardımcısı olarak yanında yetiştirdiği oğlu Thomas Genna, babasından boşalan makama tayin edildi. O da babası gibi dört lisan bilmekteydi¹⁹. Mevcut raporlardan Thomas Genna'nın babasından aldığı bu görevi 1910'a kadar devam ettirdiği anlaşılmaktadır. Böylece Genna'lar 1876'dan 1910'a kadar Giresun kentinde Fransa'nın hem diplomatik misyonunun hem de ticari çıkarlarının temsilcisi oldular. Genna'lar yerel yetkililer ve ileri gelenlerle sağladıkları ilişkilerle, tutmuş oldukları raporlarla Fransa'nın Giresun'daki görünümünü de oldular.

Genna'ların Giresun limanı hakkında verdiği bilgiler birkaç başlık altında toplanmaktadır. Bu raporlarda Giresun kazasında bulunan konsoloslar, acenteler, sosyal kurum ve kuruluşlar, dini müesseseler, yerli ve yabancı posta teşkilatları ve kente düzenli ve düzensiz uğrayan buharlı deniz nakliyat şirketleri, kentin demografik yapısı; liman, rıhtım, depo, yol, şose gibi alt yapı çalışmalarına dair inşaa faaliyetleri hakkında ayrıntılı bilgiler verilmektedir.

Ayrıca ithalat ve ihracata konu olan ürünler hakkında da önemli bilgiler verilmekteydi. Bunlar: Giresun ticaretine konu olan başta fındık olmak üzere mısır, fasulye, ceviz, gibi bölgede bol miktarda yetişen tarım ürünlerinden oluşmaktaydı. İhracatı yapılan bir başka önemli ürün ise kentin ard bölgesinde bulunan kurşun, gümüş, mangenez, bakır, antimon gibi zengin yer altı kaynakları ve Kuzey Anadolu

¹⁷ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 1, Personnel, 1882.*

¹⁸ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 1, Personnel, 1894.*

¹⁹ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 1, Personnel, 1894.*

Dağ silsilesi boyunca yetişen beyaz ve karaçamlardan elde edilen kerestelerdi²⁰. Giresun Liman'ında ithalata konu olan ürünler ise manifatura, hırdavat, demir, petrol, çuval, un gibi işlenmiş ve yarı işlenmiş mamul maddeler ve kolonyal ürünlerden ibaretti.

Giresun Limanı ve Buharlılar

Karadeniz limanlarında ilk olarak seyrüsefer yapan buharlı gemiler hakkında elimizde kesin bilgi olmamakla beraber, eldeki bilgiler ilk olarak 1831'de İngiliz girişimcilere ait bir iki buharlı geminin, İran'dan gelen malların nakledilmesi için İstanbul'dan Trabzon'a kadar uzanan bir hatta sefer yapmaya başladığına yöneliktir²¹. Lakin bunların Giresun limanına uğradıklarına dair bir bilgiye sahip değiliz. Daha önemli bir başka olay ise 1836 baharında *Essex* adlı İngiliz buharlısıyla Trabzon'a gelen bir grup İngiliz iş adamının İstanbul ile Trabzon arasında buharlı işletmek üzere sözleşme imzalamasıydı. Bu tarihten sonra *Essex* buharlısı 15 günde bir İstanbul-Samsun ve Trabzon arasında düzenli seferler yapmaya başladı, aynı yılın Eylül ayında *Crescent* adlı diğer bir İngiliz buharlısı da bu seferlere dâhil oldu²². Münferit tüccar ve girişimcilere ait birkaç buharlı gemi tarafından yapılan nakliyat faaliyetleri 1835'ten sonra, filusunda çok sayıda buharlı gemi bulunduran yüksek sermayeli anonim şirketlerden oluşan kumpanyalar tarafından daha organize bir şekilde yapılmaya başlandı. Bu anonim buharlı deniz nakliyat kumpanyalarının neredeyse tamamı, posta taşımacılığını da uhdelerine alarak aynı zamanda mensup oldukları devletleri de bu ortaklıklara dâhil ettiler.

İlk olma özelliği taşıyan bu şirketlerden biri 1833'te kurulan Avusturya Tuna Buharlı Nakliyat Şirketi idi. Şirketin *Argo* isimli buharlısı Aşağı Tuna'dan İstanbul'a gitmek üzere ilk defa Karadeniz'e açıldı. Aynı şirket, 1836'da Tuna'dan hareketle, Karadeniz üzerinden Trabzon ve İstanbul'a giden bir hatta düzenli seferler başlattı²³.

²⁰ Cuinet Giresun'un ard bölgesindeki dağlarda yetişen muhtelif çam ağaçlarından ayrıntılı bir şekilde bahsetmektedir. Cuinert, *La Turquie D'Asie*, s. 69.

²¹ Wolfgang Müller-Weiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, 2. Baskı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2003, s. 84-95.

²² Charles Issawi, "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Routes", *International Journal of Middle East Studies*, Vol. 1, No. 1, (Jan 1970), s. 19-20.

²³ Claridge, *A Guide Along the Danube, from Vienna to Constantinople*, s. 5.

1840'lara gelindiğinde iki büyük buharlı nakliyat kumpanyasına ait buharlılar İstanbul-Samsun-Trabzon arasında düzenli seferler yapmaya başladılar. Bunlardan biri Avusturya *Lloyd Kumpanyası*'ydi ki bu kumpanyanın 1845'ten itibaren her 15 günde bir Trieste'den hareketle İzmir-İstanbul-Sinop-Samsun-Trabzon'a düzenli seferleri vardı. Ancak Lloyd'a ait buharlılar 1856 gibi geç bir tarihte Giresun limanına düzenli olarak uğramaya başladılar²⁴. Diğerine yine 1845'te dört büyük buharlısıyla Liverpool-İstanbul-Samsun-Trabzon arasında doğrudan seferler yapmaya başlayan *Peninsular & Oriental Kumpanyası*'ydi. İngiliz şirketin Karadeniz hattına dair verilen liman kentleri Samsun ve Trabzon gibi ana limanlar olduğundan Giresun limanına hangi tarihte uğramaya başladığına dair bilgi veremiyoruz. Giresun gibi ara/uğrak limanlar 1840'lı yıllarda çoğu zaman emtia ve yolcu ihtiyacına binaen uğranılan liman kenti hüviyetindeydi.

1850'de dördü Osmanlı, ikisi Avusturya ve biri İngilizlere ait olmak üzere toplamda 7 adet yüksek tonajlı buharlı gemi İstanbul-Trabzon hattında işlemekte ve Sinop, Samsun ve Giresun limanlarına uğramaktaydılar²⁵. 1856'ya gelindiğinde ise Giresun limanındaki hareketlilik şu şekildeydi. 72'si buharlı ikisi yelkenli olmak üzere 74 İngiliz, 52 buharlı Avusturya, 18'i buharlı 9'u yelkenli olmak üzere 27 Osmanlı, 4'ü Amerikan, 5'i Yunan bandıralı gemilerden müteşekkildi²⁶.

Adı geçen şirketlerin haricinde Fransız dış ticaret yıllığında henüz 1850'de Rusların Redut-Kale-Batum ve Trabzon hattında bir sefer başlatma düşüncelerinin olduğu, bunun da yakın zamanda uygulama safhasına geçeceği belirtilmekteydi²⁷. Ancak bu şirketin 1856'da Odesa Kumpanyası'na (*Societe Russe de Commerce et de Navigation*) dönüşünceye kadar Samsun-Trabzon hattında seferler yaptığına dair herhangi bir kanıtı sahip değiliz²⁸.

²⁴ *Annales Commerce Exterieur, Turquie Fait Commerciaux 1844-1859*, No: 11, Publiées par Le Departement de L'Agriculture du Commerce et des Travaux Public, Paris 1860, s. 15.

²⁵ *Annales Commerce Exterieur, Turquie Fait Commerciaux 1844-1859*, No: 6, s. 12.

²⁶ *Annales Commerce Exterieur, Turquie Fait Commerciaux 1844-1859*, No: 11, s. 15.

²⁷ *Annales Commerce Exterieur, Turquie Fait Commerciaux 1844-1859*, No: 6, s. 12.

²⁸ *Annales du Commerce Exterieur Russie, (Faits Commerciaux No 1 a 12) 1843 a 1856*, Faits Commerciaux N. 12, Publiées Le Departement de L'Agriculture, du Commerce et Des Travaux Publics, Paris 1857, s. 25; Д. А. Степанов " Учреждение Русского Общества Пароходства И Торговли (1856–1857 Годы" Вестник Челябинского государственного университета, № 22 (237), 2011, s. 30.

Osmanlı Devleti ise Karadeniz'deki buharlı serüvenine 1839'da Ermeni tebaadan bir sarrafa ait buharlı gemiyle dâhil oldu²⁹, 1842'de iki adet buharlı daha bu sefere katıldı, 1845'e gelindiğinde ise Fevaid-i Osmaniye Şirketi'ne ait buharlıların Trabzon hattındaki düzenli seferleriyle İstanbul'un Karadeniz liman kentleriyle bağlantıları muntazam bir hale geldi³⁰. Örneğin 1850'de Osmanlı'ya ait 4 adet buharlı gemi Giresun limanına uğrarken 1856'ya gelindiğinde bu sayı 18'ye yükseldi³¹. Fevaid-i Osmaniye ve peyderpey kurulan yerel buharlı gemi nakliyat şirketleri sayesinde İstanbul ile Karadeniz liman kentleri arasındaki emtia ve yolcu trafiğinde önemli bir canlılık görüldü.

Her geçen gün önemi artan Karadeniz limanları ile birçok Avrupalı devlet gibi Fransızlar da sıkı münasebet kurmak istemekteydi. Fransızların 1850'lere kadar Giresun ve diğer birçok Karadeniz liman kentleri ile siyasi ve ekonomik yönden doğrudan bir bağlantıları yoktu. Bilhassa Karadeniz liman kentleriyle olan siyasi münasebetler 1803 yılında temelleri atılan Trabzon Fransız konsoloslugu aracılığıyla sağlandı³². Aslında siyasi yazışmalarda 1845'te kurulan Rostandlar ve Levant Kumpanyası'nın Karadeniz limanlarında seferlere başlaması gündeme gelmiş ancak bu teşebbüs başarıya ulaşamamıştı³³. Benzer şekilde bazı Fransız şirketleri de Karadeniz liman kentleri hakkında fizibilite çalışmaları yaptırdı. Bu şirketlerden biri olan, ilk ve en önemli Fransız buharlı nakliyat şirketi Mesajeri Maritim Kumpanyası'nın (La Compagnie des Messageries Maritimes, 1851-1977) yaptırdığı araştırmada Karadeniz liman kentleri için şunlar belirtilmekteydi: *“İstanbul-Trabzon hattının kendine özgü, dikkate değer bir oranda emtia trafiği vardır. Ayrıca bu hat*

²⁹ Mübahat Kütükoğlu, “Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi”, *Çağın Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, İstanbul 1915, s. 166.

³⁰ Eser Tütel, *Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası*, İletişim Yayınları, İstanbul 2000, s. 33-35.

³¹ *Annales Commerce Exterieur, Turquie Fait Commerciaux 1844-1859*, No: 6; 11, s. 12, 15.

³² 1803'te Trabzon'a gelen Fransız konsolosu Pierre Jerome Dupré'dir. Michael E. Meeker, *A Nation of Empire: The Ottoman Legacy of Turkish Modernity*, University of California Press, London 2002, s. 186.

³³ Paul Bois, *Histoire du Commerce et de L'Industrie de Marseille, XIX-XX e. Siecles, Armements Marseillais Compagnies de Navigation et Navires a Vapeur (1831-1988)*, Tome II, Chambre de Commerce et d'Indutrie de Marseille, Marseille 1988, s. 63; Özgür Yılmaz, “Arşiv Belgelerinde Samsun: Şehirde Fransız Konsoloslugu'nun Kurulması ve Şehrin Durumu” *Samsun Sempozyumu 2011*, III., Samsun 2011, s. 678; Rostandlar ve Levant Kumpanyası, filosunda 3 adet buharlı gemisi olan mütevazı bir aile şirketi idi. Bu nedenle Fransa ile Akdeniz limanları arasındaki nakliyat ihtiyacını sağlamaktan bile uzaktı. George G.-Toudouze-Ch. De La Ronciere ve diğerleri, *Histoire De La Marine*, Editée Par L'illustration, Paris 1939, s. 430.

üzerinde bolca gıda ürünleri nakledilir. Aynı zamanda bölge halkı seyahatlerini neredeyse tamamen deniz yoluyla gerçekleştirdiğinden yolcu trafiği çok yoğundur³⁴.” Belirtildiği üzere Fransız siyasi kurumlarının ve özel şirketlerinin fizibilite çalışmaları bölgenin ekonomik potansiyelini ortaya çıkarmış ve Fransız yatırımcıların iştahını kabartmıştı³⁵.

Mesajeri Maritim Kumpanyası'nın Karadeniz limanlarına dair yapmış oldukları fizibilite çalışması şirket yöneticileri ve Fransız hükümeti nezdinde kabul gördü ve şirket, Kırım Savaşı'ndan dolayı gecikmeli de olsa³⁶ 29 Mayıs 1857'de İstanbul-Trabzon hattını faaliyet ağına dâhil etti³⁷. Aslında bu savaş sonuçları itibariyle diğer Batılı devletler için olduğu gibi Fransızlar için de yeni fırsatlar ve imkânlar doğurdu. Mesajeri Kumpanyası'na ait buharlılar, İstanbul'dan hareketle Sinop-İnebolu-Samsun-Giresun ve Trabzon arasında haftada bir defa gidiş-dönüş olmak üzere yapacağı seferlere 1 Temmuz 1857'de başladı³⁸. Adı geçen limanlarının haricince Ünye, Fatsa ve Ordu gibi limanlar da ihtiyaca binaen uğrananlar arasında oldu.

³⁴ AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 28 Mai 1857*, s. 12.

³⁵ Yine 1850'lerde tüm Karadeniz limanlarına uğrayan Mauris Michel adlı Fransız kaptan bölgedeki deniz fenerlerinin eksikliğini görmüş ve 1860'ta Babıali'den bu yönde bir imtiyaz alarak *Memalik-i Mahruse Fenerler İdaresi*'ni kurmuştu. Böylelikle Giresun da dâhil tüm Karadeniz limanlarındaki fenerler Fransız şirket tarafından inşa edildi. Jacques Thobie, *L'Administration Generale des Phares de l'Empire Ottoman et la Société Collas et Michel (1860-1960)*, L'Harmattan Paris 2004, s. 111-112; *Correspondence Respecting the Reduction of the Ottoman Light Dues, Commercial No 1 (1897)*, Printed For Her Majesty's Stationery Office, London 1897, s. 4.

³⁶ Aslında Kırım Savaşı'nın (1853-1856) patlak vermesi, Fransız yatırımcılarının Karadeniz'e girişini geciktirmesine rağmen, Rusya'nın savaştan mağlup olarak ayrılması ve bu iç denizin İngiltere ve Fransa'nın garantörlüğünde serbest bir ticaret sahası haline gelmesi, savaştan kaynaklanan ticari kaybın ve boşluğun misliyle karşılanmasını sağladı. Savaş sonrasında Fransızlar için Karadeniz'de tüm yatırım olanakların sağlandığı bu dönemde, Giresun ve diğer ara uğrak noktası olan liman kentleri bile hızlı bir şekilde Fransız sermayenin yerleştiği birer ticaret merkezleri haline geldi.

³⁷ AFL. 1997 002 5242, *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales, Convention Pour l'Extension des Services Postaux, Le 25 Fevrier 1854*, s. 3-4; *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales Convention pour l'Organisation des Services Postaux dans la Mer Noir (Ligne du Danube et de Trebizonde) Modificative de la Convention du 28 Nov. 1854*, s. 4.

³⁸ AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Générale des Actionnaires, du 5 Novembre 1857*, s.7-9; *Annales du Commerce Exterieur Turquie, Faits Commerciaux*, N. 12, 1844-1859, Librairie Administrative de l'Aul Dupont, Paris 1860, s. 12-13; BOA. HR. MKT. 198/8, 18 Temmuz 1857. Babıali aynı zamanda Mesajeri'nin birçok kaptan ve acentelerine nişan vererek de bu memnuniyetini göstermişti. BOA. İ. HR. 228/13369, 24 Eylül 1867; İ. TAL. 1/1310 M-064, 15 Ağustos 1892; İ. TAL. 79/1312 Za. 10, 29 Nisan 1895.

19 yüzyılın ikinci çeyreğine kadar küçük ve vasat yelkenli gemilerin uğrak yeri olan Giresun limanının mütevazı yapısı³⁹ yüzyılın ikinci yarısından itibaren yüksek tonajlı buharlı gemilerin uğramaya başlamalarıyla yetersiz kaldı. Kötü hava şartlarında gemilerin limana yanaşamaması, uygun iskele ve rıhtım gibi emtia yükleme-boşaltma alanlarının olmayışı, emtiayı muhafaza edebilecek depo ve antrepoların yetersizliği; şehrin klasik sahil mimarisinin ticari ihtiyaçlara göre yeniden tesis/dizayn edilmesini zorunlu kıldı⁴⁰.

Giresun limanına bir adet iskelenin yapılması düşüncesi ilk olarak 10 Temmuz 1872 tarihli bir belgede görülmektedir. Bu belgede: “*Giresun kasabası oldukça bir mevki-i ticaret olarak kesret üzere sefine ve sandal amed ü şüd etmekte ise de kasaba-i merkûmede muntazam bir iskele olmadığı cihetle o makule işlemekte olan sefine ve sandallar hamulesinin nakil ve ihracında pek çok suubet (zorluk, güçlük) ve müşkülât çekilmekte olduğundan...*” dolayı “*Giresun’un birinci iskele derecelerinde kesb-şeref mamuriyet edeceğine mebni müceddeden bir iskele bina ve inşası...*” talep edilmekteydi⁴¹. Yine ilk defa limana bir rıhtım yapma fikri 11 Nisan 1873 tarihli bir belgede görülmektedir. Söz konusu rıhtımın yapılabilmesi için alınacak vergi ancak 14 Kasım 1886’da Şura-yı Devlet’te yapılan bir görüşme ile karara bağlandı. Bu işi takip edebilmek için de bir komisyon kuruldu. Kurulan komisyon bir müddet rıhtımın yapılması için çalışmalarını sürdürmüş fakat inşaatın ağır yürümesi sıkıntılara yol açmıştır. Zor da olsa geç bir dönemde yapımı tamamlanan bu küçük iskele limandaki gemi trafiğinin artmasıyla yetersiz kalmıştır. Trabzon Valiliği, Giresun limanına yapılan rıhtım hakkında, 30 Nisan 1911’de bir telgrafla Nâfia Nezaretine bilgi vermiştir. Trabzon Valisi limandan yapılan ihracat ve ithalattan alınan belli bir miktar

³⁹ 19. yüzyılın başlarında Giresun liman hakkında bilgiler veren Bıjışkyan, Giresun’da ilk defa iki limanın varlığından bahsetmektedir ki bu da Giresun limanının hızlı bir şekilde geliştiğinin kanıtıdır. Bunlardan birincisi, şehrin doğu tarafında Demirkapı limanı (şimdiki Gemiler Çekeği mevki), ikincisi ise, şehrin batısında bulunan Lonca limanı (şimdiki mevcut liman)’dır. Karaman, *Giresun Kazası (1850-1900)*, s. 17.

⁴⁰ Liman ve yolların haricinde Giresun kentinde birçok işletme, dini ve sosyal müesseseler de inşa edildi. 1900’lerde Giresun kentinde, çok sayıda otel, (içlerinde en konforlusu Theophilos Hotel), Osmanlı Emperyal Bankası, Ziraat Bankası, 1 Adli Bina, 1 Ermeni Gregoryan Kilisesi, 4 Rum Kilisesi, 1 Katolik Şapeli (Pere de Capucins’ler tarafından yönetilmektedir.) Saint Joseph’lere ait bir Fransız sıbyan mektebi bulunmaktadır. Aynı misyoner gruplar keza bir Katolik kilisesi ve okul açabilmek için hükümet nezdinde teşebbüste bulunmuşlardı. Gennalar raporlarında bu okullar sayesinde çok sayıda kişinin Fransız lisanına aşına olacağını belirtmiştir. AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1906.*

⁴¹ BOA. ŞD. 1782 B/31, 11 Temmuz 1872.

vergi sayesinde küçük bir rıhtımın yapıldığını ancak, Giresun'un ticarî kapasitesinin arttığını ve rıhtımın ihtiyaçlara cevap vermediğini, bundan dolayı limanın ıslahı için alınan verginin günün şartlarına göre artırıldığını belirtmiştir⁴².

Giresun'un bu durumu yabancı sermayenin de dikkatini çekmiş ve imparatorlukta bir çok liman projesi gibi Giresun için de bir proje ortaya atılmıştı. Paris'te şubesi bulunan Fransız-Türk ortaklığındaki bankanın 1909'da Giresun limanı ve ard bölgesiyle bağlantı sağlamak amacıyla birkaç projesi vardı. Bunlardan birisi limana yanaşan gemileri kuzey rüzgârlarından koruyacak bir dalga kıran ve rıhtımın inşa edilmesine dairdi. Ancak bunlardan hiç birisi gerçekleşme imkânı bulamamıştır⁴³. Benzer şekilde Giresun limanının hinterlandında hayati bir değişiklik yapacak olan Giresun-Karahisar (günümüzde Şebinkarahisar) yolu da bir türlü tamamlanamamıştır. 122 kilometre uzunluğunda olan bu yolun yapımına 1868'de başlandı. 7 metre genişliğinde olması tasarlanan bu yolun genişliği fiziki şartlardan dolayı yer yer 4 metre hatta 3 metreye kadar daraldığı oluyordu. Hatta bazı bölgelerdeki darlığından dolayı bazen iki deve kervanın yan yana geçmesi bile neredeyse imkânsız hale gelmekteydi⁴⁴. Bu yolun toplam maliyeti 4 milyon Frank olarak belirlenmiştir⁴⁵. Yolun tamamlanmasıyla Harput, Sivas, Erzincan ve Anadolu dahilindeki bazı vilayetlerle Giresun'un bağlantısı sağlanmış olacak ve bu sayede Giresun limanı Samsun ve İskenderun'a eşdeğer bir liman olacaktı⁴⁶. 1884'te yolun Giresun'daki 64 kilometrelik kısmı tamamlandı⁴⁷. Ancak Sivas sınırında kalan kısmı Gaspard Genna'nın raporuna göre 1906'ya gelindiğinde halen tamamlanmamıştır. 1909'da ise yolun tamamlandığı ancak bakımsızlıktan dolayı ulaşımın güçlüğüyle belirtilmekteydi. Bakımın yapılabilmesi için milyonlarca Frank gerekmektedir⁴⁸. Öyle ki bu yolun kervanlarla kat edilebilmesi için 3 ila 5 gün gerekmektedir⁴⁹. Bunun haricinde yukarıda adı geçen

⁴² Karaman, *Giresun Kazası (1850-1900)*, s. 17.

⁴³ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1909*.

⁴⁴ Cuinert, *La Turquie D'Asie*, s. 70.

⁴⁵ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1906*.

⁴⁶ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1906-1907*.

⁴⁷ Ali Ata Yiğit, "Tarihi Süreci Işığında Kelkit Vadisi ve Sivas-Şebinkarahisar-Giresun Ticaret Yolu", *Orta Karadeniz Kültürü*, Ankara 2005, s. 493; Ayrıca bu yol hakkında bkz. İ. Hakkı Demircioğlu-Nazım Kuruca" XIX. Yüzyılın İkinci Yarısında Şebinkarahisar-Giresun Ticaret Yolu (İpek Yolu)", *Askeri Araştırmalar Dergisi*, S. 7, ATASE Yay., Ankara 2006, s. 36.

⁴⁸ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1909*.

⁴⁹ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1907*.

Fransız-Türk ortaklığındaki bankanın Giresun-Karahisar arasında bir demiryolu yapılmasına dair teşebbüsleri söz konusuydu. Ancak o dönemde fiziki olarak imkânsız görünen bu proje eyleme dönüşmeden son bulmuştur⁵⁰.

Tüm teşebbüslere rağmen diğer Karadeniz limanlarında olduğu gibi Giresun liman inşası da tamamlanamadan akim kalmıştır. Aynı şekilde Giresun-Karahisar yolunun durumu da meçhuldü. Buna rağmen Giresun limanındaki hareketlilik artarak devam etmiştir. 1880'lerde İdare-i Mahsusa, Lloyd, Mesajeri ve Rus kumpanyaları emtia ve yolcu taşımacılığında Giresun limanında rekabet halindeydi⁵¹. Bunlar haftada bir defa düzenli olarak bu limana uğramakta çok miktarda yolcu ve emtia taşımaktaydılar. Bu şirketler aynı zamanda posta ofisleriyle anlaşarak posta taşımacılığı da yapmaktaydılar. Mesajeri'nin 1886'da Trabzon hattını Batum'a kadar uzatmasıyla, bu şirkete ait buharlılar 15 günde bir Giresun limanına uğramaya başladı⁵². 1885 yılına kadar Giresun limanına uğrayan dört büyük buharlı nakliyat kumpanyasının 1882 yılında taşıdığı yolcular şöyleydi⁵³:

Dört büyük buharlı deniz nakliyat kumpanyasının 1882 yılında taşıdığı yolcular

	Çıkış yapan yolcu	Giriş yapan yolcu
Lloyd	2.215	1549
Odesa	2.021	598
Mahsusa	1.036	500
Mesajeri	841	750
Toplam	6.113	3.397

Dört büyük buharlı deniz nakliyat kumpanyasının 1883 yılında Giresun limanından ihraç ettiği emtia

⁵⁰ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1909.*

⁵¹ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1882-1883, 1887; XIX. Yüzyılın ikinci yarısında Giresun limanına uğrayan buharlı nakliyat kumpanyaları hakkında ayrıca Trabzon vilayet salnameslerinde de benzer ve ayrıntılı bilgiler verilmektedir. Örneğin 1878 Trabzon vilayet salnamesinde Avusturya, Rus ve Fransız kumpanyalarına ait buharlı gemilerin düzenli olarak Giresun limanı uğradıkları belirtilmekteydi. Trabzon Vilayet Salnamesi, Vilayet matbaası 1873, s. 151-152.*

⁵² *Journal Officiel*, 8 Juillet 1887, Assemblée Nationale, seance du 1 Juillet 1886, AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1909.*

⁵³ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 4, Trafic, 1882.* Giresun Limanındaki yolcu trafiği hakkında ayrıca bkz. *Trabzon Vilayet Salnamesi*, Vilayet Matbaası, 1901, s. 151; *Trabzon Vilayet Salnamesi*, Vilayet Matbaası 1903, s. 388; *Trabzon Vilayet Salnamesi*, Vilayet Matbaası 1903, s. 442.

İstasyonlar	Mesajeri Kilogram	Lloyd Kilogram	Odesa Kum. Kilogram	Mahsusa Kilogram	Toplam Kilogram
İstanbul	132.838	204.005	139.492	61.150	537.485
Tuna	12.650	24.445	--	--	37.095
Odesa	86.975	177.610	148.008	--	412.593
Selanik	8.000	13.285	30.050	--	51.335
İzmir	31.245	50.840	12.084	--	94.169
Kandiye	--	39.605	--	--	39.605
Yunanistan	11.105	147.395	--	--	158.500
Beyrut	850	33.670	46.360	--	80.880
İskenderiye	17.800	39.495	92.060	--	149.355
Triyeste	2.500	166.390	--	--	168.890
Malta	4.500	--	39.100	--	43.600
Marsilya	501.198	5330	23.800	--	530.328
Londra	188.526	--	--	--	188.528
Liverpool	55.650	126.900	1.608.873	--	1.791.223
Anvers	86.198	--	--	--	86.198
Sivastopol	--	--	23.636	--	23.636
Rostof	--	--	17.100	--	17.100
Hamburg	--	--	106.704	--	106.704
Batum	--	--	11.848	--	11.848
Diğer	23.080	56.300	34.700	10.270	124.350
Toplam	1.163.115	1.085.270	2.333.615	71.420	4.653.420

Adı geçen şirketlerin Giresun limanından ihraç ettiği emtia başta fındık olmak üzere fasulye, ceviz, deri, sarı tohum ve maden gibi ürünlerden oluşmaktaydı⁵⁴. Mesajeri, Lloyd ve Odesa kumpanyalarının Giresun limanına ithal ettikleri emtia ise başta un ve manifatura, hırdavat ve kolonyal ürünler, demir, petrol ve sair den ibaretti. Dört kumpanyanın 1883'te Giresun limanına taşıdıkları ithal ürünler tabloda verilmiştir⁵⁵.

Dört büyük buharlı deniz nakliyat kumpanyasının 1883 yılında Giresun limanına ithal ettiği emtia

Emtia	Mesajeri Kilogram	Lloyd Kilogram	Odesa Kilogram	Mahsusa Kilogram	Toplam Kilogram
Manifatura	85.737	132.955	85.000	11.600	315.292
Hırdavat	19.061	21.470	16.050	--	56.581
Demir	79.606	92.570	51.000	45.000	268.176
Kolonyal ürünler	21.235	48.200	8.500	7.200	85.135
Un	61.500	130.870	117.000	12.000	321.370
Petrol	--	37.990	45.000	--	82.990
Çuval	277 adet	--	--	--	36.002
Diğer	15.9700	403.868	12.200	9.700	585.468
Toplam	462.841	876.923	334.750	85.500	1.751.014

Şirketlerin taşıdıkları ürünler değer olarak Mesajeri 253.872 Frank, Lloyd 607.500 Frank, Odesa 250.000 ve İdare-i Mahsusa 11.250 Franka tekabül etmekteydi.

⁵⁴ Adı geçen şirketlerin ihraç ettiği ürünlere ayrıca bakınız. AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 4, Trafic, 1883.*

⁵⁵ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 4, Trafic, 1883.*

1885'ten itibaren bu rekabete yeni şirketlerin dahil olduğunu görmekteyiz. 1885'te İngiliz Pappa Yannie Kumpanyası ayda bir defa bu iskeleye uğrayama başladı. Bu şirket daha çok bölgenin değerli madenlerini Liverpool'a taşımaktaydı⁵⁶. 1887 Hazirandan itibaren Courdji (Gürcü) ve Yunan Panhellenique kumpanyaları Giresun limanını da içine alan bir hatta sefer başlattılar. Bu şirketler fark gözetmeksizin her sınıftan yolcu taşıdılar⁵⁷. Bunun yanında 1892 Temmuzundan itibaren Paquet adında bir başka Fransız kumpanyası da ayda iki defa düzenli olarak Giresun limanına uğramaya başladı⁵⁸.

1893 yılında Giresun'da ve aynı zamanda Ordu'dan da sorumlu olan; Fransa, Avusturya ve Rusya'ya ait olan viskonsoloslar bulunmaktadır. Bunlardan Fransa ve Avusturya'ya ait konsoloslar aynı zamanda Mesajeri ve Lloyd kumpanyalarının acenteliğini yapmaktadırlar. 1893-1896 yılları arasında Giresun ve Ordu limanına düzenli ve düzensiz olarak uğramakta olan buharlı nakliyat şirketleri şunlardır:

Giresun limanına Lloyd, Rus (Odesa), Courdji (Gürcü) ve İdare-i Mahsusa kumpanyaları haftada bir, Mesajeri, Paquet, Panhellenique 15 günde bir düzenli olarak; Alman, İngiliz ve Danimarka'ya ait buharlı gemiler ihtiyaca binaen seyrek olarak uğramaktaydılar. 1895'ten itibaren İtalyan Florio Rubattino da 15 günde bir Giresun limanına uğramaya başlayarak bu rekabete dahil oldu. 1896'da ise seferlerini ayda bire düşürdü⁵⁹. Rus, Mahsusa ve Courtgi kumpanyaları, her geçen gün hareketliliği artan Ordu limanına da haftada bir düzenli olarak uğramaya başladılar. Bu üç şirket ve keza Lloyd, Mesajeri ve Panhellenique Ünye ve Fatsa limanlarına da ihtiyaca binaen giriş-çıkış yapmaktaydılar⁶⁰.

Adı geçen şirketler arasında aynı zamanda posta taşımacılığı yapan ve Giresun'da posta ofisi bulunanlar Mahsusa, Mesajeri, Lloyd ve Odesa kumpanyalarından müteşekkildi. Bunların dışında İtalyan şirketi Florio Rubattino'nun Giresun acentesi de konsolosluk görevini uhdesinde bulunduruyordu⁶¹.

⁵⁶ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 4, Trafic, 1886.*

⁵⁷ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 4, Trafic, 1887.*

⁵⁸ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1892.*

⁵⁹ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1895-1896*

⁶⁰ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1893-1896.*

⁶¹ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1896.*

1900'lere gelindiğinde Giresun ve Ordu limanlarındaki hareketlilik daha da artış gösterdi ve muhtelif milletlere ait birçok buharlı nakliyat kumpanyası bu limanlara düzenli ve düzensiz olarak giriş-çıkış yaptı⁶².

Giresun limanına uğrayan buharlı nakliyat şirketleri

Avusturya Lloyd	Haftada bir	Gidiş- Dönüş
Panhellenique	“	Dönüş
Hacı David	“	Dönüş
Destuni Yanulato	“	Dönüş
Gürcü Kum.	“	Dönüş
Mahsusa	“	Gidiş- Dönüş
Rus Kum	15 günde	Gidiş-Dönüş
Mesajeri Mar.	“	Dönüş
Paquet Kum.	“	Dönüş
Florio Rubattino	Aylık	Gidiş-Dönüş
Deutsche Levant Line	Düzensiz	Dönüş

Ordu limanına uğrayan buharlı nakliyat şirketleri

Mahsusa	Haftalık	Gidiş-Dönüş
Lloyd	“ (Ağustos-Kasım)	Dönüş
Gürcü Kum.	“	Dönüş
Panhellenique	“	Dönüş
Hacı David	“	Dönüş
Destuni Yanulato	“	Dönüş
Rus Kum.	15 günde bir	Gidiş- Dönüş
Mesajeri Mar.	Düzensiz	Dönüş
Paquet Kum.	Düzensiz	Dönüş

Bu şirketlerden Hacı David Kumpanyası yalnızca 1904 yılında Giresun ve Ordu limanlarına düzenli olarak uğradığına tanık olmaktadır⁶³. Daha sonraki yıllarda bu şirketin Giresun ve Ordu limanlarına uğradığına dair bilgiye sahip değiliz. Destuni Yanulato Kumpanyası'nın ise 1909 gibi geç bir tarihte Giresun ve Ordu limanlarına uğramaktadır⁶⁴. Ayrıca Giresun limanına düzensiz olarak uğrayan Alman, Danimarka

⁶²AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1904-1909*. 1900'lü yıllarda Giresun Limanına giriş-çıkış yapan gemiler hakkında ayrıca bkz. *Trabzon Vilayet Salnamesi*, Vilayet Matbaası 1901, s. 247; *Trabzon Vilayet Salnamesi*, Vilayet Matbaası 1903, s. 172; *Trabzon Vilayet Salnamesi*, Vilayet Matbaası 1903, s. 490.

⁶³ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1904*; Hacı David Kumpanyası hakkında ayrıca bkz. İlhan Ekinci, “Hacı David Vapur Kumpanyası ve Amerikan Boykotu”, *Türk Kültürü İncelemeleri*, İstanbul 2003, s. 53-78.

⁶⁴ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1909*.

ve İngiliz buharlı gemileri Giresun'dan aldıkları emtiayı Kuzey Avrupa ülkelerine taşımaktaydılar⁶⁵.

Rus Kumpanyası ise Giresun ile Odesa ve Karadeniz'in kuzey limanları arasındaki nakliyatı rakipsizdi, aynı zamanda Giresun ticari taşımacılığında ilk sıradaydı. Avusturya Lloyd Kumpanyası Giresun limanındaki taşımacılıkta ikinci sıradaydı. 1880'lerden beri Giresun'dan Marsilya ve Londra'ya direk hattı olan tek şirket Mesajeri Maritim Kumpanyası olduğundan, bu hatta rakipsizdi. Giresun limanından Marsilya ve Londra için ihraç edilen emtia genellikle Mesajeri buharlıları tarafından nakledilirdi⁶⁶. Mesajeri acentesinin etkin faaliyetleri sayesinde Giresun limanından elde ettiği gelir 1909'da 47.349, 1910'da 70.712, 1911'de ise 80.068 Frank'a yükselmiştir⁶⁷. Marsilya'dan Giresun'a doğrudan gelen ithal emtia Paquet Kumpanyası tarafından nakledilmekteydi⁶⁸.

Transit ticaret güzergâhında uğrak bir liman kenti olan Giresun, buharlı nakliyat şirketlerinin faaliyet ağına dâhil olduktan sonra hızlı bir gelişme sürecine girdi, acente-konsolosluk müessesisiyle birlikte ciddi anlamda uluslararası ticarete ve siyasete konu oldu. Bu durum kentin sosyal ve beşeri yapısını değişikliğe uğrattı ve adeta yeniden tesis edilmesine neden oldu.

Fındık ve Diğer İhraç Ürünleri

Tarihi süreç boyunca Giresun denince ilk akla gelen ürün şüphesiz fındık olmuştur. Giresun ve havalisinde bol miktarda yetişen bu ürünün kalite bakımından benzerinin olmaması, bu ürüne ihtiyacı olan başta Rusya olmak üzere diğer bütün Batılı devletlerin dikkatlerini Giresun üzerinde yoğunlaştırmalarına neden olmuştur. Nişan Antriyasyan, Fındık ticareti üzerine yazdığı eserinde “*Memalik-i Osmaniyede fındık ziraatının Trabzon vilayetine münhasır olduğu...en evvel Giresun kazasında yetiştirildiğini*” belirtmektedir⁶⁹. Zaten sade bir şekilde tüketilen fındığa olan ihtiyaç yeterince fazla iken bu ürünün kullanımının endüstriyel alana dahil olarak genişlemesi;

⁶⁵ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1896.*

⁶⁶ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 4, Trafic, 1887.*

⁶⁷ AFL. 1997 002 4404, *Rapport General de Service de Constantinople, Chapitre 4, Trafic, 1910-1912.*

⁶⁸ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1907.*

⁶⁹ Nişan Antriyasyan, *Fındık Ziraati ve Ticareti*, İstanbul 1331, s.5; Bayramoğlu Kazım ile Ragıb Ziya'nın beraber yazdıkları “Fındık Ziraati” adlı eserde ise, Osmanlı Devleti'nde fındık ziraatının hakiki bir kıymet ve ticarî bir önem kazandığı yerler olarak Karadeniz sahili ve bilhassa Giresun ve Trabzon gösterilmiştir. Bayramoğlu Kazım-Ragıb Ziya, *Fındık Ziraati*, İstanbul 1928, s.6.

diğer yandan buharlı deniz nakliyat kumpanyalarının Giresun limanına düzenli olarak uğramaya başlamalarıyla bu ürüne olan ulaşımın kolaylaşması, fındığın arz-talep dengesine etki etti. Fındık üretiminin arttırılması teşvik edildi. 1850'lere kadar Giresun limanından yapılan fındık ihracatının önemli bir kısmı Rusya'ya yapılmaktaydı. Fındık ticaretini yapanlar ise genellikle yerli Rum tüccarlardı. Hatta bölgeye ilk fındık kırma makinasını Marsilya'dan getiren kişi Tacir ve Belediye Başkanı olan Kaptan Yorgi Efendi'nin kardeşi Kaptan Divanis'tir⁷⁰. Fındık ticaretinde İstanbul ve Avrupa şehirleriyle kurulan bağlantılar da yine Rum tüccarın aracılığıyla yapılmaktaydı⁷¹.

Sadece Karadeniz sahillerinde ticaret yapabilme salahiyeti elde eden Rumlar, fındık yüklü gemilerine Trabzon'a gidene kadar Osmanlı, bilahare Yunan, Danimarka veya Rus bandırası çekerek Rus limanlarına fındık ihraç etmekteydiler⁷². 1850'lerden itibaren Batılı devletlere ait buharlı deniz nakliyat kumpanyaların tedricen ve düzenli bir şekilde Giresun limanına uğramaya başlamalarıyla Avrupa'ya yapılan fındık ihracatı da önemli oranda artış gösterdi⁷³.

Osmanlı Devleti'nde fındık ihracatını gösteren istatistikler 1870'lerden itibaren düzensiz bir şekilde tutulmaya başlanmış ve bu tarihte 5.468 ton fındık ihraç edilmiştir⁷⁴. Ancak yabancı kaynaklar bilhassa konsolosluk raporları bu ürünün ihracatına dair daha erken tarihli istatistiki bilgiler vermektedirler. Fransız ticaret yıllıklarında 1840-1843 yılları arasında Trabzon limanından ihraç edilen fındığın değeri şu şekildedir⁷⁵.

⁷⁰ XIX. yüzyılın ikinci yarısında fındık ticaretiyle uğraşan tüccar ve şirketleri üç grupta toplamak mümkündür: Türkler, Rumlar ve yabancı şirketler. Türklerden Feridunzâde Hacı Hasan, Sarımahmudzâde Eşref, Sarıalemdarzâde İsmail, Tacalizâde Mustafa, Hacıaliğazâde Kaşif, Rum tüccarları, Pisani kardeşler, Kaptan Yorgi, Mavridi oğulları, yabancı şirketler ise, İngiliz Vital Şirketi, Alman P.P. Danielsen ve J.J. Hochstrasser Şirketi olup, bu şirket 1852'den 1941 yılına kadar fındık ticaretini sürdürmüştür Karaman, *Giresun Kazası (1850-1900)*, s. 146.

⁷¹ Örneğin İstanbul'da fındık ticaretiyle ilgilenenler: Anreas Christo, s. 216. Avramoglu E. Cohen (225), R. Illioglou, Çetinoğlu Andrea bunlardan bir kaçıdır. Ayrıca diğer fındık tüccarları için bakınız. *Annuaire Oriental du Commerce, Année 1891*, Publie par Cervant Freres, Paris 1891, s. 216, 225, 442.

⁷² Trabzon Liman Reisi, Rumların yaptığı ticaretin kanunlara aykırı bir şekilde yapıldığını Giresun Kaymakamlığı'na şikâyet etse de Rumlar, ticaret faaliyetlerini aksatmadan devam ettirmiştir. Balcı, *Giresun Rumları ve Gayrimüslim Bir Belediye Başkanı: Kaptan Yorgi Konstantinidi Paşa*, s. 87.

⁷³ Faruk Sümer, Giresun fındık ticaretinin 19. Yüzyılın ikinci yarısında ön plana çıktığını, bunun da sebebinin Avrupa'dan gelen yoğun talepten kaynaklandığını belirtmiştir. Faruk Sümer, *Tirebolu Tarihi*, Tirebolu Kültür ve Dayanışma Derneği Yayınları, İstanbul 1992, s. 133.

⁷⁴ Ayhan Yüksel, "Fındık ve Tirebolu" *Tirebolu Birinci Fındık Festivali (6-7 Eylül 1996)*, *Bildiriler*, İstanbul 1997, s.86

⁷⁵ *Annales Commerce Exterieur, Turquie Fait Commerciaux 1844-1859*, No: 1, s. 6.

ACENTE-KONSOLOS (MESAJERİ MARİTİM KUMPANYASI ACENTESİ VE
FRANSIZ VİSKONSOLOSU) RAPORLARINA GÖRE GİRESUN LİMANI (1880-1909)

1840	1841	1842	1843
122.000 Frank	124.000 Frank	164.000 Frank	34.000 Frank

1846'da ihraç edilen fındık miktarı ise 73.000 Frank (403.000 Koli) değerinde idi⁷⁶. Trabzon Fransız konsolosu rakam vermemekle birlikte fındık rekoltesinin 1851'de düşük olması dolayısıyla fındık ihracatının da memnuniyet verici olmadığını belirtmektedir⁷⁷.

1856 yılı Trabzon İngiliz konsolosunun raporuna göre de kuraklık nedeniyle bu yılki fındık rekoltesinin düşük fiyatının ise yüksek olduğu ifade edilmiştir⁷⁸. 1856 yılında 17.860 kental* (1.018.020 kg.) olan fındık ihracatı 1857'de 19.352 kental (1.103.064 kg.) yükselmiştir⁷⁹. 1858'e gelindiğinde ise fındık rekoltesinin geçmiş yıllara oranla en yüksek seviyeye geldiği, Trabzon ve Giresun'un 220.000 cwt* ile 250.000 cwt (11177 ila 12701 ton) arasında fındık ürettiği bildirilmektedir⁸⁰.

Acente-Konsolos Gaspard Genna'nın 1879'dan itibaren tutmuş olduğu raporlar Giresun fındık rekoltesi hakkında daha gerçekçi ve düzenli bilgiler vermektedir⁸¹.

Giresun Fındık Rekoltesi	
Yıllar	Kilogram
1879	2.240.000
1880	7.840.000
1881	6.500.000
1882	18.000.000
1883	2.800.000

⁷⁶ *Annales Commerce Exterieur, Turquie Fait Commerciaux 1844-1859*, No: 2, s. 34.

⁷⁷ *Annales Commerce Exterieur, Turquie Fait Commerciaux 1844-1859*, No: 6, s. 12.

⁷⁸ Özgür Yılmaz, "19. Yüzyılın İkinci Yarısında İngiliz Konsolos Belgelerine Göre Giresun (1856-1900)", *Uluslararası Giresun ve Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu*, I, Giresun Belediyesi Yayınları, Ankara 2009, s. 525. (s. 517-536)

* Kental'ı kilograma çevirirken günümüzün birim değeri değil de o dönemin birim değerine göre belirlenmiştir. Belirtilen dönemin birim değerine göre 1 kental 57 kilogram iken günümüzde 100 kilogram olarak belirlenmiştir.

⁷⁹ *Annales Commerce Exterieur, Turquie Fait Commerciaux 1844-1859*, No: 12, s. 15

* Hundredweight veya kısaltılması centrum weight (cwt). Eski İngiliz imparatorluk ağırlık ölçülerinden biri. 1 uzun cwt 112 libre = 50.80 kg.; 1 kısa cwt 100 libre 45.35 kg.

⁸⁰ Yılmaz, "19. Yüzyılın İkinci Yarısında İngiliz Konsolos Belgelerine Göre Giresun", s. 525.

⁸¹ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1883*; 1889 yılı Giresun fındık rekoltesini Fransız Trabzon Konsolosu Bertran 15.680.000 kilogram vermiştir. Ancak Bertran Trabzon'un da ayrıca 7.840.000 kilogram olduğunu belirtmiştir. Bu da toplamda 23.520.000 kilograma tekabül eder. *Bulletin Consulaire Français Recueil des Rapports Commerciaux, Turquie d'Asie, XIX.*, Imprimerie Nationale Paris 1890, s. 118.

1885	5.000.000
1886	11.000.000
1887	1.200.000
1888	9.860.000
1889	20.000.000
1892	10.000.000
1893	6.840.000
1894	16.000.000
1895	17.100.000
1896	6.840.000

Fındık rekoltesine dair yukarıda verilen rakamların dalgalı bir seyir izlemesinde birçok neden vardır. Fransız Giresun viskonsolosu Genna'nın bu konuda ilginç tespitleri vardır. Fındığın yıllık rekoltesi her şeyden önce hava koşullarına bağlıdır. Sıcaklık ve kuraklık geçişlerinin sert yaşandığı yıllarda yani kışın oldukça sert yazın ise sıcak ve kurak geçmesi, fındık hasadı ve kalitesini etkileyen birincil etkidir. Bunun haricinde Genna'ya göre Giresun'un fındık rekoltesi yedi yılda bir doruğa ulaşmaktadır. Yani sekizinci yıla gelindiğinde ürünün rekoltesi önemli miktarda düşmektedir. Örneğin 1882 yılındaki hasat miktarı 18.000.000 kilogram gibi yüksek bir rakama ulaşmıştır. Bunun sebebi 7. Yıla tekabül etmesidir. Yine 1889'da 20.000.000 kilogram gibi muazzam bir rekolteye ulaşması bir sonraki yedinci yıla denk düşmektedir. Sekizinci yıllar ise rekoltenin en düşük olduğu yıllardır⁸². Fındık fiyatları çoğu zaman o yılki fındık hasadına göre değişmektedir. Fransız Trabzon Konsolosu Amedée Querry'ye göre fındığın fiyatı 1858'de 55,220 kilogram'ı (44 okka) 16 Frank (0,96 kuruş) idi⁸³. 1880'e gelindiğinde 100 kilogram fındık 40 Frank'a ulaştı⁸⁴. 1898'de ise 100 kilogram fındık 40 frank iken 1899'da 100 kilogram fındık 100 franga ulaştı. 1898'de ihraç edilen 6.442.400 kilogram fındığın değeri 2.625.075 frank iken 1899'da ihraç edilen 2.171.000 kilogram fındığın değeri 2.149.000 franga tekabül etmekteydi. Buradan anlaşılmaktadır ki fındık ihracatından elde edilen gelir rekolte ve fındığa o yıl biçilen değere göre değişmekteydi⁸⁵.

Yabancı nakliyat kumpanyaları daha fazla fındık alabilmek için birbirleriyle sıkı rekabet içerisindeydiler. Rus nakliyat kumpanyası bir yandan Trabzon'daki fındık

⁸² AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1883.*

⁸³ *Annales Commerce Exterieur, Turquie Fait Commerciaux 1844-1859, No: 14, s. 20.*

⁸⁴ *Ministere du Commerce, Bulletin Consulaire Français Recueil Rapports Commerciaux, Par Les Agents Diplomatiques et Consulaires de Français a L'Etranger, Imprimerie Nationale, Paris 1882, s. 633.*

⁸⁵ Alfred Martineau, *Le Commerce Français dans le Levant, Guillaumin & Cie, Paris 1902, s. 279.*

tüccarlarıyla, diğer yandan ise Suriye ve Odesa'daki fındık alıcılarıyla uzun süreli anlaşma sağladığından fındık ticaretinde Trabzon ile Suriye ve Odesa arasında tekeli oluşturmuş durumdaydı. Hatta Fransız Mesajeri Maritim Kumpanyası'nın Suriye limanlarındaki fındık alıcılarıyla bile anlaşma yapmış durumdaydı⁸⁶. Diğer yandan 1886'da birçok İngiliz tüccar gemisi Londra, Liverpool ve Anvers'e fındık ithalatı yapabilmek için adeta Giresun limanına çıkarma yapmışlardı. Bunlar diğer fındık alıcılarından daha fazla fiyat vererek Rus tüccarları gibi fındık ticaretini inhisarlarına almak istediler. Fındık rekoltesinin düşük olduğu sıralarda ise İngiliz tüccar gemilerinin Giresun limanına pek nadir uğradığı görülmektedir⁸⁷.

1883 yılında Rusya'nın muhtelif limanlarına 24'ü Osmanlı bandıralı yelkenli, 16'sı Rus bandıralı yelkenli, 2'si buharlı olmak üzere toplamda 42 gemi yıl boyunca fındık nakletmekteydi. 2 adet buharlı gemi Rus Odesa Kumpanyası'na ait olup 15 günde bir Giresun'a uğramaktaydı. Bu şirkete ait buharlılar, 1883 yılı boyunca 687.207 kilogram fındık nakletti. Fındık ihracatının yapıldığı muhtelif Rus limanları aşağıda verilmiştir.

Odesa	354.400 kg.
Taganrog	2.117.400 kg.
Rostof	166.200 kg.
Kerç	27.000 kg.
Toplam	2.665.000 kg.

Mesajeri Kumpanyası'nın ise 1883'de İzmir, Selanik, İstanbul, Bağdat gibi Osmanlı limanları; Marsilya, Londra ve Liverpool gibi Avrupa limanları ve Bombay gibi Hint limanlarına naklettiği fındık miktarı ise 1.006.086 kilogramdan ibaretti. Yine bir diğer Fransız buharlı nakliyat şirketi olan Paquet, Marsilya'ya 31.000 kg., Anvers'e 37.500 kg. olmak üzere toplamda 68.500 kg. fındık nakletmiştir. Lloyd Kumpanyası

⁸⁶ AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1891, Chapitre 6, Comptabilite; Ministere du Commerce, Bulletin Consulaire Français Recueil Rapports Commerciaux*, Par Les Agents Diplomatiques et Consulaires de Français a L'Etranger, Imprimerie Nationale, Paris 1884, s. 633.

⁸⁷ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 4, Trafic, 1886-1887*.

da benzer şekilde Osmanlı ve Avrupa limanları dâhil Triyeste ve Tuna sahillerine 796.695 kilogram fındık ihraç etmiştir⁸⁸.

Fındığa olan arz-talep dengesinin değişmesi ve her geçen gün fındık üretiminin daha fazla teşvik edilmesi fındığa dönük rağbetin bu derece artması, diğer tarım ürünlerinin ekim alanının tedricen daraltmasına sebebiyet verdi. Ordu, Ünye ve Fatsa gibi mısır ve fasulye ziraatının çok fazla yapıldığı araziler, fındık lehine daralmaya başladı. Acente-Konsolos Thomas Genna 1895 yılı raporunda Ordu ve havalisinde fındık tarımının 15 yıldan yani 1880'den bu yana yapıldığını belirtmektedir⁸⁹. Fındık tarımının artışıyla birlikte Ordu limanına düzenli ve düzensiz olarak uğrayan buharlı nakliyat şirketlerinin sayılarında da önemli artış oldu. 1890'lardan itibaren Rus, Odesa, Gürcü ve İdare-i Mahsusa kumpanyaları haftada bir defa Mesajeri, Lloyd, Panhellenik kumpanyaları da ihtiyaca binaen Ordu, Fatsa ve Ünye limanlarına uğramaktaydılar⁹⁰.

Benzer iklim şartları sayesinde fındık tarımının artması, Ordu'yu Giresun'dan sonra fındık ticaretinde ikinci sıraya yükseltti. 1905-1909 yılları arasında Ordu'nun fındık rekoltesi aşağıda verilmiştir⁹¹.

Ordu Fındık Rekoltesi	
Yıllar	Kilogram
1905	2.850.000
1906	855.000
1907	3.125.000
1908	3.000.000
1909	1.250.000

Aynı dönemlerde Giresun ve çevresinde fındık ekim alanları olabildiğince genişledi. Buna bağlı olarak Giresun fındık rekoltesi de önemli miktarda artış gösterdi. 1903-1909 yılları arasındaki Giresun fındık rekoltesi aşağıdaki tabloda verilmiştir⁹².

Giresun Fındık Rekoltesi

⁸⁸ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 4, Trafic, 1883.*

⁸⁹ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1895.*

⁹⁰ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1893-1896.*

⁹¹ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1905-1909.*

⁹² AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1904-1909.*

ACENTE-KONSOLOS (MESAJERİ MARİTİM KUMPANYASI ACENTESİ VE
FRANSIZ VİSKONSOLOSU) RAPORLARINA GÖRE GİRESUN LİMANI (1880-1909)

Yıllar	Kilogram
1903	8.550.000
1904	18.240.000
1905	14.250.000
1906	18.810.000
1907	8.835.000
1908	12.000.000
1909	9.860.000

20 yüzyıla gelindiğinde Giresun ve Ordu çevresinde fındık ekim alanlarının gelişmesi iki kenti ticari yönden ortak kaderde birleştirdi. İzmir için incir, Bağdat için hurma ne derece kıymeti haiz ise fındık da Giresun ve Ordu halkı için o derece kıymeti haizdi. Hasadın fazla olduğu sezon zenginliğin, az olduğu sezon fakirliğin hüküm süreceğine inanılırdı. Köylü hasadın aşağı-yukarı ne kadar olacağını önceden tespit eder. Öngörülerini de çoğunlukla doğru çıkardı⁹³. Bu durum fındığın bölge halkı için ne derece hayati bir rol oynadığının kanıtıdır.

Giresun kazasında üretimi yapılan ve ihracata konu olan fındıktan ziyade mısır, fasulye, ceviz, buğday, kenevir, nar ve üzüm gibi muhtelif ürün bulunmaktadır. Bunlardan özellikle mısır, fasulye ve kenevir Ordu ve havalisinde çok fazla üretilmektedir. Ancak fındık arazilerinin genişlemesi diğer ürünlerin ekim alanlarını önemli ölçüde daralmasına yol açtı⁹⁴. Zaten ekim alanı fındık lehine daralan mısır tarımının çoğunlukla Milas ve Turnasuyu çaylarının denize döküldüğü havza ile sınırlanması ve buna kötü hava şartlarının eklenmesi mısırın kaderini daha da tehlikeli bir mecraya sürükledi. Zira adı geçen nehirler, kışın şiddetli ve bol yağışlı geçtiği dönemlerde *fevkalade taşıp etrafta bulunan karyeler tarlalarını sel ile bozup götürdüğü için ahali fevkalade zaruret ve meşekkate giriftar olduğundan* mısıra olan ihtiyaç hat safhaya ulaşırdı⁹⁵. Halbuki mısır bölge ahalsinin temel geçim kaynağıydı. Gaspard Genna bölge ahalsinin mısıra verdiği önem hakkında özetle şunları ifade etmektedir. “*Mısır alt sınıf bölge halkının temel besin kaynağıdır, yokluğu durumunda fiyatlar yükseldiğinden, halk huzursuz olur. Yerel yöneticiler dönem dönem artan*

⁹³ Martineau, *Le Commerce Français dans le Levant*, s. 278-279.

⁹⁴ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1906.*

⁹⁵ BOA. A. MKT. MHM. 358/98, 11 Haziran 1866.

talebi karşılamak için mısır ithal etmek zorunda kalır. Mısır ithalatının büyük bir kısmı Rus limanlarından yapılır⁹⁶.”

Mısır hasadı düşük olduğunda Giresun ve Ordu ahalisinden Babıaliye mazharlar gönderilmekte idi. Babıali’de bu sorunun çözülmesine yönelik öncelikle geçici süreliğine bölgedeki mısırın harice ihracatını yasaklama; daha sonra da *tüccarandan mübayaası çaresine* başvururdu⁹⁷. Mesela 1892’de bu yönde bir karar alındığında kilesi 18 kuruşa kadar satılmakta olan mısırın fiyatı 10 kuruşa kadar düşmüştü⁹⁸. Öncelikle Fatsa, Ünye ve Samsun gibi bolca üretilen yakın çevrelerden temin edilme yoluna gidilirdi. Ancak hasadın yetersiz olduğu dönemlerde başta Rusya olmak üzere Romanya gibi Doğu Avrupa ülkelerinden ithal edilirdi. Örneğin 1883, 1886, 1889 yıllarında mısır rekoltesi yerel tüketime yetmeyecek kadar düşük olduğundan Rusya’dan ithal edilmiştir⁹⁹. 1900’lere gelindiğinde ise neredeyse tamamen ithal edilen ürün haline gelmiştir. Ordu’da üretilen mısırın rekoltesi; 1895’te 2.000.000, 1896’da 2.600.000, iken 1904’te 1.725.000 kilogramdı¹⁰⁰. 1906’ya gelindiğinde ise Thomas Genna mısır tarımının neredeyse tamamen unutulduğundan yakınmaktaydı¹⁰¹. Dolayısıyla fındık ekim alanlarının genişlemesiyle ticari yönden kaderleri ortak hale gelen Giresun ve Ordu ahalisinin yaşadıkları sıkıntılar da benzer oldu.

Bölgede mısıra duyulan ihtiyaç aynı zamanda un ithalatıyla da giderilmeye çalışılırdı. Bölge halkı için yetersiz olan tahılın tarımı da ekseriyetle Ordu ve havalisinde yapılırdı. Giresun’a ithal edilen un genellikle Samsun, Marsilya, Rusya ve Tuna havzasından sağlanmaktaydı¹⁰². Giresun’a 1883’te Fransız Mesajeri Kumpanyası 61.500 kg., Avusturya Lloyd Kumpanyası, 130.870 kg., Rus Kumpanyası 117.000, İdare-i Mahsusa 12.000 kg. olmak üzere toplamda 321.370 kg. un adı geçen bölgelerden taşınmıştır¹⁰³. Bölgeye yapılan un ithalatı her geçen gün artmıştır. Örneğin

⁹⁶ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1882.*

⁹⁷ BOA. A. MKT. MHM. 358/98, 11 Haziran 1866; İ. MMS. 128/5497, 31 Ocak 1892.

⁹⁸ BOA. İ. MMS. 128/5497, 31 Ocak 1892.

⁹⁹ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1883.*

¹⁰⁰ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1895-1896, 1904.*

¹⁰¹ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1906.*

¹⁰² AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1906.*

¹⁰³ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 4, Trafic, 1883.*

1887'de 1.134 çuval, 1906'da ise 10.000 çuval un Marsilya'dan nakledilmiştir¹⁰⁴. Bölge halkının alım gücü yetersiz olduğundan dolayı ithal edilen un düşük kalitedeydi. Hatta çuvallar içerisinde limana indirilen unun bir kısmı; iç bölgelere nakledildiği esnada yolların bozuk olması dolayısıyla zarar görmekte ve bozulmaktaydı¹⁰⁵. Halbuki Giresun'un ard bölgesinde Sivas, Harput, Diyarbakır gibi yüksek kaliteli tahıl deposu sayılan bölgeler bulunmaktadır. Giresun-Karahisar şosesinin tamamlanamaması ve tamamlanan kısımlarda ise kara taşımacılık maliyetinin deniz taşımacılığına oranla çok daha yüksek olması, dolayısıyla bölge ahali için hayati ehemmiyete sahip tahıl, ancak deniz yoluyla tedarik edilebilmektedir.

Bölgede yetiştirilen ve ihracata konu olan bir başka ürün de fasulyedir. Üretimi her geçen gün artan bu üründe Giresun'dan ziyade Ordu ve havalisinde bolca yetiştirilmektedir. Fasulye rekoltesi 1886'da 200.000, 1895'te 700.000, 1896'da 1.600.000, 1905'te 5.500.000, 1906'da ise 7.000.000 kilogram üretilmiştir¹⁰⁶. Bunun haricinde bölgede özellikle Ünye ve Fatsa'da önemli miktarda kenevir ve kenevir tohumu da yetiştirilmektedir. Örneğin 1896'da bu kazalarda 800.000 kg. kenevir, 810.000 kg. kenevir tohumu üretilmiştir¹⁰⁷.

Tarım ürünlerinden başka hayvansal ürünler de Giresun limanından ihraç edilmektedir. Özellikle işlenmemiş deri¹⁰⁸, geç dönemde üretimine başlanılan yumurta ihraç ürünleri arasında önemli yer tutmaktaydı. Bölgede bilhassa Ordu'da çiftlik tarzı yumurta üretimine 1900'lerden itibaren başlanmıştır. Önceleri 10 ila 14 arasında yumurta bir kuruşa satılırken, yumurta ihracatına başlanılmasıyla 3-4 yumurta bir kuruşa yükseldi. Yumurta üreticileri önemli miktarda kâr etmeye başladılar¹⁰⁹.

Kuzey Anadolu Dağ silsilesinde yetişen zengin beyaz, kara ve kızıl çamlardan oluşan orman örtüsü¹¹⁰ de Giresun için önemli bir gelir kaynağıdır. Acenta-konsolos

¹⁰⁴ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 4, Trafic, 1883*; AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secretariat, 1906*.

¹⁰⁵ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secretariat, 1907*.

¹⁰⁶ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secretariat, 1886, 1895, 1896, 1905-1906*.

¹⁰⁷ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secretariat, 1896*.

¹⁰⁸ 1882 yılında Mesajeri, Lloyd ve Rus kumpanyaları sırasıyla 290, 229, 164 adet işlenmemiş deri ihraç etmişlerdir. AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 4, Trafic, 1882*.

¹⁰⁹ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secretariat, 1906*.

¹¹⁰ Cuinet Giresun'un ard bölgesindeki dağlarda yetişen muhtelif çam ağaçlarından ayrıntılı bir şekilde bahsetmektedir. Vital Cuinert, *La Turquie D'Asie, Geographie Administrative, Statistique, Descriptive et Raisonnée de Chaque Province de L'Asie-Mineure, Tome II.*, Paris 1892, s. 69.

Genna, bölge endüstrisinden bahsederken, tek endüstri dalının kereste üzerine olduğunu ifade eder. Genna 1904'te bir tanesi Giresun'a 45 kilometre mesafede bulunan Bulakkaya, diğeri ise 37 kilometre mesafede bulunan Ermez'de olmak üzere iki adet buharlı testerenin olduğunu belirtmektedir. Bu testerelede yıllık ortalama 5.000 ila 6.300 metreküp arasında kereste üretilmektedir. Bu keresteler Giresun'da bulunan gemi tersanelerinde kullanılır ve Anadolu şehirlerine gönderilir. Aynı zamanda bu keresteler petrol varili yapılmak üzere Batum'a gönderilir¹¹¹.

Tarım ve hayvancılıktan başka madencilik de bölge ekonomisinde önemli bir yer tutmaktaydı¹¹². Şemseddin Sami'nin Kamus-ül Alâm'ında Giresun madenleri hakkında; "*Karadeniz sevahilinin o ciheti ezmed-i kadimeden beri kesret-i madeniyle meşhur olup... Kazanın sair taraflarında dahi simli kurşun, bakır, antimon, manganez, demir vesair madenler bulunduğu muhakkaktır*"¹¹³. Demektedir. Giresun havalisinde bulunan bu zengin yeraltı kaynakları yabancı gözlemcilerin de dikkatleri celp etmekteydi. Acenta-Konsolos Genna, "*Giresun ve havalisinde bol miktarda bulunan kurşun, manganez, bakır, gümüş, antimon bulunmaktadır. Yabancı müteşebbisler bu bakir bölgeye gelebilmek için hükümetten güven arttırıcı reformlar beklemekte ve ummaktadırlar*"¹¹⁴. demekteydi.

İngiliz Konsolosu Palgrave 1869 yılı raporunda Karahisar madenleri ile ilgili olarak sadece tek bir kurşun madeninin çalışır durumda olduğunu, bunu da işletenin İstanbullu Kırkor Yakutçıyan adlı Ermeni olduğunu bildirmektedir. 1873 yılında ise Karahisar'daki gümüş ve kurşun madenlerinin Rum* ve Ermeni sahipleri arasındaki rekabet nedeniyle durma noktasına geldiğini ifade etmekteydi¹¹⁵. Trabzon Fransız Konsolosu Amédée Querry, Giresun'da manganez çıkarabilmek için bir İngiliz kumpanyasının henüz 1879'da bölgeye araştırma yapmak üzere mühendislerini gönderdiğini, ancak 1882'ye kadar bir sonuç alamadıklarını, şirketin daha elverişli

¹¹¹ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secretariat, 1904, 1906, 1907.*

¹¹² Giresun madenleri hakkında bkz. Kemal Saylan, "Ordu ve Giresun Yöresinde Madenler ve Maden İşletmeciliği (1860-1914), *OTAM*, S. 25, Bahar 2009, s. 167-182.

¹¹³ Şemseddin Sâmî, *Kâmüs 'ul Âlâm*, Mihran Matbaası, İstanbul 1311, s.3935-3936

¹¹⁴ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secretariat, 1896.*

* İstanbul Ticaret Odası üyelerinden Dimitraki Efendi'nin kefilliyle, Yunanistan Devleti vatandaşı Mösyö Leonidas'a verilmiştir. Karaman, *Giresun Kazası (1850-1900)*, s. 159-160.

¹¹⁵ Yılmaz, "19. Yüzyılın İkinci Yarısında İngiliz Konsolos Belgelerine Göre Giresun", s. 525; Karaman, *Giresun Kazası (1850-1900)*, s. 159.

şartların oluşmasını beklediğini belirtmekteydi. 1887 yılında Lice'deki madenleri Asia Minor Mining Company'nin işlettiği belirtilmektedir¹¹⁶.

Giresun Viskonsolosu Genna, İngilizlerin haricinde, 1900'lere gelindiğinde Paris'te şubesi bulunan Fransız-Türk ortaklığındaki bir bankanın Giresun bölgesine yönelik birkaç proje planının olduğunu bildirmişti. Bu planlardan biri bölgede bolca bulunan gümüş, kurşun, bakır, manganez minerallerini işletme imtiyazı elde etmekte¹¹⁷. Ancak bu imtiyazın verildiğine dair bir bilgiye sahip değiliz. Tüm bu girişimlere rağmen Giresun limanındaki inşa ve imar faaliyetleri ve ard bölgesiyle sağlanmaya çalışılan bağlantılar, diğer Karadeniz limanlarında olduğu gibi hızla gelişen ticaret ve ticari hareketliliğin ihtiyaçlarını karşılamaktan uzaktır.

Sonuç

Ticari ve ekonomik kaygılarla bir bölgeyi keşfeden buharlı deniz nakliyat şirketleri ve bu şirketlere ait müesseseler, siyasi kurumlardan daha önce o bölgeye yerleşebilmekteydi. En azından Karadeniz liman kentlerinin birçoğunda yapılanma bu minval üzere oldu. Siyasi münasebetlerde önemli rol oynayan konsolosluk gibi diplomatik müesseselerin de büyük bir kısmı, idari açıdan ekstradan külfet getirecek Giresun gibi küçük liman kentlerinde, işin ehillerine, yani yabancı şirket acentelerine emanet edildi. Mesajeri Maritim Kumpanyası'nın Giresun'a tayin edilen acenteleri Gaspard Genna ve oğlu Thomas Genna da hem acente hem de viskonsolosluk görevini birlikte yürüttüler. Giresun'a tayin edilen Avusturya ve İtalyan viskonsolosları da benzer şekilde Lloyd, Rubattino şirketlerinin acenteleriydi.

Acente ve konsolosluk müessesini birlikte yürüten bu şahıslar, bağlı buldukları şirket ve ülkelerinin çıkarları doğrultusunda faaliyette bulundular. Giresun'un yerüstü ve yeraltı kaynaklarından sonuna kadar istifade edildi. Hatta çoğu zaman yerel ahali için hayati öneme sahip gereksinimler, yabancı sermayedarların çıkarları doğrultusunda geri plana itildi. Mesela ticari değere sahip fındığın ekim alanı Giresun ve çevresinde yerel ahalinin aleyhine olacak bir şekilde genişledi. Ahali için hayati ehemmiyete sahip mısır ve tahıl arazileri fındık lehine daraldı. Ticarileşen tarım

¹¹⁶ *Ministere du Commerce, Bulletin Consulaire Français Recueil Rapports Commerciaux, Par Les Agents Diplomatiques et Consulaires de Français a L'Étranger, Imprimerie Nationale, Paris 1882, s. 633.*

¹¹⁷ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secretariat, 1908.*

dolayısıyla geleneksel tarım büyük oranda terkedildi, doğal ürün çeşitliliği azaldı. Benzer şekilde bölgenin yeraltı kaynaklarından olabildiğince istifade edilmeye çalışıldı. XIX. Yüzyılın sonuna gelindiğinde Giresun limanı muhtelif milletlere ait neredeyse her gün yüksek tonajlı gemilerin uğradığı uluslararası bir ara liman kenti haline geldi. Yabancı sermayedarlar arasında yaşanan sıkı rekabet, Giresun'un fiziki, beşeri ve sosyo-ekonomik yapısını değişim ve dönüşüme uğrattı. Bu değişim ve dönüşümün nasıl ve ne şekilde yaşandığı, bu rekabetin en önemli aktörlerinden biri olan acente-konsolos raporlarında ayrıntılı bir şekilde işlendi. Thomas Genna 1909 yılı raporunda “*Yeni rejimden yabancı yatırımları çekmeye yönelik daha fazla anayasal değişim yapmasını umut ediyoruz. Yatırımcıların birçok isteği bulunmaktadır. Giresun'da endüstri neredeyse hiç yok, hiçbir şey gereğince işletilmiyor*¹¹⁸.” diyerek yakınmaktaydı. Her şeye rağmen yabancı sermayenin bitmek tükenmek bilmeyen talepleri Giresun için de imparatorluğun sonuna kadar devam etti.

KAYNAKÇA

Başbakanlık Osmanlı Arşivi

A. MKT. MHM. 358/98, 11 Haziran 1866.

HR. MKT. 198/8, 18 Temmuz 1857.

İ. HR. 228/13369, 24 Eylül 1867.

İ. TAL. 1/1310 M-064, 15 Ağustos 1892

İ. TAL. 79/1312 Za. 10, 29 Nisan 1895.

İ. MMS. 128/5497, 31 Ocak 1892.

ŞD. 1782 B/31, 11 Temmuz 1872.

MVL. 408/41, 18 Ocak 1863.

MVL. 626/38, 20 Ekim 1861.

Archives de l'Association French Line

AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, Chapitre 6, Comptabilite, 1891.*

AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secretariat, 1880, 1882-1883, 1886-1889, 1892-1896, 1904-1909.*

¹¹⁸ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secretariat, 1909.*

AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 4, Trafic, 1882-1883, 1886-1887, 1910-1912.*

AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 1, Personnel, 1880-1909.*

AFL. 1997 002 5242, *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales, Convention Pour l'Extension des Services Postaux, Le 25 Fevrier 1854.*

AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 28 Mai 1857.*

AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Générale des Actionnaires, du 5 Novembre 1857.*

Eserler

Annales Commerce Exterieur, Turquie Fait Commerciaux 1844-1859, No: 11, Publiées par Le Departement de L'Agriculture du Commerce et des Travaux Public, Paris 1860.

Annales du Commerce Exterieur Russie, (Faits Commerciaux No 1 a 12) 1843 a 1856, Faits Commerciaux N. 12, Publiées Le Departement de L'Agriculture, du Commerce et Des Travaux Publics, Paris 1857.

Annuaire Oriental du Commerce, Année 1891, Publie par Cervant Freres, Paris 1891.

ANTRİYASYAN, Nişan, *Fındık Ziraati ve Ticareti*, İstanbul 1331.

BALCI, Sezai, *Giresun Rumları ve Gayrimüslim Bir Belediye Başkanı: Kaptan Yorgi Konstantinidi Paşa*, Libra Yayıncılık, İstanbul 2012.

BOİS, Paul, *Histoire du Commerce et de L'Industrie de Marseille, XIX-XX e. Siecles, Armements Marseillais Compagnies de Navigation et Navires a Vapeur (1831-1988), Tome II, Chambre de Commerce et d'Indutrie de Marseille, Marseille 1988.*

BOSTAN, İdris, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2006.

Bulletin Consulaire Français Recueil des Rapports Commerciaux, Turquie d'Asie, XIX., Imprimerie Nationale Paris 1890.

Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales Convention pour l'Organisation des Services Posteaux dans la Mer Noir (Ligne du Danube et de Trebizonde) Modificative de la Convention du 28 Nov. 1854.

Correspondence Respecting the Reduction of the Ottoman Light Dues, Commercial No 1 (1897), Printed For Her Majesty's Stationery Office, London 1897.

CUİNERT, Vital, *La Turquie D'Asie, Geographie Administrative, Statistique, Descriptive et Raisonnée de Chaque Provice de L'Asie-Mineure, Tome II., Paris 1892.*

- DEMİRCİOĞLU, İ. Hakkı -Nazım Kuruca” XIX. Yüzyılın İkinci Yarısında Şebinkarahisar-Giresun Ticaret Yolu (İpek Yolu)”, *Askeri Araştırmalar Dergisi*, S. 7, ATASE Yay., Ankara 2006.
- EKİNCİ, İlhan, “Osmanlı Denizciliğinde Sened-i Bahri Uygulaması”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, VI., S. 28, Güz 2013, s. 88-89.
- EKİNCİ, İlhan, “Hacı David Vapur Kumpanyası ve Amerikan Boykotu”, *Türk Kültürü İncelemeleri*, İstanbul 2003, s. 53-78.
- EMECEN, Feridun, “Giresun”, *İslam Ansiklopedisi*, XIV, TDV. İstanbul 1996, s. 78-84.
- ISSAWI, Charles, “The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Routes”, *International Journal of Middle East Studies*, Vol. 1, No. 1, (Jan 1970), s. 18-27.
- Journal Officiel*, 8 Juillet 1887, Assemblée Nationale, seance du 1 Juillet 1886.
- KARAMAN, Oktay, *Giresun Kazası (1850-1900)*, Atatürk Üniversitesi, SBE. Tarih Anabilimdalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Erzurum 1999.
- KAZIM, Bayramoğlu -Ragıp Ziya, *Fındık Ziraati*, İstanbul 1928.
- KÜTÜKOĞLU, Mübahat, “Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi”, *Çağını Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devleti’nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, İstanbul 1915, s. 165-207.
- MARTİNEAU, Alfred, *Le Commerce Français dans le Levant*, Guillaumin & Cie, Paris 1902.
- MEEKER, Michael E., *A Nation of Empire: The Ottoman Legacy of Turkish Modernity*, University of California Press, London 2002.
- Ministere du Commerce, Bulletin Consulaire Français Recueil Rapports Commerciaux*, Par Les Agents Diplomatiques et Consulaires de Français a L’Etranger, Imprimerie Nationale, Paris 1882.
- Ministere du Commerce, Bulletin Consulaire Français Recueil Rapports Commerciaux*, Par Les Agents Diplomatiques et Consulaires de Français a L’Etranger, Imprimerie Nationale, Paris 1884.
- ROTTIERS, Colonel, *Itinaire de Tiflis a Constantinople*, Bruxelles 1829.
- SAYLAN, Kemal, “Ordu ve Giresun Yöresinde Madenler ve Maden İşletmeciliği (1860-1914)”, *OTAM*, S. 25, Bahar 2009, s. 167-182.
- SÜMER, Faruk, *Tirebolu Tarihi*, Tirebolu Kültür ve Dayanışma Derneği Yayınları, İstanbul 1992.
- ŞEMSEDDİN Sâmi, *Kâmüs’ul Âlâm*, Mihran Matbaası, İstanbul 1311.

- THOBIE, Jacques, *L'Administration Generale des Phares de l'Empire Ottoman et la Société Collas et Michel (1860-1960)*, L'Harmattan Paris 2004.
- TOUDOUZE, George G. -Ch. De La Ronciere ve diğerleri, *Histoire De La Marine*, Editée Par L'illustration, Paris 1939.
- TOURNEFORT, Joseph Pitton, *Relation d'un Voyage du Levant*, Fait par Ordre du Roy, Tome III, Paris 1717.
- TÜTEL, Eser, *Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası*, İletişim Yayınları, İstanbul 2000.
- Trabzon Vilayet Salnamesi*, Vilayet Matbaası 1873.
- Trabzon Vilayet Salnamesi*, Vilayet Matbaası,1900.
- Trabzon Vilayet Salnamesi*, Vilayet Matbaası,1901.
- Trabzon Vilayet Salnamesi*, Vilayet Matbaası 1903.
- Trabzon Vilayet Salnamesi*, Vilayet Matbaası 1904.
- UYGUN, Süleyman "Acente-Konsolos-Tüccar Giresun'da bir Dava ve Uluslararası Boyutu", *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu IV.*, KATÜ. Yayınları, Trabzon 2012, 125-140.
- UYGUN, Süleyman, *Mesajeri Maritim Kumpanyası ve Osmanlı Devleti'nde Fransız Sömürgeciliği (1851-1914)*, SAÜ., SBE. Tarih Anabilimdalı Yayınlanmamış Doktora Tezi, Sakarya 2013.
- WEIENER, Wolfgang Müller, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, 2. Baskı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2003.
- WOODS, Sir Henry F, *Türkiye Anıları, Osmanlı Bahriyesinde Kırk Yılı 1869-1909*, (Çev. Amiral Fahri Çoker), Milliyet Yayınları, İstanbul 1976.
- YILMAZ, Özgür, "19. Yüzyılın İkinci Yarısında İngiliz Konsolos Belgelerine Göre Giresun (1856-1900)", *Uluslararası Giresun ve Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu*, I, Giresun Belediyesi Yayınları, Ankara 2009, s. 517-536.
- YILMAZ, Özgür, "Arşiv Belgelerinde Samsun: Şehirde Fransız Konsolosluğu'nun Kurulması ve Şehrin Durumu" *Samsun Sempozyumu 2011*, III., Samsun 2011, s. 673-686.
- YİĞİT, Ali Ata, "Tarihi Süreci Işığında Kelkit Vadisi ve Sivas-Şebinkarahisar-Giresun Ticaret Yolu", *Orta Karadeniz Kültürü*, Ankara 2005, s. 479-494.
- YÜKSEL, Ayhan, "Fındık ve Tirebolu" *Tirebolu Birinci Fındık Festivali (6-7 Eylül 1996)*, *Bildiriler*, İstanbul 1997, s.85-96
- Д. А. Степанов " Учреждение Русского Общества Пароходства И Торговли (1856–1857 Годы" Вестник Челябинского государственного университета, № 22 (237), 2011.