

JEOPOLİTİK VE STRATEJİK AÇIDAN TRABZON LİMANI

GEOPOLİTİCAL AND STRATEGİCAL VIEWS OF TRABZON PORT

*ПОРТ ТРАБЗОН С ГЕОПОЛИТИЧЕСКОЙ И СТРАТЕГИЧЕСКОЙ
ТОЧКИ ЗРЕНИЯ*

Doç. Dr. Mehmet OKUR*
Yrd. Doç. Dr. Murat KÜÇÜKÜĞURLU**

ÖZET

Asya, Avrupa ve Akdeniz'i bir birine bağlayan Karadeniz, bu konumuyla birçok siyasi, ekonomik ve kültürel olayların cereyan ettiği bir coğrafya ve dolayısıyla büyük devletlerin hakim olmak istedikleri bir alan olmuştur. Karadeniz'in doğusunda yer alan Trabzon Limanı ise, coğrafi açıdan Van ve Urmiye göllerine kadar uzanan, yani Doğu Anadolu ile Güney Azerbaycan'ı içine alan geniş bir araziye tabii bir çıkış noktası vazifesini görebilecek mevkidedir.

Dünya'nın doğusu ile batısı arasında asırlardan beri bir köprü olan İpek Yolu'nun önemli bir yan kolu Tebriz-Erzurum-Trabzon güzergahından geçmekteydi. Bu güzergah Karadeniz ve Doğu Anadolu'yu Kafkasya ve Kuzey İran'a bağladığı gibi, daha geniş bakılırsa, Uzakdoğu'dan gelen ticaret yolunu Trabzon Limanı vasıtasıyla İstanbul'a veya Tuna üzerinden Orta Avrupa'ya bağlamaktaydı. Başka bir ifadeyle, Trabzon Limanı, Doğu Anadolu ve Kuzey İran'la olan tabii bağlantısının yanı sıra, dönemsel olarak Orta Avrupa, Kafkasya, Hazar bölgesi ve Afganistan-Pakistan coğrafyası ile irtibatlı olmuştur.

Günümüzde ise enerji kaynaklarını ve ulaşım güzergahlarını kontrol etmek isteyen ABD'nin Trabzon'u bir üs olarak kullanmak istemesi Trabzon Limanı'na ticari açıdan öte siyasi ve stratejik bir önem kazandırmıştır.

Anahtar Kelimeler:

Trabzon, Trabzon Limanı, Karadeniz, stratejik, Ticaret yolu

* Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Öğretim Üyesi
– Trabzon / TÜRKİYE

** Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Öğretim Üyesi
– Trabzon / TÜRKİYE

ABSTRACT

The Black Sea which links Asia and Europe has also a relation with the Mediterranean sea. Being a center of in this crossroads a lot of political, economical and cultural events have been happening and because of this all the important powers have wanted to control this area.

Trabzon Port is on the east of the Black Sea and geographically it extends to Van lake and Urmiye lake, that is to say it extends to East Anatolia and South Azerbaijan so it is the exit of this extensive region.

The silk road that was the bridge between the east and the west in the past. And its branch was on Tebriz-Erzurum-Trabzon route.

This route not only linked up the Black sea and East Anatolia to the Caucasus and North Iran but also it linked the trade road of the far east and Istanbul or Central Europe through Trabzon Port.

In other word, Trabzon Port was, besides its natural connection between East Anatolia and North Iran, periodically connected with Central Europe, Caucasus, Caspian area, Afganistan and Pakistan.

Today, USA wants to use Trabzon as a base of controlling transportation route and energy source, so Trabzon port has become more important especially in political and strategical aspect.

Key Words:

Trabzon, Trabzon Port, The Black Sea, strategical, Trade route

РЕЗЮМЕ

Черноморье, соединяющее Азию, Европу и Средиземноморье, являлось выгодной географией, где происходило множество политических, экономических и культурных событий. Вследствие чего многие большие государства желали господствовать на данной территории. Порт Трабзон, находящийся на востоке Черного моря, являлся отправной точкой широкой географии, простирающейся до озер Ван и Урумие, то есть вбирающей в себя всю Восточную Анатолию и Южный Азербайджан.

Великий шелковый путь, на протяжении многих веков являющийся мостом между Востоком и Западом, проходил через маршрут Тебриз-Эрзурум-Трабзон. Этот маршрут соединял Черноморье и Восточную Анатолию с Кавказом и Северным Ираном. Более того, торговый путь, идущий с Дальнего Востока, соединялся с помощью порта Трабзон со Стамбулом или Средней Европой через реку Дунай. Другим словом, порт Трабзон, имеющий торговые отношения с Восточной Анатолией и Северным Ираном, в определенные периоды имел торговые отношения и с Средней Европой, Кавказом, Хазарским регионом и регионом Афганистан-Пакистан.

На сегодняшний день Америка, желающая контролировать энергетические богатства и маршруты на данной территории, хочет использовать порт Трабзон в

своих целях, что придает данному порту больше политическую и стратегическую важность, нежели торговую.

Ключевые слова:

Трабзон, порт Трабзон, Черное море, стратегия, торговый путь.

Asya, Avrupa ve Akdeniz'i bir birine bağlayan Karadeniz, bu konumuyla birçok siyasi, ekonomik ve kültürel olayların cereyan ettiği bir coğrafya ve dolayısıyla büyük devletlerin hakim olmak istedikleri bir yer olmuştur. Karadeniz'in doğusunda yer alan Trabzon ise, coğrafi açıdan Van ve Urmiye göllerine kadar uzanan, yani Doğu Anadolu ile kısmen Güney Azerbaycan'ı içine alan geniş bir araziye tabii bir çıkış noktası vazifesini görebilecek mevkidedir.¹

Coğrafya itibarıyla mevcut olan bu daimi ilişkinin yanı sıra, Trabzon, tarih boyunca çok daha geniş bir saha ile de ilişkili olmuştur. Dünya'nın doğusu ile batısı arasında asırlardan beri bir köprü olan İpek Yolu'nun önemli bir yan kolu Tebriz-Erzurum-Trabzon güzergâhından geçmekteydi.² Bu güzergah Karadeniz ve Doğu Anadolu'yu Kafkasya ve Kuzey İran'a bağladığı gibi, daha geniş bakılırsa, Uzakdoğu'dan gelen ticaret yolunu Trabzon Limanı vasıtasıyla İstanbul'a veya Tuna üzerinden Orta Avrupa'ya bağlamaktaydı.³ Başka bir ifadeyle, Trabzon Limanı, Doğu Anadolu ve Kuzey İran'la olan tabii bağlantısının yanı sıra, dönemsel olarak Kafkasya, Hazar bölgesi ve Afganistan-Pakistan coğrafyası ile irtibatlı olmuştur. Bu nedenle Trabzon Limanı, tarihin birçok döneminde faal ve stratejik bir liman olma özelliğini korumuştur.

Buna karşılık Trabzon Limanı'nın, bulunduğu coğrafyadan kaynaklanan bazı eksik yönleri vardır. Limanın kuzey rüzgarlarına açık olması ve güneyindeki hinterlandı ile arasında geçidi az dağlar bulunması önemli dezavantajlarıdır. Benzer ifadeleri Türkiye'nin Karadeniz sahilindeki diğer limanlar için de söylemek mümkündür. Bölgede bulunan Samsun, Rize, Tirebolu gibi limanlar da benzer şartlara sahiptir ve Sinop dışında bölgede tabii bir liman yoktur.⁴ Dolayısıyla Trabzon'un diğerlerine nispeten tabii ve bariz bir üstünlüğü söz konusu değildir. Bununla birlikte, zaman içerisinde meydana gelen birtakım önemli gelişmeler, bu limanlar arasında Trabzon Limanı'nı ön plana çıkarmışken, diğerlerinin önemi nispeten azalmıştır.

Trabzon'un önemli bir liman şehri olarak ortaya çıkması, bölgenin milattan önce 63 yılında Roma hakimiyetine girmesi ile başladı.⁵ Romalılar Trabzon'a özel bir önem vermişler ve diğer Yunan kolonilerinde yaptıkları gibi Trabzon'a da "serbest şehir" özelliği kazandırmışlar; bu amaçla Güzelhisar'ın denize doğru uzanan mevkiindeki kayaların altı oyularak suni bir liman yaptırmışlardı.⁶

Roma İmparatoru Adrien tarafından milattan önce 47 yaptırılan bu liman Trabzon'un transit limanıydı ve üzerindeki "Bella Castron" yani bugünkü ismiyle

“Güzelhisar” bu limanın adeta “serbest bölgesi” idi. Karayolu veya deniz yolu ile gelen eşyalar limanın tam üstünde bulunan etrafı surla çevrili olan antrepoya boşaltılır ve buradan yüklenirdi. Burası Asya’nın ortalarına ve Hindistan’a ulaşan yolların “serbest bölgesi” idi.⁷

Trabzon Limanı ve serbest bölgesi, o dönemde asıl şehirden yaklaşık 2 km. doğuda bulunmaktaydı. Bunun dışında Trabzon şehrinin dahili ihtiyaçlarını karşılamak üzere, bugünkü Moloz mevkiinde, yani şehrin denize paralel uzanan kale surlarının hemen önünde başka bir liman daha vardı. Bu limanın doğu tarafında, limanı korumak amacıyla kale surlarının denize doğru uzatılmış bir kolu ve bir kulesi vardı.⁸

Böylece Roma İmparatorluğu’nun ihtişamlı devirlerinde iki limana sahip işlek bir ticaret merkezi olan Trabzon, bu özelliğini milattan sonra beşinci yüzyılda Roma’nın ikiye ayrılmasından sonra, Doğu Roma (Bizans) ve ondan sonraki Komnenler devrinde (1204-1461) de sürdürdü.⁹

Özellikle Komnen devri Trabzon ticaretinin en parlak devirlerinden birisi olmuştu. Ceneviz ve Venediklilerin Karadeniz’deki ticari faaliyet ve birbirleriyle rekabetinde Trabzon önemli bir konumdaydı. Önce Cenevizliler daha sonra da Venedikliler Trabzon Komnen Krallığı ile bir ticaret antlaşması yaparak Trabzon’da serbest ticaret yapma hakkını elde etmişlerdi.¹⁰

Görüldüğü üzere Trabzon’un ticari sahadaki rolü ortaçağlar boyunca giderek güçlenmiş ve zaman içinde Doğu Karadeniz’de başta gelen ve dünya ticaretinde önemli rol oynayan bir merkez durumuna gelmiştir.¹¹

Trabzon Limanı’nın durumu Osmanlı Devleti’nin eline geçtikten sonra yavaş yavaş değişmeye başladı. Bölgeden ayakları kesilen Venedik ve Cenevizliler ile birlikte Trabzon’un Çin’e kadar dayanan ticari münasebetleri de kesilmişti.¹² Buna karşılık İran ile olan ticari ilişki devam etmiş, Trabzon öteden beri İran’ın iktisadi ağırlık merkezi olan Güney Azerbaycan’ın ve onun merkezi konumundaki Tebriz’in tabii iskelesi ve deniz kıyısında batıya en yakın eşiği olarak kalmıştı.¹³

Özellikle bölgeden İstanbul’a ihraç edilen yerli ürünler, Azak Denizi’ndeki Rus limanı olan Taganrog’tan yapılan az bir ithalat, Abazya ile küçük gemilerle gerçekleştirilen trafik Trabzon Limanı’nın en önemli kalemleriydi. Rusların Abazya kıyılarını abluka altına almaları, Kafkas kabilelerine boyun eğdirmeleri ve köle ticaretini durdurmaları, Trabzon ile Abazya arasındaki ticareti sona erdirmiştir. Böylece Kafkasya’dan ayağı kesilen yerel tüccarlar, yönlerini İstanbul’a çevirdiler. Böylece Trabzon ve çevresi Avrupa mallarıyla daha çok içli dışlı olmaya başladı.¹⁴

1774 Küçük Kaynarca Antlaşması, Karadeniz’deki ticaret ve deniz taşımacılığında Osmanlı tekeline son verdi. Bu antlaşma ile Rus gemileri, Karadeniz’de özgürce dolaşma hakkı kazandılar. XIX. yüzyıl başına gelindiğinde, Avusturya, Fransa ve İngiltere de Karadeniz sularını kullanma hakkını kazanan devletler arasına girdi. 1829 Edirne Antlaşması ile Çanakkale ve İstanbul

Boğazlarındaki sıkı Osmanlı denetiminin kaldırılması, Karadeniz ticaretine yabancıların hakim olmasına neden oldu.¹⁵

Uluslararası ticaretteki bu gelişmeler, XIX. yüzyılın ortalarında Trabzon'un önemini bir hayli artırdı. Artık İngiltere ve diğer Avrupalı devletler, Boğazlar ve Tuna yoluyla Karadeniz'e soktukları gemilerini, az bir masrafla Trabzon'a gönderiyorlar ve bu liman vasıtasıyla İran ile alış veriş yapıyorlardı. Aynı durum, Avrupalı devletlerin Osmanlı'nın doğu eyaletleriyle ilişkileri için de geçerliydi. Trabzon'un bu şekilde önem kazanması, büyük devletlerin bu bölge ile yakından ilgilenmelerine yol açtı. Nitekim ilk olarak 1805'te Trabzon'da Rus konsolosluğu kuruldu.¹⁶

Trabzon ve çevresinin Avrupa kapitalizmi ile tanışması ve aynı süreçte Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmasında, Rusya'nın bölgeye yönelik politikalarının doğrudan ve dolaylı etkileri olmuştur. Rusya'nın Kafkasya'yı işgali ve buradaki uygulamaları, Trabzonlu tüccarların yönünü batıya çevirmelerine yol açmıştır. Benzer bir süreç, daha sonra anlatılacağı üzere, 1917'deki Bolşevik Devrimi sonrasında, Rusya'nın elindeki toprakların dışarıya kapatılması sonucunda da tekrarlanacaktır.¹⁷

XIX. yüzyılın başlarına kadar sadece Osmanlı deniz araçlarının uğradığı Trabzon Limanı, artık birçok ülkenin vapur ve gemilerinin yanaştığı canlı bir liman haline gelmişti. Böylece Kuzey İran ithalat ve ihracatının önemli bir kısmı, İzmir ve Halep gibi şehirler yerine Trabzon üzerinden yapılmaya başlandı.¹⁸ Aynı zamanda, önceden Tebriz-İstanbul karayolu ile yapılan ticaretin önemli bir kısmı Trabzon'a yöneldi.¹⁹

Avrupa'nın sanayileşmesi buna paralel olarak sömürgeciliğin başlaması, özellikle İngiltere açısından Güney Asya'da elde edilen sömürgelerin korunması ve hatta yeni sömürgeler edinmek gibi hedefler Karadeniz Bölgesi'nin ve Trabzon Limanının önemini artırmıştır. Bundan sonra İngiltere, Rusya'nın Karadeniz Bölgesinde etkin olabilecek her türlü girişime engel olacak, bu bağlamda Osmanlı Devleti'ni Rusya'ya karşı destekleyecektir. Bu politika XIX. yüzyılın sonlarına kadar devam etmiş, Almanya'nın büyük ekonomik güç ve tehdit unsuru olarak ortaya çıkmasıyla değişikliğe uğramıştır.²⁰

Avrupa'nın İran ile olan ticari ilişkilerinde Karadeniz'in ön plana çıktığı XIX. yüzyılın ortaları, aynı zamanda iki büyük gücün İran üzerindeki hakimiyet savaşını da başlatmıştı: Kafkasya ve Kuzey Azerbaycan'ı ele geçirerek Aras Nehri'nde İran'a komşu olan Rusya²¹ ile Hindistan'a giden bütün yolları korumak isteyen İngiltere. İşte bu mücadele içerisinde Trabzon Limanı'nı sadece ticari açıdan değil, stratejik bakımdan da önemli bir konuma ulaştırdı.

Trabzon Limanı'nın önemi Kırım Savaşı'yla daha da arttı. Bu savaş esnasında Trabzon, Kırım Yarımadası'nda Ruslarla savaşan müttefik ordularının ikmal üssü vazifesini gördü. Aynı zamanda Müttefikler Karadeniz'deki Rus limanlarına ambargo uyguladıkları için, Kafkasya'nın ihtiyacı olan Avrupa malları, Trabzon

Limanı'ndan önce İran'a taşıyor, buradan Kafkasya'ya ulaştırılıyordu.²² Böylece Trabzon, savaş dışında kalan fakat savaş alanına en yakın olan önemli bir liman haline gelmişti.²³

Rusya'nın Kırım Savaşı sonrası İran transitini Poti Limanı'na çekmeleri, İngiliz mallarının Kafkasya ve İran'daki egemenliğini kırmaları ve Kafkas demiryolu ağını tamamlamaları gibi çeşitli tedbir ve girişimlerde bulunması Trabzon Limanı'nı ticari yönden olumsuz bir şekilde etkiledi.²⁴ Özellikle 1872'de Poti Limanı'nı Tiflis'e bağlayan demiryolunun tamamlanması Trabzon için çok daha vahim olmuştu. Çünkü Trabzon Limanı, İran'ın kuzey bölgelerine hitap ediyordu. Yani Poti ile Trabzon, aynı bölgenin ithalat-ihracatı için yarışan iki limandı. Bu yüzden Trabzon'a stratejik ve ticari yönden asıl darbeyi vuran girişim Ruslar tarafından yapılan Kafkas demiryollarıdır.²⁵

XIX. yüzyıl ortalarında özellikle İran transitini sayesinde büyük bir gelişme gösteren Trabzon Limanı, sonraki yıllarda belirgin bir düşüş yaşadı. Yukarıda sayılan etkenlerin yanı sıra, Trabzon Limanı'nın ticaret hacmi büyük olan bir hinterlanda sahip olmayışı, yani İran transitini dışında herhangi bir ticari dayanağının olmaması Doğu Karadeniz'deki üstünlüğünü bir müddet sonra Samsun ve Batum Limanlarına kaptırmasına neden oldu.

Bilindiği üzere, yukarıda belirtilen tarihlerde Batum Limanı Osmanlı Devleti'nin elindeydi. Osmanlı Devleti, bu dönemde yabancıların, özellikle Rusların Batum'la yakından ilgilendiklerini ve farklı amaçlar taşıdıklarını bildikleri için, Trabzon ile Batum'u birlikte değerlendiriyordu. Bu dönemde Ruslar, Batum'u bir istihbarat üssü olarak kullanıyorlardı. Osmanlı Devleti ise, Batum'u kontrol edebilmek ve Ruslara bırakmamak için, Trabzon-Batum arasında vapur hattını korumaya gayret ediyordu. Ruslar, 1828-29 Savaşı'ndan sonra ele geçirdikleri Poti Limanı'ndan istedikleri verimi alamadıklarından, ne olursa olsun Batum'u ele geçirmek istiyorlardı. Be emellerine 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı'ndan sonra ulaştılar.²⁶ Böylece Karadeniz'in doğusundaki iki önemli liman, Trabzon ve Batum, iki ayrı devletin eline geçen iki büyük rakip haline geldi. Batum'un el değiştirmesinden sonra Osmanlılar burayı istihbarat üssü olarak seçtiler. Ruslar ise, Osmanlı topraklarına yönelik benzer faaliyetleri için Trabzon'u uygun buldular.²⁷

Yukarıda kısmen değinildiği üzere, sanayi devriminin bir sonucu olarak, buharlı gemilerin yanı sıra, demiryolları da uluslararası ticari ve siyasi dengeleri değiştirecek bir araç olarak ortaya çıkmıştı. Bu araçlardan buharlı gemilerin Karadeniz'e girişi en fazla Trabzon'un işine yaramışken, bu liman demiryolu konusunda aynı şansa sahip olmadı.

XIX. yüzyılda Karadeniz'in ticari ve stratejik öneminin artmasıyla birlikte özellikle İngilizler tarafından, Karadeniz limanlarını demiryolu ile Anadolu ve İran'a bağlama fikri gündeme getirildi. Bu fikrin gerçekleştirilmesi ticari ve siyasi anlamda İngilizlere büyük avantajlar sağlayacaktı.²⁸ Bu konuda meşhur İngiliz seyyah Lynch şunları söylemekteydi:

“Küçük Asya’da zaten var olan demiryolu hattı Erzurum’a uzatılmalı Trabzon ve Rize’den bir şubeyle birleştirilmelidir. Erzurum’dan itibaren herhangi bir doğal engelle karşılaşmaksızın Bayezit ve Tebriz’e uzatılabilir. Ve Tebriz’den sonra Tehran ve İsfahan’a ilerleyecek hat Hindistan demiryolları ile birleşebilir.”²⁹

1890’larda hazırlanan Trabzon İngiliz Konsolosluğu raporlarında, Trabzon’dan iç bölgeye uzatılacak ve oradan İran’a geçecek demiryolu hattının bölgesel ve uluslararası değeri hakkında ayrıntılı bilgi verilmektedir. Raporlara göre, Fırat havzasının verimli topraklarının demiryolu ile Karadeniz’e çıkış yolu bulması, her bakımdan önemliydi.³⁰

Trabzon Limanı’nı demiryolu ile iç bölgelere bağlama fikri gerek Linch, gerekse İngiliz raporlarından önce de gündeme gelmişti. Bu fikir özellikle 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı sonrasında dillendirildi. 1878 yılına gelindiğinde, Babıali’nin Trabzon ile Diyarbakır arasında bir demiryolu yapımı için imtiyaz verdiği yabancı basın tarafından iddia edilmeye başlanmıştı. Londra kaynaklı bu iddia, aslında İngiltere’nin bu yöndeki temennisini ifade etmekteydi.³¹

Karadeniz sahillerini Doğu Anadolu’ya bağlayacak olan demiryolu konusunda XIX. yüzyılın ikinci yarısını dolduran bu düşünce ve projeler bir sonuç vermezken, 1900 yılı bu konuda önemli bir dönüm noktası oldu. Öyle ki, bu tarihe kadar Karadeniz sahilleri ve Doğu Anadolu’da demiryolu inşası konusunda inisiyatifi bir şekilde elinde tutan Osmanlı Hükümeti, 1900’den itibaren Rusya’nın bu konudaki emrivakisine boyun eğmek zorunda kaldı. Bu tarihte Osmanlı Devleti’ne bir nota veren Rusya, Trabzon ve hinterlandını içine alan bölgede demiryolu yapımını adeta tekeline aldı ve engellemiş oldu.³²

Ruslar, Kuzey İran’daki demiryolu ağını tamamlamadan hiçbir gücü bu bölgeye yaklaştırmama konusunda kararlıydı. Rusya, gerek Avrupalı devletler³³ gerekse Türkiye ve İran’a karşı bu politikayı uzun süre devam ettirdi ve taraflarla yaptığı antlaşmalarda bu konuya özel bir yer ayırdı.³⁴

Rusya’nın Doğu Karadeniz, Kuzey İran ve Kafkasya’yı Avrupa kapitalizmine kapaması özellikle İngiltere ve Almanya gibi İran’la ticari ilişkileri yoğun olan devletlerin tepkisini çekti. Rusya’nın “İngilizlere ait her şeyi Türkiye’den uzak tutma” şeklinde açıklanabilecek politikaları sonucunda, 1900’lerin başına gelindiğinde, Trabzon Limanı’na yönelik batılı devletlerin ticareti durma noktasına gelmişti.³⁵

Sonuç olarak, gerek uluslararası rekabet ve gerekse Osmanlı Devleti’nin içinde bulunduğu siyasi ve ekonomik sorunlar, Trabzon’da modern bir liman ve demiryolu yapımına izin vermedi.

I. Dünya Savaşı’nın sonlarına doğru Rusya’nın savaştan çekilmesi ve Osmanlı Devleti’nin Mondros Mütarekesi’ni imzalaması İngiltere’ye Karadeniz coğrafyasına açılma ve buradaki çeşitli unsurları kullanarak bölgeyi kontrol etme fırsatı vermiştir. Zira İngiltere’nin amacı, Karadeniz’den başlayarak, Kafkaslar, Hazar Denizi, İran, Afganistan ve Ortadoğu’yu kontrol altına alacak şekilde bir

güvenlik kuşağı oluşturmaktı. İngiltere bu amaca ulaşmak için Karadeniz’de hem Bolşeviklere hem de Türk milli hareketine karşı yoğun bir faaliyet yürütmüştür.

Osmanlı Devleti’nin Kasım 1918’de Çanakkale ve İstanbul Boğazlarının müttefik donanmalarına açmak zorunda kalması Sovyet Rusya’yı, savunmasının en zayıf yerinden, Karadeniz kıyılarından vurma imkanı veriyordu.³⁶ Çanakkale ve İstanbul Boğazı’na yerleştikten sonra Karadeniz’e açılan İngiltere’nin önderliğindeki müttefik donanması Beyaz Rus kuvvetlerini desteklemek ve Bolşevikleri kuşatmak için Batum, Novorosiski, Odessa, Azak ve Kırım gibi Karadeniz’in kuzey limanlarını kontrol altına aldılar.³⁷

I. Dünya Savaşı’ndaki Türk yenilgisi, Trabzon Limanı için de önemli bir dönüm noktası oldu. Başta Rumlar ve Ermeniler olmak üzere, Anadolu’nun doğu ve kuzeyinde bağımsız devlet kurmak isteyen güçler, Trabzon Limanı’nın kendilerine çıkış noktası yapmak istiyorlardı.³⁸ Savaştan sonra Anadolu’nun değişik yerlerini işgal etmiş olan Müttefikler ve özellikle İngiltere Trabzon Limanı’na ayrı bir önem verdi.

Karadeniz’in kuzeyinde Bolşeviklere karşı yürüttüğü faaliyetlerde başarısızlığa uğrayan İngiltere,³⁹ Karadeniz’de kuvvet bulundurmaya ve Anadolu kıyılarına yönelik faaliyetlerine devam etti. İngiltere’nin yeni stratejisi; Bolşeviklerle çok pahalıya mal olacak biçimde karşı karşıya gelmektense, Türk topraklarındaki konumunu güçlendirerek, Bolşeviklerin daha güneye inmelerini ve Boğazları kontrol altına almalarını önlemek - ki İstanbul’u işgal etmelerinin bir nedeni de budur - ve Anadolu’daki milli hareketi başarısız kılmaktı.

İngilizler, Karadeniz’in Anadolu kıyılarına yönelik faaliyetlerine gerekçe olarak da; Ermeni ve Rumları koruma, asayişsizliği önleme ve mütarekeye göre bölgedeki askeri kuvvetlerin terhis ve silahsızlandırılmasını gösteriyorlardı. Trabzon ve çevresindeki asayişsizliğe Rum ve Ermeni çeteleri sebep olduğu halde İngilizler, Hristiyanların baskı altında olduğunu ileri sürüyorlar ve bu durumu yerinde incelemek üzere bölgeye inceleme heyetleri gönderiyorlardı. Nitekim 30 Aralık 1918’de İngiliz Yüksek Komiseri Calthorpe, durumunu incelemek üzere Trabzon’a gelmişti.⁴⁰

İngilizler, 1919 yılı ortalarında Trabzon’a asker çıkarmayı da düşünmüşlerse de⁴¹ daha sonra bundan vazgeçmek zorunda kalmışlardır. Bu yönde ilk girişimi ise Yarbay H. Smith yapmıştır. Smith, Karadeniz gezisinin sonunda yazdığı 30 Temmuz 1919 tarihli raporunda Mustafa Kemal’in Trabzon kıyılarına gelmesinin önlenmesi ve jandarmanın Müttefiklerin denetimi altına sokulmasını önermiştir.⁴²

Bu hususta ikinci önemli adım ise General Milne tarafından atıldı. Milne, Mustafa Kemal’in Erzurum’da bir ordu teşkilatlandırıldığı ve Müttefiklerin şimdilik buna askeri güçle karşı koyabilecek durumda olmadıklarını belirterek, Trabzon’un bir an önce işgal edilmesini Yüksek Komiser Amiral Calthorpe’a önerdi.⁴³ Ancak Calthorpe, bunun büyük bir iş olduğunu içerdeki Hristiyanların kıyılarına çekilerek korunmasının mümkün olamayacağını, Fransız Komiseri’nin bu konudaki

görüşlerine de başvurulduğunu belirterek olumsuz cevap verdi.⁴⁴ Amral Calthorpe'un düşüncelerini dikkate alan İngiliz Hükümeti Trabzon'u işgal etme düşüncesini eyleme geçiremedi. İngilizlerin geri adım atmalarındaki en büyük etken, Temmuz 1919'da Samsun'a asker çıkardıklarında gördükleri tepki olmuştur.⁴⁵

1920 yılında Karadeniz, Müttefik savaş gemilerinin sıkı gözetimi altında bulunuyordu. Trabzon - İnebolu Bölgesi ise yalnızca İngilizlerin kontrolünde idi.⁴⁶ Bölgedeki kontrol faaliyetlerini sürdüren İngilizler, zaman zaman kıyıdaki yerleşim yerlerine ve bu arada Trabzon'a kontrol amaçlı asker çıkarmışlardır.⁴⁷

İngilizlerin Mondros Mütarekesi'nin imzalanmasından itibaren çeşitli şekillerde devam eden Karadeniz'i kontrol altına alma girişimleri Türk milli hareketinin nihai zaferine kadar devam etmiş, son olarak Boğazlar ve İstanbul'da tutunmaya çalışmış fakat bu da mümkün olmayınca jeostratejik ve jeopolitik yönden kendisine üstünlük sağlayacak bu coğrafyadan çekilmek zorunda kalmıştır. Bu süreçte İstanbul Hükümeti gelecekteki barış konferansından yardım umarak İngilizlerin bu faaliyetlerine ses çıkarmazken, Mustafa Kemal'in liderliğindeki Türk milli hareketi, uyguladığı politikalar ve aldığı tedbirlerle İngilizleri başarısızlığa uğratarak bölgeden çekilmeye mecbur etmiştir.⁴⁸

I. Dünya Savaşı ve Türk Milli Mücadelesi sürecinde dünya ticaretine kapanan Trabzon Limanı, Cumhuriyet'in ilk yıllarında başta Karadeniz'e kıyıyı olanlar olmak üzere, çeşitli ülkelerle Doğu Karadeniz, Doğu Anadolu ve kısmen Kuzey İran'ın ticari ilişkilerinde kullanılan bir liman olmuştur.⁴⁹ Fakat liman, belirtilen dönemde uluslararası boyutta söz sahibi bir liman olmayıp bölgesel bir öneme sahiptir.⁵⁰

Esasında Türkiye ve İran hükümetleri, iki ülkeyi birbirine ve dünyaya bağlayan tarihi transit yolunu canlandırmak için bazı adımlar atmışlar fakat devamını getirememişlerdi.⁵¹ Bu dönemde İran tarafı Hazar Denizi-Basra istikametinde demiryolları yaparak, siyasi ve ticari anlamda ülkede bir bütünlük sağlamaya öncelik verirken⁵², Türkiye Cumhuriyeti de benzer şekilde batı-doğu istikametinde demiryolu hattını uzatmak niyetindeydi. Nitekim bu dönemde Erzurum, demiryolu ile Sivas, Ankara ve İstanbul'a, Samsun da Orta Anadolu ve Sivas'a bağlanmıştı.⁵³

Bu teşebbüsler, doğal olarak Trabzon ile İran arasındaki ilişkiyi zayıflatmış, Trabzon Limanı'nın zaten azalmış olan ehemmiyetini iyice ortadan kardırmıştı. Daha sonraki yıllarda limanı canlandırmak amacıyla düşünülen ve modernizasyon çalışmaları da bir sonuç vermedi.⁵⁴ Zira soğuk savaş döneminin yeni dengeleri ve değişen uluslararası ticari ilişkiler, bu altyapı tesislerinden beklenen faydayı engelledi.

Trabzon Limanı'nın, Avrupa'dan İran'a giden ürünler için önemli bir liman haline gelmesi ancak 1970'lerde mümkün olmuştur. Çünkü İran, Irak'la yaşadığı gerginlik nedeniyle Basra Körfezi'ndeki limanları istediği gibi kullanamıyordu.⁵⁵ Ancak 1985'ten itibaren ABD ve diğer batılı devletlerin İran'a uyguladığı

ambargo, Trabzon Limanı'nın ticaret hacmini bir kez daha düşürdü. Öyle ki yıllık 550-600.000 tona yaklaşan yük miktarı 45-50.000 tona kadar indi.

Aynı yıllarda Sovyetler Birliği'nin dağılmaya başlaması ve Bağımsız Devletler Topluluğu'nun ortaya çıkması Trabzon ve bölge için yeni bir gelir kapısı aralamış, Trabzon Limanı ve Sarp sınır kapısı üzerinden yoğun bir ticaret akışı başlamıştır.⁵⁶ Bu tarihe kadar Trabzon'da sadece 3 ihracat şirketi varken, bu sayı 1995'de 450'e ulaşmıştır.⁵⁷

1990'ların ilk yarısında Trabzon'un artan önemi, 1990'ların sonuna doğru yavaş yavaş azalmaya başladı. 1996 ve 1998'de Rusya'da meydana gelen ekonomik krizler Trabzon'u olumsuz etkiledi. Öyle ki, 450'ye kadar çıkmış olan ihracat şirketlerinin sayısı 2000 yılına gelindiğinde 136'ya kadar düşmüştü. Aynı şekilde ticaret hacmi de azalmıştı. Belirtilen yılda Trabzon Limanı'ndan Rusya'ya yapılan ihracat 36 milyon, Fransa'ya 30 milyon, Almanya'ya ise 19 milyon dolarlık ihracat gerçekleştirilmişti.⁵⁸

2000'li yılların başında, Trabzon'dan Rusya, Azerbaycan ve Gürcistan'a yapılan ihracat, Türkiye'nin bu 3 ülkeye yaptığı ihracatın çok az bir kısmını karşılamaktaydı. Bu oran sırasıyla %4.8, %0.6 ve %3.3'tü.⁵⁹

Trabzon Limanı coğrafi pozisyonundan dolayı önemli bir konumda bulunmakla birlikte ticari anlamda artık zorunlu bir geçiş noktası değildir. Örneğin İstanbul ile Batum arasında yapılan ticaretin Trabzon Limanı'na doğrudan bir katkısı yoktur. Trabzon Limanı'nın Avrupa, Asya ve Ortadoğuyu birbirine bağlayan deniz ve demiryolları ağının dışında bırakılmış olması,⁶⁰ bu tarihi limanın büyük merkezlerle entegrasyonunu engellemiştir.⁶¹

Ancak 2009'un başlarından itibaren İran'ın Trabzon'u bir ithalat merkezi yapma niyetini gündeme getirmesi, dikkatlerin bir kez daha bölgeye çevrilmesine neden oldu. İran'ın amacı, Güney Azerbaycan, Erdebil ve Zencan bölgelerinin ithal ürün ihtiyacını Trabzon üzerinden yapılmasını sağlamak. Çünkü bu bölgelerde kullanılan ithal ürünler, İran'ın güneyindeki Bender Abbas limanından ulaştırılmaktadır. İran'ın tam güney ucunda ulunan Bender Abbas'ın, ülkenin kuzeyindeki Tebriz'e olan uzaklığı ise yaklaşık 2000 kilometre. Oysa Trabzon limanı'nın Tebriz'e uzaklığı sadece 700 kilometre. Bender-Abbas'a indirilen eşyaların Kuzey Eyaletlerine varması yaklaşık bir ay, Trabzon'a indirilen eşyaların belirtilen eyaletlere varması ise en fazla 15 günü almaktadır.⁶²

Yine enerji kaynaklarını ve ulaşım güzergâhlarını kontrol etmek isteyen ABD'nin Trabzon'u bir üs olarak kullanmak istemesi Trabzon Limanı'na ticari açıdan öte bir siyasi ve stratejik bir önem de kazandırdı. Zira Ukrayna ve Gürcistan'da olduğu gibi Kırgızistan'da da Kadife Devrim yaptıran ABD, Özbekistan'dan sonra bu ülkeden de çıkartılınca bütün dikkatini Afganistan ve Pakistan'a vermiş, bu bölgelere operasyon yolları aramaya başlamıştır.

Afganistan'daki ABD-NATO birliklerinin en büyük lojistik destek hattı olan Karaçi Limanı'nın yoğun saldırılara maruz kalması Washington'u alternatif yollar

aramaya itti. İşte bu sırada Trabzon Limanı lojistik hattı olarak gündeme gelen ilk yer oldu.⁶³ Böylece Doğu Karadeniz-Kafkasya-Orta Asya üzerinden Afganistan'a koridor açılabilirdi.⁶⁴ Türkiye ve Rusya zaman zaman birlikte hareket ederek ABD'nin bu amacını boşa çıkarmaya çalıştılar ancak ABD Türkiye'yi etkilemeye yönelik çeşitli girişimlerde bulunmaya devam etmektedir. Obama yönetiminin "İran'la yüz yüze görüşme" açıklamaları, Türkiye ile İran arasında Trabzon Limanı'nı İran için ithalat kapısı yapma görüşmeleri, Türkiye'yi Ermenistan sınır kapısını açmaya zorlaması, Başkan Obama'nın Türkiye ziyareti ve iki ülke arasındaki stratejik ittifaka atıfta bulunarak sıcak mesajlar vermesi bu açıdan değerlendirilebilir.⁶⁵

2004'den itibaren Karadeniz'de yoğunlaşan petrol ve doğalgaz aramaları Trabzon Limanı'nın jeopolitik ve stratejik açıdan önemi artıran bir diğer unsur olmuştur. The Wall Street Journal, TPAO ile Exxon Mobil arasındaki anlaşmayı Karadeniz'in; "dünya çapındaki petrol zengini ülkeler, kuralları sıkılaştırdıkça daha çekici hale geldiği"ne ve bölgenin "görülmemiş" yani keşfedilmemiş olduğu şeklinde değerlendirirken, Türkiye'de bu olay, "Karadeniz'de petrol" gibi heyecanlı bir haber olarak algılandı.

Karadeniz, özellikle de Doğu Karadeniz, günümüzde sadece barındırdığı ve keşfedilmeyi bekleyen zenginlikleriyle değil, Rusya-Batı ilişkilerini belirleme potansiyeli ile, Türkiye'nin güneyinden sonra Kuzeyi'nde oluşturacağı nüfuz alanı ile, Kafkasları denetleme gücüyle, Hazar kaynaklarını dünyaya açacak koridor özelliği ile ve İran'dan Afganistan'a uzanan lojistik hat üzerinde olması nedeniyle uluslararası bir rol ve öneme sahiptir.⁶⁶

Sonuç

Trabzon Limanı, yakın çevresinde ve dünyada meydana gelen uluslararası gelişmelerin de etkisiyle, zaman zaman bölgenin en önemli limanı olmuş, bazen de yine benzer gelişmeler sonucunda ikinci plana düşmüştür. Trabzon Limanı'nın öneminin artması veya azalmasında ait olduğu devletin uyguladığı politikaların ve ticarî gelişmelerin de etkisi olmuştur.

XVI. yüzyıldan XIX. yüzyılın başlarına kadar daha çok Osmanlı gemilerinin uğradığı Trabzon Limanı, sanayi devrimi ve Avrupa kapitalizminin bölgeye gelmesiyle birlikte artık birçok ülkenin vapur ve gemilerinin yanaştığı canlı bir liman haline gelmiş, Kuzey İran ithalat ve ihracatının önemli bir kısmı, İstanbul, İzmir ve Halep gibi şehirler yerine Trabzon üzerinden yapılmaya başlanmıştır. Fakat XIX. yüzyılın sonlarından itibaren, uluslararası dengelerin değişmesi Trabzon Limanı'nı çevresindeki diğer limanlarla rekabet edemez hale getirmiştir.

Daha yakın zamanda ve Türkiye açısından bakıldığında ise, özellikle Cumhuriyet'in ilk yıllarında Samsun Limanı'na ağırlık verilmesi ve bu limanın demiryolu ile iç bölgelere bağlanması sonucunda, Trabzon Limanı eski canlılığını tamamen kaybetmiştir. Bunda Trabzon Limanı'nın modernleştirilememesinin ve demiryolları ile bağlantı kurulamamasının önemli rolü vardı.

Bununla birlikte, hangi açıdan bakılırsa bakılsın, Trabzon Limanı, uzun vadede önemini kaybetmemiş ve günümüzde olduğu gibi ticari, jeopolitik ve stratejik açıdan ihtiyaç duyulan ve kontrol edilmek istenen bir liman olmuştur. Son zamanlarda yeniden şekillenen Orta Asya ve Ortadoğu dengeleri Trabzon'un stratejik ve jeopolitik önemini bir kez daha ortaya koymaktadır.

NOTLAR

- ¹ Abdulkadir Sudi, **Yeni Türkiye Memleket Coğrafyası**, İstanbul, 1928, s.67.
- ² Fayiz Necîb İskender, **El-Hayat el-İktisadiyye fî Ermîniyye İbâne'l-Fethi'l-İslâmî**, İskenderiye, 1988, s. 53; J. Paul Roux, **Orta Asya Tarih ve Uygarlık** (çev. Lale Arslan), İstanbul 2001, s. 35; Kemal Özergin, **Anadolu Selçukluları Çağında Anadolu Yolları**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, 1958, s.66-67.
- ³ A. Vasiliev, **Bizans İmparatorluğu Tarihi**, (Çev. A. Müfid Mansel), Ankara, 1943, s. 206.
- ⁴ Sudi, **Yeni Türkiye Memleket Coğrafyası**, s. 66-67.
- ⁵ Mahmut Goloğlu, **Trabzon Tarihi, Fetihden Kurtuluşa Kadar**, Ankara, 1975, s.3.
- ⁶ Mahmut Goloğlu, "Yol Davası", **Yeniyol**, 11 Ekim 1947.
- ⁷ Osmanlı idaresinin tesisine kadar kullanılagelen bu liman sonraları kumla dolmuş olmasına rağmen XVIII. Yüzyıl başlarına kadar izini devam ettirmiştir. Cumhuriyet devrinde buranın üzerinde transit ambarı yapılmış ve Adrien'in limanının son izleri de ortadan kalkmıştır. Bkz: **Cumhuriyet'in On Yılında İktisat Meyanında Trabzon, Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası**, Trabzon, 1933, s. 7.
- ⁸ **İktisat Meyanında Trabzon**, s.7.
- ⁹ Bu makalenin kapsamı dışında olan Ortaçağ'da Trabzon Limanı'nın çevre bölgelerle olan ticari ilişkileri hakkında geniş bilgi için bkz: Ebû İshak İbrahim b. Muhammed, **El-Mesâlik ve'l-Memâlik**, nşr. M. Cabir, Kahire 1961, s. III; İbn-i Havkal, **Ebû'l-Kasım en-Nusaybî, Kitabı Sureti'l-Arz**, Beyrut (t.y), s. 296; İ. Hakkı Uzunçarşılı, **Anadolu Beylikleri ve Akkoyunlu, Karakoyunlu Devletleri**, Ankara 1988, s. 247; Mehmet Kenan, **Tarih-i Ticaret**, İstanbul, 1336, s. 94;
- ¹⁰ **İktisat Meyanında Trabzon**, s.7-8.
- ¹¹ Fayiz Necîb İskender, **El-Hayat el-İktisadiyye fî Ermîniyye İbâne'l-Fethi'l-İslâmî**, s. 49; H. A. Manandian, **The Trade and Cities of Armenia İn Relation To Ancient World Trade**, (Ed. N.G. Garsoian), Lisbon, 1965, s. 52.
- ¹² James Brant, "Journey Through a Part of Armenia and Asia Minor, in the Year 1835", **Journal of the Royal Geographical Society of London**, Vol. 6, (1836), p.190.
- ¹³ **İktisat Meyanında Trabzon**, s. 9; Trabzon Limanı, Tebriz vasıtasıyla, burasının bağlantı halinde olduğu diğer büyük merkezlerle de irtibat halindeydi. Çünkü Tebriz kuzeyde Astana, güneyde Bağdat, doğuda İsfahan ve Hemedan'a giden ticaret hattının düğüm noktasında bulunuyordu. Otto Blau, **Commercielle Zustande Persiens**, Berlin, 1858, s. 43.
- ¹⁴ James Brant, "Journey Through a Part of Armenia and Asia Minor, in the Year 1835", **Journal of the Royal Geographical Society of London**, Vol. 6, (1836), p.190
- ¹⁵ A. Üner Turgay, "Trabzon", **Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri 1800-1914**, Çeviren: Gül Çağalı Güven, İstanbul, 1994, 46-47.

¹⁶ Turgay, “Trabzon”, s. 49; 19. yüzyılın sonlarına gelindiğinde büyük devletlerin hemen hepsi Trabzon’da konsolosluk açmışlardı. Bu dönemde Trabzon’da; Avusturya-Macaristan, İngiltere, Fransa, Rusya, İtalya, Yunanistan, Belçika, İspanya ve Amerika Konsoloslukları faaliyet halindeydi. Ayrıca biri yerli ve 7’si yabancı olmak üzere 8 kumpanya Trabzon’a vapur işletmekteydi. Bkz: Goloğlu, **Trabzon Tarihi**, s.219.

¹⁷ Burcu Gültekin, **Les enjeux de l’ouverture de la frontière turco-arménienne, Les contacts transfrontaliers entre la Turquie et l’Arménie, Institut Français d’Etudes Anatoliennes (IFEA)**, série : la Turquie aujourd’hui no: 11 İstanbul, 2002, s. 37.

¹⁸ Stefanos Yerasimos, “XIX. Yüzyılda Trabzon Rum Cemaati”, Çev: İsmet Akça-Didem Danış, **Bir Tutkudur Trabzon**, Haz: İ.Gündağ Kayaoğlu-Öner Ciravoğlu-Cüneyt Akalın, İstanbul, 1997, s.284-285.

¹⁹ Blau, **Commercielle Zustande Persiens**, s.207.

²⁰ Turgay, “Trabzon”, 54.

²¹ Bu tarihlerde Rusya’ya karşı büyük bir mücadele yürüten İran’ın ve özellikle Abbas Mirza’nın politikalarının da Trabzon Limanı’nı ön plana çıkardığını belirtmek gerekir. Çünkü Abbas Mirza (1789-1833) bir taraftan İngilizleri İran’la ticarete bulunmaya teşvik ederken, diğer taraftan Rusya’nın Kafkasya ticaret güzergahını zarara uğratmak istiyordu. Bu konuda bkz. **İran, Erkân-ı Harbiye-i Umumiye İstihbarat Dairesi, (Lord Kürzon’un 1892 Senesinde Londra’da Basılan İran adlı Eserinin Mühim Aksamının Tercümesidir)**, İstanbul, 1927, s. 12.

²² Turgay, “Trabzon”, 57.

²³ Blau, **Commercielle Zustande Persiens**, s.191-192.

²⁴ Charles Issawi, “The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Route”, **International Journal of Middle East Studies**, Vol. 1, No. 1. (Jan., 1970), p.22-23.

²⁵ Murat Küçükuğurlu, “Meşrutiyet Devrinde Trabzon-Erzurum Demiryolu Teşebbüsleri”, **Osmanlı Araştırmaları, XXXII**, İstanbul, 2008, s. 289.

²⁶ 1877-78 Osmanlı Rus Savaşı sonrası imzalanan Berlin Antlaşması’nda konumuzu ilgilendiren iki önemli mesele görüşüldü. Bunlardan birisi yukarıda belirtilen Batum Limanı idi. İngiliz kamuoyunun Rusyaya’ya karşı duyduğu genel düşmanlığın da bir sonucu olarak, Berlin Antlaşması’nda İngiliz temsilcileri bu konuya büyük önem verdiler. Sonuçta Batum’un serbest bir liman olması şartıyla Ruisya’ya bırakılması Kabul edildi. Matthew Smith Anderson, **Doğu Sorunu (1774 – 1923)** (Çev.: İdil Eser), İstanbul, 2001, s. 226-227. Konumuzu ilgilendiren ikinci meseli ise, Trabzon-Erzurum-Tebriz transit yolu güzergahında bulunan Doğu Bayezit idi. Burası Ruslar tarafından işgal edilmiş olmasına rağmen, İran’a giden transisit yolu üzerinde bulunmasından dolayı İngilizler tarafından önemsenen bu bölge, sonuçta Osmanlılara bırakıldı. Akdes Nimet Kurat, **Türkiye ve Rusya**, Ankara, 1990, s.88-89.

²⁷ Selahattin Tozlu, **Trabzon-Erzurum-Bayezit Yolu (1850-1900)**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Erzurum, 1997, s.34-35; Batum’u ele geçiren Ruslar, bu tarihten I. Dünya Savaşı’na kadar Trabzon ile yakın bir ilişki kurdular. Bkz. Kemal Peker, **İşte İktisadi Trabzon ve Fındık**, Giresun, 1945, s.17.

²⁸ Bu konuda bkz: **Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey, Report for the Year 1893 on the Trade of the Consular District of Trebizond**, London, 1894, p.7; Andrew A. Paton, **Researches on the Danube and the Adriatic**, I, Leipzig, 1861, p.413.

²⁹ Harry Finis Brosse Lynch, **Armenia, Studies and Travels II**, London, 1901, s.206.

³⁰ **Forreign Office, Annual Series, No: 1346, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey, Report for the Year 1893 on the Trade of the Consular District of Trebizond**, London, 1894, p.7.

³¹ **The Brisbane Courier**, 26 October 1878.

³² Rusya'nın Babıali'ye vermiş olduğu nota ve varılan anlaşma hakkında ayrıntılı bilgi için bkz: Akdes Nimet Kurat, **Türkiye ve Rusya**, s.127-132; Yusuf Hikmet Bayur, **Türk İnkılâbı Tarihi, I/1**, Ankara, 1991, s.148.

³³ 1907'deki Reval Görüşmeleri ile İngiltere'yi İran'ın kuzeyinden uzak tutmayı başaran Rusya, aynı başarıyı 3 yıl sonra Postdam'da Almanya'ya karşı kazandı. Son yıllarda artan bölgedeki Alman etkisi Rus menfaatlerini tehdit etmeye başlamıştı. Diğer taraftan Almanya da, Rusya ile masaya oturarak Reval Görüşmeleri'nin etkisini dengelemeyi sağlamış oluyordu. Postdam'da iki devletin Türkiye ve İran üzerindeki menfaatleri konusunda bir uzlaşmaya varıldı. Rusya 1907'de İngiltere'ye kabul ettirdiği Kuzey İran'daki menfaatlerini Almanya'ya karşı da garantiye almış oldu. Bu görüşmelerin Osmanlı Devleti için en önemli yanı ise Trabzon'dan Erzurum'a ve oradan İran sınırı üzerinden Tebriz'e uzanacak olan Türk demiryolu projesinin hayata geçirilmemesi konusunda iki gücün anlaşmaya varmış olmasıydı. "The Potsdam Accord, 1910", <http://www.mtholyoke.edu/acad/intrel/boshtml/bos138.htm>; "Persia in the Light of the Russo German Agreement", **The New York Times**, January 22, 1911.

³⁴ Rusya'yı ilgilendiren ikinci saha da Türkiye'nin doğu vilayetleri idi. Rusya Erzurum ve civar vilayetlerde Türklerin ekonomik faaliyetlerine engel olmakta, demiryolu yapılmasına ve fabrikalar kurulmasına, kapitülasyon imtiyazlarına dayanarak müsaade etmemekteydi. Buna mukabil çok miktarda Rus ticaret eşyası buralara ihraç edilmekte idi. Rus mensucatu, şeker ve diğer birçok eşya doğu vilayetlerin piyasalarını ele geçirmişti. Akdes Nimet Kurat, **Rusya Tarihi**, Ankara, 1999, s.410; I. Dünya Savaşı öncesinde görülen Doğu Anadolu'daki Rus ekonomik hâkimiyeti Cumhuriyet'in ilanını takip eden ilk 10 yıl boyunca da devam etti. Bu konuyla ilgili olarak CHF Dördüncü Mıntika Müfettişi ve Amasya Mebusu Esat Bey'in 12 Ocak 1931 tarihli raporunda oldukça önemli bilgiler verilmektedir. Bkz: **Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Cumhuriyet Halk Partisi Kataloğu**, 490.01.494.1988.2.

³⁵ "The Prospects of Peace", **The Brisbane Courier**, 19 March 1898, p.4.

³⁶ Yerasimos, **Türk - Sovyet İlişkileri**, s. 102.

³⁷ Akdes Nimet Kurat, **Türkiye ve Rusya**, Ankara, 1970, s. 590.

³⁸ Mehmet Okur, **Milli Mücadelede Karadeniz Bölgesine Yönelik İngiliz Faaliyetleri**, Ankara, 2006, s. 305.

³⁹ Stefanos Yerasimos, **Kurtuluş Savaşında Türk - Sovyet İlişkileri**, İstanbul, 2000, s. 107-108; Aydın Süer, "Gelibolu'da Ruslar", **Bell**, LI/199, (Nisan 1987) s. 316; Bülent Gökay, **Bolşevizm ve Emperyalizm Arasında Türkiye**, İstanbul, 1997, s. 87-88.

⁴⁰ M. Raşit Tarakçıoğlu, **Trabzon'un Yakın Tarihi**, Trabzon, 1987, s. 46.

⁴¹ İngilizlerin Trabzon'u işgal etme düşüncelerinde, bu sırada Rawlinson'un uyarılarına rağmen toplanan Erzurum Kongresi üzerinde bir baskı oluşturmak istemelerinin büyük rolü vardı. İngilizler Sivas Kongresi'nin toplandığı Eylül 1919 başlarında da Trabzon'u tehdit altında tutacaklardır.

⁴² **FO 608/111/1461/5027/17**.

⁴³ Salahi R.Sonyel, "1919 Yılı İngiliz Belgeleri Işığında Mustafa Kemal ve Milli Mukavemet", **Türk Kültürü**, Sayı.85, Aralık (1969), s. 45.

⁴⁴ Bekir Sıtkı Baykal, **Heyet-i Temsiliye Kararları**, Ankara, 1974, s. 42.

- ⁴⁵ Genelkurmay Başkanlığı Askeri Tarih Araştırmaları ve Stratejik Etüt Başkanlığı Arşivi (ATASE), *İstişlal Harbi Kataloğu*, K.393, G.17, B.17-1.
- ⁴⁶ Sebahattin Özel, *Milli Mücadelede Trabzon*, Ankara, 1991, s. 209
- ⁴⁷ ATASE, İSH, K.419, G.194, B.194-1; ATASE, İSH, K.581, G.95, B.95-1. İngilizlerin, bu tür hareketleri Sevr Antlaşması öncesinde ve Anadolu'da Milli Mücadele karşıtı isyanların yoğunlaştığı bir dönemde yapmaları dikkat çekicidir. Amaç, hem isyancılara moral vermek, hem de Türk milli hareketine gözdağı vermektir. Ankara'da Büyük Millet Meclisi'nin açılması çabalarının İngilizler üzerinde bıraktığı olumsuz etkinin de bu tür davranışlarda önemli rolü vardı.
- ⁴⁸ Mehmet Okur, "Mondros Mütarekesi Döneminde İngiliz Askeri Temsilcilerinin Trabzon'daki Faaliyetleri", *Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu*, 3-5 Mayıs 2001, Trabzon, 2002, s. 579-591.
- ⁴⁹ *Türk Ticaret Salnamesi, Birinci Sene*, 1340-1341, İstanbul, 1341, s.477.
- ⁵⁰ "Trabzon-Tebriz yolunun Ehemmiyeti İktisadiyesi", *Cumhuriyet*, 27 Mayıs 1341; "Trabzon'un Hayat-ı Ticariyesi", *İstikbal*, 19 Temmuz 1924.
- ⁵¹ *TBMM Zabıt Ceridesi*, II/31, 14.4.1927, TBMM Matbaası, Ankara, s.152.
- ⁵² *Ayın Tarihi*, Sayı: 8, 1-31 Temmuz 1934, s.139.
- ⁵³ Murat Küçükkuşurlu-G.Fırat Saylan, "Şimendiferin Erzurum Yolculuğu", *Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, Yıl: 15, Sayı: 38, Erzurum, 2008, s. 313-342.
- ⁵⁴ Trabzon 1954'de modern bir limana ve limanı Doğu Anadolu'ya ve Tebriz'e bağlayan düzgün bir yola kavuşmuştu. *BCA*, CHPK, 490.01.648.151.1; *BCA*, 030.10.70.462.11; *Ayın Tarihi*, Sayı: 152, 1-31 Temmuz 1946, s.8; Yahya Sezai Tezel, *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi*, İstanbul, 2002, s.312.
- ⁵⁵ Gültekin, *Les enjeux de l'ouverture de la frontière Turco-Arménienne*, s. 37
- ⁵⁶ *Doğu Karadeniz Bölgesel Gelişme Planı (DOKAP), Nihai Rapor, Cilt: IV, Mekansal Gelişme ve Altyapı*, Ağustos 2000, s.1-27.
- ⁵⁷ Gültekin, *Les enjeux de l'ouverture de la frontière Turco-Arménienne*, s.37.
- ⁵⁸ Gültekin, *Les enjeux de l'ouverture de la frontière Turco-Arménienne*, s.37-38.
- ⁵⁹ Gültekin, *Les enjeux de l'ouverture de la frontière Turco-Arménienne*, s.38.
- ⁶⁰ Günümüzde Trabzon'un Samsun, Batum ve Tebriz ile karayolu ulaşımında herhangi bir sorun yaşanmamaktadır.
- ⁶¹ Gültekin, *Les enjeux de l'ouverture de la frontière Turco-Arménienne*, s.38
- ⁶² *Hürriyet*, 28.01.2009; <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/10876489.asp?gid=229>.
- ⁶³ Trabzon Limanı, 1 Mart 2003 Tezkeresi'nde gündeme gelmişti. Yavuz Selim Demirağ, "Trabzon Limanı NATO'ya mı Hazırlanıyor", *Yeniçağ*, 05.03.2009.
- ⁶⁴ "Kırgızistan ve Özbekistan'daki Üsleri Kapatılan Amerika'nın Orta Asya Planları, Ankara'ya Endeksli" *Yeniçağ Gazetesi*, 08.03.2009.
- ⁶⁵ İbrahim Karagül, "Trabzon'u ABD'ye verelim mi?", *Yenişafak*, 20.02.2009.
- ⁶⁶ İbrahim Karagül, "Mayınlı Petrol, Yeni Hazar ve Karadeniz", *Yenişafak*, 11.06.2009.

KAYNAKLAR

- Abdulkadir Sudi, *Yeni Türkiye Memleket Coğrafyası*, İstanbul, 1928.
- Anderson, Matthew Smith, *Doğu Sorunu (1774 – 1923)* (Çev.: İdil Eser), İstanbul, 2001.

- Ayın Tarihi, Sayı: 152, 1-31 Temmuz 1946.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Cumhuriyet Halk Partisi Kataloğu.**
Baykal, Bekir Sıtkı, **Heyet-i Temsiliye Kararları**, Ankara, 1974.
- Bayur, Yusuf Hikmet, **Türk İnkılâbı Tarihi I/I**, Ankara, 1991.
- Blau, Otto, **Commercielle Zustände Persiens**, Berlin, 1858.
- Brant, James, “Journey Through a Part of Armenia and Asia Minor, in the Year 1835”, **Journal of the Royal Geographical Society of London**, Vol. 6, (1836), p.190.
- Cumhuriyet’in On Yılında İktisat Meyanında Trabzon**, Trabzon, 1933.
- Demirağ, Yavuz Selim, “Trabzon Limanı NATO’ya mı Hazırlanıyor”, **Yeniçağ Gazetesi**, 05.03.2009.
- Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey, Report for the Year 1893 on the Trade of the Consular District of Trebizond**, London, 1894.
- Doğu Karadeniz’in Bölgesel Gelişme Planı (DOKAP), Nihai Rapor, Cilt: IV, Mekansal Gelişme ve Altyapı**, Ağustos 2000.
- Ebû İshak İbrahim b. Muhammed, **El-Mesâlik ve'l-Memâlik**, (Nşr. M. Cabir), Kahire, 1961.
- Fayiz Necîb İskender, **El-Hayat el-İktisadiyye fi Ermîniyye İbâne'l-Fethi'l-İslâmî**, İskenderiye, 1988.
- Forreign Office, Annual Series, No: 1346, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey, Report for the Year 1893 on the Trade of the Consular District of Trebizond**, London, 1894.
- Genelkurmay Başkanlığı Askeri Tarih Araştırmaları ve Stratejik Etüt Başkanlığı Arşivi**
- Goloğlu, Mahmut, “Yol Davası”, **Yeniyol Gazetesi**, 11 Ekim 1947.
- Goloğlu, Mahmut, **Trabzon Tarihi, Fetihden Kurtuluşa Kadar**, Ankara, 1975.
- Gökay, Bülent, **Bolşevizm ve Emperyalizm Arasında Türkiye**, İstanbul, 1997..
- Gültekin, Burcu, **Les enjeux de l’ouverture de la frontière turco-arménienne, Les contacts transfrontaliers entre la Turquie et l’Arménie, Institut Français d’Études Anatoliennes (IFEA), série : la Turquie aujourd’hui no: 11 İstanbul, 2002.**
- Hürriyet Gazetesi**, 28.01.2009.
- Issawi, Charles, “The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Route”, **International Journal of Middle East Studies**, Vol. 1, No. 1. (Jan., 1970), p.22-23.
- İbn-i Havkal, **Ebû'l-Kasım en-Nusaybî, Kitabu Sureti'l-Arz**, Beyrut (t.y).
- İngiliz Devlet Arşivi (Public Record Office): FO (Foreign Office).**
- İran, Erkân-ı Harbiye-i Umumiye İstihbarat Dairesi, (Lord Kürzon’un 1892 Senesinde Londra’da Basılan İran Adlı Eserinin Mühim Aksamının Tercümesidir), İstanbul, 1927.**
- Karagül, İbrahim, “Mayınlı Petrol, Yeni Hazar ve Karadeniz”, **Yenişafak Gazetesi**, 11.06.2009.
- Karagül, İbrahim, “Trabzon’u ABD’ye verelim mi?”, **Yenişafak Gazetesi**, 20.02.2009.
- Kenan, Mehmet, **Tarih-i Ticaret**, İstanbul, 1336.
- “Kırgızistan ve Özbekistan’daki Üsleri Kapatılan Amerika’nın Orta Asya Planları, Ankara’ya Endeksli” **Yeniçağ Gazetesi**, 08.03.2009.
- Kurat, Akdes Nimet, **Türkiye ve Rusya**, Ankara, 1990.
- Küçükkuşurlu, Murat, “Meşrutiyet Devrinde Trabzon-Erzurum Demiryolu Teşebbüsleri”, **Osmanlı Araştırmaları**, XXXII, İstanbul, 2008, s.289.
- Küçükkuşurlu, Murat-Saylan, Gürkan Fırat, “Şimendiferin Erzurum Yolculuğu”, **Türkiyat Araştırmaları Dergisi**, Yıl: 15, Sayı: 38, Erzurum, 2008, s. 313-342

- Lynch, Harry Finis Brosse, **Armenia, Studies and Travels II**, London, 1901.
- Manandian, H. A., **The Trade and Cities of Armenia In Relation To Ancient World Trade**, (Ed. N.G. Garsoian), Lisbon, 1965.
- Okur, Mehmet, **Milli Mücadelede Karadeniz Bölgesine Yönelik İngiliz Faaliyetleri**, Ankara, 2006.
- Okur, Mehmet, “Mondros Mütarekesi Döneminde İngiliz Askeri Temsilcilerinin Trabzon’daki Faaliyetleri”, **Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu**, 3-5 Mayıs 2001, Trabzon, 2002, s. 579-591.
- Özel, Sebahattin, **Milli Mücadelede Trabzon**, Ankara, 1991, s. 209
- Özergin, Kemal, **Anadolu Selçukluları Çağında Anadolu Yolları**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, 1958, s.66-67.
- Paton, Andrew A., **Researches on the Danube and the Adriatic I**, Leipzig, 1861.
- Peker, Kemal, **İşte İktisadi Trabzon ve Fındık**, Giresun, 1945.
- Roux, J. Paul, **Orta Asya Tarih ve Uygarlık** (çev. Lale Arslan), İstanbul, 2001.
- Sonyel, Salahi R., “1919 Yılı İngiliz Belgeleri Işığında Mustafa Kemal ve Milli Mukavemet”, **Türk Kültürü**, Sayı.85, Aralık (1969), s. 45.
- Süer, Aydın, “Gelibolu’da Ruslar”, **Bell**, LI/199, (Nisan 1987) s. 316;
- Tarakçıoğlu, M. Raşit, **Trabzon’un Yakın Tarihi**, Trabzon, 1987, s. 46.
- TBMM Zabıt Ceridesi, II/31**, 14.4.1927, TBMM Matbaası, Ankara.
- Tezel, Yahya Sezai, **Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi**, İstanbul, 2002.
- The Potsdam Accord, 1910”, <http://www.mtholyoke.edu/acad/intrel/boshtml/bos138.htm>; “Persia in the Light of the Russo German Agreement”, **The New York Times**, January 22, 1911.
- The Prospects of Peace”, **The Brisbane Courier**, 19 March 1898, p.4.
- Tozlu, Selahattin, **Trabzon-Erzurum-Bayezit Yolu (1850-1900)**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Erzurum, 1997.
- Trabzon’un Hayat-ı Ticariyesi”, **İstikbal Gazetesi**, 19 Temmuz 1924.
- “Trabzon-Tebriz yolunun Ehemmiyeti İktisadiyesi”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 27 Mayıs 1341;
- Turgay, A. Üner, “Trabzon”, **Doğu Akdeniz’de Liman Kentleri 1800-1914**, (Çev. Gül Çağalı Güven), İstanbul, 1994.
- Türk Ticaret Salnamesi**, Birinci Sene, 1340-1341, İstanbul, 1341.
- Uzunçarşılı, İ. Hakkı, **Anadolu Beylikleri ve Akkoyunlu, Karakoyunlu Devletleri**, Ankara 1988.
- Vasiliev, A., **Bizans İmparatorluğu Tarihi** (Çev. A. Müfid Mansel), Ankara 1943.
- Yerasimos, Stefanos, “XIX. Yüzyılda Trabzon Rum Cemaati” (Çev: İsmet Akça-Didem Danış), **Bir Tutkudur Trabzon**, Haz: İ.Gündağ Kayaoğlu-Öner Ciravoğlu-Cüneyt Akalın, İstanbul, 1997, s. 284-285.
- Yerasimos, Stefanos, **Kurtuluş Savaşında Türk - Sovyet İlişkileri**, İstanbul, 2000.