

İNGİLİZ TİCARET RAPORLARINDA (1908-1913) TRABZON

Volkan AKSOY*

ÖZ

Trabzon tarih boyunca liman ve ticaret şehri olma özelliğini korumuştur. Özellikle Karadeniz'in Osmanlı Devleti'nin tekelinden çıkıp uluslararası ticarete açılmasıyla birlikte önemini pekiştirmiş, birçok Avrupalı devletin uğrak yeri olmuştur. Bu devletlerden birisi de İngiltere'dir ve İngilizler daha XIX. yüzyılın başından itibaren bölgeye önem vermiş ve açtıkları konsolosluklar vasıtasıyla Karadeniz havzasını kendi ticaret hacmi için değerlendirmeye çalışmıştır. Konsolosluklar sadece ikili ilişkileri geliştirmek amacıyla değil bölgenin potansiyelini anlayabilmek ve bölgeyi anlamlandırabilmek adına da faaliyetlerde bulunmuş ve raporlar hazırlamıştır. Söz konusu raporlarda ticari istatistiklerden bölgedeki bayındırlık hizmetleri, sanayi ve tarıma varıncaya kadar çok çeşitli alanlarda bilgilere yer verilmiştir. Bu çalışmada ilgili raporların 1908 yılından itibaren son altısı incelemeye tabi tutularak değerlendirilmeye çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: İngiltere, Konsolos, Rapor, Ticaret, Trabzon.

ABSTRACT

Trabzon has kept its identity as a port and trade city throughout history. It strengthened its importance with the monopoly of the Ottoman Empire in the Blacksea coming to an end and thus became a beaten track for many European countries. One of these countries is England and the English gave importance to the area starting from the beginning of the XIX. Century and tried to make use of the Blacksea basin for the sake of its own commercial activities through the consulates which it opened. The consulates served and prepared reports not only in developing reciprocal relations but also in understanding and trying to give meaning to the area. A vast range of data ranging from commercial statistics to public works, industry and commerce were covered in these reports. In this study the latest six reports written after 1908 will be scrutinized and an effort to evaluate them will be made.

Keywords: England, Consulate, Report, Trade, Trabzon.

* Dr. Öğr. Üyesi, Volkan AKSOY, KTÜ Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü, Ortahisar-Trabzon, ORCID: 0000-0001-6725-8012, v_aksoy@ktu.edu.tr

Trabzon sahip olduğu coğrafi konumu sayesinde, Karadeniz’de kara ve deniz ticaretinin en önemli merkezlerinden birisi olmuştur (Bostan 2000: 303, Kırpık 2002: 237).¹ Trabzon’un tarihi süreçte bu açıdan öne çıkmasında Karadeniz ticaretinin uluslararası nitelik kazanmasını sağlayan Ceneviz ve Venediklilerin Trabzon’a gelip yerleşmeleri ve Memlûk Devletinin Mısır’da ortaya çıkmasıyla birlikte Papalığın Memlûklere uyguladığı ambargonun ticareti Karadeniz’e kaydırmasıdır (Saydam 1994: 99, Atalar 2000: 131-132). Fakat Osmanlı Devleti’nin Anadolu ve Balkanlarda bir güç olarak ortaya çıkmasının ardından gerçekleştirdiği fetihlerin Karadeniz’i bir Türk gölü haline getirmesi sonucu Karadeniz, XVIII. yüzyılın son çeyreğine kadar yabancı gemilerin giriş çıkışına yasaklandı ve bölgedeki ticaret kapalı bir hal aldı. Trabzon mahallî ihtiyaçların karşılandığı, üretim ve tüketim maddelerinin el değiştirdiği bir liman ve ticaret merkezi haline geldi (Saydam 1994: 100, Bostan 2000: 303, Kütükoğlu 1988: 97).² Ancak Karadeniz’in yabancı gemilere kapalılığı prensibi XVIII. yüzyılın son çeyreğine girerken Osmanlı Devleti ile Rusya arasında imzalanan 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması ile sona erdi. Antlaşmayla Karadeniz’de ticaret serbestisi elde eden Ruslar, Karadeniz’in kapalılığı ilkesini bozan ilk devlet oldu.³ Bunun ardından Avusturya 1784, İngiltere ve Fransa 1802 yılında benzer hakları elde ettiler. Bunları Sardunya, Danimarka, İspanya gibi Avrupa devletleri takip etti. Böylece Karadeniz’in uluslararası ticarete açılma süreci başlamış oldu (Kütükoğlu 1988: 98). Ancak bu tarihten 1830’lara kadar yabancıların ticareti İstanbul ile kuzeydeki Rus limanları arasında gerçekleşmiş ve Güney Karadeniz limanlarındaki ticaret hacmi düşük seviyelerde kalmıştır (Aygün 2016: 4).

Bu tarihlere kadar Rusya kıyısındaki şehirler üzerinden yapılan Karadeniz ticareti, özellikle 1815 Viyana Kongresi sonrası girilen barış ortamının da katkısıyla İngiltere ve Fransa eliyle başta Trabzon olmak üzere Samsun, Sinop gibi Osmanlı şehirlerine kaymaya başladı (Aygün 2016: 4). Özellikle İngilizler, eski İran ticaretini canlandırmak amacıyla bu işe daha fazla önem verdi. XVIII. yüzyılın başlarına kadar eşya ve emtialarını Buşir (Bender) limanı üzerinden naklediyorlardı. 1812 yılında Sir Gore Queseley’in İran ipeğinin Hazar Denizine kıyısı olan, Gilan bölgesi yerine Trabzon’dan gemiye yüklenmesi halinde kara nakliyesinin % 2,5’tan % 1’e düşeceğini, böylece Trabzon-İngiltere arasındaki deniz nakliye maliyetinin daha azala-

¹ Dolayısıyla Kuzeyde Kafkasya-Rusya ile denizden ticareti sağlayan Trabzon, Sivas-Konya yolu ile Suriyeli tüccarlar, Erzurum-Tebriz yolu ile de İran’dan gelen ticaret kervanları için malların çeşitli pazarlara ulaştırıldığı transit ticaret merkezi özelliğini muhafaza etmiştir (Özkaya 1998: 136).

² İstanbul, Trabzon için mahallî ticaretin yapıldığı en önemli şehirdi. Karadeniz ticaretinin İstanbul merkezli hale gelerek uluslararası özelliğini kaybetmesinde, Osmanlı Devleti’nin Karadeniz ve çevresini İstanbul’un besin ambarı olarak görmesi sonucu, yabancıların bu denizde ticaret yapmalarına engel olması da bir etkidir (Aygün 2009: 42).

³ XVIII. yüzyılda Trabzon ve çevresinde gerçekleşen ticari faaliyetler hakkında geniş bilgi için bkz. (Aygün 2005).

cağını ifade etmesi üzerine, Trabzon-Erzurum-Tebriz güzergâhı yeniden ön plana çıktı (Issawi 1970: 18-19; Tozlu 2002: 383; Kütükoğlu 1988: 98). Yukarıda bahsedilen gelişmeler üzerine hemen harekete geçen İngiltere 1830 yılında Trabzon'da bir konsolosluk açtı.⁴

1836 yılından itibaren buharlı gemilerin İstanbul-Trabzon arasında ulaşımı sağlanmasıyla birlikte Karadeniz ve özelinde Trabzon ticareti, daha kolay hale geldi. 1836'da bir İngiliz şirketine ait ilk buharlı gemi İstanbul-Samsun-Trabzon hattında çalışmaya başladı. Bunu 1837'de aynı hatta kurulan bir Osmanlı buharlı gemi hattı ve sonrasında Avusturyalı, Fransız ve Rus şirketleri takip etti (Turgay 1994: 55; Ekinci 2006: 53-72; Yılmaz 2014: 46-65). Buharlı vapur ve gemilerin sefere konulması, deniz seferlerinin ve bunun sonucu olarak ticari eşya ve emtianın artmasına, böylece Trabzon limanının hacminin genişlemesine vesile oldu (Ekinci 2006: 39-40). 1838 yılında İngiltere ile imzalanan Balta Limanı Ticaret Anlaşması ve ardından diğer ülkelerle yapılan benzer ticaret anlaşmaları, ticareti kolaylaştırıcı hükümleriyle bu hacmi daha da artırdı (Baskıcı 2012: 34). Karadeniz'de artan ticaret ve sonrasında yaşanan Kırım Savaşı hiç şüphesiz İran, Asya ve Uzak Doğu ticaretini tekeline almak isteyen İngiltere ile gittikçe güçlenen ve bu geniş ticari sahayı İngiltere'nin egemenliğine bırakmak istemeyen Rusya arasındaki rekabetin bir sonucuydu. Ancak 1868 yılından itibaren Rusların Kafkaslarda giriştikleri demiryolu yapımı ve ardından 1869'da Süveyş Kanalı'nın açılması bu rekabette dengeleri değiştirdi. İngiltere ve başta Fransa olmak üzere diğer Avrupalı ülkeler Süveyş Kanalı üzerinden Doğu ile ticaretlerini yapmaya yönelirken, İran ticareti de hem Tiflis-Bakü-Poti demiryolları üzerinden Rusya'yı hem de Süveyş'i kullanmaya başladı. Bunların sonucu Trabzon üzerinden yapılan transit ticaret hacmi yavaş yavaş güç kaybetti (İpek 2006: 112; Turgay 1994: 61).

Ticaret hacmindeki düşüşe rağmen İngiltere, Rusya, Avusturya ve Fransa ile olan iktisadi ilişkiler belli bir seviyede devam etti. Ayrıca Osmanlı Devleti, Rusya'nın demiryolu inşasına ve karayollarında yaptıkları düzenlemelere karşılık olmak üzere, 1875'lerde Trabzon-Erzurum karayolunu daha iyi şartlara kavuşturmak için çaba harcadı (Aygün 2009: 43). Fakat 1877-1878 Osmanlı Rus Savaşının çıkması neticesinde imzalanan Berlin Antlaşmasıyla Batum'u ele geçiren Ruslar daha da önemli bir konuma kavuştu⁵ ve Trabzon ticaret hacmi gerilemeye devam etti. Bir kez daha vurgu-

⁴ Avrupalı devletler arasında Trabzon'da ilk temsilcilik açan ülke Fransa'dır. Pierre Jarôme Dupré önce 1803'te ticari komiser, 1812 yılında ise konsolos olarak siyasi ve ticari amaçlar doğrultusunda bölgeye atanmış ve 17 yıl Trabzon'da görev yapmıştır. Geniş bilgi için bkz. (Yılmaz 2016: 87-120). Trabzon'da Fransa ve İngiltere'nin XIX. yüzyılın ilk yarısında açtığı bu konsolosluga ilave olarak sonrasında Rusya, Belçika, İran, Avusturya-Macaristan, Almanya, İtalya ve Hollanda'nın da konsoloslukları oluşturuldu (Çadırcı 1990: 18).

⁵ Siyasi ve ticari bir nüfuz alanı oluşturmak amacıyla transit ticaretine kısıtlamalar getiren Rusya, Batum'u alınca Bakü-Tiflis demiryolu hattını buraya uzattı (Wright 1992: 79). Bölge ticareti üzerine koymuş olduğu yüksek vergileri kaldırdı. Aynı zamanda Batum başta olmak üzere sınırları içerisindeki ticari bölgelerde serbest ticaret alanları ilan etme girişiminde bulundu. Nitekim yukarıda belirttiğimiz üzere ticaret yoğunluğu Rus topraklarına kaydı.

lamak gerekirse başta Trabzon olmak üzere Doğu Karadeniz'deki limanlar, Avrupa ile olan ticari bağları sebebiyle bir büyüme, genişleme göstermiş, bunun paralelinde şehir nüfusları ticari canlılıkta artma gösterirken, canlılık azaldığında gerilemiştir. Elbette ki bunda ekonomik gelişmenin istikrarsızlığı etkili olduğu gibi Batı'da liman kentleri, çevrelerinin ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik sanayileşirken Trabzon'un bunu gerçekleştirememesi de etkili olmuştur. Bu yüzden Trabzon, aşağıda göreceğimiz gibi bazı ihraç malları istisna olmak üzere, diğer bölgelerde üretilen ürün ve mamul maddelerin ithal ve ihraç noktası olarak kalmıştır (İpek 2006: 115).

Bununla birlikte İngiltere'nin yukarıda ifade ettiğimiz üzere XIX. yüzyılın ilk çeyreğinde bölgeye yönelik artan ilgisi kendisini göstermiş ve İngilizler, konsolosları vasıtasıyla ticari raporlar tutmuştur.⁶ Söz konusu raporlar, Trabzon ve çevresi hakkında önemli bilgiler vermektedir. Öyle ki, ticaret hacminden gemi şirketlerine; ticarete yönelik imar faaliyetlerinden bölgedeki önemli ürünlerin özelliklerine ve bölgeye dair yapılan bazı tespitlere varıncaya kadar çok geniş bir yelpazede bilgiyi bizlere ulaştırmaktadır. Biz bu çalışmada Trabzon'un II. Meşrutiyet Dönemi'ndeki ticareti ve buna bağlı olarak yapılan faaliyetleri, İngiliz Ticari Raporlarındaki bilgiler ışığında ele alınmıştır. Bunu yaparken imkân ve kaynakların elverdiği ölçüde yerli kaynak ve çalışmalarla da söz konusu raporlardaki verileri karşılaştırmaya gayret edilmiştir. Ancak dönemin Trabzon'una dair yerli kaynakların sınırlılığını belirtirken konsolos raporlarının önemli bir eksikliği giderdiğini ifade etmek gerekir. İncelemeye bu anlamda bakılması da önemlidir. Çalışmamızı tematik bir planda incelemeye tabi tutulmuştur.

1- Ticaret

Raporlarda "İnsanoğlunun az, doğaninsa çok şey yaptığı bir memleket" olarak tarif edilen Trabzon'da, alım gücünün büyük ölçüde toprağın üretimine bağlı olduğu belirtilmiştir.⁷ Dolayısıyla mahsulün iyi olması ve bolca üretilmesi ticaretin alım satım gücünü de belirlemektedir. 1909 raporunun yazarı Konsolos Longworth'a göre 1909 senesi hasadı son üç yılın ortalamasına göre oldukça umut vericidir. İngilizlerin doğru zamanda yarışa katılmak

Nitekim 1850-1860 yılları arası en yoğun ticari dönemlerinden birini geçiren Trabzon, İran'ın toplam ticaretinin % 20'sini çekerken, bu oran 1900'lerde % 10'un altına kadar düştü. (Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Tarihi, 1884-1950, 2009: 68).

⁶ Musa Şaşmaz *İngiliz Belgelerine Göre Trabzon Vilayeti Ticari Raporları 1830-1914* adıyla raporları İngilizce orijinal haliyle üç cilt olarak yayına hazırlamıştır (Şaşmaz 2014). Ancak bizim kullandıklarımız daha önce İstanbul'daki Atatürk Kitaplığı'ndan alınmıştır. Bu sebeple dipnotlarda Atatürk Kitaplığı ve aldığımızdaki sınıflama/yer numarası verilmiştir. Diğer taraftan Musa Şaşmaz'ın yayınladığı raporlar ham haldedir. Dolayısıyla çalışmamız, raporlardaki bilgileri yerli kaynaklarla ve istatistiklerle karşılaştırarak daha anlamlı hale getirmek ve literatüre kazandırmak amacıyla yapılmıştır. Böylece hem raporların tutarlılık seviyesi ölçülmeye hem de bölge hakkında eksik kalan bilgi boşlukları doldurulmaya gayret edilmiştir.

⁷ Donald Quataert 1881-1908 yılları arasında Avrupa'nın Osmanlı Devleti'ndeki ticaret ve yatırım faaliyetleri artarken Osmanlı ekonomisinin özellikle de Anadolu ekonomisinin tarımsal niteliğini koruduğunu, toplam nüfusun % 75-80'inin tarım kesimi olduğunu ifade etmektedir (Quataert 1987: 19).

şartıyla bundan faydalanabileceğini belirten konsolos, yapılması gerekenleri de tüccarların ülkeyi ziyaret etmesi, numunelerini göstermesi, pazarın ihtiyaçları hakkında çalışması ve sadece büyük siparişleri değil küçükleri de kaydetmesi gerektiği sözleriyle ifade etmiştir. Ayrıca mal teslimatı, bir bankaya gönderilen borç senetleri karşılığında yapılmalı, ancak daha güvenli bir nakit koşuluna sahip olmak için İngiliz firmaları, yerli tüccarın Avrupalı şirketlerle ilgili olarak edindikleri uzun vadeli kredilerin kazançlarını dengelemek için bazı vasıtalar bulmalıdır (Rapor 1909).⁸

Tablo 1: 1908-1909 Yılı Trabzon Limanına Gelen Gemilerin Tonajları ve Bağlı Buldukları Ülkeler

Milliyeti	1908				1909			
	Yelkenli		Buharlı		Yelkenli		Buharlı	
	Gemi	Tonaj	Gemi	Tonaj	Gemi	Tonaj	Gemi	Tonaj
İngiliz	-	-	13	16.783	-	-	5	8.896
Alman	-	-	33	57.094	-	-	49	91.257
Avust.	-	-	102	126.940	-	-	115	190.159
Fransız	-	-	123	259.005	-	-	107	241.371
Yunan	2	1031	63	57.833	1	651	155	126.195
İtalyan	-	-	25	38.408	-	-	50	73.326
Osmanlı	7.991	37.508	175	172.936	7.573	39.242	128	94.198
Rus	36	829	76	65.709	18	512	74	57.060
Toplam	8.029	39.368	610	794.708	7.592	40.405	683	882.462

Kaynak: 1908 Raporu, s. 6; 1909 Raporu, s. 9.

Trabzon'daki ticaretin detaylarına geçmeden evvel yukarıda verilen bilgiler ile paralellik gösteren ve raporlarda yapılan şu tespitleri zikretmek gerekir. Buna göre: "Genelde malları kredi ile almalarına ve birçok durumda sözleşmelerini karşılayamamalarına rağmen Trabzonlu tüccarlar büyük çoğunlukla dürüsttür. Sabır gösterilip zaman verilmesi halinde aldıkları ticari malların ödemesini yapmaktadırlar (Rapor 1912). Yerli müşterinin parası olmakla beraber istediği şey ucuz ve gösterişli maldır. Ticarete İngilizceden ziyade Fransızca tercih edilir. Yerli müşteri malların maliyetini anlayabildi-

⁸ Raporlara göre Avusturya ve İtalyan üreticiler 3 aydan 6 aya kadar kredi vermektedirler. Bu daha küçük şehirlerdeki tüccarlarla uzun süreli kredili bir sistem üzerinden ticaret yapan Trabzon'daki toptancıların, yabancı üreticiyle anlaşmaya başlamadan önce paranın en azından belli bir kısmını geri almalarını sağlar. Başta İngiliz pamuklu malları satın alan toptancı (yerli bayi) peşin ödeme yapar, İtalyan ya da Avusturya malları için de anlaşma yapabilir. Bu ya doğrudan ya da İstanbul vasıtasıyla gerçekleştirilir. Böylece yerli tüccar krediden faydalanır. Diğer taraftan bir senet vade tarihinde ödenemezse mümkün olduğunca geniş bir ödeme kabul edilir. Yeni bir sipariş verildiğinde eski senetlerdeki borç yeni mallar için verilenlere eklenir. Konsolosun burada İngiliz tüccarından istediği bu gibi kolaylıkların kendileri tarafından da yerli üreticiye gösterilmesidir (Rapor 1912).

ğinden kendisi için en uygun olanını seçme becerisi gösterebilir (Rapor 1912). Tüccarlar kaide olarak ihtiyaçları asgari düzeyde tutarak geleneksel olan nüfus için eskiden beri alışılmış ürünleri olabildiğince ucuza temin etmektedirler. Dolayısıyla pazarda yeni ürünlerin satışına imkân veren bir yapı mevcut değildir” (Rapor 1913).

Trabzon’la ilgili raporlar ışığında bu tespit ve değerlendirmelerde bulunduğundan sonra özellikle ticaretin yükünü çeken limandaki gemilerin menşei, ithal ve ihraç edilen mallar Tablo 1-3’te gösterilmiştir.

Tablo 2: 1910-11 Yılı Trabzon Limanına Gelen Gemilerin Tonajları ve Bağlı Buldukları Ülkeler

Milliyeti	1910-11			
	Yelkenli		Buharlı	
	Gemi	Tonaj	Gemi	Tonaj
İngiliz	-	-	6	9.628
Alman	-	-	36	60.011
Avusturya	-	-	106	195.317
Fransız	-	-	106	248.317
Yunan	-	-	1	419
İtalyan	-	-	27	38.402
Osmanlı	6.386	29.508	362	440.698
Rus	3	63	279	152.578
Romanyalı	-	-	51	39.068
Norveçli	-	-	1	1.803
Toplam	6389	29.571	975	1.186.241

Kaynak: 1910-11 Raporu, s. 8.

Buharlı gemilerin büyüklüğü ve yük kapasitesi dikkate alındığında Trabzon limanına gelen Osmanlı yelkenli sayısının fazlalığına rağmen ticaretin ağırlığı, buharlı gemilerin ve onları işleten Avrupalı şirketlerin elindeydi. Örneğin bir ticari yelkenli, ortalama altı kişilik mürettebatı ile 50-100 tonluk gemilerdi. Oysa buharlı gemiler bunların 10-20 katı bir taşıma kapasitesine sahipti (Baskıcı 2012: 53-56). Zira 1807 yılında Amerikalı Robert Fulton tarafından Hudson nehrinde ilk buharlı geminin hizmete sokulmasından sonra bu yeni teknolojik güç yelkenli gemilerin yerini almaya başlamıştır. Hava koşullarına çok da bağlı kalmaksızın daha hızlı ve güvenli hareket edebilme yeteneğine sahip olan buharlı gemiler, artık ticaretin vazgeçilmez unsuru haline gelmiştir. Osmanlı Devleti’nden kapitülasyonlar vasıtasıyla tavizler elde eden Avrupalı devletler, yukarıda bahsedilen Karadeniz’in uluslararası ticarete açılmasıyla birlikte buharlı gemi gücünü bu bölgenin ticareti için de kullanmaya başlamıştır. İngiltere siyaseti gereği bu ticarete ilk atılan ülke olmuş ve 1833 tarihinde Şah adlı gemisiyle nakliye hizmetine başlarken ardından Essex ve Crescent isimli gemilerini hizmete sokmuştur (Yılmaz 2014: 50). Bunu 1835’te Avusturya’nın Danubian, 1856’da Fransa’nın Messageries Maritimes, 1857’de Rusya’nın Steam Navigation ve

1879'da yine Fransa'nın Paquet isimli kumpanyaları takip etmiştir. 1832 tarihinde Trieste'de kurulup buharlı gemiciliğe başlayan ve Türk kara sularında en çok rağbet gören Avusturya'nın Lloyd Kumpanyası ise 1840'tan itibaren Trabzon'a seferlere başlamış ve 1844 tarihinde Danubian Kumpanyasını alarak Karadeniz ticaretinde söz sahibi şirketlerden biri, hatta birincisi haline gelmiştir. Osmanlı Devleti ise 1840'lı yılların başından itibaren buharlı gemi taşımacılığına başlamıştır (Baskıcı 2012: 37; Yılmaz 2014: 56; Demir 2005: 2-4). Kısacası bugün olduğu gibi o yıllarda da ticaretin büyük oranda Batılı devletlerle yapıldığı görülmektedir.

Tablo 3: 1912-1913 Yılı Trabzon Limanına Gelen Gemilerin Tonajları ve Bağlı Buldukları Ülkeler

Milliyet	1912				1913			
	Yelkenli		Buharlı		Yelkenli		Buharlı	
	Gemi	Tonaj	Gemi	Tonaj	Gemi	Tonaj	Gemi	Tonaj
İngiliz	-	-	3	5.196	-	-	6	9.199
Alman	-	-	33	56.268	-	-	43	82.507
Avust.	-	-	104	191.520	2	44	107	200.581
Fransız	-	-	88	232.032	-	-	104	279.419
Yunan			3	1.835	-	-	1	1.225
İtalyan	-	-	1	2.065	-	-	28	46.759
Osmanlı	5.717	25.036	251	411.903	5.265	26.830	199	250.918
Rus	5	113	287	169.535	17	703	149 ⁹	123.693
Belçika	-	-	-	-	-	-	4	9.000
İran	-	-	2	1.084	-	-	-	-
Rumen	-	-	3	1.542	-	-	2	940
Toplam	5.722	25.149	775	1.072.98	5.284	27.577	643	1.004.241

Kaynak: 1912 Raporu, s. 9; 1913 Raporu, s. 10.

II. Meşrutiyet Dönemi'nde Trabzon'a gelen kumpanyalar ise şunlardır:

Haftalık: Lloyd (Avusturya), Panhellenic, Destouni (Yunanistan), Gürcü, Şirket-i Mahsusa (Osmanlı)

İki Haftada Bir: Messageries Maritimes, Paquet (Fransa), Compagnie de Navigation (Rusya), Florio and Rubattino (İtalya), Deutsche Levante Linie, Norddeutscher (Almanya)

Bunların dışında Gagarin isimli bir Rus gemisi ile Hürriyet ve Nejdet isimli iki Türk gemisinin de düzenli aralıklarla Trabzon'a geldikleri bilgisi verilmiştir (Rapor 1908).

Trabzon'un önemli bir ithalat, İran transit ticaretiyle birlikte düşünüldüğünde, ihracat limanı olduğu belirtilmişti. Bu doğrultuda ticaret hacminin

⁹ Rus buharlı gemilerinin sayısındaki bu ani düşüşün sebebi Konsolos Satow tarafından Türk kıyı buharlılarının rekabeti yüzünden daha önceden Sohumkale ve Trabzon arasında gidip gelen küçük Rus buharlılarının işi bırakması şeklinde açıklanmıştır.

ülkelere göre dağılımı ve yapılan ticaretin değeri İngiliz Konsolos Raporlarına aşağıdaki gibi yansımıştır:

Tablo 4: Konsolos Raporlarına Göre Trabzon Limanında İthalat Yapılan Ülkeler ve İthalatın Değeri

İthalat Yapılan Ülke	1906	1907	1908	1909	1910-11	1912	1913
	Sterlin	Sterlin	Sterlin	Sterlin	Sterlin	Sterlin	Sterlin
İngiltere	363.740	372.740	106.040	202.670	232.820	226.410	206.349
Avust.	291.380	226.700	42.973	118.800	173.450	193.420	160.420
Alman-ya			17.738	27.120	89.410	76.260	65.850
Belçika	73.940	59.560	19.089	31.380	58.890	55.380	48.350
Fransa	179.900	174.170	190.076	163.890	189.890	172.350	142.400
İtalya	64.640	66.570	25.105	88.840	25.260	35.120	30.280
Rusya	55.870	52.870	26.299	267.250	198.670	187.350	155.450
Amerika	37.180	30.130	7.356	4.670	3.950	2.570	2.500
Hollan-da	1.710	2.260	-	570	-	-	-
Yun.	5.770	4.160	1.567	3.380	-	-	-
Bulg.	57.680	71.370	6.691	-	-	-	-
Romn.			2.134	-	-	-	-
İsviçre	3.640	940	-	290	-	-	-
Hind.	44.060	77.980	22.791	1.150	-	-	-
Mısır	1.370	2.350	2.175	3.760	-	-	-
Diğer Ülkeler	1.490	970	-	8.060	34.800	33.690	27.750
Toplam	1.182.370	1.142.770	470.036	952.230	1.032.980	982.550	839.349

1906-1909 tarihleri arası ülkelere göre İthalat değerlerini gösteren istatistiklerde Yunanistan, Bulgaristan ve Romanya tek tek belirtilmişken daha sonraki tarihlerdeki istatistiklerde sadece 1910-11 raporunda "Balkan Devletleri" başlığı altında 25.840 sterlinlik bir ithalat değeri verilmiştir. Dolayısıyla 1910-11 raporunda verilen toplamın içerisinde bu değer de vardır. 1906 ve 1907 yıllarındaki istatistiklerde ise Avusturya ile Almanya; Bulgaristan ile Romanya ithalat rakamları bir toplam halinde gösterilmiş, daha sonraki yıllarda ayrı ayrı verilmiştir. İthalat rakamları incelendiğinde Avusturya ile 1908 yılında keskin bir düşüşün yaşandığı görülmektedir. Bu durum Avusturya'nın Bosna-Hersek'i ilhakı ve tepki olarak Osmanlı Devleti'nde uygulanan "boykot"un sonucudur.¹⁰ Benzer düşüşleri İtalya ile savaşa neden olan Trablusgarp meselesi ve Balkan Devletleriyle yaşanan Balkan Savaşlarında gözlemlemek mümkündür. Siyasi olayların dışında zaman zaman yaşanan salgın hastalıkların da ticaretin doğal seyrini bozduğu görülmektedir. Çünkü hastalığa yakalanma endişesi, karantina merkezlerinde

¹⁰ Avusturya'ya karşı yapılan boykot ve Trabzon'daki yansımaları hakkında geniş bilgi için (Emiroğlu 1994: 17-21; Aksoy 2014: 42-54).

uzun süren tetkikler ve yabancı kumpanyaların limana gelmek istememele-ri ticareti sekteye uğratabilmektedir. Örneğin 1910 yılında yaşanan kolera salgınının bu türden bir etki yaptığı ve 584 vakadan 340'ının ölümcül oldu-ğu bilgisi verilmiştir (Rapor 1909-1910).¹¹ Diğer taraftan tabloya bakılacak olursa Fransa ile İngiltere'nin belli bir çizgiyi koruduğu, özellikle 1908 tari-hinden sonra Rusya ve Almanya'nın Osmanlı Devleti'ne ihrac anlamında paylarının yükseldiği görülmektedir. İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin kontro-lü altındaki hükümetlerin Rusya ile daha fazla yakınlaştığı söylenebilir. Di-ğer taraftan II. Abdülhamit Dönemi'nde başlayan Alman yakınlaşmasının da sürdürüldüğü ifade edilebilir.

Tablo 5: Konsolos Raporlarına Göre İhracat Yapılan Ülkeler ve İhracatın Değeri

İhracat Yapılan Ülke	1906	1907	1908	1909	1910-11	1912	1913
	Sterlin	Sterlin	Sterlin	Sterlin	Sterlin	Sterlin	Sterlin
İngiltere	9.460	8.670	16.305	11.130	28.790	25.700	7.800
Avusturya	70.140	75.880	76.052	39.120	116.080	110.150	114.250
Almanya			47.793	78.040	130.760	126.320	132.150
Belçika	4.660	2.380	-	-	-	730	-
Fransa	66.060	56.720	54.328	46.640	127.120	124.370	128.400
İtalya	2.150	1.840	6.532	1.670	950	13.260	14350
Rusya	17.790	29.710	11.447	11.360	8.450	7.460	7.620
Amerika	29.080	6.040	18.587	16.710	62.210	52.110	62.800
Hollanda	9.260	12.930	13.612	170	-	-	-
Yunanistan	11.160	8.450	8.135	2.050	-	-	-
Bulgaristan	10.170	12.400	15.518	4.620	-	-	-
Romanya			8.686	3.440	-	-	-
Mısır	94.360	117.990	135.678	62.940	-	-	-
Diğer Ülke-ler	6.570	6.030	1.440	1.680	84.220	76.260	85.390
Toplam	330.860	339.040	414.113	579.720	569.850	536.360	552.760

İthalatla ilgili yapılan değerlendirmeler ihracat kısmı için de geçerli olmakla birlikte vurgulanması gereken husus, diğer ülkeler başlığı altında verilen değerlerin son üç yıla ait rakamlarının yüksekliğidir. Kanımızca bu rakamın yüksekliğinin sebebi, yine aynı yıllarda gösterilmeyen, Mısır'a yapılan ihra-cat rakamının mevcut toplamın içinde olmasıdır. 1910-11 raporunda Bal-kan Devletleri şeklinde açılan başlıktaki ihracat değeri de 11.270 sterlindir. Söz konusu her iki tabloya bakıldığında giderek artan bir ivme gösteren İthalat ve ihracat değerlerinin düşme eğilimi gösterdiği yılların Balkan Sa-vaşları ve sonrası olduğu gözlemlenebilir. Savaş ve sebep olduğu kayıplar-dan dolayı bu rakamların daha düşük olması gerektiğine dair bir düşünce

¹¹ Konsolos Lonworth'un verdiği rakamlar dönemin sağlık dergilerinden Hekim'in verdiğiyle hemen hemen örtüşmektedir. Hekim dergisinde 16 Eylül 1910-14 Kasım 1910 tarihleri ara-sında 593 kişinin hasta olduğu ve 311'inin vefat ettiği bilgisi verilmiştir (Hekim, 14 Kasım 1910. No: 21).

akla gelebilir. Ancak unutulmaması gereken husus Trabzon'da özellikle ihrac anlamında önde gelen ürünlerin tarım alanında yetiştiriliyor olmasıdır. Dolayısıyla bu işler daha çok kadınlar tarafından yapıldığından ürünler vaktinde ekilip hasat edilebilmiştir. İthal ve ihrac edilen mallar ile hangi ülkelerle daha yoğun ticaret yapıldığı ise raporlara şu şekilde yansımıştır:

Tablo 6: Konsolos Raporlarına Göre Trabzon'a İthal Edilen Başlıca Maddeler

Ticari Emtia	İthal Edildiği Ülkeler
Ateşli Silahlar	Fransa, Avusturya, İngiltere, Almanya
Mum	Belçika, Avusturya, Rusya, Amerika
Halı ve Kilim	İran, Amerika, İtalya, Hollanda
Fes	Avusturya, Almanya, İtalya
Kahve	İtalya, Fransa, Amerika, İngiltere
Çelik	Avusturya, Fransa, İngiltere, Almanya
Bakır ve Kalay	İngiltere, Rusya
Ham Pamuk	İtalya, İngiltere, Avusturya, Hindistan
Pamuklu Mallar	İngiltere, İtalya, Fransa, Almanya, Belçika
Züccaciye	Almanya, Avusturya, Belçika, Rusya, İngiltere, Fransa
Ecza ve İlaç	Almanya, Fransa, İngiltere, Avusturya
Kumaş Boyası	Fransa, İngiltere, Avusturya, Amerika
Un	Fransa, Romanya, İtalya, Rusya
Taze ve Kuru Meyve	Yunanistan, İtalya, Türkiye
Tuhafiye	Avusturya, Almanya, Fransa, Bulgaris., İngilt., Belçika,
Nalburiye	Avusturya, Almanya, İngiltere, Fransa, Belçika
Post ve Deri	Fransa, Rusya, Hindistan, Almanya
Demir ve Hırdavat	Belçika, Almanya, İngiltere, Avusturya, Amerika
Mücevher, Saat vs.	Fransa, Rusya, Avusturya, İngiltere
Deri (Leather)	Fransa, İngiltere, Avusturya, Almanya
Kireç ve Çimento	Fransa, Rusya, Yunanistan
Çikolata ve Bisküvi	Fransa, İngiltere, Avusturya, Almanya
Makine	İngiltere, Amerika, Almanya, Avusturya
Kibrit	İtalya, Almanya, Avusturya
Çinko	Belçika, İngiltere, Fransa
Kurşun	İngiltere, Avusturya, Fransa
Çivi	Belçika, Avusturya, Almanya, Amerika, Fransa, İngilt.
Zeytin ve Zeytinyağı	Büyük Miktarda Türkiye, Yunanistan
Petrol	Rusya
Erzak ve Konserve	İtalya, Rusya, İngiltere, Avusturya
Kâğıt, Kitap vs.	Avusturya, Almanya, İngiltere, Belçika
Pirinç	Avusturya, İngiltere, Türkiye, Mısır
İplik	İngiltere, İtalya, Hindistan, Almanya
Çuval, Keten Bezi, Muşamba	İngiltere, Avusturya, Fransa, İtalya
Tuz	Büyük miktarda Türkiye
İpek ve Kadife	Fransa, İngiltere, Avusturya, Almanya
Gümüş külçe	Avusturya, İngiltere
Sabun	Fransa, İngiltere, Avusturya, Almanya
Baharat	İtalya, İngiltere, Avusturya, Fransa
İspirto, Şarap, Bira vs.	Rusya, Fransa, Avusturya, İngiltere
Şeker	Avusturya, Fransa, Rusya, İngiltere

Çay	İngiltere, Rusya, Hindistan, Fransa
Kereste, Çıra vs.	Büyük miktarda Türkiye
Kalay çubuğu, Levha/Plaka	İngiltere, Avusturya
Tütün	Büyük miktarda Türkiye
Buğday, Arpa, Mısır vs.	Rusya, Bulgaristan, Romanya ve Türkiye
Yünlü Mallar	Fransa, İngiltere, Avusturya, Almanya
Yün İpliği	İngiltere, İtalya, Hindistan, Avusturya

Kaynak: 1909 Raporu, s. 12-16; 1912 Raporu, s. 12-13.

Pamuklu ürünler, ateşli silahlar, nalburiye, kibrit, ilaç, çuval, çay, iplik, ipek ve kadife İran transit ticareti için de önemli ticari mallardır. Özellikle yünlü, pamuklu ve ipekli ürünlerle kibrit ve nalburiye maddi değer bakımından öne çıkmaktadır. Karadeniz ticaretinde başlayan hareketlenme, Trabzon-Tebriş arasındaki geleneksel yolu da canlandırdı. İran ticaretini canlandıran etkenlerin başında buharlı gemiler ile artan Avrupa ticareti gelmektedir. Bir diğeri ise özellikle İngilizlerin, sadece mallarını satmak değil, satın almak istedikleri ipek ve diğer İran ürünleri için de, Queseley'in de vurguladığı gibi, daha az maliyetli ve kısa bir yol bulma arzuları oldu (Baskıcı 2012: 37).

Tablo 7: Konsolos Raporlarına Göre Trabzon'dan İhraç Edilen Başlıca Maddeler¹²

Ticari Emtia	İhraç Edildiği Ülkeler
Tütün	Mısır, Hollanda, Amerika, Almanya, Avusturya
Fındık	Romanya, Avusturya, Almanya, Mısır, Fransa, Amerika, Rusya, İtalya, Yunanistan, Belçika, Hollanda
Koyun ve Sığır	Türkiye
Tereyağı	Türkiye
Yumurta	Fransa, Yunanistan, Almanya, Bulgaristan, Rusya
Post ve Deri	Amerika, Avusturya, Fransa, Rusya, Amerika
Erzak, Konserve	Bulgaristan, Romanya, Fransa, Rusya
Fasulye	Fransa, Amerika, Yunanistan, İspanya, Avusturya
Sebze-Meyve	Mısır, Avusturya, Rusya, Romanya
Balıkyağı ¹³	Romanya, Bulgaristan, Fransa, İtalya
Keten	Yunanistan
Tutkal	Bulgaristan, Yunanistan, Mısır

¹² Trabzon limanı vasıtasıyla ihracı yapılan Halı, İpekli kumaş, Ceviz ağacı/kerestesi, yün/tiftik kumaşı, un ve kuru üzüm gibi İran transit ticaretinde önceliği olan maddeler, vilayetin ihracat ürünlerini öne çıkarmak amacıyla bu listeye eklenmemiştir.

¹³ Burada kastedilen balıkyağı Yunanistan'da elde edilmiştir. Balıkçılar tarafından yakalanan yunuslar kesilir ve geniş kazanlarda kaynatılarak yağı elde edilir. Ortalama 350-400 ton civarında bir balıkyağı satışı gerçekleştiriliyorsa da maddi getiri anlamında diğer ürünlere kıyasla daha alt basamaklarda yer almaktadır. İhracat değeri olarak belirtilen bu yağın dışında Trabzon'un diğer balıklar (hamsi, mezigit, kalkan, uskumru, tekir, deniz alabalığı, somon, sargan) yönünden zengin olduğu ifade edilmiştir. Bunların daha çok pazarlarda satıldığını, tuzlandığını ya da gübre amacıyla kullanıldığını görmekteyiz (Rapor 1908; Rapor 1912). Abdülvahap Hayri de eserinde Yunus balığından ve diğer balık çeşitlerinden bahsetmektedir. Fakat farklı bir bilgi olarak Yunus balıklarının yağı çıkartılırken çok ilkel bir şekilde işlemin gerçekleştirilmesinden dolayı yarı yarıya yağın zayıf olduğunu söylemektedir. İhraç değeri adına verdiği rakamlara da baktığımızda 1910 yılı için 400 ton civarında bir rakam elde ederken 1911 ihracat rakamının 234 ton raddelerinde gerçekleştiğini görmekteyiz (Hayri 2008: 70-71).

Misina (gut)	Avusturya
Balmumu	Bulgaristan, Türkiye

Kaynak: 1909 Raporu, s. 16-17; 1912 Raporu, s. 16.

2- Bayındırlık Hizmetleri

1908 tarihli ilk raporda Konsolos Longworth bayındırlık hizmetine ilişkin hiçbir çalışmanın bitirilemediğini, bununla birlikte yolların bazı onarımlara tabi tutulduğunu, Gümrük Dairesi'nde iyileştirmelerde bulunduğunu belirtmektedir. Diğer taraftan özellikle liman bölgesinde bayındırlık ve imar hizmetlerine ilişkin plan ve projelerin durumuyla ilgili açıklamaları raporunda bilgi olarak hükûmetine yazmıştır. Buna göre 1908 yılı itibarıyla yapılmakta olan işler şunlardır:

1- Ticari mal için demir iskele: Konsolos, T şeklinde bir iskelenin yapımına 1906 yılında başladığını ve 40 metrelik ana kısma 126 tane demir kazık çakıldığını belirtmektedir. Ayrıca iskelenin 50'ye 10 metre uzunluğu, 20'ye 10 metre genişliği olacağını ve maliyetinin 1600 pound tutacağını tahmin edildiğini ifade etmiştir. Ancak yapım, yazdan beri ertelenmiş durumdadır ve mülkiyet hakkının gümrük dairesine mi yoksa belediyeye mi ait olacağı konusunda tartışmaların yapıldığını anlatmaktadır.¹⁴

2- Yolcular için taş iskele: 1902 yılında 40'a 9 metre boyutlarında planlanarak başladı ve 1905 yılında tamamlandı. Tahminen 1000 pounda mal olduğu söylene de gerçek maliyeti 1800 pounddur. Belediye tarafından yapıldı, gümrük dairesi satın aldı.

3- Taş dalgakıran: 1902 yılında inşaatına başlanan ve limanın doğusuna doğru 370'e 5 metre boyutlarında tasarlanan dalgakıranın¹⁵ 280 metrelik kısmı yapılmıştır. Harcanan para 8.000 pounddur. Tahminen 12.000 pounda mal olacaktır. Ödeneğin harici zorunlu hizmette alınmaktadır.

4- Limanın batısında 20 yıl önce askeriye tarafından 13'e 12 metre mendirek yapıldı. 640 metreye uzatılması ve dalgakıranın da 370 metreye ulaşmasıyla gemilere 300 metrelik bir geçit sağlanması planlanmaktadır. Böylece 380.000 m² bir alan elde edilecektir.¹⁶

¹⁴ Karadeniz kıyısında yer alan limanlara demir iskele yapılmasına yönelik istek ve faaliyetler, XIX. yüzyılın üçüncü çeyreğinden itibaren sıklıkla dile getirilmiştir. Zira liman yapımının uzun süreli ve maliyetli bir süreç olması, zaman içerisinde iskele inşası ve mevcut iskelelerin iyileştirilmesi politikasının benimsenmesine neden olmuştur (Dığıroğlu vd. 2013: 99-113).

¹⁵ Daha 1868 yılında dönemin İngiltere konsolosu mevcut limanın rüzgârlara açıklığından dolayı müsait olmadığından, ancak basit bir dalgakıran ile iyi bir limana dönüştürülebileceğinden bahsetmiştir. Ayrıca iskelenin iyileştirilmesi, depoların acilen genişletilmesi gerektiğini de belirtmiştir. Dolayısıyla duruma bakıldığında Trabzon'da limanın iyileştirilmesi anlamında çok şey yapılmadığı görülmektedir (Baskıcı 2012: 46).

¹⁶ Trabzon Limanı'nın yakınından denize dökülen Değirmendere'nin sürüp getirmekte olduğu çakıl ve kumların limanı doldurmasından ötürü meydana gelen sığlaşma, limanın en büyük problemleri arasındaydı. Dolayısıyla raporun 3. maddesinde limanın doğusunda diye belirtilen ve Değirmendere mevkiinde başlamış set, bu gelen çakıl ve kumu engellemek için yapılmaktaydı. Transit ticareti yanında askeri yönden de önem taşıyan Trabzon Limanı'nın bu durumuna engel olunmadığı takdirde kullanılamaz hale geleceği düşünüldüğünden, böyle bir tedbire başvurulması zorunlu görülmüş, bunun neticesi Padişah emri ile settin yapım izni çıkarılmıştır (BOA, İ. TNF, 10/1319/C-02, 16 Eylül 1317/29 Eylül 1901). Şimdi istenen ise

5- 160 metrelik rıhtım 1884 yılında 4.000 pounda inşa edildi. Liman projesinde öngörüldüğü gibi uzatılırsa yapı ve diğer amaçlarla yaklaşık 70.000 m² değerli arazi kazanılacak.

6- Transit malları için limanın doğusunda 1907 yılında ambar inşası başladı. Tahminen 6.500 pounda mal olur. 1.800 pound maliyetle 4.500 m² lik temelleri atıldı. Çalışma, hükûmetin onayının yenilenmesine kadar durduruldu (Rapor 1908).¹⁷

Söz konusu İngiliz Konsolos Raporlarından Samsun'da 900.000, Terme'de 15.000, Ünye'de 15.000, Ordu'da 25.000, Giresun'da 87.000, Rize'de 25.000 ve Trabzon'daki 350.000 sterlinlik olmak üzere toplamda 1.417.000 sterlin sermaye gerektirecek liman yapımlarının tasarlandığını, malî yetersizlik durumunda paranın vilayetin gelir fazlasından aşama aşama karşılanmaya çalışılacağı ifade edilmiştir (Rapor 1908). Bu amaçla Trabzon'a yapılması planlanan liman için gerekli adımlar 1911 yılında atılmıştır. Osmanlı-İngiliz ortaklığına dayanan Türkiye Milli Bankası'nın (Osmanlı Bankası) girişimiyle bir şartname hazırlanmış ve liman için gerekli tesislerin tespiti ile beş yıl içinde inşa edilmesi tasarlanmıştır (Baytal 2013: 22-26). Ancak Türkiye Milli Bankası adına bir İngiliz müteahhit firması tarafından yapılan araştırmalara rağmen liman yapımı¹⁸ konusunda bürokratik yazışmalar dışında bir ilerleme kaydedilememiştir (Rapor 1912).

1908-1913 yıllarını kapsayan raporlarda Samsun-Sivas demiryolu inşasının yanı sıra Trabzon-Erzurum hattının yapımına yönelik bir tasarımın da olduğunu görmekteyiz (Rapor 1908). Doğu Anadolu'nun hayvanlarını sahile getirecek, ucuz taşımacılığın yokluğundan dolayı sıklıkla çürümek durumunda kalan Fırat'ın suladığı geniş ovalardaki bol mahsulü kıyı kesimine taşıyacak (zira kervanlar on günde Erzurum'a ve otuz beş günde Tebriz'e gidebilmektedir. Dolayısıyla mal taşımacılığı da yavaş ve maliyetli olmaktadır) İran ticaretine büyük ivme kazandıracak tren yolu bir türlü baş-

Çömlekçi'de yapılan taş duvarın buraya uzatılmasıdır. Böylece konsolos raporunda da ifade edilen 380.000 m²lik korunaklı bir liman oluşturulacaktı.

¹⁷ Ticari malların korunması ve emniyetle güven altında bulundurulabilmesi için ambar ve depo yapımına XIX. yüzyılın ortalarından itibaren önem verilmiş, bu amaçla tahsisatlar ayrılmıştır. Hatta Vali Muhlis Paşa (1871-1872) tarafından depolama sorunu iskele sorunundan daha mühim addedilmiştir. Ancak liman istenilen seviyeye bir türlü gelememiştir (Aygün 2016: 395-396). Yine bu dönemde bir çözüm getirmesi amacıyla askeriyenin kiralamış olduğu ambardaki eşyanın şehirde uygun bir yer bulunarak oraya nakledilmesi, buranın gelen tüccar eşyası için kullanılması ve adı geçen ambarla iskele arasına taşımada kolaylık sağlaması için ray döşenmesi fikri gündeme getirilmiştir. Böylece hem vapurlar günü gününe boşaltılabilir hem de ticarî eşya öteye beriye atılmaktan, telef olmaktan kurtulur, muhafaza edilebilirdi (Aksoy 2014: 306).

¹⁸ Konsolos Longworth, 1908 raporunda sıraladığı taahhüt edilmiş işler arasında sadece T şeklindeki demir iskelenin tamamlandığını belirtmektedir. Burada da yük vagonu bulunmadığı, iki vinç yerine bir vinçin görev yaptığı, ancak mavnaların doldurma ve boşaltma işlerinde güçlü ve dayanıklı olduğunu ifade etmiştir. Ayrıca uzun bir tartışma sonrası gümrük dairesinin iskelenin sahipliğini belediyeden alarak başlangıçtaki tahminden 400 sterlin daha ucuza 1.200 sterline yapımı tamamladığını vurgulamıştır (Rapor 1909).

latılamamıştır (Rapor 1910-1911).¹⁹ Oysa Rusların, Kırım Savaşı sonrası İran ticaretini Poti limanına çekmek ve İngiliz mallarının Kafkasya ve İran'daki egemenliğini kırmak için başlattıkları Kafkas demiryolları projeleri (Batum-Poti, Batum-Tiflis, Tiflis-Bakü) Trabzon'un İran ile olan ticaretini oldukça etkilemiştir. Tebriz ve bölgesinin ithalat ve ihracatı özellikle Poti üzerinden Rusya'ya kaymış, Batum'un Ruslar tarafından ele geçirilişi ile Rus ticari üstünlüğü tamamlanmıştır (Okur vd. 2009: 30; Issawi 1970: 22; Turgay 1994: 61).

Raporlarda, tren yolundan ayrı olarak bayındırlık ve imar faaliyetlerine yönelik karayolu çalışmaları hakkında bilgiler de bulunmaktadır. Bu yollardan ilki yine Trabzon'la Erzurum arasındaki ticari ilişkileri kolaylaştırmaya yönelik mevcut karayolunun tamir edilmesi ile ilgili olanıdır. Zira Trabzon-Erzurum yolu üzerinde yıllık ticari trafik yaklaşık 80.000 ton mal, 100.000 koyun ve 50.000 yolcu olduğu düşünülürken (Rapor 1909) yolun iyileştirilmesinin ve daha iyi imkânlarla kavuşturulmasının gerekçesi kendiliğinden ortaya çıkmaktadır. Gerçi Osmanlı Devleti Trabzon-Erzurum arasında kullanışlı bir yol yapımının hem Doğu Anadolu hem de İran ticareti için önemini farkındaydı. Bu sebeple daha 1850 yılından itibaren yolu gündemine almıştı. Fakat yolun yapımı ancak 1872 yılında tamamlanabildi (Emiroğlu 1992: 13-14). Sonrasında ise birkaç kere tamirat görmesine rağmen verimli işleyen bir yol haline getirilemedi. Dolayısıyla yaklaşık 329 km'lik yolun yapım ve tamiratı işi 1911 yılında Fransız firması La Societe des Entreprises'e verildi. (Rapor 1910-1911). Ancak raporlardan yolun çok az bir kısmının yapılabildiği anlaşılmaktadır. 1911 yılında Maçka'ya doğru 9-10 km'lik bir yol yapım faaliyeti yürütülürken (Rapor 1910-1911) 1912 ve 1913'ü kapsayan yıllar içerisinde sadece Cevizlik'e kadar olan 30 km'lik yol tamamlanabilmiştir. Hamsiköy'e doğru olan yolun da bitmek üzere olduğu, yolun tamamlanması halinde Trabzon-Erzurum arası mesafenin 15 km. kısılacığı ifade edilmiştir (Rapor 1913).²⁰ Fransız firmasının gerekli araştırma ve planları iyi bir şekilde yaptığı ve çalışmalar yavaş ilerlese de kaliteli bir iş çıkardığı belirtilmektedir. Yavaş ilerlemenin sebebini Konsolos

¹⁹ Karadeniz Bölgesi'ne demiryolu yapılması fikri XIX. yüzyılın ortalarına kadar gitmektedir. Ancak yapılması düşünülen hatlar daha çok Samsun-Sivas-Erzurum ile Tirebolu-Gümüşhane-Erzurum şeklinde gündeme gelmiştir. Trabzon-Erzurum arasında bir demiryolu yapımının yüksek maliyeti, hattın yüksek ve sarp arazi yapısı, Rusya'nın kendi inisiyatifi dışında Ankara'nın doğusuna herhangi bir demiryolu hattı geçirmek istemeyişi gibi sebeplerle adı geçen hattın yapımı mümkün olmamıştır. II. Meşrutiyet Dönemi'ne gelindiğinde ise yerel idareciler, eşraf ve tüccarın halkı da yanlarına alarak hattın yapılması için büyük çaba göstermesine rağmen istenen sonuç elde edilememiştir (Kaleli 2011: 157-160; Küçükuşurlu 2008: 289-292; BOA, DH. MUİ, 69-1/24, 11 Şubat 1325/24 Şubat 1909; BOA, DH. İD, 209/8, 18 Mayıs 1330/31 Mayıs 1914).

²⁰ Masraflarının 20.000 liraya mal olacağı hesaplana yolun yapımı 1911 yılında ihale edildi. Balkan Savaşlarının çıkmasıyla birlikte işçi bulma sıkıntısı yüzünden yavaşlayan yol yapımının 1913 yılında Maçka'ya kadar olan kısmı tamamlandı. Kop geçidi, geçici olarak tamir edildi. Vilayet ise merkezden Değirmendere'ye kadar olan bölümün yapımını temin etti (Emiroğlu 1992: 17).

Satow “yol ile ilgili sürekli değişiklik yapılmasını isteyen İstanbul’daki merkezi otoriteye, ayrıca savaş nedeniyle (Balkan Savaşı) işçi bulmaktaki zorluklara” bağlamıştır (Rapor 1912). Aynı şirket tarafından Şebinkarahisar yolu üzerinde bazı çalışma ve onarımlar yapılmıştır. Rize-İspir-Erzurum yolunun 45 km’lik ilk bölümü üzerindeki çalışmaların²¹ ise 1914 yılında başlayacağı bilgisi verilmiştir.

Yol güzergâhı ile ilgili olan diğer çalışmaları ise şunlardır: Akçaabat-Trabzon-Sürmene arasında denize paralel 48 km’lik yolun yapım çalışması, Erzurum yolunun başlangıcı olması itibarıyla şehrin merkezinden yol açma çalışması, yaz aylarının sayfiye yeri olan Soğuksu’ya iyi ve kaliteli yol döşenmesi, Giresun-Piraziz; Ordu-Abdal arası yol çalışmaları (Rapor 1913). Konsolos Satow’un verdiği bilgilere istinaden II. Meşrutiyet Dönemi’nde Trabzon vilayet genelinde hummalı bir yol çalışması başlatıldığı söylenebilir. Bu çalışmalarda Trabzon vilayetinin de büyük katkıları olmuştur. Örneğin Trabzon ile Sürmene arasında bir yol yapımı için özellikle 1909 yılında dönemin Trabzon Valisi Arıf Paşa tarafından Ticaret ve Nafia Nezareti ile yazışmalar yapılmıştır. Vali telgrafında, Trabzon-Yomra arasındaki Şana deresi üzerindeki köprüünün tamiri için 99.328, Sürmene-Yomra yolu için 577.981 kuruş gerekli olduğunu belirtmiştir (BOA, DH. MKT, 2859/59, 10 Haziran 1909). Bunun üzerine Meclis-i Mebusan 1910 yılına mahsus olmak üzere bir “Yol Bedel Nakdisi”ni mahallelerin hususi yollarına sarf edilmek üzere kabul etmiş, bu karar Trabzon’daki gazetelerden *Envar-ı Vicdan*’da da memnuniyetle karşılanmıştır (Envar-ı Vicdan, 26 Ağustos 1910, No: 40-57). Ayrıca 10 Eylül 1912-11 Haziran 1913 tarihleri arasında Trabzon Valiliği yapan Mehmed Ali Aynî Bey’in gayretleriyle Satow’un belirttiği Trabzon merkezden Değirmendere’ye olan yol yapılmıştır (Aksüt 1944: 300-301). Ancak yukarıda belirtilen gerekçeler ve yaşanan ekonomik sıkıntılar sebebiyle istenilen neticeler tam olarak elde edilememiş, Trabzon vilayetindeki yolların yapım sorunları Cumhuriyet Dönemi’ne intikal etmiş ve güncelliğini yakın zamana kadar korumuştur.

3- Tarım

Yaklaşık 32.000 km² (12.387 mil kare) olarak verdikleri vilayetin yüzölçümünde yalnızca 6.899 km² bir alanın tarıma elverişli olduğu bilgisini veren raporlarda (Rapor 1908) vilayetin bir tarım bölgesi olmadığı (Rapor 1912), modern metotların henüz benimsenmediği ve toprakla çalışma biçiminin halâ el emeğiyle gerçekleştirildiği belirtilmektedir (Rapor 1909). Raporlarda, oldukça ayrıntılı bir şekilde, toprakta sabanın çok az kullanıldığı, gruplar halinde çalışan kadın ve erkeklerin bel yardımıyla olabildiğince derinlikte toprağı tersyüz etmek suretiyle tohum saçtıkları, ardından ekini orakla biçip harman yapıp yaba ile savurdıkları bilgisine yer verilmiştir (Rapor

²¹ Cimil ve İspir üzerinden Erzurum’a bir yol inşaatı 1904 yılı ilkbaharında başlatılmıştır. Ancak yolun 20 km’lik ilk bölümü dahi tamamlanamamıştır. Trafîğe açılabilmesi halinde yolun Trabzon’dakinden en azından 128 km daha kısa bir kervan yolu sunacağı ifade edilmiştir (Rapor 1909).

1909; Rapor 1912). Raporların arazi yapısına, toprağın büyük bölümünün tarıma elverişsizliğine ve tarımın yapılaş şeklinin ilkelliğine yönelik tespitlerine ek olarak, toprağın özelliklerine göre ürün seçilmeyişi, toprağın miras yoluyla sürekli parçalanışı ve teknik anlamda uygulama yetersizliğini, tarımda yeterli ve istenilen seviyede üretim yapılamamasına gerekçe gösterebiliriz (Karaçavuş 2010: 48-49). Gerçi, bu noktada son zamanlarda deneme amacıyla da olsa bir sürme, ekip-biçme, ot yığma ve harman yapma makinesinin kullanımının tarımsal makineleşmenin başlangıcına yol açmasının umut edildiği ifade edilmiştir (Rapor 1909). Ancak tekrar belirtmek gerekir ki, Trabzon coğrafi yapısı itibarıyla dağlık ve engebeli bir arazi yapısına sahiptir. Dolayısıyla makinelerin kullanılabilmesi için alan, sahil üzerindeki birkaç dar alandan öteye gidemez. Günümüzde dahi gruplar halinde belle çalışmanın geleneksel şekilde devam ettiği düşünüldüğünde, konsolosun umudunun iyimser olduğu söylenebilir.

1329 yılına ait Ticaret ve Ziraat Nezareti'nin Osmanlı Devleti ziraat istatistiğinde verilen rakamlar, gerek raporlarda belirtilen hususları gerekse Trabzon havalisindeki üretimin miktarını anlamlandırabilme noktasında önemli bilgiler vermektedir. Rakamlar aşağıdaki gibidir:

Tablo 8: 1329 (1913) Yılı Trabzon Hububat İstatistiği

	Buğday			Arpa		
	Ekilen Arazinin Miktarı (Dönüm)	Ekilen Tohum Miktarı (Kile)	Alınan Mahsulün Miktarı (Kile)	Ekilen Arazinin Miktarı (Dönüm)	Ekilen Tohum Miktarı (Kile)	Alınan Mahsulün Miktarı (Kile)
Trabzon	34.500	18.000	90.000	5.000	2.500	22.000
Akçaabat	800	230	2.285	400	115	1.143
Of	-	-	-	-	-	-
Sürmene	-	-	-	-	-	-
Maçka	10.000	10.000	125.000	30.000	30.000	300.000
Vakfıkebir	1.200	700	4.900	500	500	4.000
	Mısır			Çavdar		
Trabzon	150.000	45.000	1.125.000	-	-	-
Akçaabat	1.800	260	8.000	-	-	-
Of	26.000	9.000	120.000	-	-	-
Sürmene	88.000	13.200	140.800	-	-	-
Maçka	50.000	15.000	150.000	-	-	-
Vakfıkebir	20.000	20.000	240.000	-	-	-

Kaynak: Ticaret ve Ziraat Nezareti İstatistik İdare-i Umumiyesi Müdüriyeti, Osmanî Matbaası, Dersaadet 1332, s. 68-75.

Raporlarda emlakın geniş çoğunluğunun Türklerin elinde olmasına rağmen tütün, fındık ve fasulye hariç, verimi geliştirme ve toprağı zenginleştirmek için çok az emek sarf edildiği eleştirel bir dille vurgulanmıştır. Bölgede belli miktarda tahıl yetiştirildiği, fakat normal bir hasadın sadece dört ay yetecek ürün sağladığı, sadece mısırın sekiz aylık ihtiyacı karşılayabilecek kadar geniş oranda ekildiği belirtilmektedir (Rapor 1912). 1913 yılı itibarıyla

Türkiye sınırları içerisinde buğday, arpa ve mısır ekilen arazi miktarı hektar cinsinden sırasıyla 2.530.005, 1.200.276 ve 316.257'dir. Oysa Trabzon için bu rakamlar sırasıyla 12.000, 3.590 ve 33.580'dir. Dolayısıyla genel toplam içerisinde ekilen arazi miktarı çok düşük görünmektedir. Sadece mısırdaki üretim genel toplamın içerisinde %10-11 gibi bir düzeye ulaşabilmektedir ki, sekiz aylık ihtiyacı karşılayabilmesinin sebebi istatistiklere de yansıyan daha yaygın ekimidir (Osmanlı Dönemi Tarım İstatistikleri 1997: 6).

Ulaşım araçlarının yokluğundan dolayı ülkenin iç kesimlerinde üretilen bol miktarda erzaktan faydalanılmadığı, özellikle unun Rusya, Fransa ve ara sıra da Amerika'dan ithal edildiği bilgisi verilmiştir. Hatta Doğu Anadolu'nun yüksek arazilerinde yetişen besin maddelerinin bazısının taşıma kolaylıklarının yokluğundan ötürü Kafkasya ve Batum yoluyla Trabzon'a getirtildiği ifade edilmiştir (Rapor 1913). "Osmanlı Avrupasının İktisadi Vaziyeti" isimli tezi ile Fransa'da doktora payesi almış Abdülvahap Hayri, 1913 yılında basılan "İktisadi Trabzon" adlı çalışmasında, aynı yıllarda ticaretin gelişmesi ve üretimin artması için devlet, vilayet ya da belediyelerin, her şeyden evvel limanlar, şimendiferler, şoseler, köy ve ormanlar arasındaki yollar dediği "vesait-i münakalât"ı bir hizmet olarak üreticinin istifadesine sunması gerektiğini söyleyerek raporlardaki ulaşım araçlarının yokluğuna dikkat çekmiştir (Hayri 2008: 33). Diğer taraftan raporlarda, süt ürünü, yumurta ve meyve-sebzenin bölge tüketimi için yeterli olduğu ancak hayvan besiciliği, kümes hayvancılığı ve bahçe yetiştiriciliğinde herhangi bir gelişme gösterilmediği vurgulanmıştır (Rapor 1909). Raporlarda iki ürüne ayrı bir başlık açılmıştır. Bu ürünler tütün ve fındıktır.

3.1- Tütün

İngiliz konsolos raporlarında tütün üretim ve ihracatıyla ilgili önemli bilgiler mevcuttur ve raporlardaki değerlendirmeye göre "en değerli ihraç ürünü"dür (Rapor 1910-1911; Quataert 1987: 19).²² Başlıca Akçaabat ve Trabzon merkezli olarak geniş miktarlarda ekildiği (Rapor 1912; Rapor 1913), ürünün kaliteli olduğu, çok aromalı olmamasına rağmen açık sarı renginden dolayı harmanlama için değerli olduğu ifade edilmiştir (Rapor 1913). Eki minden hasatına kadar ayrıntılı bilgilerin verildiği raporlarda tütünün üç kısımdan ibaret olduğu ve sırasıyla önce "dib" denilen daha alçak kaba yaprakların, sonra "haşlak" denilen orta kısmın ve en sonunda "doruk" denilen en iyi kısmın toplandığı belirtilmiştir (Rapor 1909-1910). Tütünün başlıca ihraç edildiği ülkeler ise Mısır (İskenderiye), Almanya (Hamburg, Dresden, Berlin), Hollanda (Rotterdam, Amsterdam), İngiltere ve kolonileri (Kıbrıs,

²² 19. Hem iç piyasaya hem de ülke dışına satılan ve Trabzon için iktisadi hayattaki en değerli ürünlerin başında gelen tütün ekimiyle ilgili en büyük zafiyet, tütün tekelinin Osmanlı dış borçlarına karşılık olmak üzere 14 Mayıs 1883 tarihli bir ferman ile Viyana'daki Credit Anstalt ve Gurubu, Osmanlı Bankası ve Gurubu, Berlin Banker Bleichroder ve Gurubunun oluşturduğu bir şirkete (Societe del a Regie Cointeressee des Tabacs de l'Empire Ottoman), bilinen adıyla Reji'ye 30 yıl süreli imtiyazla verilmesidir (Dığıroğlu 2007: 31-32; Quataert 1987: 24). 1913 yılında ise bu imtiyaz süresi 15 yıl daha uzatılmıştır (Kazgan 1985: 710).

Aden, Malta), Amerika (Antwerp, New York), Avusturya (Trieste) ve Fransa'dır (Marsilya) (Rapor 1912; Rapor 1913).

Diğer taraftan tütün yetiştiriciliği ve pazarlamasında kaçakçılığın da çok yaygın olduğu,²³ Trabzon merkezi dışında içeriye kaçırılan tütün miktarının yasal olarak ihraç edilenden az olmadığı (Quataert 1987: 29-30), kaçak tütünün Mısır pazarına İskenderiye limanından sokulduğu ve kalitesine göre 6 okkalık 1 batman için (4,5 kilo) 15'ten 80 kuruşa kadar hasılat sağladığı bilgisi verilmiştir (Rapor 1910-1911; Rapor 1913).²⁴ İskenderiye, Trabzon ve Akçaabat'ta dört büyük firma ve pek çok tüccarın iş yaptığı tütün sektörünün 1911-1913 yılları arası vilayet genelindeki üretimi aşağıdaki gibidir:

Tablo 9: 1911-1913 Arası Tütün Üretim Miktarı

	1911	1912	1913
	Kilo	Kilo	Kilo
Trabzon	340.000	350.000	212.000
Akçaabat	1.900.000	2.165.000	1.200.000
Ordu	140.000	200.000	150.000
Toplam	2.380.000	2.715.000	1.562.000

Kaynak: 1913 Raporu, s. 7.

Tablodan anlaşılacağı üzere 1911 ve 1912 yıllarında giderek artan üretim, 1913 yılında keskin bir düşüş yaşamıştır. Oysa Balkan Savaşlarından 1913 ürününün etkilenmeyeceğini, zira işin çoğunun kadınlar tarafından yapıldığını söyleyen Konsolos Satow, ürünün sadece hava koşulları sebebiyle olumsuzluk yaşayabileceğini belirtmiştir (Rapor 1912). Düşüncesinde yarılmayan Konsolos, bir sene sonraki raporunda beklenmedik şekilde geçen kurak yaz mevsiminin bu düşüşün ana etkeni olduğunu açıklamıştır. Osmanlı Dönemi Tarım İstatistikleri isimli çalışmaya baktığımızda da 1913 yılı üretiminde 1909 ve 1914'e göre önemli bir düşüşün yaşandığını müşahede etmekteyiz. Buna göre 1909 yılında 30.199 dönüm ekili tütün arazisinde üretim 2.855 ton iken 1914 yılında 67.760'a çıkan ekili dönümden elde edilen ürün 3.510 tondur. Söz konusu 1913 yılı için verilen rakamlar da ise ekili alan 27.756 dönümkken elde edilen ürün miktarı ancak 492 tondur (Osmanlı Dönemi Tarım İstatistikleri 1997: 51-57; 88-94; 191-197). Hayri'nin çalışmasında ise yalnızca 1911 yılına ait bir istatistik verilmiştir. Hay-

²³ Yarım dönümden düşük arazilerde tütün ekimine izin vermeyen Reji İdaresi, her türlü denetimi kendi elinin altında tutmak ve tütünün değerini kendi belirlemek isteyince halkın tepkisiyle karşılaşmıştır. Yine Reji İdaresi'nin üreticiye gerekli avansları vermemesi, ödemeleri geç yapması, üreticiyle aralarındaki kontratları çoğu zaman halkın bilmediği Fransızca ile yazdırıp suiistimallere gitmesi, tartı işlemlerinde üreticiyi tatmin edememesi Reji'ye olan tepkiyi arttırdı ve tütün kaçakçılığını doğurdu. Artık Reji, halk nazarında, kendi ektiği tütünün içimine bile müdahale etmek isteyen "kanlı bir dolandırıcı" olarak görülmeye başlandı (Akpinar 2002: 305-312; Dıgıroğlu 2007: 103-129; Emiroğlu 1993: 34-46).

²⁴ Kaçakçılar ayrıca üreticinin elinde olan tütünün okkasına 10 kuruş değer biçerek Reji'nin verdiği fiyatın iki üç katı bir ödeme yapıyorlardı (Quataert 1987: 31).

ri eserinde 1911 yılında tütün mahsulâtının toplam 2.402.200 kilogram olduğunu, bunun 1.900.000 kilosunun Akçaabat'ta, 345.000 kilosunun Trabzon'da ve kalanının da Ordu, Tirebolu ve Hopa'da üretildiğini belirtir.²⁵ Tütünün ihraç edilen ülkeler ise başta Mısır olmak üzere Avusturya, Hollanda, Almanya ve Yunanistan olarak gösterilmiştir (Hayri 2008: 74). Hayri'nin verdiği istatistik, konsolosun verdiği bilgilerle hemen hemen örtüşmektedir. Osmanlı Tarım İstatistikleri isimli çalışmada ise 1913 yılına ait üretimin düşüşünü gösteren rakamlar farklılık gösterse de bu duruma işaret etmektedir. Dolayısıyla yerli kaynaklar, sınırlılıkları sebebiyle bu konuda tam bir karşılaştırma yapmamıza imkân vermemesine rağmen, konsolosun mevcut yıllarla ilgili belirttiği bilgilerin doğruluk derecesinin yüksekliğine bir delil olarak gösterilebilir.

3.2- Fındık

Tütünden sonra bölgedeki en önemli ürün fındık olarak belirtilmiştir. Fındığın geniş ölçüde ve giderek artan bir şekilde Fatsa'dan Hopa'ya denizden 48 km (30 mil) içeriye kadar uzanan sahil boyunca yetiştirildiği, asıl üretim merkezinin ise başta Giresun olmak üzere Ordu, Tirebolu, Görele, Trabzon, Yomra, Sürmene ve daha az da olsa Beşikdüzü, Vakfıkebir, Of ve Lazistan diye tabir edilen bölgeler olduğu belirtilmiştir. Yine raporlarda verilen üretim miktarlarından yola çıkarak Giresun'un toplam fındığın yaklaşık %42'sini, Ordu, Tirebolu-Görele ve Şarlı (Beşikdüzü)-Fol (Vakfıkebir) bölgesinin yaklaşık %37'sini ve Trabzon'dan Hopa'ya kadar olan bölümün de yaklaşık %21'ini yetiştirdiği ifade edilebilir. Zira ılıman ve havası nemli ortamlarda yetişen fındık, halkın da en önemli geçim kaynakları arasındaydı. Bunun yanı sıra ticarî değeri yüksek olan fındık, 1881 yılında kurulan Duyun-ı Umumiye idaresince de doğrudan el konulmuş bir ürün değildi. Tarla tarımında olduğu gibi toprağın her yıl işlenmesine gereksinim duymuyordu (Karaçavuş 2010: 67).

Yukarıda verdiğimiz değerleri anlamlı hale getirmek amacıyla Hayri'nin eserindeki üretim tablosu aşağıda gösterilmiştir:

Tablo 10: Trabzon Vilayeti Fındık Üretimi

	Azami (Kantar)	Asgari (Kantar)
Giresun Kazası	400.000	200.000
Merkez, Vakfıkebir, Akçaabat, Sürmene ve Of Kazaları	200.000	100.000
Ordu Kazası	120.000	50.000
Görele, Tirebolu Kazaları	120.000	50.000
Lazistan Sancağı	50.000	30.000 ²⁶

²⁵ Tarım İstatistiklerinde de üretim rakamları için temel alınan bölgeler Hopa hariç, Trabzon, Ordu, Akçaabat, Of Tirebolu, Sürmene, Giresun, Görele, Maçka ve Vakfıkebir kazalarıdır (Osmanlı Dönemi Tarım İstatistikleri 1997: 26; 86; 158).

²⁶ Hayri'nin verdiği azami ve asgari üretim miktarları, 1910-11 raporunda konsolosun verdiği üretim rakamlarıyla paralellik göstermektedir.

Kaynak: Hayri, a.g.e., s. 77.

Fındıkla ilgili oldukça detaylı bilgiler veren raporlarda, adı geçen ürünün sivri, yuvarlak ve foşa diye tabir edilen üç çeşidinin olduğu, sivri uçlunun her kantarının (56.4 kilo) 170-215 kuruş, yuvarlağın 165-185 kuruş ve foşanın yaklaşık 200 kuruşa kadar; kabuklu fındığın her okkasının da (1 okka = 1.282 gram) 8 kuruş ile 10 kuruş arasında bir değerden satıldığı bilgisi verilmiştir (Rapor 1912).²⁷ Fındığın İhraç edildiği en önemli ülkeler ise Almanya (%48), Avusturya (%22) ve Fransa (%14) ile İngiltere'dir (%14) (Rapor 1910-1911; Rapor 1913). Rusya'ya yapılan ihracatın ise hemen hemen durma noktasına geldiği görülmektedir. Zira fındık, Batum'dan Sohumkale'ye kadar başarılı bir şekilde yetiştirilmektedir. Konsolos tarafından yakın zamanda Trabzon'un bu bölgede üretilen fındıkla rekabet etmek zorunda kalacağı ileri sürülmüştür (Rapor 1912). Bu değerlendirmesinde konsolos son derece haklıdır. Dönemin yetkililerinin de en çok endişe duyduğu konuların başında Rusya'ya fındık fidanı satılması gelmektedir. Yetkililer Rusya'nın kısa sürede fındığı bolca üretebileceğini görmüşlerdir. Ayrıca yetkililer arasında Avrupa'ya sevk edilen fındıkların elde kalmasının Trabzon ihracatını zarara uğratacağı endişelerini de kuvvetlendirmiştir. Bu düşünceler neticesinde Osmanlı Devleti Rusya'ya fındık fidanı satışını 1907 ve 1909 yıllarında yasaklamıştır (BOA, MV, 115/58, 21 Mart 1323/3 Nisan 1907; BOA, DH. MKT, 2837/61, 27 Mayıs 1325/9 Haziran 1909).²⁸ Ancak konsolosun bahsettiği Batum'dan Sohumkale'ye kadar fındık üretildiği bilgisi, yasaklara rağmen Rusya'nın fındık üretiminde önemli bir yol kat ettiğini göstermektedir. Nitekim Trabzon'da yayınlanan Feyz Gazetesi'nde fındığın mahallî bir servet olduğu, Rusya'ya yapılan fındık fidanı nakil ve ihracının yasaklandığı halde Rusya'da, az bir zamanda Trabzon ve havalisinin satışlarını etkileyecek fındık bahçelerinin oluşturulduğu bilgisi verilmiştir (Feyz, 1 Haziran 1325/14 Haziran 1909, No: 74).

4- Sanayi

Raporlarda yerli sanayi adına kayda değer bir tesis ya da şirketin olmadığı, yerli sanayinin genel bir azalma içerisinde olduğu bildirilmektedir. Yine de debbağcılık, bakırcılık ve marangozluk gibi alanlarda çalışanların iş bulabildikleri ancak bunların genellikle küçük ve ilkel çapta yerler oldukları belirtilmektedir. Diğer taraftan Trabzon'da daha küçük boyutlarda Rize'de bulunan el dokuması keten bezinin önemi vurgulanmışsa da bu tür eşyanın git gide Avrupa'nın makine yapımı mamul malları tarafından geçildiği, en iyisi "altınbaş" ismiyle anılan gömlek, önlük, peştamal, kuşak gibi ürünlerin yapımında kullanılan, iyi ter emdiği ifade edilen kaliteli ve dayanıklı Rize ke-

²⁷ Bu tarihten önceki 1909-10 raporunda fındık üretiminin üç katına, fiyatının da 117 kuruştan 140 kuruşa çıktığı bilgisi verilmiştir. Dolayısıyla 1912 raporunda verilen fiyatlara baktığımızda fındığın satış değerinin yükselişini sürdürdüğü görülmektedir.

²⁸ II. Meşrutiyet Dönemi'nin Trabzon'da çıkan gazetelerinden Feyz de "fındığın bölgenin mahallî bir serveti olduğu, Rusya'ya yapılan fındık fidanı nakil ve ihracının yasaklandığı halde orada, az bir zamanda Trabzon ve havalisinin satışlarını etkileyecek fındık bahçelerinin oluşturulduğunu belirtmiştir (Feyz, 1 Haziran 1325/14 Haziran 1909, No: 74, s. 3).

ten bezlerinin başta Suriye olmak üzere 100.000 parça ihraç edildiği bilgisi verilmiştir (Rapor 1909; Rapor 1912; Rapor 1913).²⁹

Bazı İngiliz vatandaşları³⁰ tarafından bir dokuma fabrikasının kurulduğu, bu fabrikanın ithal edilen pamuk ve yün elbiseleri bölgede üreteceği, şimdiye kadar yaklaşık elli dokuma tezgâhı içerdiği ifade edilmiştir. Ayrıca böyle girişimlerin ihtiyacını karşılamak amacıyla ithal edilen makine veya eşyaların belli dönemler gümrük vergisinden muaf tutuldukları bilgisine yer verilmiştir (Rapor 1912; BEO, 3419/256362, 9 Teşrin-i evvel 1324/22 Ekim 1908; BOA, MV, 128/78, 3 Haziran 1325/16 Haziran 1909). Ancak bir yıl sonraki raporda pamuklu dokuma fabrikasının yılın büyük kısmında çalışmadığı söylenmiştir. Küçük birer ipek dokuma ile çorap ve iç çamaşırı yapımı tesisinin de kurulmaya çalışıldığı söz konusu raporlarda bildirilmiştir (Rapor 1913). Bu tesis, Osmanlı vatandaşı Kigork Arabyan Efendi tarafından kurulmaya çalışılan ve Trabzon'da "Amerikan hassa, keten, fason ve enva-i dokuma, şayak ve çuha, gerek elbiselik gerek mefruşat için her çeşit beyaz ve renkli kumaşlar imal edeceği" belirtilen fabrika olmalıdır (BOA, İ.TNF, 20/1327/B-01, 13 Temmuz 1325/26 Temmuz 1909). Zira Nesib Yağmurdereli de "Eski Yıllarda Trabzon'da İctimaî ve İktisadî Hayat" başlığıyla kaleme aldığı yazısında Arabyan Efendi'nin Değirmendere'de büyük bir bez fabrikasının olduğundan bahsetmekte, ancak bu fabrikanın Ermeni hadisesi yüzünden faaliyete geçmeden kapanmış olduğunu ifade etmektedir (İnan 1946: 10). Abdülvahap Hayri 1913 yılında basılan eserinde, "vilayetimizde büyük sanayi namına münasip gösterebileceğimiz fabrikalar mevcut değilse de ufak mikyasta birçok sanayi-i adiyeye vardır. Gerçi birkaç sene-den beri bazı ufak fabrikalar teessüs etmiş ise de üretilenler mahallî ihtiyacı idame edememektedir" (Hayri 2008: 64-65) diyerek konsolosluk raporundaki bilgileri doğrulamakta ve sanayi alanında yeterli yatırımın yapılamadığını gözler önüne sermektedir.

Yerel sanayi adına zikredilen diğer bir alan keresteciliktir. Meşe, kayın, huş ağacı, çam, köknar, kestane, şimşir ve kızılıcak ağaçlarının bölgede mevcut olduğu, döşeme tahtasının çoğunlukla Giresun yakınlarında yine bir İngiliz vatandaşın uhdesindeki kereste atölyesinden geldiği belirtilmiştir. Diğer taraftan rüzgârlı denize iyi dayanabilen sağlam kayık ve gemilerin özellikle Sürmene, Ünye ve Giresun'da; tornacılık, ahşap çanak, kaşık, dirgen gibi hizmetlerin aşağı yukarı Tirebolu, Ordu ve Fatsa'da yapıldığı ifade edilmiştir (Rapor 1909).

²⁹ Değerli bir ticari meta olan keten bezleri Osmanlı Devleti sınırları içinde ve dışında satılmakta hatta saray ahalisinin kumaş tercihleri arasında da yer almaktaydı. Özellikle XIX. yüzyıl sonunda Rize'den yapılan ihracatın %60-65'ini keten bezi oluşturmaktaydı. Ancak zaman içerisinde Avrupa'nın makineli üretimi ve bol ve ucuz pamuklu ürünlerin piyasayı domine etmesiyle bezin satış fiyatları da düşme eğilimine girmiştir (Hut 2012: 9-33).

³⁰ Konsolos Satow 1912 raporunda Trabzon'da İngiliz topluluğunun sadece birkaç aileden oluştuğu, Sivas vilayeti de dâhil ancak 29 kişi oldukları bilgisini vermektedir.

SONUÇ

Bu çalışmada Trabzon'un ticaret hacmi ve ticareti iyileştirmek adına yapılanları, 1908 yılından itibaren sayıları 6'yı bulan İngiliz Ticaret ve Konsolos Raporlarından faydalanarak incelenmiştir. Sonuç olarak Trabzon'un coğrafi yapısının olumsuzluklarına rağmen her şeyden önce bir tarım ve hayvancılık bölgesi olduğu, ticaretinin büyük oranda tütün, fındık, fasulye ve büyük-küçükbaş hayvancılık gibi alanlarla sınırlı kaldığını söyleyebiliriz. Ayrıca Trabzon'un dış alımlara duyduğu ihtiyacın büyüklüğü de ortaya çıkmaktadır. Diğer taraftan deniz ticaretinde limanı geliştirme ve gemilerin yanaşabileceği modern bir görüntüye kavuşturma çabaları, Doğu Anadolu ve İran'la yapılan ticareti kolaylaştırmak için yol çalışmalarına önem verildiğini görmekteyiz. Fakat burada en önemli husus geleneksel tarzda sürdürülen ticari emek ve alışverişin ifade ettiğimiz taleplerin aksine yavaş bir değişimden geçiyor olmasıdır. Konsolosların imara yönelik faaliyetlerle birlikte üzerinde durdukları önemli konulardan biri budur. Tarım ve sanayileşme adına yapılanları yeterli bulmamaktadırlar. Konu incelendiğinde dikkati çeken bir husus da İngiltere'nin konsolosları vasıtasıyla ne denli derin bir bilgi çalışması içerisine girmiş olduğudur. En ufak bir ayrıntı dahi gözden uzak tutulmayarak hükûmetlerine aktarılmıştır. Raporlar büyük devlet olmanın bilgiye hâkim olmaktan geçtiğini göstermektedir. Bununla birlikte raporlar bizlere yerel kaynakların yetersiz ya da eksik kaldığı noktalarda önemli tamamlayıcı veriler sunmakta, bölgeye yönelik yorumlarda bulunabilmemize katkı sağlamaktadır.

KAYNAKÇA

Arşiv Kaynakları

Başbakanlık Osmanlı Arşivi

BOA, BEO (Bab-ı Ali Evrak Odası), 3419/256362.

BOA, DH. İD (Dâhiliye Nezareti İrade), 209/8.

BOA, DH. MUİ (Dâhiliye Nezareti Muhâberât-ı Umûmiye İdaresi), 69-1/24.

BOA, İ. TNF (İrade Ticaret ve Nafia), 10/1319/C-02.

BOA, İ.TNF (İrade Ticaret ve Nafia), 20/1327/B-01.

BOA, MV (Meclis-i Vükela Mazbataları), 115/58.

BOA, MV (Meclis-i Vükela Mazbataları), 128/78.

Raporlar

Diplomatic and consular reports: Turkey report for the year 1908 on the trade and commerce of the Trebizond Vilayet, Atatürk Kitaplığı, Sınıflama/Yer: 330.9563.25

Diplomatic and consular reports: Turkey report for the year 1909 on the trade and commerce of the Trebizond Vilayet, Atatürk Kitaplığı, Sınıflama/Yer: 330.9563.25

Diplomatic and consular reports: Turkey report for the year 1909-1910 on the trade and commerce of the Trebizond Vilayet, Atatürk Kitaplığı, Sınıflama/Yer: 330.9563.25

Diplomatic and consular reports: Turkey report for the year 1910-1911 on the trade and commerce of the Trebizond Vilayet, Atatürk Kitaplığı, Sınıflama/Yer: 330.9563.25

Diplomatic and consular reports: Turkey report for the year 1912 on the trade and commerce of the Trebizond Vilayet, Atatürk Kitaplığı, Sınıflama/Yer: 330.9563.25

Diplomatic and consular reports: Turkey report for the year 1913 on the trade and commerce of the Trebizond Vilayet, Atatürk Kitaplığı, Sınıflama/Yer: 330.9563.25

Kitap ve Makaleler

Abdülvahap HAYRİ (2008). *İktisadî Trabzon*, Haz. Melek Öksüz, Trabzon: Serander Yayınları.

AKPINAR Mehmet (2002). "Reji Uygulamalarına Bir Tepki: Tütün Kaçakçılığı", *Türkler*, C. 14, Ed. Hasan Celal Güzel-Kemal Çiçek-Salim Koca, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, s. 305-312.

AKSOY Volkan (2014). *II. Meşrutiyet Dönemi'nde Trabzon (1908-1918)*, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Trabzon (Yayımlanmamış Doktora Tezi).

AKSÜT Ali Kemalî (1944). *Profesör Mehmet Ali Aynî Hayatı ve Eserleri*, İstanbul: Ahmet Sait Matbaası.

ATALAR Münir (2000). "XIII. ve XIV. Yüzyıllarda Karadeniz Ticaretinde Trabzon'un Yeri ve Önemi", *Trabzon Tarihi Sempozyumu (6-8 Kasım 1998)*, Trabzon: Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları: 131-135.

AYGÜN Necmettin (2005). *Onsekizinci Yüzyılda Trabzon'da Ticaret*, Trabzon: Serander Yayınları, 2005.

____ (2009). "Osmanlı Devleti'nin Son Zamanlarında Karadeniz'in Güney Kesiminde İktisadî Faaliyetler", *Karadeniz Araştırmaları Dergisi*, 6 (23): 41-76.

____ (2016). *Karadeniz'den Osmanlı Ekonomisine Bakış*, C. II, Ankara: Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları.

BASKICI Murat (2012). "XIX. Yüzyılda Trabzon Limanı: Yükseliş ve Gerilemiş", *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 67 (3): 33-56.

BAYTAL Yaşar (2013). "Trabzon Limanı İnşası", *History Studies*, 5 (3): 21-35.

BOSTAN İdris (2000). "Karadeniz'in Dış Ticarete Kapalı Olduğu Dönemde Trabzon Limanı", *Trabzon Tarihi Sempozyumu*, Trabzon: Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları: 303-309.

ÇADIRCI Musa (1990). "19. YY. 2. Yarısında Karadeniz Kentleri (Trabzon ve Samsun)", *İkinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri (1-3 Haziran 1988)*, Samsun: 15-23

DEMİR Tanju (2005). "Osmanlı İmparatorluğunda Deniz Posta Taşımacılığı ve Vapur Kumpanyaları", *OTAM*, 17: 1-17.

- DIĞIROĞLU Filiz (2007). *Memalik-i Osmaniye Duhanları Müsterekü'l Menfaa Reji Şirketi Trabzon Reji İdaresi 1883-1914*, İstanbul: Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi.
- DIĞIROĞLU Filiz - ALBAYRAK Gökçen C. (2013). "Rize İskelesi İnşa Projesi", *Rize Defteri 2*, İstanbul: Dergâh Yayınları: 99-113.
- EKİNCİ İlhan (2006). "XIX. Yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XXI (2): 35-76.
- EMİROĞLU Kudret (1992). "Trabzon-İran Yolunun Öyküsü", *Trabzon*, 6: 12-19.
- _____ (1993). "Trabzon'da İkinci Meşrutiyet'te Tütün Rejisi'yle Mücadele", *Trabzon*, 7: 34-46.
- _____ (1994). "Trabzon'da Avusturya Boykotu 1908", *Toplumsal Tarih*, 8: 17-21.
- Envar-ı Vicdan*, 26 Ağustos 1910, No: 40-57.
- Feyz*, 1 Haziran 1325/14 Haziran 1909, No: 74.
- Hekim*, 14 Kasım 1910, No: 21.
- Hut Davut (2012). "Doğu Karadeniz'de Geleneksel Dokumacılık: Rize Keten Bezi (Feretiko) ve Sosya-Ekonomik Etkileri", *Rize Defteri 1*, İstanbul: Dergâh Yayınları: 9-33.
- ISSAWİ Charles (1970). "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Route", *International Journal of Middle East Studies*, 1 (1): 18-27.
- İnan*, 3 (22), 1946.
- İPEK Nedim (2006). "Orta ve Doğu Karadeniz Limanlarındaki Ticari Faaliyetlerin Kent Nüfusuna Etkisi (1838-1900)", *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 1 (1): 107-121.
- KALELİ Hüseyin (2011). "Osmanlı Döneminde Karadeniz Bölgesinde Demiryolu İnşa Tasarıları", *Karadeniz (Black Sea-Çernoje More) Sosyal Bilimler Dergisi*, 9: 152-166.
- KARAÇAVUŞ Ahmet (2010). "XIX. Yüzyıl Sonu ve XX. Yüzyıl Başlarında Trabzon'da Tarım", *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 5 (9): 47-70.
- KAZGAN Haydar (1985). "Düyun-ı Umumiye", *Tanzimat'tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi*, C. 3, İstanbul: İletişim Yayınları, 691-716.
- KIRPIK Cevdet (2002). "1830 Numaralı Şeriye Siciline Göre Trabzon'da Ekonomik Hayat (H. 1053-1054/M. 1643-1644)", *Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu (3-5 Mayıs 2001)*, C. 1, Trabzon: Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, s. 237-248.
- KÜÇÜKÜGURLU Murat (2008). "Meşrutiyet Devrinde Trabzon-Erzurum Demiryolu Teşebbüsleri" *Osmanlı Araştırmaları*, XXXII: 283-322.
- KÜTÜKOĞLU Mübahat S. (1988). "XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti", *Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri (13-17 Ekim 1986)*, Samsun: 97-127.

- OKUR Mehmet - KÜÇÜKÜĞURLU Murat (2009). "Jeopolitik ve Stratejik Açıdan Trabzon Limanı", *Karadeniz (Black Sea-Çernoje More) Sosyal Bilimler Dergisi*, 3: 25-41.
- Osmanlı Dönemi Tarım İstatistikleri 1909, 1913 ve 1914*, (1997). C. 3, Haz. Tevfik Güran, Ankara: Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü Tarihi İstatistikler Dizisi.
- ÖZKAYA Yücel (1998). "XVIII. Yüzyıl'da Trabzon'un Genel Durumu", *Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri (13-17 Ekim 1986)*, Samsun: 133-145.
- QUATAERT Donald (1987). *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)*, Ankara: Yurt Yayınları.
- SAYDAM Abdullah (1994). "XIX. Yüzyılda Trabzon'un Ticari Önemi ve Ulaşım Sektörü", *Trabzon Araştırmaları I*, Trabzon: Trabzon Liselerinden Yetişenler Kültür ve Dayanışma Vakfı Yayınları: 99-114.
- Ticaret ve Ziraat Nezareti İstatistik İdare-i Umumiyesi Müdüriyeti (1332)*. Dersaadet: Osmanî Matbaası.
- TOZLU Selahattin (2002). "19. Yüzyılda Sosyo-Ekonomik Bakımdan Trabzon Limanı", *Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu (3-5 Mayıs 2001)*, C. 1, Trabzon: Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları: 381-397.
- Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Tarihi, 1884-1950* (2009). Haz. Hikmet Öksüz-Veyssel Usta-Kenan İnan, Trabzon.
- TURGAY A. Üner (1994). "Trabzon", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914)*, Ed. Çağlar Keyder-Y. Eyüp Özveren-Donald Quataert, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları: 45-73.
- WRİGHT Denis (1992). "Elli Yıl Önce Trabzon", *Trabzon*: 79-84.
- YILMAZ Özgür (2014). "Buharlı Gemi Çağı'nda Karadeniz'de Avrupa Denizciliği", *Karadeniz (Black Sea-Çernoje More) Sosyal Bilimler Dergisi*, 25: 46-65.
- ____ (2016). "Trabzon'da Fransız Varlığının İlk Dönemleri: Pierre Jarôme Dupré'nin Trabzon Konsolosluğu (1803-1820)", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 11 (21): 87-120.