

KARADENİZ'İN ULUSLARARASI TİCARETE AÇILMASI VE TRABZON

THE OPENING OF THE BLACK SEA TO INTERNATIONAL TRADE AND TRABZON

Özgür YILMAZ*

Özet

Önemli bir coğrafi konumda bulunan Karadeniz, tarih boyunca kıyısında olan siyasi güçlerin ilgisini çekmiş ve bu denizde tarihin en eski dönemlerinden itibaren önemli ticari faaliyetler meydana gelmiştir. Her ne kadar bir iç deniz olmasına rağmen Karadeniz bilhassa İstanbul ve Çanakkale boğazlarına hâkim olan devletlerin de kontrol edebileceği bir bölge olagelmıştır. Böyle olmakla birlikte bu bölge, Yunan kolonilerinden XIX. yüzyılın emperyalist güçlerine kadar her zaman başka ülkelerin siyasi ve ticari çıkarları için de bir sahne olmuştur. Osmanlı Devleti'nin kurulması ve Karadeniz de dahil yakın doğunun önemli bir gücü haline gelmesi Karadeniz'in durumunu etkilemiş ve Karadeniz II. Mehmet ve II. Bayezid'in fetihlerinden sonra bir Türk gölü haline gelmiştir. Karadeniz'in bu durumu XVIII. Yüzyılın sonlarına kadar devam etmiş ve Küçük Kaynarca Antlaşması sonrası Osmanlılar bu denizdeki üstünlüklerini kaybetmişlerdir. Bu tarihten sonra Rus yayılması ve Avrupalıların ticari faaliyetleri Karadeniz'in önemine katkı yapmış, bu bölge büyük güçlerin ekonomik ve siyasi mücadelelerinin gerçekleştiği bir yer olmuştur. Karadeniz liman kentleri bu yeni gelişmeden etkilenmiş ve Trabzon örneğinde olduğu gibi büyük bir ekonomik gelişme göstermişlerdir.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı Devleti, Karadeniz, Küçük Kaynarca Antlaşması, Trabzon, Uluslararası Ticaret

Abstract

The Black Sea, being situated in an important geographical area, attracted a lot of countries and from the early period of history, significant commercial activities took place in this region. Though it is an inner lake, the Black Sea has been a region which can especially be controlled by the states which have the sovereignty over the Dardanelles and the Bosphorus. However, from the Greek colonies to the imperialist powers of the 19th century, this region have been a scene of the political and commercial interest of the other states such as the great European powers. The foundation of the Ottoman Empire and being of the great power of the Near East, including the Black Sea, effected the position of the Black Sea and after the conquests made by Mehmed the Conqueror and Bayezid II, the Black Sea became a Turkish Lake. This situation continued to the end of the 18th century and after the Treaty of Küçük Kaynarca the Ottomans lost their sovereignty over the sea. From this time, expansion of the Russian political and commercial activities and of European trade contributed to importance of the Black Sea, henceforth, this sea was became an area in which the great powers' economical and political struggles took place. The Black Sea port cities were affected by this new event and showed great economical development as in the case of Trabzon.

* Arş. Gör., Karadeniz Teknik Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, Trabzon.

Key Words: Ottoman State, The Black Sea, The Treaty of Küçük Kaynarca, Trabzon, International Trade

I. Giriş

Ticaret konusunun, imparatorluğun diğer şehirleriyle mukayese ettiğimizde, önemli bir liman kenti olan Trabzon için oldukça önemli bir husus olduğu görülmektedir. Diğer bir ifade ile Trabzon, tarihin en erken dönemlerinden itibaren ticaret ile var olmuş ve en parlak zamanlarını ticaretin en yoğun ve aktif olduğu dönemlerde yaşamıştır. Karadeniz'deki Osmanlı hâkimiyeti öncesinde, Venedik ve Cenevizlilerin Karadeniz ticaretinde oldukça etkin oldukları dönemlerde, bu yoğun ticaretin şehir üzerinde etkileri olmakla birlikte uluslararası ticaret bağlamında düşündüğümüzde özellikle XIX. yüzyılda oldukça belirgin olarak karşımıza çıkan iktisadi ve sosyal gelişmeler, Trabzon şehri örneğinde uluslararası ticaretin Karadeniz liman kentleri için ne derece etkili olduğunu açıkça ortaya koymaktadır. Bu çalışma, bu bakış açısı ile Karadeniz'in uluslararası ticarete açılması serüvenini, Osmanlıların bölgeye hakim olmalarından önce ele alarak Osmanlı döneminde yaşanan gelişmeler ile birlikte mukayeseli bir şekilde ele almaya ve ticaretin gelişimini incelemeye çalışmaktadır. Bu maksatla çalışmada, Karadeniz'in Osmanlı öncesindeki durumuna, Osmanlıların Karadeniz'i bir Türk gölü haline getirmelerine ve bunların sonuçlarına, Osmanlı-Rus ilişkileri çerçevesinde Karadeniz'in yabancı ülkelerin ticaretine açılmasına, uluslararası ticaretin Trabzon'u etkilemesi sürecine ve son olarak da XIX. Yüzyılın ilk yarısında özellikle ticaret sayesinde şehrin göstermiş olduğu sosyo-ekonomik gelişmeye değinilerek Trabzon'un ticari geçmişine dair bir değerlendirme yapılacaktır.

II. Osmanlı Hâkimiyeti Öncesinde Karadeniz

Karadeniz, tarihin en eski devirlerinden bu yana, İran asıllı İskit-Sarmat ve Yunan Anadolu sakinlerinden başlayarak her zaman geniş Asya ve Akdeniz havzası ile Avrupa arasında bir irtibat sahası olagelmıştır.¹ Bu süreçte Karadeniz boğazlara hakim olan devletlerin ilgisini çekmiş ve sahip olduğu geniş hinterlandı ile mühim bir ticaret sahası olmuştur. Bundan dolayı gerek Bizans gerek Osmanlı döneminde Karadeniz'in ticari geçmişi bazı benzerlikler sergiler. İtalyan şehir devletlerinin Karadeniz'deki faaliyetleri dönemi 19. Yüzyılda Karadeniz'in Avrupa ticaretine açıldığı dönemi andırır.

Boğazlara hâkim olan hemen hemen her devlet Karadeniz'in giriş ve çıkışı da kontrol ettiği için Bizans'ın bu deniz üzerinde bir hâkimiyet tesis etmesi kaçınılmaz görünmektedir.² Karadeniz'in Bizans İmparatorluğu dönemindeki statüsüne bakıldığında, bu devletin güçlü olduğu zamanlarda Karadeniz üzerinde hâkim olduğunu görmekteyiz. Mesela XI. yüzyılda Bizans Karadeniz'i kontrol altında tutuyordu ve imparatorun unvanları bu bölgelerin fiilen Bizans hâkimiyeti altında olduğunu göstermekteydi.³ Buna karşın

¹ Aurel Decei, "Karadeniz", *İA*, C.VI, Eskişehir, 1997, s. 240.

² Nitekim bu konuda Halil İnalçık "Boğazları kontrol altında tutan her devletin Karadeniz üzerinde hâkimiyet kurmaya çalıştığını, bunun Bizans ve Osmanlı örneklerinde görüldüğünü belirtmektedir. Halil İnalçık, "The Question of the Closing of the Black Sea Under the Ottomans" *Archeion Pontou*, S. 34, Atina, 1979, s. 74.

³ Decei, *a.g.m.*, s. 242.

Karadeniz'de ticaret yapmak için İtalyan kent devletlerinin oldukça erken harekete geçtikleri bilinmektedir. Haçlı Seferleri'nin başlamasına kadar geçen sürede hiçbir Avrupa ülkesinin İtalyan şehir devletleri kadar Bizans İmparatorluğu ile sıkı ilişkiler sürdürdüğü ve Avrupa ile Asya arasındaki ticarete önem verdiği görülmez. Dolayısıyla Karadeniz ticaretinde ön plana çıkan devletler bu İtalyan şehir devletleridir.⁴

XIII. ve XIV. yüzyıllarda Karadeniz ticaretinin milletlerarası bir nitelik kazanmasında özellikle Ceneviz ve Venedik gibi İtalyan şehir devletlerinin etkisi olmuştur. Fakat bunun öncesinde Karadeniz'deki ticaretin canlanmasında başka amiller etkili olmuştur. Gerek İslam dünyası için gerekse de Bizans için olumsuz pek çok tesiri olmakla birlikte Haçlı Seferleri'nin Doğu Akdeniz ticaretine bir canlılık getirdiği muhakkaktır. Bunun yanında Karadeniz ticaretinin canlanmasında Moğolların bu bölgeye yerleşmeleri ve uygulamış oldukları iktisadi siyasetin önemli bir rol oynadığı söylenebilir. Moğolların Karadeniz'in kuzeyi, Kafkasya, İran ve Anadolu'yu kontrolleri altına almaları ve Hıristiyan dünyası ile Memlûklular aleyhine anlaşmalar yapmaları Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmasında etkili olmuştur.⁵

1204 yılında İstanbul'un Venediklilerin başını çektiği Latinler tarafından işgali, Venedik'in bölgedeki siyasi ve ticari durumunu perçinlediği gibi İznik'teki Bizans yönetimini Latinlere karşı Cenevizliler ile işbirliğine götürmüş ve bunun sonucunda 1261 yılında bir dostluk ve ittifak antlaşması imzalanmıştır (*Nymphion Antlaşması*). Bu antlaşma, Cenevizlilere içinde Trabzon'un da bulunduğu pek çok Karadeniz limanında koloniler tesis etme imkânı verdi.⁶ Fakat Venedikliler bu ticareti tamamen Cenevizlilere kaptırmak niyetinde değildiler. 1265 yılında Bizans imparatoru ile bir antlaşma yapan Venedikliler böylece 1204'ten önceki eski haklarını geri almışlardır. O zamana kadar Ege bölgesi ile sınırlı kalan Venedik ticareti, 1268'de Karadeniz hububat pazarlarının Venedik tacirlerine açılması ile birlikte daha da yaygınlaşacak ve Venedik ticareti Karadeniz bölgesini de kapsayacaktı.

Haçlı Seferleri ticaret yollarında bazı değişikliklere neden olmuş,⁷ abluka altına alınan Suriye ve Mısır limanları yerine Karadeniz limanları, Ortadoğu'da alternatif ticaret merkezi olarak gelişmeye başlamıştı. Trabzon- Şam, Trabzon- Basra ve Trabzon-Tebriz yolları, XII. ve XIII. yüzyıllarda Ortadoğu'nun içine düştüğü siyasi kargaşadan daha fazla etkilenerek, tüccarların, gezginlerin ve resmi elçilik heyetlerinin tercih ettikleri yollar olmuştu.⁸ Bu dönemde Kırım-Astarhan-Orta Asya yolunun önemini kaybetmesiyle

⁴ İtalyan şehir devletleri ile Bizans'ın arasındaki temelde ticarete dayanan ilişkiler üç dönem halinde incelemek mümkündür. Başlangıçtan 1204'te İstanbul'da Latin krallığı kurulana kadar geçen birinci dönemde İtalyan devletleri bir yandan Levant bölgesine yayılıp Suriye, Filistin ve Kıbrıs'ta ticaret kolonileri kurmuş ve Bizans İmparatorluğu'ndan önemli ticari ayrıcalıklar elde etmişlerdi. Latin Krallığı döneminde ise (1204-1261) sadece ticari alanda değil, siyasi anlamda da tam bir Venedik üstünlüğü söz konusudur. İtalyanların Anadolu'ya yayılmaları ve Bizans'ın çöküşü olarak niteleyebileceğimiz son dönemde ise İstanbul'un Türkler tarafında fethine kadar gelmektedir ki bu zamana kadar Cenevizlilerin üstünlüğü göze çarpmaktadır. Şerafettin Turan, *Türkiye-İtalya İlişkileri*, C.I, Ankara, 2000, s. 15-17.

⁵ Münir Atalar, "XIII. ve XIV. Yüzyıllarda Karadeniz Ticaretinde Trabzon'un Yeri", *Trabzon Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, 6-8 Kasım 1998, Trabzon, 1999, s. 131.

⁶ Bu antlaşma ve Cenevizlilerin Karadeniz'de tesis ettikleri koloniler için bkz. Turan, *a.g.e.*, s. 41-70; İstanbul'un Latinler tarafından işgali sonrası Bizans-Latin devletleri ilişkileri için bkz. Georg Ostrogorsky, *Bizans Devleti Tarihi*, Çev. Fikret İşıltan, Ankara, 1995, s. 387-430.

⁷ Bu sıralarda Venedik ve Ceneviz'in yoğun olarak ticaret yaptığı bölgeler hakkında bkz. Ostrogorsky, *a.g.e.*, s. 452.

⁸ Abdullah Saydam, "XIX. Yüzyılda Trabzon'un Ticari Önemi ve Ulaşım Sektörü", *Kıbrıs'tan Kafkasya'ya Osmanlı Dünyasında Siyaset, Adalet ve Raiyet*, Trabzon, 1998, s.275.

buradaki ticaret hacmi de Trabzon'da yoğunlaşmaya başladı. Ticari nakliyatın büyük bir bölümünü ellerinde tutan Cenevizliler ile Venediklilerin Trabzon gibi sahil kentlerine yerleşmeleri bu devreye, yani 1300'lü yıllara rastlamaktadır.⁹

III. Karadeniz'de Osmanlı Hâkimiyeti Dönemi

Karadeniz ticareti için Osmanlıların güçlenmesi ve bölgenin en önemli gücü haline gelmesi hem bu İtalyan devletlerinin hem de Karadeniz'in kaderini değiştirmeye başlayacaktır. Bizans'a ve Balkanlardaki diğer devletlere karşı başarılı olan ve bu devletleri ele geçiren Osmanlıların ticari faaliyetleri de kontrol altına alması Yakındoğu'da olduğu kadar Karadeniz'de etkin İtalyan şehir devletlerinin bu etkinliğini azaltmasına ve zamanla sona erdirmesine neden olmuştur. Nitekim 1451 yılında tahta çıkan II. Mehmed Boğazkesen Hisarı'nı inşa ettirerek boğazlardaki Osmanlı denetimini arttırmak istemiş ve bu şekilde Karadeniz'den gelen ve Karadeniz'e giden bütün gemileri kontrol eme imkânına sahip olmuştur.¹⁰

Osmanlılar coğrafyalarını devraldıkları Bizans'ın Venedik ve Ceneviz ile olan ticari münasebetlerini ve bunların sonuçlarını çok iyi biliyorlardı. Bizans İmparatorluğu'nda zaman zaman buğday sıkıntısı çekildiğinde, Latin tüccarı spekülasyon yaparak Karadeniz'in buğday kaynaklarını başka yöne akıttırdı. Her ne kadar İstanbul'un fethinden sonra önce Cenevizliler daha sonra da Venedikliler İstanbul'da ve imparatorluğun diğer yerlerindeki yerleşimleri için uygun koşullar elde etseler de artık Paleologos'ların tutarsız denetimlerinin yerini Osmanlıların sıkı ve uyanık denetimleri almıştır.¹¹ Osmanlılar Latin tüccarlarının bu spekülatif hareketlerini bildiklerinden Karadeniz'deki Latin ticaretini tedricen ortadan kaldırmışlardı. Kendilerinden önceki zayıf yönetimlerin hatalarını tekrarlamamaya özen gösteren Osmanlılar, İtalyan denizci devletlerinin ne toprak egemenliği edinmesine, ne de ticaret kolonileri halinde yerleşmelerine izin verilen yerleri tahkim etmelerine olanak tanıyorlardı. Bundan dolayı Osmanlıların Ceneviz kolonileri ile

⁹ Bu dönemde Cenevizliler Trabzon'da Leonto Kastron adlı bir kalede oturuyorlar, kendilerine ait bir iskeleye de sahip bulunuyorlardı bkz. Turan, *a.g.e.*, s. 66. Cenevizlilerin Trabzon kentinin tarihinde önemli rolleri olmuştur. Özellikle Rum İmparatorluğu ile Cenevizliler arasındaki ilişkiler oldukça ilginç şekilde gelişmiştir. Roma döneminden itibaren kentin ticaretinde aktif halde olan Cenevizliler ile Rum İmparatorluğu arasındaki iyi ilişkiler II. Aleksius (1297-1330) zamanında bir dönem yerini mücadeleye bırakmış, bundan da Cenevizlilerin en büyük rakibi olan Venedikliler istifade etmiş 1319'da imparator ve Venedikliler arasında imzalanan antlaşma Cenevizlilerin Trabzon'un ticari hayatındaki tekeline son vermiştir. Bazen iyi bazen de kötü olan ticari ilişkiler hem Cenevizlilerin işine hem de ticaretten başka önemli bir gelir kaynağına sahip olmayan ve bir şehir devleti niteliğinde olan Rum İmparatorluğu'nun işine gelmiş ve bu ilişkiler Trabzon Rum İmparatorluğu'nun sonuna kadar devam etmiş ve her iki tarafa da hizmet etmiştir. Bkz. Sergei Karpov, *L' impero di Trebisonda, Venezia, Genova e Roma, 1204-1461*, Roma, 1986; S. Karpov, "New Documents on the Relations between the Latins and the Local Populations in the Black Sea Area (1392-1462)", *Dumbarton Oaks Paper*, S. 49, Ocak, 1995; Cevat Şentürk, *Trebizond*, İstanbul, 1975, s.26-28; Cenevizlilerin Leonkastron'da tesis ettikleri bu koloni akla İstanbul'daki Galata örneğini getirmektedir. Anthony Bryer and David Winfield, *The Byzantine Monuments and Topography of The Pontos*, C.I, Washington DC, 1985, s.197; Buna karşın Karadeniz ticaretinde söz sahibi diğer bir devlet olan Venedikliler ise Karadeniz ticaretinde rakipleri Cenevizliler ile sürekli mücadele halinde idi. Fakat Cenevizliler her ne kadar Venediklileri Karadeniz'e sokmamaya çalışsa da Venedikliler, Trabzon da dâhil olmak üzere bazı Karadeniz limanlarına koloniler tesis etmişlerdi. Atalar, *a.g.m.*, s. 131; Trabzon'un ticari önemi için bkz. W. Heyd, *Histoire du Commerce du Levant au Moyen Âge*, C.II, Leipzig, 1936, s. 92-107; Villiam Miller, *Trebizond The Last Grek Empire*, London, 1926.

¹⁰ Halil İncalcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi 1300-1600*, C.I, Çev. Halil Berktaş, İstanbul, 2000, s. 329.

¹¹ Robert Mantran, *17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul*, C.II, Çev. Mehmet Ali Kılıçbay-Enver Özcan, Ankara, 1990, s. 113.

ilgili politikaları baştan beri aynı idi: Eskiden Osmanlı öncesi topraklar üzerindeki egemenlik haklarını kaldırmak, tahkimatı yıktırmak, sonra da Latin halka, İslamiyet'in gayrimüslim tebaaya ya da kapitülasyonlarla aman verilmiş yabancılara ilişkin kuralları çerçevesinde davranmak.¹²

Boğazlara hâkim olan II. Mehmed Karadeniz'in tamamı ile kendi hükmünde olduğunu biliyordu. Burayı bir Türk gölü haline getirmeye çalıştı.¹³ Bunun için Fatih'in önemli gerekçeleri vardı. 1453'te yıkıntılar içinde devraldığı yeni başkentinin inşa ve imarı için, Karadeniz bölgesinin kaynaklarını tamamen kendi kontrolü altına almak durumunda idi. Osmanlı döneminde imparatorluk başkenti İstanbul'un gösterdiği görülmemiş büyüme, ancak Kuzey Karadeniz havalisinden düşük fiyatla sağlanan buğday, et ve tuz sayesinde mümkün olabilirdi. Zira, bu ucuz ikmal kaynakları olmasa idi, İstanbul XVI. Yüzyılda Avrupa'nın en kalabalık kenti haline gelemezdi.¹⁴

Nitekim Karadeniz bir Türk gölü olmakla beraber buranın yabancı ticarete tamamen kapatılıp kapatılmadığı araştırmacılar arasında tartışma konusudur.¹⁵ Elbette Karadeniz'de tam bir hâkimiyet, bu denizde başka bir gücün olmaması ile mümkün olabilirdi. Fakat buradaki yabancı devletlerin ticaretinin birden kesilmesi ister istemez ticaret hacminde bir gerilemeye neden olacaktı. Bu yüzden Osmanlılar Latin ticaretinin tamamen durmasını istememiştir. II. Mehmed Karadeniz bölgesindeki bütün Ceneviz kolonilerinin kendi yüksek egemenliğini tanımalarını talep etti. Bu sayede sultana haraç vermeleri koşulu ile bu koloniler kendi bölgesel ve bölgeler arası ticaretlerini serbestçe sürdürebildiler.¹⁶ Hatta yukarıda da belirttiğimiz gibi II. Mehmed, I. Bayezid gibi İtalyan devletlerinin statüsünü kısıtlamaya ve vergi veren bir konuma getirmeye çalışmıştır. İlgincidir ki Osmanlılar 1463–1479 yılları arasında Venedikliler ile savaşsalar da Venedik'in Osmanlı coğrafyasındaki ticari faaliyetleri tamamen kesilmemişti ve 1479 yılında yapılan ve 1482 yılında II Bayezid tarafından yenilenen antlaşma ile Venedikliler daha önceki ayrıcalıklarının yanında içlerinde Trabzon ve Kefe'nin de bulunduğu limanlarda ticaret yapma hakkı elde ettiler.¹⁷ Buradan hareketle, Osmanlıların bu tüccar devletlerin ticari potansiyellerinden istifade etmeye çalıştıkları ve buradaki ticareti ellerine alana kadar onların varlıklarına göz yumdukları anlaşılabilir.

¹² İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, s. 328-329.

¹³ Halil İnalçık, "Mehmed II", *İA*, C.VII, İstanbul, 1993, s.529.

¹⁴ İnalçık, *a.g.e.*, s. 329; Karadeniz İstanbul için sahip olduğu önemi daha sonraki dönemlerde de devam ettirmiştir. Nitekim İngiltere'nin 1762—1765 yılları arasında İstanbul'daki büyükelçisi Henry Grenville 1765 yılında hükümetine yazdığı bir raporda Karadeniz'in kapalılığı İstanbul için sahip olduğu önem ile ilgili olarak: "Türkler Karadeniz'i başka herhangi bir devlet ile paylaşmazlar ve bütün yabancılar bu denizden çıkarılmıştır...Karadeniz, doğrusu İstanbul'u besleyen bir annedir ve onun buğday, hububat, arpa ve değişik milletler gibi tüm ihtiyaçlarını ve zahireyi karşılar" demektedir.

¹⁵ Aslında Karadeniz'in uluslararası ticarete kapanması Fatih'in İstanbul'u aynı zamanda ticaretin de bir merkezi haline getirmek ve imparatorluk başkentinin temel gereksinimlerinin karşılandığı bu bölgede tam bir hâkimiyet kurmak istemesinden kaynaklanmaktaydı. Bu konuda bkz. İnalçık, *Closing of The Black Sea*, s. 74-110.

¹⁶ Böylece İstanbul'dan ayrılan ya da İstanbul'a gelen her gemi sıkı bir şekilde denetime tabi tutulmaya başlandı. Mesela 25 Kasım 1452'de Venedikli Antonio Erizro'nun İstanbul için buğday getiren gemisi dur emrine uymadığı için kaleden atılan top ateşi ile batırılmıştır. İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, s. 329-332; Ceneviz gemileri de zaman zaman Karadeniz'de Osmanlı gemilerine taarruz etmekteydi. Bundan dolayı Osmanlılar Karadeniz'de güvenliği ele almak durumunda idiler. Karadeniz'de önemli şehirleri bir bir elinden alınan Ceneviz'in 1475'ten sonra faaliyetleri durmuştur. Buna rağmen sınırlı da olsa Ege Denizi'nde ticari faaliyetleri devam etmiş, 16. ve 17. yüzyıllarda da Osmanlılar ile ticaretleri devam etse de bu faaliyet daha çok Fransız bandırası altında yapılmıştır. İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi, C.II*, Ankara, 1988, s. 466-467.

¹⁷ Halil İnalçık, "İmtiyâzât", *EI, 2nd Edition*, C.III, Leiden, 1971, s. 1183; İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, s. 330-331.

Böyle olmakla birlikte Karadeniz'deki yabancı ticaret tedricen azalmaya başladı. XV. ve XVI. yüzyılda Karadeniz'de görülen İtalyan gemileri ise ya Girit ya da Sakız'dan şarap getiren Venedik gemileri, ya da Galata ve Sakız'da Osmanlı uyruğu olmuş İtalyanların gemileriydi. Başta Kefe'de oturanları olmak üzere Ermeniler, Yahudiler, Rumlar ve Müslüman Türkler gibi Osmanlı uyrukları, Karadeniz limanlarıyla Boğdan ve Polonya'daki doğu ticaretini İtalyanların elinden almaya başladılar.¹⁸ Özellikle Güney Karadeniz'de Amasra ve Trabzon'un, sonra Kuzey Karadeniz'de de Kefe ve Azak, II. Bayezid saltanatında ise Kili ve Akkerman'ın alınmasından sonra, yani Karadeniz'de tam bir Osmanlı egemenliği tesis edildikten sonra, Osmanlılar artık Karadeniz'e yabancı gemilerin girmesine pek kolay izin vermediler.¹⁹ Böylece XVI. yüzyılın sonlarında dış ticarete tamamen kapanan Karadeniz, siyasi, idari ve ticari bakımdan bir iç deniz haline geldi ve bu durumunu XVII. yüzyıl boyunca devam ettirdi.²⁰ Nitekim Venedik ve Ceneviz tüccarlarının yerini Osmanlı uyruğu Türk ve Rum tüccarlarının alması ile beraber Bizansın en iyi günlerinde olduğu gibi, Karadeniz tekrar Batılı yabancılara kapalı tahsisli bir alan haline gelmiştir.²¹

Artık bir iç deniz haline gelen Karadeniz'deki ticaret, Coğrafi Keşiflerin de etkisi ile daha güneye yani önce Akdeniz'e, sonraları da Atlas Okyanusu- Ümit Burnu- Hint Okyanusu güzergâhına kaydı. Buna paralel olarak Karadeniz'in önemli limanlarında olan Trabzon da bir transit ticaret merkezi olmaktan çıkarak mahalli ihtiyaçların karşılandığı, üretim ve tüketim maddelerinin el değiştirdiği bir liman haline geldi. Şüphesiz ticaretin bu şekilde değişiklik göstermesi Karadeniz'deki limanların önemini yok etmiş değildi. Eskiden olduğu gibi, yine muhtelif limanlar arasında yoğun ticaret yapılıyordu, fakat bu sefer yine aynı coğrafi bölgeler arasında yapıldığı halde, Karadeniz ticareti bir "iç ticaret" hüviyetindeydi.²²

Bu iç ticarete Anadolu'dan Kefe, Kili ve Akkerman gibi Kuzey Karadeniz limanlarına büyük miktarda ipek, pamuk ve kenevirden mamul kumaşlar ihracı ile karşılığında buralardan İstanbul'a tarım ve hayvancılık ürünlerinin ithali, XV. ve XVI. yüzyılların kuzey-güney ticaretinin çok önemli bir boyutunu oluşturuyordu. Bir yönüyle, Anadolu imalat ürünlerinin böyle büyük bir pazara kavuşması, Anadolu dokuma sanayinin gösterdiği gelişmenin başlıca nedenleri arasındaydı.²³

XVI. yüzyılın başlarından itibaren, ticaret ilişkilerinin Müslim ve gayrimüslim Osmanlılarca yapıldığı Karadeniz'de uluslararası irtibatın kesilmesi ile birlikte Karadeniz'deki ticaret ilişkileri güney-kuzey ekseninde gerçekleşmeye başlamıştır.²⁴ Diğer

¹⁸ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ (1300- 1600)*, Çev. Ruşen Sezer, İstanbul, 2003, s.135; İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, s. 334.

¹⁹ Mübahat S. Kütükoğlu, "XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti", *Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri (13-17 Ekim 1986)*, Samsun, 1998, s. 97.

²⁰ İdris Bostan, "Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787)", *Belleten*, C. LIX, S.23, Ankara, 1995, s. 353.

²¹ Mantran, *a.g.e.*, s. 113; Karadeniz'in bu kapalılığı hakkında ayrıca bkz. Popescu, "La Mer Noire Ottomane: Mare Clausum? Mare Apartum?" *Enjeux Politiques Économiques et Militaires en Mer Noire (XIVe-XXIe Siècles)*, Dir. Faruk Bilici, Ionel Căndeă, Anna Popescu, Braila 2007, s. 141-170

²² Saydam, *a.g.e.*, s.275.

²³ İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, s. 331.

²⁴ Necmettin Aygün, *Onsekizinci Yüzyılda Trabzon'da Ticaret*, İstanbul, 2005, s. 106-107; Bir iç ticaret sahası haline gelen Karadeniz aynı zamanda kıyısındaki limanların birbirinin ihtiyaçlarını karşıladığı bir iç ticaret merkezi oldu. Başkenti ve diğer güney limanlarını hububat yönünden besleyen kuzey kesimleri karşılığında güney limanlarında çıkan tekstil ve diğer ürünleri almaktaydı. Bu konuda dikkati çeken öğelerden biri de Trabzon ve civarında üretilen ve nardenk adı verilen şaraptı. Bu iç ticaret döneminin en önemli kalemlerşnden biri olan şarap

bir açıdan bakıldığında, mesela Trabzon'u düşündüğümüzde, bazı Karadeniz limanlarının stratejik önemi ön plana çıkmakta idi. Trabzon'un Osmanlı Devleti açısından önemi ticaretten çok siyasi ve askeri konumundan kaynaklanmaktaydı. Özellikle Anapa ve Batum'dan Nahcivan ve Erivan taraflarına kadar olan Osmanlı askeri seferlerinde Trabzon limanı ve dolayısıyla Trabzon şehri hem askerin hem de cephanenin ilgili bölgelere dağıtılmasını sağlayan önemli bir merkez konumunda olmuştur.²⁵ Bilhassa 1723'te başlayıp aralıklarla 1746'a kadar süren Osmanlı-İran savaşının sefer güzergahının Doğu Karadeniz sahillerini takip etmesi, mühimmat ve asker naklinin bu kıyılardaki limanlar kullanılarak gerçekleştirilmesi, ayrıca bölgeden sürekli asker talepleri, kıyı hattını da hareketlendirmiştir.²⁶

Karadeniz'in Osmanlı egemenliği altında sahip olduğu önemi ifade etmek için en çok tekrarlanan argüman, Osmanlı devlet adamlarının Karadeniz'de ticaret talebinde bulunan yabancı ülkelerin yetkililerine verdiği cevaptır. Buna göre "*Bab-ı Ali Karadeniz'i kimsenin dokunmaya cesaret edemediği afif ve temiz bir kız gibi muhafaza ediyordu ve sultan yabancı gemilerin Karadeniz üzerinde dolaşmasına müsaade etmekten ise bir kimsenin kendi haremine girmesine müsaade ederdi. Bu ancak imparatorluğun sükûtunda gerçekleşebilir*" şeklindeki karşılığın, değişik kaynaklarda 1686 yılında İstanbul'daki Fransız elçisi Pierre de Girardin'e²⁷ ve Sultan II. Mustafa'dan Rus gemilerinin Karadeniz'e girmesi hakkını rica eden Rus elçisi Ukrayntsev'e²⁸ verilmiş olduğu belirtilse de bu ifade Karadeniz'in kapalılığının Osmanlı devlet adamlar nazarında değişmeyen bir politika olduğunu ve Karadeniz'in Osmanlılar için önemini göstermektedir.

Karadeniz ticaretindeki bu duraksama ister istemez Karadeniz limanlarının ekonomik faaliyetlerini de akamete uğratmaktaydı. Nitekim XVII. yüzyılın Karadeniz limanları için pek parlak bir dönem olmadığı anlaşılmaktadır. Bu durum kısmen siyasi koşullardan kaynaklanmaktaydı. Osmanlı İmparatorluğu ile Doğu Avrupa devletleri arasındaki savaşlar XVI. yüzyılda genellikle Karadeniz'in kuzeyinde yer alırdı. XVII. yüzyılda ise Kazak ve Abaza korsanlarının saldırıları çok yaygınlaştı ve Osmanlı donanması Güney Karadeniz kıyılarının korunmasında yetersiz kaldı. Ayrıca Polonya ticaretinin XVII. yüzyılda Batı Avrupa'ya tahıl satışına yönelmesi ve yerel zanaatların gerilemesinin Polonya'nın Karadeniz'deki ticari etkinliklerini geriletmiş olması muhtemeldir.²⁹

Gerilemekle birlikte bir iç ticaret sahası haline gelen Karadeniz'de aslında limanlar arasında oldukça sıkı bir ticari ilişki söz konusuydu. Mesela 1752-1762 yılına ait bir belgeye göre, Trabzonlu tüccarlar Yaş'ta kendi dükkânlarına sahipti ve bu dükkânlar ismi

uluslararası ticareti getirdiği rekabete ve ekolojik bazı değişimlere yenik düşmüştür. Bu konuda bkz. Xavier De Planhol, "Grandeur Et Décadence Du Vignoble De Trébizonde", *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, C. 22, S. 1, 1979, s. 314-329,

²⁵ Aygün, *a.g.e.*, s. 1.

²⁶ Feridun Emecen, "Doğu Karadeniz'de Âyânlık: Tirebolulu Kethudazâde Mehmet Emin Ağa", *Belleten*, C.LXV, S.242, Ankara, 2001, s. 197.

²⁷ Dariusz Kolodziejczyk, "Inner Lake or Frontier? The Ottoman Black Sea in the 16th -17th Centuries" *Enjeux Politiques Économiques et Militaires en Mer Noire (XIVe-XXIe Siècles)*, Dir. Faruk Bilici, Ionel Câdea, Anna Popescu, Braila 2007, s. 125.

²⁸ Decei, *a.g.m.*, s. 245.

²⁹ Suraiya Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, İstanbul, 2000, s. 149.

“*rue trébizondine*” (Trabzon caddesi) olan bir caddede bulunuyordu.³⁰ XVII. yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu’nun keskin gözlemcisi Evliya Çelebi, İstanbul’da iki bin dükkânda çalışan sekiz bin kişinin Karadeniz ticaretiyle meşgul olduğunu belirtmektedir. İstanbul gibi çağının en büyük kapitallerinden birine hizmet eden bu Karadeniz tüccarları İstanbul’a Kuzey Anadolu’dan topladıkları hububat, tuz, pirinç, bal, donyağı, tereyağı ile deri ve post getirmekteydiler.³¹

Osmanlı İmparatorluğu’nun Fransa, İngiltere ve Hollanda gibi devletlere verdiği ahidnamelerde bu ülkelerin Karadeniz’de ticaret yapabileceğine dair maddeler yer almakla beraber bu hakların hiçbirine kullandırılmadığı bilinmektedir.³² Osmanlı Devleti’nin kullanılmasına izin vermeyeceğini bilmesine rağmen Karadeniz’de yabancı ticaretine izin veren maddeleri neden ahidnamelere koyduğu halen daha bir merak konusudur. Akdeniz ile ilgili olanların tamamen aksine Karadeniz’de ticaretin kullanılmayan ve kullanılmayan bir hak olarak saklı kalması³³, aslında Osmanlıların Karadeniz’in kapalı statüsünde ne kadar ısrarcı olduklarını ortaya koymaktadır.

Ashında diğer bir açıdan bakıldığında XVI. ve XVII. yüzyıllarda önce duraklamaya sonra da gerilemeye başlayan Osmanlılar, yukarıda da belirttiğimiz gibi, her ne kadar Karadeniz’e yabancı bir geminin girmesine izin vermeyip burayı bir Türk gölü olarak saklamak istediyseler de Karadeniz’de önemli güvenlik sorunları ile karşı karşıya kalmışlardı. XVII. yüzyılda Güney Karadeniz sahillerini tehdit eden bir Kazak tehlikesi söz konusudur. Özellikle XVII. yüzyılın ilk yarısında Kazakların şayka adlı gemilerle yaptıkları akınlar sonucunda Sinop, Samsun, Trabzon ve hatta İstanbul gibi Karadeniz’in güney limanları önemli oranda tahrip edilmişti.³⁴ Nitekim Kazakların bu baskınları zamanla devletlerarası ilişkilerde önemli bir sorun haline gelmiştir.³⁵ Buradan hareketle, Osmanlıların Karadeniz’de yabancı gemilerin girmesini istememesinin politik ve askeri bazı gerekçelerinin olmasının yanında, Osmanlıların zaten yeterince koruyamadıkları bu denizde yoğun bir ticari hareketin yaşanması beraberinde hem güvenlik hem de askeri ve politik bir mücadeleyi de getireceğinden, Osmanlıların Karadeniz’in kapalılığında ve ahidnamelerde olduğu halde buraya yabancı gemileri sokmamasında ısrarcı olmalarının nedeni anlaşılabilir.

IV. Karadeniz’in Uluslararası Ticarete Açılması

³⁰ Sadece ticari değil, doğal olarak yoğun ticari aktivitelerin arkasından da kültürel bir münasebet söz konusuydu. Bkz. Constantin C. Giurescu, “Les Relations Des Pays Roumains Avec Trébizonde Aux XIVE- XIXE Siècles” *Revue Roumanie D’Histoire*, S. 2, 1974, s. 242-243.

³¹ A. Üner Turgay, “Trade and Merchants in Nineteenth-Century Trabzon: Elements of Ethnic Conflict”, *Christians and Jews in the Ottoman Empire*, Ed. B. Braude-B. Lewis, New York, 1982, s.289-290; Robert Mantran XVII. Yüzyılın ikinci yarısında İstanbul üzerine hazırladığı monografisinde Evliya Çelebi’nin vermiş olduğu bu rakamın abartılı olduğunu ancak abartılı da olsa bunun Karadeniz ticaretinin İstanbul ticareti içindeki önemini vurguladığını belirtmektedir. Bkz. Mantran, *a.g.e.*, s. 39.

³² İdris Bostan, “Karadeniz’in Dış Ticarete Kapalı Olduğu Dönemde Trabzon Limanı” *Trabzon Tarihi Sempozyumu Bildirileri (6-8 Kasım 1998)*, Trabzon, 1999, s.304; Osmanlı Devleti’nin Batılı ülkelere verdiği kapitülasyonlar ve bunların tarihi gelişimi için bkz. İnalçık, *İmtiyâzât*, s. 1179-1189.

³³ Kemal Beydilli, “Karadeniz’in Kapalılığı Karşısında Küçük Avrupa Devletleri ve “Miri Ticaret” Teşebbüsü”, *Belleten*, C.LV, S. 214, Ankara, 1991, s. 687.

³⁴ XVI. Yüzyılın ilk yarısında Kazak korsanların Karadeniz’deki faaliyetleri için bkz. Ronald B. Sorobey, “Cossak Pirates of the Black Sea”, *Military History*, C.20, S.2, Haziran 2003, s. S.26-32; Mahmut Goloğlu, *Trabzon Tarihi*, Trabzon, 2000, s. 58.

³⁵ Faroqhi, *a.g.e.*, s. 149.

Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmasında Osmanlı-Rus ilişkilerinin ayrı bir yeri vardır. Kuzeyde gittikçe büyüyen bir güç olarak Rusya Karadeniz'e çıkmayı ve Boğazlara sahip olmayı en önemli hedefleri arasına koymuştur. Buna rağmen Rusya'nın 1696 yılında Azak'ı alarak Karadeniz'e ilk kez çıkmasıyla başlayan bu süreç yaklaşık olarak yüz yıl kadar sürmüştür, diğer devletlerin de Karadeniz'de ticaret yapma hakkı alması ile bu süreç tamamlanmıştır. Yabancı devletlerin eskiden beri süregelen, Karadeniz'de serbest ticaret yapma yönündeki talepleri ise Osmanlılar tarafından XVIII. yüzyılın sonlarına kadar olumlu bir karşılık bulmamıştır. Fakat 1768 yılında başlayan Osmanlı-Rus savaşı Osmanlıların mağlubiyetiyle son bulmuş ve Osmanlılar oldukça güç şartlar altında Küçük Kaynarca Antlaşması'nı (1774) imzalamıştır. Bu antlaşma siyasi sonuçları yanında Karadeniz'in tarihinde oynadığı rol bakımından çok önemli gelişmeleri beraberinde getirmiştir. Küçük Kaynarca Antlaşması'nın 11. maddesine göre Rusya Karadeniz ve Akdeniz'de kendi ticaret gemileriyle serbest ticaret yapabilecekti.³⁶ Bu antlaşma ile Rusya, Fransa ve İngiltere'nin yüzyıllar içinde elde ettikleri imtiyazları bir anda elde etmiş oldu.³⁷ Bundan böyle Rus tüccarları karşılaştıkları her problemde Fransız ve İngiliz tüccarını örnek göstererek çözüm bulunmasını istemiştir.³⁸

Rusya'nın, böylesine geniş ticari imtiyazları bir anda elde etmesi Osmanlı İmparatorluğu'nu rahatsız etmiş ve bu antlaşmayı gözden geçirmek üzere 1779'da Rusya ile Aynalıkavak Tenkihnamesi'ni imzalamak zorunda bırakmıştır. Nihayetinde ise 1783'te Rusya ile 81 maddelik bir ticaret antlaşması imzalanmış ve bununla Rusya'nın Karadeniz'de elde ettiği geniş ticari haklar teyit edilmiş oldu.³⁹

Rusya'nın bu şekilde Karadeniz'de geniş haklar elde etmesi Karadeniz'deki ticaret potansiyeline hemen yansımış mıdır? diye bir soru sormak mümkündür. Nitekim aşağıdaki tabloda İdris Bostan'ın derlediği bilgilere göre, Küçük Kaynarca Antlaşması sonrasında ve özellikle 1780 yılından sonra, Rusların ticari faaliyetleri tedricen artmaya devam etmiştir.

³⁶ Küçük Kaynarca Antlaşması'nın meşhur 11. maddesi şöyledir: "İki taraf gemileri tüm denizlerde ticaret maksadı ile serbestçe dolaşabileceklerdir. Rusya ticaret gemileri Akdeniz'den Karadeniz'e ve Karadeniz'den Akdeniz'e geçebileceklerdir. Kıyılar, sahiller, limanlar ve boğazlardan ticaret amacı ile yaralanabileceklerdir. Hatta Rus tüccarına İngiltere ve Fransa tüccarı gibi davranılacak, karalarda ve Tuna nehrinde serbestçe ticaret yapabileceklerdir. Her türlü ihtiyaçlarında iki devletin ve diğer devletlerin şartları muteber tutulacaktır. Diğer milletlerin verdiği vergileri veren Rus tüccarları her türlü ticaret malını nakl ve ihrac amacıyla Karadeniz'e ve diğer denizlerin sahil ve limanları ile İstanbul'a varabileceklerdir. Tüccarlar, ticaretleri müddetince iki taraf memleketinde ikamet edebileceklerdir. Bu konuda diğer devletlere gösterilen serbestiyet Rus tüccarlarına da gösterilecek ve Rusya, Osmanlı Devleti sınırları içersinde istediği yerlere konsolos ve konsolos vekilleri tayin edebileceklerdir. Konsolos ve konsolos vekillerinin maiyetlerindeki berath tercümanlar, İngiltere ve Fransa tercümanlarının yararlandığı haklardan yararlanacaklardır. Rusya da vergilerini ödeyen Osmanlı Devleti tüccarlarına diğer devletlere verdiği gibi imtiyazlar gibi ruhsat verecektir. Kazaya uğrayan gemilere her iki tarafta yardım edilecek ve kendilerine lazım olunan eşyalar "narh-ı cari" ile verilecektir Küçük Kaynarca Antlaşması'nın oluşumu, uygulanması ve anlaşma sonrası ilişkiler için bkz. Osman Köse, *1774 Küçük Kaynarca Antlaşması*, Ankara, 2006, s. 114; Küçük Kaynarca Antlaşması hakkında ayrıca bkz. Roderic Davison, "Russian Skill and Turkish Imbecility: The Treaty of Kuchuk Kainardji: Reconsidered," *Slavic Review*, C. 35, S. 2, 1976, s. 463-483

³⁷ Etkileri daha sonra görüleceği üzere, Küçük Kaynarca Antlaşması'nın 11. maddesinin en önemli noktalarından biri de Rusların istedikleri yerde konsolosluk açabilmelerine imkân tanıyan maddenin uygulanması olmuştur. Bu hakla birlikte Rusya, etkilerini ilerleyen dönemde özellikle sosyal ve ekonomik hayatta gösteren dengesizliklerin, huzursuzlukların ve entrikaların bir açıdan kaynaklarından biri olan Osmanlı İmparatorluğu'ndaki en yaygın konsolosluk ağını tesis etmiştir. İlber Ortaylı, "XVIII. Yüzyıl Türk-Rus İlişkileri", *Osmanlı İmparatorluğu'nda İktisadi ve Sosyal Değişim, Makaleler*, C. I, Ankara, 2004, s.385.

³⁸ İdris Bostan, "Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787)", *Belleten*, C.LIX, S.23, Ankara, 1995, s. 358.

³⁹ Bostan, *Karadeniz'in Dış Ticarete Kapalı Olduğu Dönemde Trabzon Limanı*, s. 304-305.

Bunun yanında, aslında Rusların Karadeniz’de ticari bir altyapıları olmadığı için Rusya’nın başka kaynaklara yöneldiğine tanık olmaktadır.

Tablo 1: 1774–1787 Yılları Arasında Karadeniz’e Geçiş Yapan Rus Tüccarı veya Rusya Ticaret Gemileri

Sene	Rus Bandırası	Osmanlı Bandırası	Sene	Rus Bandırası	Osmanlı Bandırası
1774	1	1	1781	22	3
1775	22	9	1782	35	-
1776	19	-	1783	40	-
1777	22	4	1784	56	-
1778	2	3	1785	68	-
1779	5	14	1786	76	-
1780	16	4	1787	60	-
Toplam				445	38

Kaynak: Bostan, “Rusya’nın Karadeniz’de Ticarete Başlaması”, s. 369.

İdris Bostan’ın yaptığı araştırmalarda sayılarını ortaya koyduğu ticaret gemilerinin aslında Ruslar tarafından değil de Rum ve İtalyan kökenli gemiciler tarafından işletildiği görülmektedir. Theophilus C. Prousis’in XVIII. yüzyılın sonları ve XIX. yüzyılın başlarında bazı Rus belgeleri üzerinde yaptığı araştırma, Rusya’nın Karadeniz ve Akdeniz’deki ticaretinin genel profilini sunmaktadır. Prousis, Rus bandıralı gemileri işletenlerin çoğunun Karadeniz limanlarında ikamet eden Rum ve İtalyan kökenli gemiciler olduğunu belirtmektedir. Bunun yanında gemilerin adlarının İtalyanca ve Rumca olmaları ve İtalyan ve Rum milletlere mensup kişilerce işletilmeleri Rusya’nın ticaretinin büyük oranda bu zümrelere dayandığını ortaya koymaktadır.⁴⁰ Osmanlı Devleti Rusya’nın Karadeniz’deki bu yetersizliğini biliyor olacak ki daha 1779 Aynalıkavak Tenkihnamesi’nde Rus ticaret gemilerinde Osmanlı reayasının kullanılmasını yasaklama yönüne gitmiş Rusya’nın ticari faaliyetlerini bu şekilde durdurmaya çalışmıştır.⁴¹

Çelişkili görünmekle birlikte, XVIII. yüzyılda, özellikle 1718’deki Pasarofça Antlaşması’nın Balkanlardaki ticareti serbestleştirmesinden sonra, Osmanlı İmparatorluğu’nun Avusturya karşısındaki toprak kayıpları ticaretin artışına yol açmıştı. Ticaret hacmindeki bu artış çok geçmeden yabancı devletlerin de dikkatini çekmeye başladı.⁴² İlk olarak Rusya’nın Karadeniz’de elde etmiş olduğu bu hakkı 1784 yılında

⁴⁰ Theophilus C. Prousis, “Risky Business: Russian Trade in the Ottoman Empire in the Early Nineteenth Century”, *Mediterranean Historical Review*, C.XX, S. 2, Tel Aviv, 2005, s. 201-207

⁴¹ Bostan, *Rusya’nın Karadeniz’de Ticarete Başlaması*, s. 358-359.

⁴² Karadeniz’in sunmuş olduğu geniş olanaklardan etkilenen İngiltere Büyükelçisi ve Levant Company’nin 1762-1765 yılları arasındaki temsilcisi Henry Grenville, “Karadeniz ticareti öylesine kazançlı ki, üç gemisinden sadece biri sağ salım dönen bir tüccar bile kayba uğramaz” gözlemini yapmaktadır. Turgay, *a.g.m.*, s. 288-289.

Avusturya, 1802 yılında İngiltere ve Fransa⁴³ ve daha sonra küçük Avrupa devletleri elde ettiler.⁴⁴ Bununla birlikte Karadeniz ticaretinde, özellikle Trabzon için düşünüldüğünde bu antlaşmanın etkileri daha çok XIX. yüzyılın ilk dönemlerinde hissedilmiştir. Rusya ve diğer Avrupalı devletlerin bu tarihlere kadar gerçekleştirdikleri ticaret daha çok Rusya'nın Karadeniz kıyısındaki şehirlerinden sağlanıyor, henüz Osmanlı limanlarına sirayet etmemiş bulunuyordu. Bu sebeple birer Osmanlı limanı olan Sinop, Samsun ve özellikle Trabzon gibi limanlar daha çok Fransız ve bilhassa İngilizlerin Karadeniz'e çıkmaları ile ön plana çıkmaya başladı.⁴⁵

Karadeniz'in kapalılığı meselesine diğer bir açıdan bakıldığında, aslında devrin iktisadi ve siyasi koşulları Osmanlıların Karadeniz üzerindeki tahakkümünü zorlamaya başladığı görülür. Oldukça erken tarihlerden itibaren bilhassa İngilizler, Osmanlı Devleti'nde ki ticaretin büyük bir kısmını ele geçirdikten sonra, Karadeniz'e çıkma talebinde bulunmuşlardı. İngilizlerin bu talebi özellikle İran ticaretine yönelikti. 1580-1600 döneminde Levant, Osmanlı kapitülasyonları sayesinde İngilizler için en önemli ticaret bölgesi haline gelmişti.⁴⁶ Daha XVII. yüzyılın başlarından itibaren Levant Company'nin temsilcileri İran ticaretine yönelik yeni bir yol arayışına girişmiş ve Osmanlı Devleti'ne başvurmuşlardı. Fakat bu hakkı elde etmeleri 1802 yılına kadar gerçekleşmemiştir.⁴⁷

Elbette Karadeniz'deki ticari faaliyetlerin, XIII. ve XIV. yüzyılda olduğu gibi çokuluslu bir yapıya bürünmesi Karadeniz'deki pek çok liman kentinin kaderini değiştirecektir. Her ne kadar 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması Karadeniz'de Osmanlı egemenliğinin bitmesi için bir milat olarak kabul edilse de, aslında bu bölgedeki ticari faaliyetler açısından düşündüğümüzde, buranın Avrupa ticaretine açılması daha önemli bir milattı. Çünkü araştırmaların da gösterdiği gibi Karadeniz'deki ticari faaliyetlerde çok geçmeden bir Avrupa üstünlüğü ortaya çıkacaktır.

Bu süreç, yani Karadeniz'in yabancı ticarete açılması ve daha sonra bunun uluslararası bir mahiyet kazanması sürecinde yaşanan gelişmeler Karadeniz'in en önemli liman kentlerinden olan Trabzon üzerinde oldukça iyi bir şekilde gözlenebilir.

⁴³ Fransızların Karadeniz'in kuzeyine açılma ve buralar ile Fransa arasında doğrudan ticaret teşebbüsleri hakkında bkz. Faruk Bilici, *La Politique Française en Mer Noire 1747 - 1789: Vicissitudes d'une Implantation*, İstanbul, 1992.

⁴⁴ Aslında Fransa'nın İngiltere ile aynı tarihte yani 1802 yılında Karadeniz'de ticaret yapabilme hakkı elde etmesi bir başarı olarak değerlendirilmelidir; çünkü Osmanlı İmparatorluğu Fransa'nın Mısır'ı işgal etmesi üzerine tüm limanlarındaki Fransız ticaretini durduracağını beyan etmişti. Osmanlı Devleti Fransa'nın ticaret hakkı elde etme taleplerine karşı önceleri karşılık vermese de İngilizlerin, Fransa ile Mısır meselesinden dolayı Osmanlı-Fransız ilişkilerin gerilmesini fırsat bilerek ticaret hakkı elde etmeye çalışmaları karşısında Fransa, Mısır Meselesi'nin halledilmesinden sonra yeni pazarlar elde etmek amacıyla aynı yılda Karadeniz'de ticaret yapma hakkı elde etmesi oldukça ilginç görünmektedir. A. Üner Turgay, "Ottoman British Trade Through Southeastern Black Sea Ports During the Nineteenth Century", *Economie et Societes dans L'empire Ottoman (fin du XVIIIe- debut du XXe siecle)*, Der. J. Bacqué, P. Dumont, Paris, 1983, s. 299-300; Küçük Avrupa Devletlerinin bu hakkı elde etme süreci için bkz. Beydilli, *a.g.m.*, s. 687-755.

⁴⁵ Bostan, *Karadeniz'in Dış Ticarete Kapalı Olduğu Dönemde Trabzon Limanı*, s.305.

⁴⁶ Nitekim İngilizler, İran ipeğine daha hızlı ulaşabilmek ve daha ucuza alabilmek için Trabzon üzerinden İran ile doğrudan bağlantı kurmaya kalkıştılar fakat İngilizler ile İran şahı arasındaki ilişkilerin farkında olan Osmanlılar İngilizlerin bu projelerini yasakladı. İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, s. 434.

⁴⁷ 1606 yılında İngiliz mallarının Karadeniz limanlarında taşınması konusunda İngiliz Elçisi Sir Thomas Glover'e Trabzon ve İran'da ipek ticareti için acente kurulması yönünde bir ön hazırlık yapma izni verilse de bu izin Osmanlı hükümeti tarafından geri alınmıştır. Bkz. Turgay, *Ottoman-British*, s. 298; Alfred C. Wood, *A History of the Levant Company*, London, 1964. s. 49, 181.

V. Karadeniz'in Uluslararası Ticarete Açılması Sürecinde Trabzon'un Yeri

Trabzon bulunduğu konum itibarı ile doğudaki Kars'tan, güneydeki Diyarbakır ve Malatya'ya, batıdaki Tokat'a dek Karadeniz'in güney doğusunda yer alan tüm yerleşim yerleri için doğal bir merkezdi ve aynı zamanda Erzurum, Tebriz ve hatta Tahran'ın limanıydı. Avrupa'nın sanayi ürünleri Trabzon limanı aracılığıyla ve Trabzon-Erzurum-Tebriz yolundan, Osmanlı İmparatorluğu'nun doğu eyaletleriyle İran'daki pazarlara ulaşabiliyordu. Buna karşılık, İran ve Osmanlı ürünleri, özellikle İran ipeği de Batı Avrupa'ya ulaşma yolunu buldu. Eskiden Tebriz'den İstanbul ve İzmir'e kervanlarla taşınan İran malları, artık Trabzon limanından gemilere yüklenecek İstanbul'a, Karadeniz'in diğer limanlarına ya da Boğazlardan geçerek İzmir'e taşınıyordu.⁴⁸

Turgay'ın belirttiğine göre, Küçük Kaynarca Antlaşması Trabzon limanının ihracat ve ithalat kapasitesinde hemen belirgin bir şekilde yansımıştı. Fakat buna rağmen Trabzon limanı asıl patlamayı 1830'lu yıllara doğru yapacaktır. Peki, aradaki bu 30-40 yıllık durağanlık neden kaynaklanmaktaydı. Aslında bu sorunun cevabı özellikle 1800'lü yılların başlarında imparatorluğun içinde bulunduğu koşulların değerlendirilmesi ile verilebilir. Genel olarak bakıldığında Osmanlı İmparatorluğu'nun ekonomisinde 1780-1830 arasında bir büyümeden bahsedilmekle birlikte ekonomi zaman zaman ortaya çıkan savaşların ve iç isyanların olumsuz etkilerini uzun bir sürede silebiliyordu. Fransız İhtilali, Napolyon'un Avrupa'daki işgalleri ve Mısır'ı işgal etmesi, 1827-1828 Osmanlı-Rus Savaşı, Yunanistan'ın bağımsızlık savaşı, Kavalalı Mehmet Ali Paşa'nın isyan etmesi etkilerini Osmanlı İmparatorluğu'nun ticari yaşamında da göstermiş ve ticaret durma noktasına gelmiştir.⁴⁹

Trabzon, yüzyılın başlarında Rusya ile yapılan savaşların en çok etkilediği yerlerden biriydi. Bu dönemde gümrük gelirlerinde bir düşüş yaşandı. Bunda sadece Rusya ile olan savaşların değil aynı zamanda imparatorluğun birçok yerinde yaşanan iktidar-ayan mücadelesinin de etkisi olmuştu. Gerek ayan-iktidar mücadelesi gerekse de Osmanlı-Rus savaşlarının etkisiyle Trabzon sıkıntılı bir dönem geçirmiştir.⁵⁰ Şehrin bu durumu 1826 yılında Trabzon'a gelen Schulz-Beusher'in satırlarına da yansımıştır. Beusher, "*Bugün ticaret yavaş yavaş sönmekte ve sefalet görünmektedir. İstanbul'da değişik anlayışlar, çeşitlenmeler olur ve projeler yapılırsa memnuniyet verecek başarılar olur, ancak Trabzon'un eski ticaretinin tekrar canlanacağı, eski parlak günleri göreceği düşünülemez. Geriye sadece güzel iklimi, verimli toprağı ve onu asla terk etmeyecek olan antik şehir olduğundan gelen ünü kalacaktır*" demektedir.⁵¹

⁴⁸ A. Üner Turgay, "Trabzon", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri*, Çev. Gül Çağalı Güven Ed. Ç. Keyder, Y. E. Özveren, D. Quataert, İstanbul, 1994, s.48.

⁴⁹ Donald Quataert, "19. Yüzyıla Genel Bir Bakış, İslahatlar Devri 1812-1914", *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi 1600-1914*, C. II, Çev. Süphan Andıç, Ed. Halil İnalçık, Donald Quataert, İstanbul, 2004, s. 946.

⁵⁰ Trabzon bu sıkıntılı dönemde bile belli bir ticaret hacmine sahip önemli bir yerdi. 1819 yılında Karadeniz sahiline yaptığı gezintide Trabzon'a uğrayan Bijişkyan, Çömlekçi ve adını verdiği diğer küçük limanların her türlü ihracat ve ithalat ile oldukça faal bir vaziyette olduklarını ve karayolu ile Halep, Şam, Bağdat ve Hindistan'a kadar kenevir ticaretinin yapıldığını belirtmektedir. P. Minas Bijişkyan, *Pontos Tarihi*, Çev. Hrand D. Andreasyan, İstanbul, 1998, s.113.

⁵¹ Kudret Emiroğlu, "Dünyadan Bakınca Trabzon" *Bir Tutkudur Trabzon*, Haz. İ. G. Kayaoğlu, Ö. Ciravoğlu, C. Akalın, İstanbul, 1997, s.237; Edmund Spencer 1839 yılındaki sahil yolculuğu sırasında Karadeniz kıyıları ile ilgili olarak, buraların korkunç bir afet sonucunda nüfusu çekilmiş bir ülkeye benzediğini, kasabalar ve köyler harabe halinde ve terkedilmiş olduğunu, insanlar ise fakirlik içinde ve uyuşuk bir durumda olduklarını belirtir. Edmund Spencer, *Travels in Circassia Kırım Tartary, C. II*, London, 1839, s. 191

Schulz-Beusher'in bu olumsuz öngörülerine rağmen Trabzon'un kaderi gelişen siyasi hadiseler sonunda oldukça değişecektir 1828–1829 Osmanlı-Rus Savaşı sonunda imzalanan Edirne Antlaşması, savaşın galibi Rusya'ya yeni ekonomik ve politik avantajlar verdi. Karadeniz'in Rusya ve arkasından öteki Avrupalı devletlerin denizcilğine ve ticaretine tam olarak açılması ve bunlara Boğazlardan serbest geçiş hakkının verilmesi, bu bölgede adı geçen ülkelerin ekonomik aktivitelerinin artmasını sağladı.⁵²

Karadeniz'in bu şekilde önce Rusya ve daha sonra da diğer Avrupalı devletlerin ticaretine açılması özellikle İngiltere ve Rusya arasında yeni bir rekabet dönemini de başlatmış oluyordu. Bu rekabetten en çok istifade edecek olan yerlerden birisi de Trabzon'du. Yukarıda tarih boyunca kullanıldığını belirttik Trabzon-Erzurum güzergâhının başlangıç noktasını teşkil eden Trabzon'un ticari önemini arttıran en önemli gelişme özellikle İngilizlerin ticari çıkarları olmuştur.⁵³ Burada İngilizlerin sadece mallarını İran pazarına sokmaları için daha kısa bir yol aramaları değil aynı zamanda İran ipeğini daha ucuz maliyetle elde etmeleri için yeni bir rota aramaları etkili olmuştur. Bunun yanında Karadeniz'de buharlı gemi seferlerinin yapılmaya başlanması da ticaretin gelişimini hızlandırmıştır.⁵⁴ Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmasından sonra, 1812 yılında Sir Gore Ouseley, East India Company'ye İran ipeğinin Buşir yerine Trabzon'dan gemiye yüklenmesinin ipeğin nakliye maliyetini % 2.5'ten % 1'e indireceği ve Trabzon-İngiltere deniz nakliye ücretinin Buşir-İngiltere istikametinden daha ucuz olacağını bildirmiştir. Bunun üzerine İngilizler hem Türkiye'nin doğusuna hem de İran'ın kuzeyine yönelik olarak Trabzon ve İngiltere arasında direk ilişki kurulması için harekete geçtiler. İlk olarak Sittikh Han adlı bir İranlı tüccar Trabzon'a Erzurum ve Tebriz'de satmak üzere İngiliz malları getirdi. Fakat bundan daha da önemlisi İngiltere'nin ilk Trabzon konsolosu da olan James Brant'ın kiraladığı bir geminin Trabzon'a varmasıydı. Bu gelişmeler Trabzon üzerinden ticaretin yapılabileceğini gösteriyordu.⁵⁵

İran ve Anadolu'nun doğusuna yönelik olan ticarete Trabzon limanı Karadeniz'deki tek önemli stratejik nokta değildi. Yukarıda da belirttiğimiz gibi Karadeniz ticareti konusunda İngilizlerle Ruslar arasında bir rekabet söz konusuydu. Bu rekabet kendisini ticaretin yapılacağı noktalarda da göstermiştir. Nitekim Osmanlı ile Rusya arasındaki bu rota rekabeti devrin yabancı gözlemcilerin notlarına da yansımıştır.⁵⁶ 1854 yılında Trabzon'a gelen Sandwith, Trabzon'un artan öneminin Rusya tarafından kıskançlıkla izlendiğini, Rusya'nın ticareti kendi topraklarına çekmek için Erivan ile

⁵² Turgay, *Ottoman-British*, s. 301.

⁵³ Burada dikkati çeken husus Fransızları İngilizlere göre daha erken bir dönemde harekete geçmelerine rağmen bölgedeki ticaretin 1830'lardan itibaren artmasıdır. Nitekim Fransızlar 18.yüzyılın sonlarından itibaren bölgeye pek çok uzman göndermişler ve şehirde konsolosluk tesis etmişlerdir. Bilici, *La Politique Française en Mer Noire*, s. 92

⁵⁴ 1836 yılında itibaren Karadeniz'de buharlı gemi seferleri yapılmaya başladı. Buharlı gemilerin ilki İngilizlerin Essex adlı gemileriydi ve İstanbul- Samsun ve Trabzon istikametinde sefer yapıyordu. Daha sonra bu gemiyi Osmanlıların (1837) ve Avusturyalıların işlettiği diğer gemiler takip etti. Turgay, *Ottoman-British*, s. 300. Charles Issawi, "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830–1900: The Rise and Decline of a Route", *International Journal of Middle East Studies*, S. I, 1970, s. 18–19.

⁵⁵ Issawi, *a.g.m.*, s.19.; Turgay, *Ottoman-British*, s. 300.

⁵⁶ Seyahatname literatürü açısından bakıldığında, 19. yüzyılda Trabzon yukarıda saydığımız etkenlerden ötürü askeri, politik, dini ve bilimsel amaçlı olarak pek çok yabancıların ziyaret ettiği bir yerdi ve bu ziyaretlerin neticesi olarak kaleme alınan seyahatnameler şehir hakkında önemli bir kaynak ortaya çıkarmıştır. Bu konuda bir değerlendirme için bkz. Özgür Yılmaz, *Batlı Seyyahlara Göre Trabzon (1808-1878)*, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Trabzon, 2006.

Suhumkale arasında, daha hızlı ve daha ucuz olacağı için İranlı tüccarların doğal olarak tercih edecekleri bir yol yapmaya çalıştıklarını belirtmektedir.⁵⁷

1832 yılından önce Avrupa ve İran arasında Karadeniz yoluyla yapılan ticaret, büyük ölçüde Suhumkale’de odaklanmıştı. Bunda Rus Çarının emirnamesiyle 1821’den itibaren Kafkasların güneyindeki Rus eyaletlerine uygulanan bazı vergi muafiyetleri ve yabancı mallar üzerindeki gümrük vergilerinin düşürülmesi etkili olmuştu.⁵⁸ Bunun yanı sıra Suhumkale-Tiflis yolunun Trabzon-Tebriz yoluna nazaran iki önemli avantajı bulunuyordu. Bunlar daha iyi taşıma koşulları ve Rusya’nın istikrarlı mali politikalarıydı. 1823 yılına ait bir İngiliz raporuna göre bu yol oldukça iyiydi ve askeri bir yol henüz bitirilmişti. Ayrıca İstanbul ve Odesa’yı birbirine bağlayan buharlı gemi hattının kurulması Rusya’nın durumunu da güçlendiriyordu.⁵⁹ Fakat 1832 yılında Rus Çarı Kafkas ötesindeki yerli tüccarları teşvik etmenin yanı sıra İngiliz ve Fransız mallarının bu bölgeye ithalini sınırlamak amacıyla getirdiği yeni uygulamalar ticaretin Trabzon-Tebriz yoluna kaymasına neden oldu.⁶⁰ Düzenli gemi seferlerinin düzenlenmesi ve Trabzon’un, İran’a gönderilen malların taşıma maliyetini azaltan coğrafi avantajı Trabzon limanını, İngiliz ve öteki Avrupa devletlerinin başlıca ticaret merkezi haline getirdi. Aşağıdaki tablo Trabzon limanındaki hareketliliğe ve dolaylı olarak da kentin ticari öneminin artışına işaret etmektedir.

Tablo 2: Trabzon’da Deniz Taşımacılığı ve Ticaret

Yıllar	Giren			Çıkan		
	Gemi Sayısı	Tonaj	Kargo Değeri(Paund)	Gemi Sayısı	Tonaj	Kargo Değeri(Paund)
1833	102	12,822	560,009	87	10,948	44,628
1834	124	17,682	600,192	114	16,642	240,991
1835	170	26,444	1,020,532	156	24,572	690,920
1836	172	25,648	1,451,793	163	25,273	859,373

Kaynak: Turgay, “Ottoman-British”, s. 53.

Rusya’nın uygulamalarının yanı sıra Trabzon’un coğrafi konumu, İran ile olan ticarete de düşük taşıma maliyetine imkân tanıdığı için Trabzon’un bir ticaret merkezi olarak önemi artmaya devam etti. 1830 yılında değeri 250.000 sterlin olan yaklaşık 5.000 sandık ithal edilip İran’a gönderilirken, 1834 yılında bu değerler 12.000 sandık ve 600.000 sterlin, 1835’te ise 19327 sandık ve 996.350 sterlin şeklindeydi.⁶¹ 1838 Osmanlı-İngiliz Ticaret Antlaşması’nın olumlu etkileri hinterlandı küçük bir liman kenti olan Trabzon’un üzerinde de sınırlı olmakla birlikte hissedildi.⁶² Bu antlaşma sonrasında 1838’de

⁵⁷ Humphry Sandwith, *A Narrative of the Siege of Kars and of the Six Months' Resistance by the Turkish Garrison Under General Williams to the Russian Army*, London, 1856, s.23.

⁵⁸ Turgay, *Trabzon*, s. 52.

⁵⁹ Issawi, *a.g.m.*, s. 22

⁶⁰ Turgay, *Trabzon*, s. 52; Rusya’nın yeni gümrük vergilerini uygulamasının yanı sıra, bu ticaret bölgelerinde baş edemediği kaçakçılık hadiselerinin olması tüccarları yeni Trabzon rotasına yönlendirdi. Issawi, *a.g.m.*, s. 23

⁶¹ Turgay, *Ottoman-British*, s. 290

⁶² Bu antlaşmaya göre, İngiliz tüccarlarının imparatorluğun her yerindeki emtiayı satın almalarına izin veriliyor, ithalata %5, ihracata %12 ve transit ticarete %3 vergi getiriliyordu. Bu antlaşmanın imzalanmasından kısa bir süre

Trabzon'un toplam ticaret değeri 1.858.287 sterlin iken 1846'dan 1850'ye kadar olan beş yıllık dönemde ortalama ithalat ve ihracat sırasıyla 1.700.000 ve 500.000 sterlindi.⁶³

Trabzon XIX. yüzyılın ilk yarısında gösterdiği bu büyümeyi yüzyılın ikinci yarısında da devam ettirdi. Bu büyümede en önemli etkenin Kırım Savaşı olduğuna şüphe yoktur. Savaşta askeri harekâtların en önemli sahnesi Kırım yarımadasıydı. Trabzon ve çevresi savaş dışında kalmıştı. Trabzon böylece tahrip olmaktan kurtulurken, ticaretteki artış, savaşın olumsuz sonuçlarının getirebileceğinden çok oldu. Kırım yarımadasındaki müttefik orduları malzemelerinin büyük bölümünü Trabzon aracılığıyla aldıkları için ithalat istikrarlı bir artış gösterdi. Müttefiklerin Karadeniz'deki Rus limanlarına uyguladıkları ambargoya rağmen, Rusya'nın Kafkas eyaletleri hala İngiliz mamul maddeleri ve sömürge ürünlerini satın almaya devam ediyordu. Fakat bunlar Trabzon yolundan İran'a geldikten sonra Kafkas eyaletlerine gidiyordu.⁶⁴ Trabzon'daki İngiliz konsolosu Stevens'in 1854 yılına ait raporuna göre bir önceki yıl 1.742.693 sterlinden olan ticaret hacmi 2.023.673 sterline yükselmişti.⁶⁵ 1856 ve 1860 yılları arasında Trabzon limanına toplam 1487 gemi uğramıştı. Trabzon limanı açıkça İngiliz mallarının İran pazarı için kaçınılmaz bir giriş noktasıydı. Sadece İngiltere için değil, diğer Avrupa ülkeleri için de Trabzon önemli bir nokta özelliğindedi. Fransa ve Avusturya İran'dan düzenli olarak ipek alıyordu; fındık ve tütün Rusya'ya gönderiliyordu; Marsilya'ya şimşir ağacı gidiyordu. Osmanlı başkentine de büyük miktarda İran tömbekisi taşınıyordu. Yükselen ticaret buharlı gemi şirketlerinin aktiviteleri ile daha da artmıştı.⁶⁶ Trabzon'un ticari önemi ve ticaret potansiyeli arttıkça kurulan yeni buharlı gemi hatlarının seferlerinde de bir artış söz konusuydu. Sadece ekonomik bakımdan değil aynı zamanda merkez-taşra arasındaki bağlantının tesis edilmesi bağlamında düşünülecek olursa yüzyılın ortalarında telgraf hattının da kurulması ve doğrudan bağlantılı buharlı gemi seferlerinin yapılması Trabzon'u hem başkente hem de Avrupa'nın önemli liman kentlerine bağlamış ve böylece şehrin önemini daha da arttırmıştı.⁶⁷

Kırım Savaşı sırasında, Osmanlıların İngiliz ve Fransızlarla müttefik olmalarının da olumlu şekilde etkilediği ticaret hacmi savaşın arkasından da artmaya devam etti. Osmanlı Devleti diğer Avrupalı devletlerle, 1838 ticaret antlaşmasının devamı niteliğinde

sonra, diğer büyük Avrupa ülkeleri ve Rusya'yla da benzer ticaret antlaşmaları yapıldı. Turgay, *Ottoman-British*, s. 303; Aslında bu antlaşma daha önceki ticaret imtiyazlarının genişletilmiş bir şekli oldu. Genel anlamda bu antlaşmanın etkileri asıl 1850'lerden sonra olmuş ve 1854 sonrasında İngiliz borçlanmasında görülen hızlı büyüme buna tanıklık etmiştir. Bülent Özdemir, "1838 Ticaret Antlaşması" *Osmanlı*, C.III, Ed. Kemal Çiçek-Cem Oğuz, Ankara, 1999, s. 351-352.

⁶³ Turgay, *Ottoman-British*, s. 292.

⁶⁴ Turgay, *Trabzon*, s. 57.

⁶⁵ İlber Ortaylı, "19.Yüzyılda Trabzon Vilayeti ve Giresun Üzerine Gözlemler", *a.g.e.*, C. I, s. 122.

⁶⁶ Fransız Messageries Şirketi haftada bir yaptığı Trabzon seferlerine devam etmesinin yanı sıra Rumeli, Tuna, Yunanistan, İtalya, Suriye ve Fransa bağlantılı seferler yapmaya başladı. Rusya'nın düzenli buharlı gemi seferleri ile de Trabzon ile Kırım'ı Azak Denizi'ni, Abhazya ve Çerkesistan'ı birbirine bağladı. Bir İngiliz şirketi de Trabzon ile Liverpool arasında doğrudan fakat düzensiz seferlerle bu limanları Mısır ve diğer Osmanlı limanları ile birbirine bağladı. Turgay, *Ottoman-British*, s. 306.

⁶⁷ Ortaylı, "Trabzon Vilayeti ve Giresun Üzerine", s.121-122. 1848'de Trabzon'a gelen Austen Henry Layard, yirmi yıl önce güney Karadeniz limanlarının çok nadiren yabancı gemiler tarafından ziyaret edildiğini, fakat şimdi, buharlı gemi şirketlerinin haftalık seferlere başlamasıyla birlikte limanlar arasında bağlantının tesis edildiğini, ayrıca buharlı gemilerin iç ticarete de hız kazandırdığını, hükümetin meşru otoritesinin uzak bölgelere de bu şekilde ulaşabileceğini belirtmektedir. Austen Henry Layard, *Discoveries in The Ruins of Nineveh and Babylon; with Travels in Armenia, Kurdistan and the Desert*, London 1853, s.6.

bir dizi antlaşma imzaladı.⁶⁸ Fakat ticaret açısından olumlu olan bu antlaşmalara rağmen Trabzon ticareti 1860'lı ve 1870'li yıllarda belli bir seviyede kaldı ve 1850 sonlarında ulaştığı düzeye bir daha ulaşamadı. Osmanlı Devleti her ne kadar yabancıların istekleri doğrultusunda yeni ticari imkânlar sunsa da Rusya'nın yaptığı gibi geniş çaplı projeler ortaya koymaktan acizdi. Bilindiği gibi Rusya önceleri İran transit ticaretini kendi sınırları içine çekmek daha sonra da bu bölgedeki ticarete tamamen hâkim olmak için bir dizi altyapı çalışmasına girişmişti. Rusya bunun için, yeni yollar hizmete açmak düşük vergi oranları uygulanmak ve karantina sürelerini kısa tutmak gibi bir dizi uygulamayla Trabzon-Tebriz hattına alternatif yol olan Suhumkale-Tiflis yolunun daha fazla tercih edilen bir yol haline getirmeyi başardı. Trabzon'un ticari potansiyelinin azalmasında sadece Rusların Avrupa-İran transit ticaretini kendi topraklarına çekme gayretlerinin son aşaması olan Poti-Tiflis arasındaki demiryolunun bitirilmesi değil aynı zamanda 1869'da Süveyş Kanalı'nın açılması da etkili olmuştu.⁶⁹ Bu kanal Avrupa ile Basra Körfezi arasındaki deniz ulaşımını kısaltmış ve Akdeniz ile Hint Okyanusu arasındaki kıyı ticaretine de yeni bir ivme kazandırmıştı. Bu yeni gelişme Hindistan'a göre Trabzon yolunu önemini azalttı ve İngiltere ve Fransa ürünlerinin büyük bölümünün ulaşımında Basra-Bağdat-Kirmanşah yolunu kullanmaya başladı.⁷⁰ Trabzon'un ticaretinde yaşanan önceleri bu durgunlaşma ve arkasından gelen azalma, Trabzon'un İran transit ticaretine yönelik bir liman olması ve Avrupa-İran ticaretinin yön değiştirmesinden kaynaklanmaktadır.⁷¹ Bu açıdan bakıldığında İran transit ticaretinin Trabzon'un ticari potansiyelinde ne kadar önemli bir rol oynadığını kanıtlamaktadır.⁷² Her ne kadar yüzyılın sonlarına doğru İran ticaretinin önemi azalsa da Trabzon Anadolu ticareti için bir giriş-çıkış noktası olmaya devam etmiş fakat buna rağmen daha çok ürettiği kısıtlı ürünlere mukabil pahada daha kıymetli Avrupa ürünlerini alan bir liman özelliği kazanmıştır.

VI. Uluslararası Ticaretin Trabzon Üzerindeki Sosyo-Ekonomik Etkileri

Belirli bir dönemde de olsa yükselen ticari faaliyetler Trabzon'da gözle görülür bir sosyo-ekonomik hareketliliğin yaşanmasına neden oldu. Bunun gözlemlenebileceği yerlerden biri de şehrin demografik gelişimiydi. Genel olarak bakıldığında 1461 yılında Osmanlı idaresine geçen Trabzon'un nüfusunun böylesine uzun bir dönemde çok büyük bir artış göstermediği anlaşılmaktadır. Fethi takiben yapılan tahrirlerin dördüncüsü olan 1583 tahririnde 10 bin civarında olan şehir nüfusu XIX. Yüzyılın başlarında değişik kaynakların gösterdiğine göre 15-16 bin civarında idi.⁷³ Aslında bu yüzyıl başında şehir nüfusunda bir

⁶⁸ Avrupalıların Osmanlı topraklarında yaptıkları ticaret arttıkça daha avantajlı ticaret antlaşmaları için görüşmeler yapma arzuları da arttı. Bu arzunun bir sonucu olarak Babiâli 1861'de İngiltere ve Fransa'yla, ardından 1861 ve 1862 yıllarında Avusturya, Rusya, Belçika, İtalya, İspanya, Danimarka, Prusya ve Amerika Birleşik Devletleriyle ticaret düzenlemelerini daha da serbestleştiren bazı antlaşmalar yapıldı. Turgay, *Ottoman-British*, s. 307.

⁶⁹ Osmanlı Devleti ile Rusya arasında ticareti kendi topraklarına çekme konusunda bk. Selahattin Tozlu, *Trabzon-Erzurum-Bayezit Yolu (1850-1900)*, Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Erzurum, 1997, s. 186-239.

⁷⁰ Turgay, *Ottoman-British*, s. 307.

⁷¹ Turgay, *Trabzon*, s. 62-63.

⁷² Şehrin ekonomik durumunda meydana gelen gelişmelere paralel olarak bazı Avrupalı ülkeler tesis ettikleri konsoloslukların bazılarını vekillik statüsüne indirmiş ve bunun yerine Poti ve Tiflis gibi yeni yeni yükselen ticari noktalarda konsolosluk açma yoluna gitmişlerdir. Musa Çadrcı, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentleri'nin Ekonomik ve Sosyal Yapısı*, Ankara, 1997, s. 357.

⁷³ Fransa'nın ilk Trabzon konsolosu Pierre Dupré 1803 yılında Trabzon'a geldiğinde aldığı bilgilere göre şehrin 16 bin nüfusu vardı. Bunun 12 bini Müslüman, 2,500'ü Rum ve 500'ü de Ermeniydi. Faruk Bilici, "XIX. Yüzyılın Başlarında Trabzon'daki Fransız Konsolosluğu: Paris'in Asya Kapısı" *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri*

gerilemeden bahsetmek hiç de yanlış olmaz. Çünkü daha önce de belirttiğimiz gibi şehirdeki ayan-iktidar mücadelesi ve beraberinde asayişin bozulması ve Osmanlı-Rus Savaşlarının olumsuz etkileri yanında imparatorluk coğrafyasında etkili olan veba salgınlarının da şehri etkilemesi önemli bir nüfus kaybına yol açmıştır. Daniel Panzac'ın gösterdiği rakamlara göre 1811'deki veba salgınında Trabzon, nüfusunun %10-12'sini, yani yaklaşık 2500 kişi, kaybeder.⁷⁴ Hem bu veba salgınlarının etkisi hem de güvenlik problemleri halkın şehri terk etmesine neden olmaktadır. 1840'lı yıllara kadar veba değişik salgınlar yaparak varlığını hissettirse de şehir nüfusunda bir artış eğilimi ortaya çıkmaya başlayacaktır. 1830-1837 yılları arasında İngiltere'nin Trabzon Konsolosu olan James Brant'a göre bu dönemde şehrin nüfusu 25.000-30.000 arasındaydı.⁷⁵ 1840'da kentlin konduğu Alman oryantalist Fallmerayer ise şehirde yaklaşık olarak 30-33 bin kişinin yaşadığını belirtmektedir.⁷⁶ Nüfustaki bu artış eğilimi ticari faaliyetler ile doğru orantılı bir şekilde devam etmiştir. Özellikle Kırım Savaşı ve sonrasında şehir nüfusu en üst seviyeye çıkmıştır. Trabzon ve çevresinde 1855-1856 yıllarında ciddi bir kuraklık baş göstermesi ve civardaki köylülerin de şehre akın etmesi ile beraber 1856 yılının sonlarında toplam nüfusunun 70 bine dayandığına dair verdiği bilgi⁷⁷ her ne kadar hane sayısını göz önüne alarak düşündüğümüzde çok yüksek bir rakam olsa da şehrin önemli bir cazibe merkezi haline geldiğini ve beraberinde yaşanan nüfus artışını göstermesi bakımından oldukça önemlidir. Şehirdeki İngiliz konsolosu Stevens'in 1860 yılı raporuna göre şehrin nüfusu, 55,800 idi. Bunun 40,000'i Müslüman, 10,000'i Rum, 3,000'i Ermeni, 600'ü İranlı, 1,500'ü Avrupalı ve Avrupa himayesinde olan, 500'ü Ermeni Katolik ve 100'ü de Protestan Ermeni'ydi.⁷⁸ Nitekim bu yüksek rakamın düşüş eğilimi gösterdiği ve şehir nüfusunun yüzyılın sonlarına doğru 35-40 bin arasında değiştiğini görmekteyiz. Özetlemek gerekirse Trabzon şehri Osmanlı idaresine geçmesinden söz konusu döneme kadar yaşadığı demografik değişimin daha fazlasını XIX. yüzyıl içinde yaşadı. Bu hızlı değişiklik cemaatlerarası dengelerin de bir bakımda değişmesi sonucunu da beraberinde getirdi.⁷⁹

Şehrin bu dönemde gösterdiği gelişim şehrin fiziki yapısına da yansımıştı. Bu değişiklik gerek seyyahların gerekse de konsolosların notlarında yer bulmuştur. 1850 yılında şehre gelen Walpole şehirdeki yeni binaların kazançlı ticareti ve bunun sonucu olan zenginliği gösterdiğini belirtir.⁸⁰ Şehrin gösterdiği bu gelişim konusunda, Trabzon'daki İngiliz konsolosu 1857 yılında şu gözlemi yapmaktaydı: "*Trabzon bölgesel olarak büyük*

Dergisi, S.3, Trabzon, 2007, s. 42; 1813 yılında Trabzon'a gelen ve East India Company'nin askeri ve diplomatik hizmetinde bulunmuş bir albay, gezgin ve diplomat olan Kinneir şehir hakkında: "Trabzon'un, Türkler, Rumlar, Yahudiler, Ermeniler, Gürcüler, Mingrelliler, Çerkezler ve Tatarlardan oluşan 15 bin kişiyi barındırdığı söyleniyor" demektedir. John MacDonald Kinneir, *Journey Through Asia Minor, Armenia, and Koordistan, in the Years 1813 and 1814*, London, 1818, s. 341.

⁷⁴ Daniel Panzac, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Veba (1700-1850)*, Çev. Serap Yılmaz, İstanbul, 1997, s. 182.

⁷⁵ Brant bu nüfusun 24.000'inin Müslüman olduğunu, 3500-4.000'inin Rum ve geriye kalan 1500-2000 kişinin ise Ermeni olduğunu, Müslümanların çoğunluğu olan Türkleri, Lazların, Tatarların, Çerkezlerin, Kürtlerin ve Trabzon'da yerleşik bulunan İranlı tüccarların takip ettiğini belirtir. James Brant, "Journey Through A Part of Armenia and Asia Minor in the Year 1835", *Journal of Geographical Society of London*, S. 61836, s.190.

⁷⁶ Jakop Philip Fallmerayer, *Doğu'dan Fragmanlar*, Çev. Hüseyin Salihoğlu, Ankara, 2002, s.55.

⁷⁷ Turgay, *Trade and Merchants*, s. 303.

⁷⁸ FO, Accounts & Papers. 1860, cilt, 65, Report by Mr Stevens, British Consul at Trebizond, on Trade of Pashalık, during the half-year ending 30th June, 1860, s. 191

⁷⁹ Nitekim kaynakların verdiği nüfus rakamlarına göre yüzyılın başlarında şehirde Müslümanların oranı %75-80 civarında iken yüzyılın sonlarında bu oran %55-60'lara kadar gerilemişti. Bkz. Özgür Yılmaz, *Batılı Seyyahlara Göre Trabzon (1808-1878)*, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Trabzon, 2006, s. 37-49.

⁸⁰ F. Walpole, *The Ansaryri and the Assassins: With Travels in the Further East in 1850 to 1851, Including a Visit to Nineveh, C.II*, London, 1851, s 225-226.

bir maddi gelişim gösterdi. Üç yıllık savaş önemli miktarda altının burada birikmesini sağladı ve birkaç büyük tüccar bundan istifade etti. Her gün binalar yükseliyor, kentin sınırları önemli ölçüde büyüyor, yerliler daha iyi giyiniyor ve daha iyi yaşıyorlar ve yoksullar çeşitli sıkıntılar ve yoksunluklar nedeniyle azalmakla birlikte her yerden gelen yabancılar bu boşluğu dolduruyor.”⁸¹ Yoğun ticaretin şehir üzerinde etkilerinden biri de eskiden beri bir ticari kısım olan şehrin doğu tarafının daha da önemli bir hale gelmesidir. Özellikle limanın bu tarafta olması ve Erzurum’a giden ticari yolun buradan başlaması şehrin bu kısmında bu yüzyılda gözle görünür bir gelişmenin yaşanmasına neden oldu. Nitekim şehirde tesis edilen konsoloslukların tamamı şehrin bu tarafında yer alıyordu. Bunun yanında ihtiyaçlar doğrultusunda şehirde, han ve kervansarayların yanında modern bir barınma mekanı olarak otellerin de açıldığını ve bunların şehrin Gavurmeydanı olarak adlandırılan doğu kısmında olduğunu görmekteyiz. Şehirde ilk otelin ne zaman açıldığını tam tespit edemesek de seyyahların notlarına yansıdığı kadarıyla, şehirde 1860 yılında Gâvur Meydanı civarında bir otelin bulunduğunu bilmekteyiz. 1860 yılında şehre gelen Minutoli’nin Köln’lü bir Alman tarafından işletilen “Hotel d’orient” adlı bir otelden bahseder.⁸² Deyrolle ise 1869 yılında bir Fransız ve bir İtalyanın işlettikleri başka bir otelden bahseder.⁸³ 1879 yılında Trabzon’a gelen Barkley ise şehirde bir otelde kaldığını belirtir.⁸⁴ Seyyahların bu ifadelerinden anlaşılmaktadır ki yüzyılın ikinci yarısından itibaren şehirde han ve kervansarayların yanında konaklama mekânı olarak oteller de açılmaya başlamış ve bunların sayısında da yıldan yıla bir artış olmuştur.

Bunun yanında ulaşım konusunda önemli gelişmeler yaşandı. Bilhassa buharlı gemilerin Osmanlı karasularına girmesi Trabzon gibi liman şehirlerinin diğer limanlar, başkent ve Avrupa’nın önemli limanları ile doğrudan bağlantısını tesis etti. Kırım Savaşı öncesinde İngiliz, Avusturya ve Osmanlı şirketlerinin hakim olduğu buharlı gemi taşımacılığına Kırım Savaşı’ndan sonra Rus ve Fransız bandıralı gemiler de eklenmiş ve 1860’lardan sonra belli bir düzene oturan buharlı gemi trafiğinde öne çıkan buharlı gemiler Avusturya’nın *Lloyd*, Fransızların *Messageries*, Rusların *Black Sea Company* ve Osmanlıların *Osmaniye* şirketleri olmuştur. Bu şirketler her hafta düzenli seferlerle Trabzon’a uğruyorlardı.⁸⁵ Kurulan düzenli Rus hattı, Trabzon limanının Kırım, Azak Denizi ve Çerkesistan ile bağlantısını kurdu. Fransız Messagerie Şirketi haftalık seferlerine devam etmesinin yanı sıra, bu hatta Rumeli, Tuna, Yunanistan, İtalya ve Fransa’yla bağlantılı seferler yapmaya başladı. Bir İngiliz şirketi de Liverpool-Trabzon arasında doğrudan fakat düzensiz seferleri başlattı ve sık sık Selanik ve İskenderiye’ye uğrayan gemileriyle, bu limanın Osmanlı ve Mısır limanları ile bağlantısını kurdu.

Ulaşım konusunda belki de Trabzon’u etkilemesi bakımından en önemli gelişmelerden biri de Trabzon-Erzurum yolunun inşa edilmesi idi. Tanzimat idarecilerinin ticareti geliştirmeyi bir devlet politikası haline getirmelerinin ve geniş çaplı, ticareti geliştirmeye yönelik alt yapı oluşturma çalışmalarının biri de Trabzon’da görüldü. Trabzon-Erzurum Yolu’nun inşasına 1850 yılı itibarı ile başlandı ana özellikle Kırım Savaşı’nın araya girmesinden ötürü yol yapım çalışması 1870’li yılların başlarında bitirildi.⁸⁶

⁸¹ FO, Accounts & Papers. 1856, cilt,524/5, Report by Mr Stevens, British Consul at Trebizond, on Trade of that Port during the year 1856, s. 175; Turgay, *Trade and Merchants*, s. 303.

⁸² İlhan Pınar (Der. ve Çev.), *Alman Gezginlerin Gözüyle 19. Yüzyıl Anadolu Kentleri (Manisa, Edirne, Kütahya, Ankara, İstanbul, Trabzon, Antalya, Diyarbakır, Konya, İzmir)*, İzmir, 1998, s. 108.

⁸³ Théophile Deyrolle, *1869’da Trabzon’dan Erzurum’a Seyahat*, Çev. Reşat Ekrem Koçu, İstanbul, (trs.), s. 10.

⁸⁴ Henry C. Barkley, *A Ride Through Asia Minor and Armenia*, Londra 1891, s. 342-343.

⁸⁵ Kütükoğlu, *a.g.m.*, s. 101.

⁸⁶ Yolun yapımı ve geliştirilmesine yönelik çalışmalar için bkz. Tozlu, *a.g.t.*, s. 58-133.

Trabzon'un ticari bir bölge olarak devamlılığının bağlı olduğu en önemli unsurlardan bir olan bu yolun yapımı her ne kadar Rusların alternatif olarak yaptığı demiryolu ile mukayese edilemese de bu yol uzun bir süre tercih edilen önemli bir güzergâh olarak kalmıştır.

XIX. yüzyılın ilk yarısından itibaren Trabzon şehrinin uluslararası ticaretin getirdiği önemin bir belirtisi olarak pek çok konsolosluğa ev sahipliği yaptığını görmekteyiz. İlgili ülkelerin politik ve ticari gayeleri doğrultusunda tesis edilen konsoloslukların açılış tarihleri ile ilgili kaynaklarda değişik bilgiler bulunmaktadır. Stefanos Yerasimos Trabzon'daki ilk konsolosluğun 1801 yılında Fransızlar tarafından tesis edildiğini yazar.⁸⁷ Fakat Yerasimos'un belirttiği tarih aslında 1801 değil de 1803'tür. 11 Ekim 1803 yılında Pierre Jerome Dupre Trabzon'a gelmiş ve burtadaki ilk Fransız konsolosluğudur.⁸⁸ Fakat 1796 yılında, içinde Beauchamp'ın da bulunduğu bir Fransız keşif heyeti, Trabzon'a geldiği tarihte, hem Trabzon'da hem de Sinop'ta bir Rus konsolosluğundan bahsetmekteydi ve bunu ilk Fransız konsolosluğuna Dupré de belirtmekteydi.⁸⁹ Daha sonra 1806 yılında Ragusalı Roubaut'un birkaç ay Rus konsolosluğuna şehirde hizmet verdiği de görülmektedir.⁹⁰ Buradan hareketle, şehirdeki en eski konsolosluğumuz zaman zaman açık olduğunu gördüğümüz Rus konsolosluğuna olduğu ve bunu da Fransızların 1803 yılında şehirde konsolosluk açarak izlediklerini anlamaktayız. Nitekim Yerasimos'un Fransız konsolosluğunun şehirde kurulan ilk konsolosluk olduğu yönünde verdiği bilgi hem de Üner Turgay'ın "Trabzon" adlı makalesinde 1805'te kurulan ve o tarihte kentteki tek konsolosluk dediği Rus konsolosluğuna hakkında verdiği bilgi hem yukarıda adını verdiğimiz kaynaklara hem de bizim tespitlerimize göre yanlıştır.⁹¹ Karadeniz'de serbest ticaret yapma hakkını kazanan ilk ülke olan Rusya bu tespitlerimize göre şehirdeki yabancı konsolosluğuna da tesis eden ilk ülke idi; fakat bazı kaynakların aksine bunu daha erken bir tarihte yapmıştı. Çünkü Küçük Kaynarca Antlaşması ile Ruslar istedikleri yere konsolosluk açabileceklerdi. Bu hakla birlikte Ruslar Osmanlı İmparatorluğu'ndaki en yaygın konsolosluk ağını tesis etmiştir.⁹² Onu ise yüzyılın sonlarında Karadeniz'le ilgilenen ve buraya bilimsel keşif heyetleri gönderen Fransa takip etmişti. Fransa ve Rusya'nın bu bölge ile ilgilenmesi elbette İngiltere'nin dikkatinden kaçmıyordu. İngilizler bilhassa İran yolunu ellerinde bulduran Rusların bu bölgeye daha da yayılmasını istemiyordu. Nitekim İran ticaretinde yeni yollar arayan İngilizler Trabzon-Tebriz yolunun daha karlı olduğunu anladıktan sonra Trabzon'da bir konsolosluk açmaya karar verirler. Kentteki ilk İngiliz konsolosluğuna James Brant olur(1830).⁹³ Bu şekilde Trabzon'da, önceden beri sıcak denizlere inme politikası güden Rusya, hayati önemde olan Hindistan yolunun güvenliği için çalışan

⁸⁷ Yerasimos konsoloslukları ile ilgili; İran ticareti ile ilgilenen Napolyon dönemindeki Fransızların Trabzon'un önemini kavradığını ve 1801 yılında, Trabzon'da ikamet edecek olan yabancı konsoloslardan ilki olan Dupré'nin bu tarihten itibaren şehre yerleştiğini belirtmektedir. Stéphane Yerasimos, "La Communauté Grecque de Trabzon au XIXe Siècle", *CIEPO VII. Sempozyum Bildirileri*, Ankara, 1994, s. 247.

⁸⁸ Faruk Bilici, *XIX. Yüzyılın Başlarında Trabzon'daki Fransız Konsolosluğu*, s. 41-42

⁸⁹ Michael E. Meeker, *İmparatorluktan Gelen Bir Ulus, Türk Modernitesi ve Doğu Karadeniz'de Osmanlı Mirası*, İstanbul, 2005, s.204-205.

⁹⁰ Faruk Bilici, "La France et la mer Noire sous le Consulat et l'Empire : 'La Porte du Harem Ouverte', *Méditerranée, Moyen-Orient : deux siècles de relations internationales, recherches en hommages à Jacques Thobie* (ed. W. Arbid, S. Kaçal, J.-D Mizrahi, S. Saul), Paris, 2003, s. 67.

⁹¹ Turgay, *Trabzon*, s. 49; 1805 yılında şehre gelen P. Amédée Jaubert, şehir gelişinde buradaki Fransız konsolosluğuna Dupré ile görüştiğini belirtmektedir. Amédée Jaubert, *Voyage en Arménie en Perse*, Paris, 1821, s. 7-8.

⁹² İber Ortaylı, "Türk-Rus İlişkileri", s. 385.

⁹³ Issawi, *a.g.m.*, s. 18-19; Aslında her ne kadar şehirdeki İngiliz konsolosluğuna 1830 yılında tesis edilse de İngilizler Trabzon limanının İran ile olanticarette getireceği avantajları daha önceden hesaplamıştı. Bu doğrultuda İngiliz yetkililer İngiltere ve Trabzon arasında doğrudan ilişki kurulmasını istemekteydiler. Turgay, *Trabzon*, s. 50.

İngiltere ve Yakındoğu'daki çıkarlarından kopmak istemeyen Fransa birer konsolosluk açmış ve buradaki siyasi ve ekonomik çıkarlarını korumaya ve genişletmeye çalışmıştı. Bunların yanında şehirde, ticaretinin önemli bir kısmı Trabzon üzerinden yapılan İran'ın yanında, Avusturya, Almanya, İtalya, Belçika, İspanya ve Yunanistan gibi Avrupalı ülkelerin konsoloslukları da tesis edilmiştir. Şehirdeki İngiliz, Rus ve Fransız konsolosluklarının yanında önemli konsolosluklardan biri de İran konsolosluğu idi. Sonuç olarak bölgedeki siyasi, askeri ve ekonomik gelişmelere paralel olarak kurulan konsoloslukların en önemlileri İngiliz, Rus, Fransız ve İran konsolosluklarıydı. Bunların dışında da diğer Avrupalı devletlerin konsolosluklarının kentte bulunmalarına rağmen etkinlikleri bakımında bu konsolosluklar öne çıkmaktadır.⁹⁴

Trabzon'da uluslararası ticaretin hacminde yaşanan bu hızlı gelişme şehirdeki önemli bir tüccar kesiminin de ortaya çıkmasını sağladı. Fakat uluslararası ticarete daha çok istifade eden gayrimüslüm Osmanlı tüccarları oldu. Bilindiği gibi gayrimüslim tüccarlar uzun zamandan beri Avrupalı tüccarlar gibi himaye ediliyor ve vergilerde faydalar ve imtiyazlar tanyan beratlarından istifade ediyorlardı. XVIII. yüzyılın sonlarında Avrupa ile ticaret artınca, yabancı sefaretlerde güya tercüman olarak verilen vesikaların sayısı da arttı. İmparatorluğun diğer önemli şehirlerinde olduğu gibi Trabzon'da da benzer sürecin yaşanmış olduğunu görmekteyiz. Trabzon'da da özellikle Rusya ve İngiltere arasında mevcut olan rekabet kendisini burada da göstermekteydi. Özellikle Rusya oldukça fazla bir şekilde suiistimal edilen himaye sistemi sayesinde kendine bağlı aynı zamanda da Osmanlı tebaası olan bir zümre yarattı.⁹⁵

Osmanlı İmparatorluğu ile Avrupa arasındaki ticarete aracı rol üstlenen, yabancıların himayesine giren ve bu şekilde oldukça önemli oranda servet birikimi yapan ve *beratlı* denilen özellikle Rum ve Ermeni tüccarlar belli bir zaman sonra Batılı tüccarların da yerlerini almaya başladı. Bu tespitimizi Trabzon'a gelen seyyahların şehirdeki ticari hayatta hangi zümrenin daha aktif olduğu konusundaki bazı tespitleriyle de teyit etmek mümkündür. 1842 yılında Trabzon'a gelen Robert Curzon, önceleri İngilizlerin elinde olan İran ticaretinin Rum tüccarların eline geçtiğini belirtmektedir.⁹⁶ Bu da, şehirdeki ticari faaliyetlerin yoğunlaşmasından hemen sonra gayrimüslim Osmanlı tüccarlarının önceleri temsilcileri olduğu yabancıların işlerini yavaş yavaş ellerinden aldıklarını göstermektedir. Nitekim 1850 yılında Trabzon'a gelen diğer bir seyyah olan Frederick Walpole, "*Yerli tüccarlar yavaş yavaş İngilizlerin ve yabancıların elinden aldıkları ticaretin büyük kısmını idare etmektedirler. Tüccarlar Liverpool, Manchester ve Avrupa'da diğer ülkelerde acentelere sahiptirler ve bu yolla ticareti daha ucuza getirmektedirler*" diyerek özellikle gayrimüslim Osmanlı tüccarlarının uluslararası ticarete geldikleri noktayı açıkça ifade etmektedir.⁹⁷ Nitekim daha çok gayrimüslümlerin nimetlerinden istifade ettiği zenginlik

⁹⁴Örnek olması bakımından 1876 Yılı Vilayet Salnamesine göre şehirdeki konsoloslar şu şekilde idi : Rusya Mösyö Dimotiyef, İran Mirza Hasan Han, Nemçe (Avusturya) Yakovitovski, Almanya-i Şimal Mösyö Ferdmelt, İngiltere Mösyö Billioti, Fransa Mösyö Kuri, İtalya Mösyö Riva, Belçika Mösyö Kun, Felemenk Mösyö İsbadar, İspanya Mösyö Miranko, Yunanistan Mösyö Fivosi. TVS.1293 (1876), s. 79.

⁹⁵ Himaye sisteminin Trabzon'un sosyal ve ticari yaşamını nasıl etkilediği ve hangi devletlerin bu suiistimalde önde oldukları hakkında bkz. Turgay, *Trade and Merchants*, s. 295-297.

⁹⁶ Robert Curzon, *Armenia; A Year at Erzurum and on the Frontiers of Russia, Turkey and Persia*, London, 1854, s. 24.

⁹⁷ Walpole ayrıca İngiliz tüccarların, yerlilerin gümrüklerde uğraşmak gibi sıkıntılı bir işi yapmaktan rahatsız olmadıklarını söylediklerini ve onlara göre yabancıların daha iyi ve rahat yaşamaları gerektiği ve onların bu işler için görevlileri olduğunu belirtmektedir. Walpole, yerli tüccarların ise her şeyi yaptırabilecekleri bağlantıları olduğunu ve bu kimseler az ile idare etmeyi bilen kazanan fakat az harcayan kimseler olduklarını söylemektedir. Walpole, *a.g.e.*, s. 220-221.

ister istemez cemaatler arasında gizliden gizliye bir husumetin ortaya çıkmasına neden oldu. Bu husumet bilhassa XX. Yüzyılın başlarında ortaya çıkan hadiselerde kendisini göstermiş Trabzon'da cemaatler arası ilişkiler oldukça bozulmuştur.

VII. Sonuç

Bu çalışmada Karadeniz'deki ticari canlılığın tarihsel süreçte bağlı olduğu etkenler ortaya konulmaya çalışılmıştır. Boğazlara hâkim olan her devletin olduğu gibi, Osmanlı Devleti de Karadeniz kıyısındaki limanları tek tek eline geçirerek bu denizde mutlak bir hâkimiyet kurmak istemiştir. Çalışmada da işaret ettiğimiz gibi burada Osmanlı Devleti'nin amacı ticareti yok etmek değil, rakip güçler olarak bölgenin zenginliğini ele geçiren İtalyan devletlerinin egemenliğini sınırlandırmaktır. Bunun yanında Karadeniz'in kapalılığı meselesine gelince; burada da Osmanlılar buradaki ticaretin tedricen kendi reayalarına gecene değin yabancı tüccarların varlığına izin vermiştir. Ayrıca Karadeniz'deki Osmanlı egemenliğinin Rusların Azak'ı alıp Karadeniz'e çıkmaları ya da Küçük Kaynarca Antlaşması ile son bulduğu da biraz üzerinde düşünülmesi gereken yargılardır. Osmanlı Devleti'nin Karadeniz'deki egemenliği daha XVII. yüzyıldan itibaren görülen Kazak baskınları ile zaten delinmeye başlamıştı ve Osmanlı Devleti güney Karadeniz limanlarını zaman zaman korumakta zorlanmaktaydı. Uluslararası ticaret bağlamında bakıldığında ise giderek zayıflayan Osmanlı Devleti, siyasi ve askeri güçleriyle ittifaklarına muhtaç olduğu Avrupa devletlerine karşı bu denizi daha fazla kapalı saklayamazdı. Nitekim görüldüğü üzere Karadeniz'deki ticari faaliyetler 1774 yılı sonrasında değil de daha çok XIX. yüzyılın ilk yarısında, bu denizin Avrupa ticaretine açıldığı bir dönemde en üst seviyeye çıkmıştır.

Uluslararası ticaret bağlamında değerlendirildiğinde ise sahip olduğu stratejik önemi dolayısıyla tarihin en erken dönemlerinden itibaren ticarete bağımlı bir yapı sergileyen ve farklı siyasi otoriteler altında da olsa en parlak dönemlerini ticaretin en yoğun olduğu dönemlerde yaşayan Trabzon bu özelliğini özellikle 19. yüzyılda göstermiştir. Bu dönemde gelişen ticari olanaklardan en iyi şekilde istifade eden ve sosyo-ekonomik olarak önemli gelişmeler kaydeden Trabzon bu özelliği ile 19. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun en önemli liman şehirlerinden biri haline gelmiştir.

KAYNAKÇA

ATALAR, Münir : "XIII. ve XIV. Yüzyıllarda Karadeniz Ticaretinde Trabzon'un Yeri", *Trabzon Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, 6-8 Kasım 1998, Trabzon, 1999, s. 131-140.

AYGÜN, Necmettin: *Onsekizinci Yüzyılda Trabzon'da Ticaret*, İstanbul, 2005.

BEYDİLLİ, Kemal : "Karadeniz'in Kapalılığı Karşısında Küçük Avrupa Devletleri ve "Miri Ticaret" Teşebbüsü", *Bellekten*, C.LV S. 214, Ankara, 1991, s. 687-755.

BIJİŞKYAN, P. Minas: *Pontos Tarihi*, Çev. Hrand D. Andreasyan, İstanbul, 1998.

BİLİCİ, Faruk: *La Politique Française en Mer Noire 1747 - 1789: Vicissitudes d'une Implantation*, İstanbul, 1992.

BİLİCİ, Faruk: "La France et la mer Noire sous le Consulat et l'Empire : 'La Porte du Harem Ouverte', *Méditerranée, Moyen-Orient : deux siècles de relations internationales, recherches en hommages à Jacques Thobie* (ed. W. Arbid, S. Kaňçal, J.-D Mizrahi, S. Saul), Paris, 2003, s. 57-93.

- BİLİCİ, Faruk: "XIX. Yüzyılın Başlarında Trabzon'daki Fransız Konsolosluğu: Paris'in Asya Kapısı" *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S.3, Trabzon, 2007, s.35-47.
- BOSTAN, İdris : "Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787), *Belleten*, C.LIX S.23, Ankara, 1995, s. 353-394.
- BRYER, Anthony and Winfield David: *The Byzantine Monuments and Topography of The Pontos*, C. I, Washington DC, 1985.
- ÇADIRCI, Musa: *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentleri'nin Ekonomik ve Sosyal Yapısı*, Ankara, 1997.
- CURZON, Robert: *Armenia; A Year at Erzurum and on the Frontiers of Russia, Turkey and Persia*, London, 1854.
- DAVISON, Roderic "Russian Skill and Turkish Imbecility: The Treaty of Kuchuk Kainardji: Reconsidered," *Slavic Review*, C. 35, S. 2, 1976, s. 463-483
- DECEI, Aurel : "Kradeniz", (Tarih) *İA*, C.VI, Eskişehir, 1997, s. 238-246.
- EMİROĞLU, Kudret : "Dünyadan Bakınca Trabzon", *Bir Tutkudur Trabzon*, Haz. İ. G. Kayaoğlu, Ö. Ciravoğlu, C. Akalın, İstanbul, 1997, s.231-244.
- FALLMERAYER, Jakob Philip: *Doğu'dan Fragmanlar*, Çev. Hüseyin Salihoğlu, Ankara, 2002.
- FAROQHİ, Suraiya: *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, İstanbul, 2000.
- GIURESCU, Constantin C. : "Les Relations Des Pays Roumains Avec Trébizonde Aux XIVE- XIXe Siècles" *Revue Roumanie D'Historie*, S. 2, 1974, s. 239-246..
- GOLOĞLU, Mahmut: *Trabzon Tarihi*, Trabzon, 2000.
- HEYD, W., *Histoire du Commerce du Levant au Moyen Âge*, C.II, Leipzig, 1936.
- ISSAWİ, Charles: "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830–1900: The Rise and Decline of A Route", *International Journal of Middle East Studies*, S. I, 1970, s. 17-27.
- ISSAWİ, Charles : *The Economic History of Turkey*, Chicago, 1980.
- İNALCIK, Halil : "İmtiyâzât", *EI*, 2nd Edition, C. III, Leiden, 1971, s. 1179-1189.
- İNALCIK, Halil : "Mehmed II", *İA*, C.VII, İstanbul, 1993, s. 506-535.
- İNALCIK, Halil : *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi 1300-1600*, C.I, Çev. Halil Berktaş, İstanbul, 2000.
- İNALCIK, Halil : *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ (1300- 1600)*, Çev. Ruşen Sezer, İstanbul, 2003.
- İNALCIK, Halil: "The Question of The Closing of The Black Sea Under The Ottomans" *Archeion Pontou*, S. 34, s. 73-110.
- İPEK, Nedim : "Orta ve Doğu Karadeniz Limanlarındaki Ticari Faaliyetlerin Kent Nüfusuna Etkisi", *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S.I, Trabzon, 2006, s. 107-122.
- JAUBERT, Amédée : *Voyage en Arménie en Perse*, Paris, 1821
- KİNNEİR, John MacDonald: *Journey Through Asia Minor, Armenia, and Koordistan, in the Years 1813 and 1814*, London, 1818.
- KOLODZİJCZYK, Dariusz: "Inner Lake or Frontier? The Ottoman Black Sea in the 16th -17th Centuries" *Enjeux Politiques Économiques et Militaires en Mer Noire (XIVE-XXIe Siècles)*, Dir. Faruk Bilici, Ionel Câdea, Anna Popescu, Braila 2007, s. 125-139.

- KÖSE, Osman: *1774 Küçük Kaynarca Antlaşması*, Ankara, 2006.
- KÜTÜKOĞLU, Mübahat S.: “XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti”, *Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri (13-17 Ekim 1986)*, Samsun, 1998, s. 97-131.
- LAYARD, A. Henry : *Discoveries in The Ruins of Nineveh and Babylon; with Travels in Armenia, Kurdistan and the Desert*, London 1853
- MANTRAN, Robert: *17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul, II*, Çev. Mehmet Ali Kılıçbay-Enver Özcan, Ankara, 1990
- MEEKER, Michael E: *İmparatorluktan Gelen Bir Ulus, Türk Modernitesi ve Doğu Karadeniz’de Osmanlı Mirası*, İstanbul, 2005.
- MİLLER, Villiam, *Trebizond The Last Grek Empire*, London, 1926.
- OSTROGORSKY, Georg :*Bizans Devleti Tarihi*, Çev. Fikret Işıltan, Ankara, 1995.
- ORTAYLI, İlber: “XVIII. Yüzyıl Türk-Rus İlişkileri”, *Osmanlı İmparatorluğu’nda İktisadi ve Sosyal Değişim, Makaleler*, C. I, Ankara, 2004, s. 377-386.
- ORTAYLI, İlber: “19.Yüzyılda Trabzon Vilayeti ve Giresun Üzerine Gözlemler”, *Osmanlı İmparatorluğu’nda İktisadi ve Sosyal Değişim, Makaleler*, C. I, Ankara, 2004. s. 121-138.
- ÖZDEMİR, Bülent : “1838 Ticaret Antlaşması” *Osmanlı, C.. III*, Ed. Kemal Çiçek-Cem Oğuz, Ankara, 1999, s. 351-361.
- PANZAC, Daniel: *Osmanlı İmparatorluğu’nda Veba (1700-1850)*, Çev. Serap Yılmaz, İstanbul, 1997.
- PLANHOL, Xavier de: “Grandeur et Décadence du Vignoble de Trébizonde”, *Journal of Economic and Social History of Orient*, C. XXII, No. 3, 1979, s. 314-328
- POPESCU, Anna: “La Mer Noire Ottomane: Mare Clausum? Mare Apartum?” *Enjeux Politiques Économiques et Militaires en Mer Noire (XIVe-XXIe Siècles)*, Dir. Faruk Bilici, Ionel Cădea, Anna Popescu, Braïla 2007, s. 141-170.
- PROUSIS, Theophilus C.: “Risky Business: Russian Trade in the Ottoman Empire in the Early Nineteenth Century”, *Mediterranean Historical Review*, C. XX S.2, Tel Aviv, 2005, s. 201-226.
- QUATAERT, Donalt: “19. Yüzyıla Genel Bir Bakış, İslahatlar Devri 1812-1914”, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi 1600-1914*, C. II, Çev. Süphan Andıç, Ed. Halil İnalçık, Donald Quataert, İstanbul, 2004, s. 885-1051.
- ŞENTÜRK, Cevat :*Trebizond*, İstanbul, 1975.
- SANDWITTH, Humphry : *A Narrative of the Siege of Kars and of the Six Months' Resistance by the Turkish Garrison Under General Williams to the Russian Army*, London, 1856.
- SAYDAM, Abdullah : “XIX. Yüzyılda Trabzon’un Ticari Önemi ve Ulaşım Sektörü” Kıbrıs’tan Kafkasya’ya Osmanlı Dünyasında Siyaset, Adalet ve Raiyet, Trabzon, 1998, s.274-288.
- SPENCER, Edmund: *Travels in Circassia Kırım Tartary, C. II*, London, 1839.
- TOZLU, Selahattin: *Trabzon-Erzurum-Bayezit Yolu (1850-1900)*, Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Erzurum, 1997.
- TRABZON VİLAYETİ SALMAESİ 1293 (1876).
- Turan, Şerafettin : *Türkiye-İtalya İlişkileri*, I, Ankara, 2000.

TURGAY, A. Üner: "Trade and Merchants in Nineteenth-Century Trabzon: Elements of Ethnic Conflict", *Christians and Jews in the Ottoman Empire*, ed. B. Braude-B. Lewis, New York, 1982, s.287-318.

TURGAY, A. Üner : "Ottoman British Trade Through Southeastern Black Sea Ports During The Nineteenth Century", *Economie et Societes dans L'empire Ottoman (fin du XVIIIe- debut du XXe siecle)*, der. J. Bacqué, P. Dumont, Paris, 1983, s. 297-315.

TURGAY, A. Üner : "Trabzon", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri*, Çev. Gül Çağalı Güven ed. Ç. Keyder, Y. E. Özveren, D. Quataert, İstanbul, 1994, s.45-73.

UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı: Osmanlı Tarihi, C.II, Ankara, 1988.

Walpole, Frederick : *The Ansayrii and the Assassins: With Travels in the Further East in 1850 to 1851, Including a Visit to Nineveh*, vol.II, London, 1851.

YERASİMOS, Stéphane : "La Communauté Grecque de Trabzon au XIXe Siécle", *CIEPO VII. Sempozyum Bildirileri*, Ankara, 1994, s.241-267.