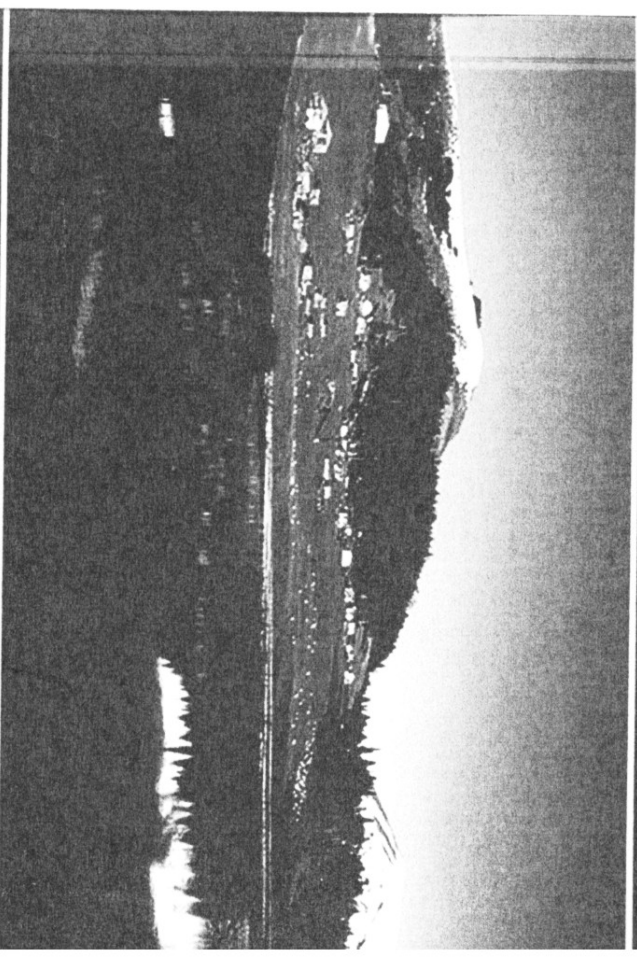


ULUSLARARASI
GİRESUN ve DOĞU KARADEN
SOSYAL BİLİMLER SEMPOZYUMU

09 - 11 EKİM 2008



BİLDİRİLER
CİLT 1



GİRESUN
BELEDİYESİ

ULUSLARARASI GİRESUN VE DOĞU KARADENİZ
SOSYAL BİLİMLER SEMPOZYUMU

OTURUM BAŐKANLARI

Prof. Dr. Ekrem AKSOY
Prof. Dr. Aysu ATA
Prof. Dr. Aygün ATTAR
Prof. Dr. Mahir AYDIN
Prof. Dr. Süleyman BEYOĞLU
Prof. Dr. Halit ÇAL
Prof. Dr. Necati DEMİR
Prof. Dr. Bekir DENİZ
Doç. Dr. İlyna DRYGA
Prof. Dr. Feridun EMECEN
Prof. Dr. Özer ERGENÇ
Prof. Dr. Mehmet ERSAN
Prof. Dr. Yusuf HALAÇOĞLU
Prof. Dr. Kenanlettin KÖROĐLU
Prof. Dr. Yılmaz KURT
Albay (E) Hüseyin Mümtaz BAYAZITOĐLU
Prof. Dr. Mehmet ÖZ
Prof. Dr. Necdet ÖZTÜRK
Prof. Dr. Osman Metin ÖZTÜRK
Prof. Dr. Sadık SARIŞAMAN
Prof. Dr. Recep TOPARLI
Prof. Dr. M. Alaeddin YALÇINKAYA
Prof. Dr. Bahaaeddin YEDİYILDIZ

ULUSLARARASI GİRESUN VE DOĞU KARADENİZ
SOSYAL BİLİMLER SEMPOZYUMU

09 - 11 Ekim 2008

BİLDİRİLER

CİLT I

EDİTÖR
GAZANFER İLTAR



İÇİNDEKİLER

SEMPOZYUM AÇILIŞ KONUŞMALARI	1
Ozer ERGENÇ ŞEHİR TARİHİ ARAŞTIRMALARINDA YÖNTEM SORUNU: GİRESUN ÖRNEĞİ	17
Feridun M. EMECEN Kaleden Liman Kentine: GİRESUN ŞEHİRİNİN TARİHİ GELİŞİM SÜRECİNE DAİR KISA NOTLAR	33
Ali Fuat ÖRENÇ GEÇMİŞTEN GÜNÜMÜZE GİRESUN ADASI	40
Selim PULLU KIMMER KADINLARI AMAZONLAR: KARADENİZDE PROTO - TÜRK İZLERİ	55
Muzaffer DEMİR ANTİK DÖNEMDE BİR DOĞU KARADENİZ KAVMI: KHALIYBLER	67
CİHAN PİYADEOĞLU BÜYÜK SELÇUKLULAR'IN DOĞU KARADENİZ BÖLGESİNE YÖNELİK FAALİYETLERİ	86
Gürer KIRPIK DOĞU ROMA İMPARATORLUĞU'NUN KARADENİZ POLİTİKASI (1071-1262)	93
Mustafa DAŞ TRABZON KOMNENOS DEVLETİ BİR RUM İMPARATOLUĞU MUYDU?	103
İlker SEVER XIV. YÜZYILIN ORTALARINDA TRABZON KOMNENOS DEVLETİ - CENEVİZ İLİŞKİLERİ VE CENEVİZ'İN GİRESUN BASKINI (1348)	108
Mehmet FATİSA Doğu Karadeniz Bölgesi'nin İslamlaşmasına Öncülük Eden Türk Dervişleri AHLER VE DÂR-ı SULEHÂLAR	117
Yücel ÖZTÜRK FATİH ZAMANINDA OSMANLI KARADENİZ POLİTİKASININ OLUŞMASI VE SONUÇLARI	138
Ömer İSİBLİR TRABZON-ERZURUM ARASINDA SAVAŞ MALZEMESİ TAŞIMACILIĞI ÖRNEĞİNDE İRAN SEFERLERİNİN DOĞU KARADENİZ BÖLGESİNE EKONOMİK KATKILARI	162
Necdet ÖZTÜRK TRABZON VE ÇEVRESİNDEKİ EŞKİYALIK HAREKETLERİ (XVI. yüzyılın ikinci yarısı)	172
Ali AÇIKEL TRABZON SANCAĞI AVARIZ VERGİLERİ (1650-1750)	179
M. Haneî BOSTAN XV - XIX. YÜZYILLARDA MAĞCA KAZASINDA NÜFUS HAREKETLERİ VE NÜFUSUN ETNİK YAPISI	193

MEHMET ÖZ AVARIZ TAHRİRLERİ İŞİĞİNDA CANIK VE ŞARKİ KARAHİSAR SANÇAKLARINDA İDARİ YAPİ VE YERLEŞİM DÜZENİNDE DEVAMLILIK VE DEĞİŞME	217
Yılmaz KURT GİRESUN KİŞİ ADLARINDA TARİHİ GELİŞİM	231
Leyla AKSU MÜSVEDE BİR TARİH DEFTERİNİN TARİHİ KAYNAKLIK DEĞERİ ÜZERİNE	256
Temel ÖZTÜRK DOĞU SEFFERLERİNDE (1723-1746) GİRESUN KAZASI'NIN ASKERİ YÜKÜMLÜLÜĞÜ	270
Selim Hilmi ÖZKAN 1700 İSTANBUL ANTLAŞMASI SONRASI KARADENİZ'DE TÜRK - RUS TİCARİ İLİŞKİLERİ VE KARADENİZ'İN GÜVENLİĞİ	281
Zafer KARADEMİR XVIII - XIX ASIRDA GİRESUN VE ÇEVRESİNDE MUHTEKİRLER (Stokçular- İstiftçiler)	292
Huseyin ÇINAR OSMANLI'NIN SON DÖNEMİNDE GİRESUN MERKEZDE GELİRİ FİNİDK BAĞÇESI OLAN VAKIFLAR	308
Fatma ACUN OSMANLI İMPARATORLUK İDEALİ VE GİRESUN'DA İDEAL TOPLUM İNŞASI SURECİ	328
Ekmek AKSOY Bir Uygurluktan Ötekine yada BAŞKALARININ GÖZÜNDEN KARADENİZ	334
Necmettin ALKAN ALMAN SEVYAHLARIN HATIRALARINDA GÜMÜŞHANE VE ÇEVRESİ II.	342
Mehmet MERCAN GİRESUN TELGRAF İDARESİ VE TELGRAFHANE BİNASI (1869 -1904)	354
Ayhan YÜKSEL DOĞU KARADENİZ'DE ÇİÇEK SALGINI VE TİREBOLU'DA AŞI KAMPANYASI (1863)	367
Mehmet BEŞİRLİ TİREBOLU KAZASI HARKKÖY KÖYÜ KÜKÜRTLÜ BAKIR MADENİ'NİN İHALESİ, 1913	391
Necmettin AYĞÜN OSMANLI DEVLETİNİN SON ZAMANLARINDA KARADENİZ'İN GÜNEY KESİMİNDE İKTİSADİ FAALİYETLER	406
Rıza KARAGÖZ GİRESUN – KARAHİSAR-I ŞARKİ YOLUNUN İSLAHİ HAKKINDA BİR RAPOR VE DEĞERLENDİRMESİ	438
Mucize ÜNLÜ OSMANLI DÖNEMİNDE GİRESUN İSKELESİNİN İNŞASI MESELESİ	452

Murat KÜÇÜKÇURLU TİREBOLU DEMİRYOLU PROJELERİ (Meşrutiyet'ten Cumhuriyet'e)	462
Bahadır yEDİYLİDİZ İSTANBUL BAYEZİD DERSİHLERİNDEN ORDU AYBASTILI MEHMET OĞLU MUSTAFA ASIM EFENDİ'NİN İCAZETNAMESİNE GÖRE ÖRNEK İNSAN MODELİ	480
EğİN AYAN ORDU MEDRESELERİ	488
Oktoy KARAMAN XIX. YÜZYILIN İKİNCİ YARISI İLE XX. YÜZYILIN BAŞLARINDA GİRESUN KAZASINDA EĞİTİM	502
Ehvan AFYONCU KEŞAP'TA BİR MEHDİ VE 25 YILLIK HİKAYESİ	512
Özgür YILMAZ 19. YÜZYILIN İKİNCİ YARISINDA İNGİLİZ KONSOLOS BELGELERİNE GÖRE GİRESUN (1856-1900)	517
Türkan POLATCI GİRESUN'DAN KAFKASLARA GAYRİMÜSLİM GÖÇÜ	537
Ayşe PUL TRABZON VE SAMSUN LİMANLARI ÜZERİNDEN KAFKASYA MUHACİRLERİNİN İSKANI (1860-1864)	544
Levent KÜÇÜK TANZİMAT DÖNEMİNDE GÖRELE	562
Mahir AYDIN RUSYA'NIN ÇANAKKALE İNTİKAMI "Karadeniz Bombardımanı"	571
Ahmet HALAÇOĞLU BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI SONRASINDA GİRESUN'DA EŞKİYALIK VE BAZI POLİSİYE OLAYLAR	577
Yolcu Köksal DEMİR KARADENİZ'DE ERMENİ OLAYLARINA YEREL BİR ÖRNEK "MUHTAR HASAN'IN KIZI HAYRİYE DEMİR'İN (EMİROĞLU) ANILARIYLA"	589
Süleyman BEYOĞLU MUSTAFA KEMAL PAŞA İLE OSMAN AĞA HAVZADA BULUŞTU MU?	606
Ulvi KESER MİLLİ MÜCADELE DÖNEMİNİN BİLİNMEYEN KARADENİZLİ KAHRAMANLARI VE KARAKTERİSTİK ÖZELLİKLERİNE SOSYOLOJİK BİR BAKIŞ	612
Coşkun TOPAL MİLLİ MÜCADELE DÖNEMİ KARADENİZ'DE YUNAN ABLUKASI VE GÖRELE'NİN BOMBALANMASI	644
Aş. Gör. Tuğba Eryol BIBER İŞİK GAZETESİNE GÖRE 1919-1923 YILLARI ARASINDA GİRESUN'DA SOSYAL VE EKONOMİK HAYAT	651

Engiüz Köylü Ahmed Efendi, zevcesi ve üç çocuğu olduğunu söyleyince, 4 Kasım 1893'te birer çift nan ve 10 gurus tahsis edildi. Ancak parasını hemen alamadı. Daha sonra biriken 1290 gurusun vilâyetin 1309 emvalinden karşılanması emredildi.²⁸

Midilli sürgünleri adadayken birçok problemle karşılaşlar. Könezoglu Ahmed'in arazi ve enlakine memleketinde olmamasından istifadeyle müdahalede bulunulanlar oldu. Midilli sürgünü durumu İstanbul'a arz edince 1889'da şikâyet tahrîk edildi.²⁹ Ancak arazilerin tecavüzü devam edince 1890'da mesele bir daha gündeme geldi.³⁰ Könezoglu Ahmed ve arkadaşları Midilli'de kalede mahkûmken parasızlık sıkıntısı da geçtiler. 1889'da yevmiye talep ettiler. Ancak istekleri karşılanmadı. Talepleri üzerine sadece birer çift ekme tahsis olundu.³¹ 1892'de ise kendilerine yevmiye verildi, ancak bu yevmiyelerin vilâyet bütçesinde karşılığının olup olmadığını araştırmaları yasaklandı.³² Könezoglu Ahmed, Halil bin İbrahim ve Ahmed bin Hacı tarafından da affedilmeleri için birçok defa İstanbul'a müracaat ettiler. Mayıs 1891'deki senbest bırakılma talepleri³³, Aralık 1891'de olumsuz cevap aldı. Könezoglu Ahmed ve arkadaşlarının bir müddet daha Midilli'de ikamet etmeye devam emeleri emredildi.³⁴ 1895'te affedilmek için tekrar müracaat ettiler.³⁵ Ancak sonraki yıllarda Midilli'di bulunmalarından yine bir netice alınmadığı anlaşılıyor.

Könezoglu Ahmed, 1898 yılının sonlarında sürgün yerinin Bursa'ya tahvili için müracaat etti.³⁶ Ancak netice alamadı. Könezoglu Ahmed, 17 Ağustos 1898'de "Kulları hiçbir fiilin fa'ili olmadığım hâlde sâ'ika-ı bed-bahri eseri olarak her nasılsa Trabzon Vilâyeti istinâf ceza mahkemesince üç yüz tarihinde müebbeden kal'abendliğe mahkûmen Midilli'ye iz'âm kılınış ve üç yüz beş tarihinde dahi vukû' bulan istüâ-yı çâkerânenle livâ-yı mezbur mutasarrıflıınca tanzim ve takdim olunan tahriât üzerine Cezâ-yı i Bahr-i Sefid Vilâyeti'nde mütakaddim arza veçhle şeref-sudur ve sünûhı buyurulan irâde-i merhamet-âde-i hazret-i şehriyârî mantukunca külliyyen a'fıym zımında bir müddet daha sabır etmekliğim çâkerânenle tehmîniyle beraber cezâ-yı mezburum kal'abendlikden cezâ-yı müebbedliğe tahvil olunarak ol tarihten beri vâ'd-ı âl-i mezbur müteşekkiren ikamet ve irâ'e-i sabr u metanet emnekte bulunmuş isem de on beş seneden beri devr ü mehcür olduğum varân-ı acizâneme hasret olarak vefat etmemek üzere..." diyerek yeniden af istedi.³⁷ Ancak sonucun ne olduğunu şimdilik bilmiyoruz. Sonraki yıllarda Midilli sürgünlerinden ses çıkarması affedilmiş olabileceğini düşündürüyor.

²⁸ DH. MKT. nr. 145/23.

²⁹ DH. MKT. nr. 1605/67.

³⁰ DH. MKT. nr. 1698/92.

³¹ DH. MKT. nr. 1610/18.

³² DH. MKT. nr. 1912/31.

³³ DH. MKT. nr. 1805/32.

³⁴ BOA. İ.DH. nr. 98141; DH. MKT. nr. 1912/31.

³⁵ YA. Res. nr. 79/47.

³⁶ DH. MKT. nr. 2133/118.

³⁷ I. AZN. nr. 311316-B-04.

Uluslararası

Giresun ve Doğu Karadeniz
Sosyal Bilimler Sempozyumu

19. YÜZYILIN İKİNCİ YARISINDA İNGİLİZ KONSOLOS BELGELERİNE GÖRE GİRESUN (1856-1900)

Arş. Gör. Özgür Yılmaz
Karadeniz Teknik Üniversitesi

19. Yüzyıl Genelde Osmanlı Devleti'nin ve özelde de bunun bir uzantısı olarak belli başlı bazı Osmanlı şehirlerinin, Osmanlı Devleti ile Avrupalı devletlerarasında yapılan ticaret anlaşmaları ve bunun daha da öncesinde, özellikle de Karadeniz'deki limalar söz konusu olduğunda, bu limaların uluslararası ticarete açılması ile beraber klasik Osmanlı döneminde olduğundan farklı olarak yeni bir ekonomik faaliyet içine girdikleri görülmektedir. Bu gelişim sürecinin tüm Osmanlı şehirleri için aynı doğrultuda olduğunu söylemek elbette doğru değildir. Burada ön plana çıkan en önemli husus, dönemin en çok kullanılan ulaşım vasıtası olarak denize yakınlık, yani liman şehri olmaktır. Nitekim yüzyıl içindeki tarihi süreç incelendiğinde İzmir, Beyrut, Selanik, Trabzon gibi liman şehirlerinin 19. yüzyılda imparatorluğun en hareketli ticari bölgeler oldukları görülmektedir. Avrupa ile olan ticari entegrasyonun oldukça belirgin bir şekilde görülebildiği bu yerlerin dışında özellikle Karadeniz'in güney kıyısındaki Osmanlı şehirleri düşünüldüğünde 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren ticaret hacimlerinde bir artış ve bunun beraberinde sosyo-ekonomik bir hareketlilik göze çarpmaktadır. Bilhassa Küçük Kaynarca Antlaşması sonrasında Karadeniz'in yabancı ticarete açılması ve daha da önemlisi 1784 yılında Avusturya, 1802 yılında İngiltere ve Fransa ve daha sonra da küçük Avrupa devletlerinin Karadeniz'de ticaret hakkı elde etmeleri ile beraber Karadeniz uluslararası ticaretin en önemli mekânlarından biri haline geldi.¹ Bu yeni rekabet dönemi özellikle Trabzon'un belki de Karadeniz'de Venedik ve Geneviz rekabetini yaşadığı dönemlerde yaşadığı ticari hareketliliği yeniden yaşamasına vesile oldu. Özellikle transit ticaretine uygun bir liman

¹ A. Üner Turgay, "Ottoman British Trade Through Southeastern Black Sea Ports During the Nineteenth Century", *Economie et Societes dans L'empire Ottoman (fin de XVIIIe- debut du XIXe siècle)*, Der J. Barquet, P. Dumont, Paris, 1983, s. 299-300; Küçük Avrupa Devletlerinin bu hakkı elde etme süreci için bkz: Kemal Beydilli, "Karadeniz'in Kapılılığı Karşısında Küçük Avrupa Devletleri ve "Miri Treaties" Teşebbüsü", *Balkan, C.I.V.S.* 214, Ankara, 1991, s. 687-755.

olmanın verdiği avantajla ve kendi ekonomik kaynaklarından ziyade önemli bir ticaret noktası olması itibarı ile Trabzon yüzyılın ortalarında üst düzeyde bir ticaret dönemi yaşadı. Fakat büyük oranda yabancı ticarete bağımlı bir ticaret dönemi yaşadı. Trabzon bunun olumsuz sonuçlarını da yaşadı. Liman olma özelliği gösteren Trabzon bunun olumsuz sonuçlarını da yaşadı. Rusya ile İran ticareti konusunda yaşanan rekabetin çokça etkilendiği Trabzon 1860'ların sonunda Süveyş Kanalı'nın açılması ve transit ticaretin yön değiştirmesinden etkilendi. Dış ticarete olan bu bağımlılık nedeniyle ticaret hacminin inişli çıkışlı bir eğilim gösterdiği şehrin sosyo-ekonomik yapısı da bu durumdan doğrudan etkilendi. Fakat buna karşın özellikle 1860'ların sonunda başlayan gerileme genel anlamda Karadeniz ticaretinin ya da özede de güneydoğu kıyısındaki, Osmanlı limanlarındaki ticaretin sönükleşmesinin işareti değildi. Aslında Samsun, Giresun ve Rize gibi diğer limanlardaki ticaret zaman zaman görülen tersliklere rağmen tedrici olarak artmaktaydı. Avrupalıların Osmanlı ürünlerine olan talebini karşılayabilmek için zamanla Trabzon ve Samsun'un yanı sıra Giresun ve Rize limanları da uluslararası deniz ticaretine açıldı. Özellikle Osmanlı tarrımına olan Avrupa talebi dolayısıyla verilen ivme sonucunda açılan bu limanlar talep sürdüğü ve Osmanlı üretimini arttırdığı sürece büyüme gösterdiler.² Osmanlı pazarlarının çıkış noktaları olan bu limanlar, coğrafi yapıları itibarı ile Anadolu'nun iç kısımlarına uzanan yollar üzerinde bulunmaktaydılar. Bu bakımdan bu şehirleri yüzyılın ikinci yarısındaki durumları daha da dikkat çekiciydi. Buradan hareketle bu çalışmada, bu küçük limanlardan biri olan Giresun'un durumunu farklı bir kaynağı göz önüne alarak, mevcut bilgilere göre ortaya koymaya çalışmayı amaçlamaktadır.

Çalışmanın ana kaynağını İngiliz konsolosların raporları oluşturmaktadır. İngiliz hükümetini ilişki içinde bulduğumuz ülkeler hakkındaki bilgileri, ülkeler nezdindeki konsoloslukları ve resmi olarak görevli bulunan kişiler ile yaptığı yazışmalardan elde etmekteydi. Bu bilgi kaynakları başlangıçta konsolosluk görevini de üstlenmiş olan İngiliz tüccarların izlenimlerini ve görev yerleri hakkındaki resmi kaynaklardan edindikleri bilgileri aktardıkları el yazması, mektup şeklinde belgelerdi. 1824 yılında İngiltere'de çıkan bir yasaya göre bu kişilere sivil memurluk görevi verildi ve yazışmaların niteliği zaman içinde geliştirilerek düzenli raporlar haline getirildi. 1824'ten sonra bu yazışmalar rapor niteliği taşımaya başladı ve 1854'ten sonra da hükümetle gönderilen raporlar düzenli bir biçimde basılıp yayınlanmaya başladı. Böylece İngiliz hükümetinin yabancı ülkelerle ilgili tüm konsolos ve resmi görevli yazışmaları hükümet tarafından *Parliamentary Papers* genel başlığı altında derlendi. 1914 yılına kadar devam eden raporlar 1. Dünya Savaşı nedeniyle kesildi. Raporlar İstanbul, İzmir, Bursa, Trabzon, adana gibi genel konsolosluk merkezlerinin yanı sıra bunlara bağlı diğer küçük konsolosluk ve temsilciliklerin de raporlarını da içerdiğinden dönemin Anadolu'su hakkında geniş ve önemli bir bilgi kaynağı oluşturmaktadır. Raporlar ait oldukları

bölgelere ilişkin ithalat ve ihracat miktar ve değerlerini, bölgenin önemli ithalat ve ihracat kalemleri hakkında açıklamaları, gemi trafiğini, tarım, sanayi, yollar, haberleşme, sağlık durumu ve yerel gelişmeler gibi bilgileri içermekte, standart raporlara ek olarak, bazen ayrıntılı tarım, maden, finans, demiryolu, nüfus raporları da bu raporlarda yer almaktadır.³ Bununla birlikte bu raporların içerikleri zaman içinde değişti, 1870'lere kadar daha ziyade ticari ve ekonomik verilerin sunulması ile yerini alırken bu tarihten sonra ülkenin sosyal ve siyasal durumuna ağırlık verildiği gözlemlenmektedir.⁴ Raporlar özellikle Osmanlı kaynaklarının eksik olduğu durumlarda oldukça önemli bir ağırlık kapamaktadırlar. Mesela Trabzon Vilayeti için ilk salname 1869 (1286 Hicri) yılında tutulmaya başlanmıştır.⁵ Fakat bölgeyle ilgili iktisadi ve ticari yapı hakkında hazırlanan raporlar çok geniş bilgiler ihtiva etmese de bu tarihten önceki boşluğu kısmen doldurur niteliktedir.⁶

Burada kısaca değinilmesi gereken diğer bir konuda Trabzon'daki İngiliz konsolosluğudur. Yıkarda da belirttiğimiz gibi Trabzon özellikle 1830'lu yıllardan itibaren önemli bir transit ticaret noktası haline gelmiştir. Fakat buraya olan ilginin daha da geriye götürülmesi mümkün değildir. Nitekim 18. yüzyılın sonlarından itibaren yabancıların değişik siyasi misyonlarla bölgeye geldikleri ve 19. yüzyılın başından itibaren de burada konsoloslukların açılmaya başladığı görülmektedir.⁷ Hazırladıkları detaylı

² Mehmet Murat Baskın, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da Hissadi Değişim*, Ankara, 2005, s. VII-VIII.

³ Uygur Kocabaşoğlu, *Majestelerinin Konsolosları, İngiliz Belgeleriyle Osmanlı İmparatorluğu'ndaki İngiliz Konsoloslukları (1580-1900)*, İstanbul, 2004, s. 200-201.

⁴ Tüm Osmanlı vilayetleri için 1860'lı yılların sonlarından itibaren salname tutulmaya başlanmıştır. Salnameler hakkında genel bilgi için bakınız: Hasan Duman, *Osmanlı Salnameleri ve Nevvelileri Bibliyografyası Toplu Katalog*, C. I, Ankara, 1999, s. 77-136.

⁵ Şehbazlı konsolosların buldukları yerlerde tıra ettikleri başka görevler de bulunmaktaydı. Ticaret yanında adli ve siyasi bazı hizmetleri de yerine getirmektedirler. Bundan dolayıdır ki konsolosların emek ve din yapı gibi değişik konularda da hazırlanmış raporları da bulunmaktadır. Mesela Trabzon konsolosluğuna Palgrave bölge ile ilgili oldukça detaylı raporlar hazırlamıştır. Bkz: Anthony Bryer "The Crypto-Christian of The Pontos and Consul William Gifford Palgrave of Trabzon", *Peoples and Settlements in Anatolia and the Caucasus, 800-1900*, Varoum Reprints, London, 1998, XVII. Kısm, s. 13-68; Ergun Türkmen, (der.-çev.) "İngiliz Konsoloslu W. Gifford Palgrave'in Raporlarına Göre 1870'ye Trabzon", *Tarih ve Toplum*, sayı 31/1986, s. 34-46.

⁶ Turgay, 1805'te kurulan ve o tarihte tek olan Rus konsolosluğundan bahsetse de Trabzon daha önce Fransızların da dikkatini çekmişti. İran ticareti ile ilgilenen Napolyon dönemindeki Fransa bu bölgeye siyasi görevliler göndermişti Turgay, *agm.*, s. 49, 11 Ekim 1803 yılında Pierre Jerome Dupre Trabzon'a gelmiş ve buradaki ilk Fransız konsolosluğuna Fransız Bilgiç, "XIX. Yüzyılın Başlarında Trabzon'daki Fransız Konsolosluğu: Paris'in Asya Kaşını" *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, Sayı: 3, Trabzon, 2007, s. 41-42; Fakat 1796 yılında bölgeye gelen Beauchamp hem Trabzon'da hem de Sinop'ta Rus konsolosların bulunduğunu belirtmektedir. Michael E. Meeker, *İmparatorluğun Gelen Bir Ulus: Türk Modernitesi ve Doğu Karadeniz'de Osmanlı Mirası*, İstanbul, 2005, s. 204-205; Nitekim 1806 yılında Kagusha Roubart'un birkaç ay Rus konsolosluğuna hizmet verdiği de görülmektedir. Frank Bilgiç, "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 on hommages à Jacques Thobie (ed. W. Arbid, S. Kanyal, J.-D. Mirzani, S. Saal)*, Paris, 2003, s. 67; Buradan Rusların sürekli değil geçici bir konsolosluk tesis ettiklerini anlaşılmaktadır. İngilizlerin bölgeye ilgi göstermeleri ise Rus ve Fransızlara göre daha geç olmuştur. Ruslar ve Fransızların yanında İran ticaretinde yeni

⁷ A. Üner Turgay, "Trabzon", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri*, Çev. Güllü Çağatay Güven Ed. Ç. Keyder, Y. E. Özyören, D. Çınar, İstanbul, 1994, s. 62.

raporlardan da anlaşıldığı gibi, bölgedeki ticaretten azami derecede istifade eden İngilizler bu konsolosluklar içinde en aktif olanlardan birisi idi.

Giresun şehrinin 19. yüzyılın ikinci yarısındaki durumuna geçmeden önce yüzyılın ilk yarısındaki genel görünüşü üzerinde kısaca durmakta fayda vardır. 18. yüzyılın sonları ve 19. yüzyılın başlarında ülkenin içinde bulunduğu koşullara paralel olarak Doğu Karadeniz kıyısındaki şehirlerin bir gerileme içinde olduklarını söylemek mümkündür. Bu konuda karşımıza çıkan en önemli sorun merkez-taşra arasında yaşanan mücadele ve taşraya yakın olan unsurların etkinliğidir. Bilindiği gibi II. Mahmud'un ayanlarla mücadele edip merkezi otoriteyi tesis etmesine kadar imparatorlukta bir *Ayanlar Çağı* yaşanmıştı. Ayanlar ile merkez arasındaki mücadelede en çok etkilenen bölgelerden bir de Doğu Karadeniz bölgesiydi. Vilayet merkezi olarak Trabzon'un oldukça etkili olduğu bu süreçte ayanlar, Trabzon çevresindeki sancak ve kazalarda da yaptıkları kanunsuzluklarla da kendilerini göstermekteydiler. Özellikle XVIII. yüzyılda Giresun ve çevresindeki eşkıyalık hareketleri diğer kaza ve sancaklara oranla daha fazla görülmüştür. Bu bölgenin coğrafı yapısı ve Tirebolu, Şebinkarahisar ve Espiye'de var olan maden yatakları ile ilgiliydi.⁸ Ayanlara arasındaki mücadele bölgeyi bir göküntünün içine sürüklemekteydi. İngiliz coğrafyacı Hamilton, 1836 yılında bölgede yaptığı gezilerde gerek veba gibi hastalıklar gerekse de diğer olumsuzluklardan dolayı halkın yerlerini terk ettiğini, yöredeki bazı madenlerin de derebeyiler arasındaki mücadelede tahrip edildiğini ve o günden beri açılmadıklarını söylemektedir.⁹ Sahil kesiminin bu durumu başka seyyahların notlarına da yansımıştır. 1813 yılında iki gün Giresunda kalan İngiliz seyyah Kinneir şehirdeki evlerin harap bir halde olduğunu belirtir.¹⁰ Bunu gibi 1839 yılında Trabzon'a giden Edmund Spencer, sahil kesimi ile ilgili olarak, buraların büyük bir afet sonucunda nüfusunu kaybetmişe benzediğini, kasabalar ve köylerin harabe halinde ve terk edilmiş olduğunu, halkın ise fakirlik içinde bulunduğunu belirtmektedir.¹¹

Ayan-İktidar mücadelesi ve beraberinde asayişin bozulması ve Osmanlı-Rus Savaşlarının olumsuz etkileri yanında imparatorluk coğrafyasında etkili olan veba salgınlarının da etkisini hissetmiştir. Trabzon

yollar arayan İngilizler Trabzon-Tehriz yolunun daha karlı olduğunu anladıkları sonra Trabzon'da bir konsolosluk açtılar. Kentteki ilk İngiliz konsolosu James Brant olur (1830). Charles Issawi, "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: The Rise and Decline of A Route", *International Journal of Middle East Studies*, vol. 1, 1970, s. 18-19; Meeker, a.g.e., s. 204. Bu şekilde tesis edilen konsolosluk şehrin ticari ve stratejik önemine paralel olarak zaman zaman fabri konsolosluk seviyesine indirilse de 1956 yılına kadar varlığını devam ettirdi.

⁸ Necmettin Aygün, *Onsekizinci Yüzyılda Trabzon'da Ticaret*, İstanbul, 2005, s. 39.

⁹ William J. Hamilton, *Researches in Asia Minor, Pontus and Armenia*, C. I-II, New York, 1984, s. 226-227; Bryer, a.g.m., s. 196.

¹⁰ John MacDonald Kinneir, *Journey Through Asia Minor, Armenia, and Kurdistan, in the Years 1813 and 1814*, London, 1818, s. 328.

¹¹ Edmund Spencer, *Travels in Circassia Kim Tartary*, C. II, London, 1839, s. 191.

19. YÜZYILIN İKİNCİ YARISINDA İNGİLİZ KONSOLOS BELGELERİNE GÖRE GİRESUN (1856-1900)

örneğinde gördüğümüz gibi yüzyılın başlarındaki ve sonraki salgınlar halkın şehri terk etmesine ve dolayısıyla nüfusta önemli bir düşüşe neden olmuştuydu.¹²

II. Demografik Durum:

Şehrin genel durumunu yansıtmaması bakımından yüzyılın ilk yarısındaki demografik durum hakkında da sunları söylemek mümkündür. Yüzyılın başlarında, 1806 yılında Coğrafya adlı eserini yayımlayan İnciyan'a göre şehirden 30'u Ermenilere ait 1000 hane bulunmaktaydı.¹³ Kinneir ise 1813 yılında nüfusunun bahsederken, "şehir harabe halinde yaklaşık 700 hanedem oluşmaktadır, bunun 500'ü Türklerle, 150'si Rumlarla ve 50'si de Ermenilere aittir" diyerek şehrin görünüşünü ortaya koymaktadır.¹⁴ Bıjışkyan ise 1817 yılında, "Türk, Ermeni ve Rumlarla meşkin olan şehirde pek çok dükkân ve bin kadar ev vardır. Ermenilere ait ise kırk hane bulunmaktadır" demektedir.¹⁵ 1829 yılında bölgede bulunan Rottiers ise "Türk ve Rumların iyi ilişkisi içinde oldukları şehrin nüfusunun üzerinde spekülasyon yapılmayacak kadar az olduğunu belirtmektedir."¹⁶ 1841 yılında burada bulunan Fallmerayer şehirden 200'ü Rumlarla ait 700 hanenin varlığından bahsetmektedir.¹⁷ Xavier Hommaire de Hell ise 1847 yılında şehirde yarıısı Müslümanlarla yarıısı da Hıristiyanlarla ait 750 hane olduğunu belirtmektedir.¹⁸ Seyyahların bu verilerinden hareketle şehir nüfusunda bir gerileme olduğunu görmek mümkündür. Nitekim yukarıdaki erkenler hesaba katıldığında bu şekilde bir gerileme olmasının nedenleri kolayca anlaşılabilir. Bununla birlikte bin ile yedi yüz arasında değişen hane sayısı karşımıza bize yaklaşık olarak 3 bin beş yüz ile 5 bin ile arasında bir nüfus çıkarmaktadır.

Şehrin yüzyılın ikinci yarısında nasıl bir demografik gelişim gösterdiğini tam olarak tespit etmek zordur. Bunun için mutlak surette elimizde kesin rakamların olması gerekmektedir. Fakat genel olarak değerlendirildiğinde Trabzon gibi liman şehirlerinde gelişen ekonomik olanakların etkisi ile belirli bir nüfus artışı olduğu hesaba katıldığında, Giresun şehrinin de nüfusunda bir artış olduğunu söylemek yanlış olmasa gerekir. Bununla birlikte nadir de olsa şehrin nüfusu hakkında bazı bilgiler bulunmaktadır. Trabzon İngiliz konsolosu Falgrave, 1868-69 yılına ait bir raporunda Giresun'un nüfusunun 4600 civarında olduğunu, bunların da yaklaşık olarak 600'ününün Rum

¹² Daniel Panzac'ın gösterdiği rakamlara göre 1811'deki veba salgınında Trabzon nüfusunun %10-12'sini, yani yaklaşık 2500 kayıp verir. Daniel Panzac, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Veba (1700-1850)*, Çev. Serap Yılmaz, İstanbul, 1997, s. 182.

¹³ P. Minus Bıjışkyan, *Pontus Tarihi*, Çev. Hrand D. Andreasyan, İstanbul, 1998, s. 212.

¹⁴ Kinneir, a.g.e., s. 328.

¹⁵ Bıjışkyan, a.g.e., s. 79.

¹⁶ Bernard Eugene Antoine Rottiers, *Itinéraire de Tiflis à Constantinople par le colonel Rottiers*, Bruxelles, 1829, s. 232.

¹⁷ Jakob Philip Fallmerayer, *Doğu'dan Fragmanlar*, çev. Hüseyin Salihoglu, Ankara, 2002, s. 150.

¹⁸ Ferdinand Emecen, "Giresun", *DİA*, C. 14, İstanbul, 1996, s. 82.

olduğunu belirtmektedir.¹⁹ Buradan hareketle yüzürlün ilk yarınsındaki rakamlara yakın bir nüfus oranı ile karşılaşmaktayız. Tabi burada raporda verilen 4600 sayısının sadece erkek nüfusu kapsaması ihtimalini de göz önünde bulundurmak gerekir. Bu rakamın erkek nüfus miktarı olduğu kabul edilirse şehrin gerçek nüfusunun bundan daha fazla olması gerekir. Fakat aksi düşünülürse ise şehir nüfusunda fazla bir değişimin olmadığı görür. ²⁰ Yine Palgrave'in rakamlarına göre şehrin nüfusunun %13'ü Rumlardan oluşmaktadır. Ermeniler ise çok az bir kısmı teşkil etmektedir. Şehir nüfusu tespitindeki bu zorluğa rağmen kaza geneli dikkate alındığında elimizde daha kesim veriler bulunmaktadır. Kaza nüfusuna ilişkin veriler raporlarda da olduğu gibi Trabzon sahanmelerinde de yer almaktadır.²¹

1868 Yılında Giresun Kazasındaki Aile Sayısı

Nahiyeye	Köy	Hıristiyan	Çerkez	Yerli Müslüman	Toplam
2	37	1,440	-----	5,556	7.636

Kaynak: FO, Accounts & Papers, 1868-1869, cilt. 60, Trabzon Raporu, s. 441.

1868 Yılında Giresun Kazasındaki Erkek Nüfus Sayısı

Hıristiyan	Müslüman			Toplam		
	Ermeni	Rum	Yerli Müslüman			
Katolik	263	5.136	5.419	19.742	20.741	26.160
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Kaynak: FO, Accounts & Papers, 1868-1869, cilt. 60, Trabzon Raporu, s. 441.

¹⁹ Kazada yapılan sayıma göre 60 köy ve 18.242 nüfus bulunmaktadır ki bunların 14.427'si Müslüman, 2.361'i Ermeni ve 1454'ü Rumdur. Ermenileri yüksek köylerde ve Karahisar yakınlarındaki bölgelerde otururlar. FO, Accounts & Papers, 1868-1869, cilt. 59, Report on the Provinces of Trebizond, s. 360. Kazada yapılan sayıma göre 60 köy ve 18.242 rakamını ki bunların 14.427'si Müslüman, 2.361'i Ermeni ve 1454'ü Rumdur. Ermenileri yüksek köylerde ve Karahisar yakınlarındaki bölgelerde oturur.

²⁰ Özellikle Trabzon sahanmeleri dikkate alındığında, ilk zamanlarda sadece erkek nüfusunu verildiği, kadın nüfusunu ise daha sonraları sahanmelerde yer aldıkları görülmektedir. Konsolosların bilgi kaynaklarından biri de resmi veriler olduğuna göre buradaki tespitimizin gerçek olma ihtimali var. Fakat Konsoloslar genelde tüm nüfusu kapsayacak şekilde tahminlerde bulduklarını da düşünürsek bu rakamı tüm şehir nüfusunu kapsadığını kabul etmemiz anlamlıdır. Bu da kişiseldi faaliyetleri daha çok fındık gibi kazanın değişik yerlerinde üretilen bir tarım ürününe bağlı olan Giresun'un nüfusunda böyle uzun bir süreçte belirgin bir artış olmadığını işaret eder.

²¹ Giresun kazasının 19. yüzürlün ikinci yarınsındaki nüfusu hakkında sahanmelerden yapılan denemesi için bkz. Oktay Karaman, *Giresun Kazası 1850-1900*, Erzurum Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Erzurum, 1999, s. 121-125.

19. YÜZYILIN İKİNCİ YARIYINDA İNGİLİZ KONSOLOS BELGELERİNE GÖRE GİRESUN (1856-1900)

Şehrin demografik durumu konusunda değinilecek noktalardan biri de, imparatorluğun önemli ticaret noktalarında olduğu gibi, gayrimüslim nüfusunda görülen artıştır. Nitekim önemli liman kentlerinde başlangıçta temel olan Müslüman nüfus kentlerin aldığı göç sonucu bu baskın özelliğini kaybetmeye ve Müslümanlar ve gayrimüslimlerin oranları birbirine yaklaşılmaya başlamıştır.²² Avrupa merkezli ekonomik gelişmeler ve Batı ile yapılan ticaret, başlangıçta halkın bütün kesimlerine eşit şartlar sağlamış olmalıdır. Fakat zamanla kapitülasyonlar, Batılı tüccarların ticaretlerinde aracı olarak gayrimüslimleri tercih etmeleri gibi sebepler sahili kesimlerinde gayrimüslim nüfusa avantaj sağladı. Gayrimüslim nüfusun iç kesimlerden sahile doğru olan hareketi 19. Yüzyılda hızlandı. Sahili kentlerinin hızlı nüfus artışıyla desteklenen bu hareketler sonucunda Trabzon, Giresun gibi liman kentlerine gelen Rumlar bu kentlerde serbest girişime ve dış ticarete dayanan çok hızlı bir gelişime gösterdiler.²³ Rum göçmen ve tüccarların hızlı bir şekilde Müslümanların yerini alması, bütün köy ve kasabaların etnik bileşimini değiştirdi.²⁴ Özellikle yüzürlün sonlarına doğru Trabzon dışındaki diğer liman şehirlerinde gayrimüslim oranında önemli bir artış yaşanmıştır.²⁵

III. Entegrasyon Süreci:

Karadeniz'in uluslararası ticarete açılması ve arkasından Trabzon limanının İran transit ticareti için bir transit nokta olarak seçilmesi kadar ticarete ivme kazandıran diğer bir önemli husus ta buharlı gemilerin Osmanlı sularına girmesidir. Nitekim bu yeni nakliye vasıtasının ticareti ne derece etkilediğini güneydoğu Karadeniz limanları örneğinde görmek mümkündür. Bilindiği gibi 1830'larda buharlı gemi hatının kurulmasıyla birlikte Trabzon ticareti önemli bir ivme kazanmıştı. 1836 yılında bir İngiliz şirketine ait ilk buharlı gemi İstanbul-Samsun-Trabzon hatında çalışmaya başladı. Bunu 1837'de aynı hatta kurulan Osmanlı şirketi ve arkasından da Avusturya, Fransız ve Rus şirketleri izlediler.²⁶ Trabzon ve Samsun bu yeni vasıtaları avantajlarını kullanırken Giresun'un da aralarında bulunduğu diğer ara limanlar yetkenli ve daha küçük tonajlı gemiler ile ticaret yapmak durumunda idiler. Diğer bir ifade ile bu ara limanların da buharlı gemi şirketlerinin uğra yerleri arasına girmeleri daha sonraları

²² Çağlar Keyder, Y. Eviş Özyürek, Donald Quaret, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Liman Kentleri Bazı Kurumsal ve Tarihsel Perspektifler", *Doğu Akdeniz ile Liman Kentleri*, Çev. Gül Çağalı Güven, Ed. Çağlar Keyder, Y. Eviş Özyürek, Donald Quaret, İstanbul, 1994, s.139.

²³ Fallmerayer Giresun'daki gayrimüslimlerden bahsederken, gayrimüslimlerin gitmekte daha da kuvvetlendiklerini, gelişmişlikleri ekonomileri ile gemici, bakkal, vuyguncu, simsar olarak şehre geri geldiklerini ve telccilik yapıklarını belirtir. Fallmerayer, a.g.e., s. 152.

²⁴ Kemal H. Karpat, *Osmanlı Nüfusu (1830-1914)*, çev. Bahar Tınakçı, İstanbul, 2003, s. 111.

²⁵ Nedim İpek, "Orta ve Doğu Karadeniz Limanlarındaki Ticari Faaliyetlerin Kent Nüfusuna Etkisi", *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S.T. Trabzon, 2006, s. 118.

²⁶ Turgay, *Trabzon*, s. 55; İssawi, a.g.m., s. 18-19.

olmuştur.²⁷ Zamanını tam olarak tespit edememekle birlikte muhtemelen bölgedeki ticaretin en büyük hanleyi yaptığı Kırmı Savası sonrasında bu ara limanların buharlı gemiler ile tanıştığını söylemek mümkündür. Bu konuda elde edebildiğimiz ilke veri, bir dönem Osmanlı deniz fenerleri imtiyazını da elinde bulunduran Fransız girişimci Bernard Camille Collas'ın ifadedir.²⁸ Collas, 1864 yılında Messageries Imperiales, Lloyd Autrichien ve Darphane ve Tersane şirketlerinin Trabzon'a giden gemilerinin Giresun'a uğradıklarını ve Giresun limanındaki ticaretin artmasına yardımcı olduklarını belirtmektedir.²⁹ Aslında bu tarihi daha eskilere de götürmek mümkündür: Trabzon'daki İngiliz konsolos Stevens'in 30 Haziran 1860 tarihli raporuna göre Giresun'da Rusya ve Yunanistan'ın fahri konsolosu bulunmaktaydı.³⁰ Bu fahri konsolosların aynı zamanda yabancı buharlı gemi şirketlerinin acenteliğini de yaptığını düşünürsek bu tarihlerde buharlı gemi şirketlerinin Giresun'a uğramaya başladıklarını söyleyebiliriz. Trabzon Vilayeti Salnamelerinin ilkinin verdiği bilgilere göre 1869 yılında Giresun limanı yerli ve yabancı dört buharlı gemi şirketi tarafından ziyaret ediliyordu. Bunlar, Fevaid-i Osmaniyeye, Rusya, Avusturya ve Fransa şirketlerinin vapurları idi.³⁰

Genel olarak bakıldığında Trabzon ticaretinin de düşmesine neden olan bu yeni limanların ticarete açılması, kısmen bölgede yerleşim birimleri arasında uygun ulaşım imkânlarının bulunması ve ihrac mallarının belirli bir merkezde toplanarak değil, müferit limanlardan ihracın zorunlu hale gelmesinden kaynaklanmaktaydı.³¹ Dolayısıyla ticaretin uluslararası bir boyut kazanması ve serbestleşmesi Giresun ve Rize gibi daha küçük sahil kasabalarının kent görünümünü kazanmalarına yardımcı olmuştur.³²

Yukarıda da görüldüğü gibi Trabzon'daki konsoloslar tarafından hazırlanan raporlar pek çok yönden Trabzon vilayeti dahilindeki yerleşim yerlerinin geçmişine ışık tutacak niteliktedir. Ulaşım ve demografik yapının yanında bölgede bulunan ve ekonomik değer taşıyan hemen hemen her meta bu kaynaklarda yer almıştır. Nitekim Giresun önemli maden yataklarına olan yakınlığı ve bulunduğu en kaliteli ve bol yetiştiği bir yer olması bakımından raporlarda geçen önemli yerlerden biridir. Fakat yüz yılın ortalarında tutulan raporlar daha muhtasar bir görünümdeyken ilerleyen tarihlerde yeni ara limanların da uluslararası ticarete bütünleşmesiyle

²⁷ 1848'de Trabzon'a gelen Austen Henry Layard, yirmi yıl önce güney Karadeniz limanlarını çok nadiren yabancı gemiler tarafından ziyaret edildiğini, fakat şimdi, buharlı gemi şirketlerinin halklık seferlere başlanmasıyla birlikte limanlar arasında bağlanının tesis edildiğini, ayrıca buharlı gemilerin 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.

²⁸ Bernard Camille Collas, *1864'te Türkiye*, çev. Teoman Tunçdoğan, İstanbul, 2005, s. 217.

²⁹ FO, Accounts & Papers, 1860, cilt. 65, Report by Mr Stevens, British Consul at Trebizond, on Trade of Pashalik, during the half-year ending 30th June, 1860., s. 190

³⁰ Trabzon Vilayeti Salnamesi, 1286(1869), s. 81.

³¹ Baskıcı, a.g.e., s. 84.

³² Ipek, a.g.m., s. 119.

birlikte daha teferruath bilgiler ortaya çıkmaya başlamıştır. Bunun yanında şehirden mümkün konsolosların belirli dönemlerde tüm vilayet dahilinde yapmış oldukları geziler ve tutmuş oldukları raporlar da, senelik ticari raporlar yanında oldukça önemli kaynaklardır.

Bu raporlar daha detaylı bir şekilde incelendiğinde, raporların Trabzon merkezli olarak hazırlandığı fakat zaman zaman diğer bölge hakkında da ayrıntılı bilgiler verildiği görülmektedir. Bununla birlikte bilgilerin önemli bir kısmı da tüm bölgeyi kapsayacak derecede genel özellikler taşımaktadır. Biz burada Giresun'u dikkate alarak şehrin hangi özelliklerinin bu raporlarda yer aldığına ve Giresun'u da kapsayacak şekilde genel bilgileri değerlendirmeye çalışacağız.

IV. GİRESUN'UN BAŞLIÇA EKONOMİK DEĞERLERİ

Fındık: Şüphesiz Giresun hakkındaki değerlendirmelerimizde karşımıza çıkacak ilk önemli ürün fındıktır. Diğer bir ifade ile Giresun fındığın ana üretim yeri konumundadır. Raporlar göz önüne alındığında fındığın bölgenin en önemli ürünleri arasında yer aldığı ve önemli bir ihrac kalemi olarak gösterildiğini anlamaktayız. Yıllık olarak fındık üretimi, rekoltinin azlığı veya çokluğu detaylı olarak belirtmiştir. Mesela 1856 yılı raporuna göre yazın erkeli olan kuraklık nedeniyle bu yıl fındık rekoltesi düşüktür ve fiyat da oldukça yüksektir. Bu ürün her yıl birkaç kargonun gönderildiği Avrupa için uygun değildir.³³ 1858 yılı raporunda ise fındık hakkında şunlar denilmektedir: "Bu yılın fındık hasadı gelmiş geçmiş en yüksek rekolteye ulaştı. Trabzon ve Giresun 220.000 ile 250.000 cwt³⁴ arasında bir fındık üretti. Bunun büyük bir kısmı tüketimin çok olduğu Rusya'ya gönderildi. 10.000 cwt³⁵ İngiltere'ye ve daha fazlası da aynı istikamete gönderildi. İstanbul ve İzmir çok miktarda fındık almıştır. İzmir'den ise Amerika'ya ihrac edilmektedir. Ayrıca Mısır'a da ihracat yapılmaktadır. Şimdiki fiyatlar geçen yıldan % 30-40 daha ucuzdur."³⁵ Aynı konsolos bir yıl sonraki raporunda da fındık hasadının umut vaat ettiğini belirtmektedir. Daha sonraki raporlarda da fındığın, zeytin, kendir, keten ve tütün gibi başlıca ihrac ürünü olduğu vurgulanmaktadır. Nitekim daha sonraki raporlarda da görüleceği üzere fındık fiyatının rekolteye göre değişken bir yapı sergilemektedir.

Stevens'tan sonraki konsolos Patgrave'in Trabzon, Sivas, Kastamonu ve Ankara vilayetleri üzerine hazırladığı diğer bir raporda da fındık konusunda, fındığın cevizle birlikte önemli bir ürün olduğunu, yıllık olarak

³³ FO, Accounts & Papers, Report by Mr. Stevens, British Consul at Trebizond, on Trade of Pashalik, during the year 1856, s. 176.

³⁴ CWTs, Hundredweight, Eski İngiliz imparatorluk ağırlık ölçülerinden biri. Bir cwt 50,80 kiloya tekabül etmektedir.

³⁵ FO, Accounts & Papers, Turkey, Trebizond, Report by Mr. Stevens, British Consul at Trebizond on Trade of that port and Pashalik During the Year 1858, s. 562.

120,000 kantar üretim yapıldığını, kantar başına fiyatın 78 kuruş (13 Şilin) olduğunu ve bu üründen 78.000 sterlin kâr elde edildiğini yazmaktadır.³⁶

Palgrave'in 1873 yılı raporunda, bir yıl önce de oldukça bereketli olan fındığın yükselen bir ihrac kalemi haline geldiğini, gemi ile ihrac edilen miktarın 180,000 cwts'den az olmadığını ve bu miktarın üçte ikisinin Giresun tarafından karşılandığını ve sadece 1,000 cwts'lik bir miktarın İngiltere'ye gönderildiğini yazmaktadır.³⁷ Bu raporda Trabzon limanından 1869-1873 yılları arasında yapılan fındık ihracatının miktarı ve değerleri de verilmiştir.

1874 yılı raporuna göre Vilyayetin büyük bir kısmında Fındık rekoltesinde önemli bir düşüş yaşanmıştır. Biliotti'nin 1877-78 yılı raporuna göre fındık Trabzon, Giresun ve Tirebolu bölgelerinin ıstıkratlı ürünüdür. 1877 yılı rekoltesi oldukça boldu ve bu limanlara getirilen tahıl ihracat yasasının da kısmen telafi etmiştir. Geçen yıl Giresun ve Tirebolu bölgelerinin rekoltesini bire üç oranında geçen Trabzon civarında hasat orta derecedeydi. Fındık Pazar'dan Giresun'un batısına kadar uzanan bölgede büyük bir zenginlik kaynağıdır. Özellikle de Tirebolu, Ordu, Küreli, Yomra ve Sürmene'de daha da önemlidir. Fakat en iyi kalite fındık Giresun ve Tirebolu fındığıdır.³⁸ Bu kaliteli fındık Şakir Şevket'in belirttiğine göre Avrupa'nı her cihetine gönderilmektedir.³⁹

Görüldüğü gibi Giresun'un ticari önemi fındığa bağlıdır ve bu fındık bölgesinin en kalitelisidir. 1880 yılı raporuna göre bu yıl hasat iç kısımlarda biraz başarısızdı fakat sahil kesiminde 200,000 cwts veya 170,000 pound civarında bir hasat olmuştur. Bu ürünün büyük bir kısmı sahil tekneleri ile Rusya'ya gönderilmiştir. Buharlı gemi ile 1880 yılında gönderilen miktar 37,000 cwts'dir ve bunun da beşte üçü Rusya istikametine girmektedir. Bu yıl rekolteye yaşanan düşüş Giresun'daki yerli bir tüccardan çok Odesa'da fındık ticareti ile meşgul olan tüccarları zarara uğratmıştır.⁴⁰

1881 yılında bütün Giresun bölgesinde fındık rekoltesi oldukça yüksekti. Toplam miktar yaklaşık olarak 365,5000 cwts'dir ve değeri de 310,700 pound etmektedir. Geçen yıl bu rakam 200,000 cwts ve 170,000 sterlin idi. Bu yılki miktarın 318,570 cwts'si çoğunlukla Rus bandıralı taşıyan sahil tekneleriyle Rusya'ya gönderilmiştir. Fındık aynı zamanda

19. YÜZYILIN İKİNCİ YARISINDA İNGİLİZ KONSOLOSO BELGELERİNE GÖRE GİRESUN (1856-1900)

İngiltere'den de talep görmekteydi. Giresun ve Trabzon arasından 17,000 poundluk 20,000 cwts fındık İngiltere'ye ihrac edilmiştir.⁴¹

Raporlarda da belirtildiği gibi fındık ihracatında önemli bir artış gerçekleşmiştir. Yüzyılın sonlarına doğru yaklaşık daha detaylı bilgilere ulaşmaktayız. 1886 yılında Biliotti'den sonraki konsolos Longworth vilayeteki limanlara arasında Trabzon'dan sonra en önemli limanın Giresun limanı olduğunu, ihracatın 208,900 cwts ve 187,700 pound; başlıca ihrac kalemlerinin fındık ve gümüş-kurşun cevheri olduğunu belirtmektedir. Buna karşın ihlalatta ise yükte hafif pahlada ise değeri mallar ile karşılık bulmuştur. Aynı raporda bu yıl fındık rekoltesinde bir azalmanın olduğu fakat fiyatlarda bir artışın da göze çarptığı vurgulanmaktadır. Üç kalite fındık bulunmakta, bunun her bir cwts'i 11 şilin 6 pence ile 12 şilin 6 pence arasında satılmaktadır. Sülfür ile fındığın tütsülenmesi fındığa parlak bir görünüm vermektedir ki bu da buralarda yeni uygulanan bir yöntemdir.⁴²

1887 yılında fındık rekoltesinde bir düşüş yaşanmıştır ama fındık fiyatlarında bir artış görülmektedir. Nitekim bir önceki yıl ile mukayese edildiğinde rekoltedeki bu düşüşün Giresun limanının ihracat değerlerini önemli ölçüde etkilediği görülmektedir. 1886 yılında 208,900 cwts ve 184,700 poundluk ihracata karşı 1887 yılında 150,725 cwts ve 146,700 poundluk bir rakam söz konusudur.⁴³ Bir yıl sonra ise fındıkrakı artış gözle görülebilir; fakat Avrupa'da fiyatlar düşüktür. İngiltere'ye ihrac edilen fındık bir önceki yılı 3,820 cwts'den 9,456'ya yükselmiştir. Bunun yanında Trabzon ve Giresun'dan yaklaşık on bin fındık fidanı Macaristan'a dıklınmek için gönderilmiştir.⁴⁴ 1889 yılında ise fındık ihracatı bir önceki yıla göre iki misli artmıştır ama fiyat düşüktür. 1888 yılında İngiltere'ye gönderilen 9,456 cwts'ye göre bu yıl 57,560 cwts ihrac edilmiştir. 1890 yılında fındıkta yaşanan rekolte düşüklüğünün nedeninin nisanda görünen sis ve yazın yaşanan kuraklık olduğu belirtilmiştir. Fakat fındık kaliteli ve de fiyatı iyidir ve miktar ile değer arasında bir zıtlık yaratmaktadır. 1889 yılında İngiltere'ye gönderilen 57,560 cwt'ye göre bu yıl 5,210 cwt.⁴⁵

Fındığa bazen Avrupa piyasasında yeterli kadar talep olmamaktaydı. Mesela 1891 yılında iyi mahsuden dolayı fındıkta 34,690 cwts'lik bir artış söz konusudur. 1890 yılında 5210 cwts'lik bir ihracata karşılık bu yıl 5620 cwts İngiltere'ye gönderildi. Ayrıca 176 cwts' fındık ilk kez Melbourne'e

³⁶ FO, Accounts & Papers, 1868-69, cilt.59, Trebizond, Report on the Provinces of Trebizond, Sivas, Kastamonu, and Part of Angora by Mr. W. Gifford Palgrave, s.343.

³⁷ FO, Accounts & Papers, 1874, Trebizond, Report by Vice-Consul Biliotti on Trade of Trebizond for the Year 1873, s. 1634.

³⁸ FO, Accounts & Papers, Commercial, (1879), Trebizond, Report by Vice-Consul Biliotti on Trade, Commerce, and Navigation of the Port of and District of Trebizond for the Years 1877-1878, s. 1016-1022.

³⁹ Şakir Şevket, *Trabzon Tarihi*, haz. İsmail Hacıfethoğlu, Trabzon, 2001, s. 91.

⁴⁰ FO, Accounts & Papers, Trebizond, Report by Consul Biliotti on Trade, Commerce, and Navigation of the Port of and District of Trebizond for the Year 1880, s. 1110.

⁴¹ FO, Accounts & Papers, Turkey, Trebizond, Report by Consul Biliotti on Trade, Commerce, and Navigation of the Port of and District of Trebizond for the Year 1881, s. 741.

⁴² FO, Diplomatic and Consular Reports, Turkey, Report for the Year 1886 on the Trade of the Vilayet of Trebizond, London, 1887, s. 1-2.

⁴³ FO, Diplomatic and Consular Reports, Turkey, Report for the Year 1887 on the Trade of the Vilayet of Trebizond, London, 1888, s. 1-2.

⁴⁴ FO, Diplomatic and Consular Reports, Turkey, Report for the Year 1889 on the Trade of the Vilayet of Trebizond, London, 1889, s. 1.

⁴⁵ FO, Diplomatic and Consular Reports, Turkey, Report for the Year 1890 on the Trade of the Vilayet of Trebizond, London, 1891, s. 1-2.

gönderildi. İngiltere'nin 57,560 cwt'slik 1889 yılında yaptığı aşırı stok Avrupa'da ve özellikle de Londra'da müşteri bulunmamıştır. Bu fındık geri getirilip kabuğundan ayıklanmıştır. ⁴⁶ Sonraki yıl da Fındık rekoltesinde bir düşüş olmasına rağmen kalitenin iyidir. İngiltere'ye gönderilen miktarda ise artış vardır. 1893 raporunda ise daha çarpıcı bilgiler yer almaktadır. Bölgedeki fındık ihracatında, fındığın orta kalitede ve rekortenin de orta düzeyde olmasına rağmen bir artış vardır. Bu fındığın üçte biri Trabzon'dan üçte ikisi ise Giresun'dan ihraç edilir. Bu yıl kargo masraflarını azaltmak ve kar elde etmek için fındık kabuğundan ayrılarak zarara uğratılmıştır. Avrupa piyasasında satılmayan fındık ihracatçıları zarara uğratmıştır. İspanya ve İtalya fındığından daha yağlı olan bu fındık oldukça iyi fiyat bulmaktadır. ⁴⁷ İngiltere'nin yanında Rusya, Avusturya, Almanya, Fransa, İtalya ve Amerika'ya fındık ihracatı yapılmaktadır. Görüldüğü gibi fındık yıllara göre değişkenlik arzeden ve buna bağlı olarak fiyatının dalgalı olduğu bir üründür. Raporlardan da anlaşıldığı gibi fındık piyasasında bir genişleme görülmektedir. Nitekim Trabzon limanından her yıl yapılan ihracat rakamlarına bakıldığında bu artış eğilimini de görmek mümkündür.

Bağcılık: 1829 yılında Giresun'da bulunan seyyah Rottiers Giresun'un ihraç ürünlerini fındık, meyve, şarap, ve tütün çubuğu olarak sıralamaktadır. ⁴⁸ Buradan hareketle bölgede şarapçılık hakkında bir değerlendirme yapmak mümkündür. Çünkü şarap üretimi konusunda Giresun bölgesi öne çıkan bir bölgedir ve şarapçılık Doğu Karadeniz sahillerinde önemli bir ekonomik faaliyete iken 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren durmaya başlamıştır. Bölge bağcılığını geliştirmesi üzerinde en iyi çalışmış Xavier de Planhol tarafından yapılmıştır. Planhol bölgede Bizans döneminden itibaren gelişmekte olan bağcılığın karşılaştığı sorunları oldukça güzel bir şekilde ortaya koymaktadır. Bizans döneminde gelişime gösteren bağcılık özellikle Osmanlı hakimiyetinde en yüksek dönemini yaşamıştır. Güneydoğu Karadeniz kıyılarında üretilen şarap özellikle kuzey Karadeniz limanlarında alıcı bulmaktaydı. Tüm bu bölgede üretilen şarap *Trabzon şarabı* veya *nardank* olarak bilinmektedir. Bölgeye gelen seyyahların ve buradaki konsoloslarm notlarında sıkça geçen bu şarap nardank adı ile bilinmekte ve orta kalitededir. Bithassa Trabzon ve Giresun civarından elde edilen bu şarapların en iyisi ise Tirebolu civarında yapılmaktaydı. Fakat Karadeniz'in uluslararası ticarete açılması ve bölgeye Fransız şarabının girmesi, bölgede üretilen şarabın en büyük pazarı olan Kuzey Karadeniz'deki pazarın kaybolmasına ve yörede şarapçılığın da gelişmesine neden olmuştur. ⁴⁹ Yukarıda da belirttiğimiz gibi

19. YÜZYILIN İKİNCİ YARISINDA İNGİLİZ KONSOLOS BELGELERİNE GÖRE GİRESUN (1856-1900)

yüzyılın başlarında seyyahların en önemli ihraç kalemleri arasında yer alan şarap artık önemini yitiren bir mamul görünümündedir. Nitekim konsoloslar da şarabın bu akibetine değişik yerlerde ışık tutmaktadırlar.

1856 yılı raporuna göre asmalara musallat olan hastalık son iki yılda verimini düşürmüştü ve bu yüzden hiç şarap üretilmemiştir. ⁵⁰ 1858 yılı raporunda konsolos, şarap sektörünün üzümde musallat olan hastalıklardan dolayı sektörün yıkınına doğru gittiğini, bu hastalığa karşı bir şey yapılmaz ise sektörün tamamen ortadan kalkacağını söylemektedir. ⁵¹ 1868-69 yılı raporuna göre ise 9,000 batman şarap ihraç edilmiştir. Her bir batman 12 kurus veya 2 şilin 4 peniye satılmaktadır. Toplam gelir 1,140 pounddur. Bu şarap Tirebolu'dan elde edilir. Zamanla asmalara musallat olan hastalığın etkilerinin geçmeye başladığı görülmektedir. ⁵² Görüldüğü gibi yüzyılın ikinci yarısında bölgede etkili olan hastalığın etkisi geçtikten sonra üretim devam etmiştir. Bithassa Giresun civarında bol olan üretim artık bölgesel tüketim için üretilmekte ve ihracatı önemsiz bir düzeye gerilemektedir. Hatta ithalat kalemlerine bakıldığında bölge şarap ve alkol ihale eder bir duruma geldiği görülmektedir. ⁵³ Yüzyılın sonlarına doğru da devam eden şarap üretiminin rekabete dayanmadığı ve önemini yitirdiği anlaşılmaktadır. Yukarıda da değeriştirildiğimiz gibi bağcılık uzun yıllar bölgede önemli bir ekonomik faaliyete alanı olmuş, gerek iklimsel gerekse de uluslararası rekabetin doğurduğu yeni şartların gerilemeye ittiği bir sektör olmuştur. Nitekim konsolosların hazırladığı ayrıntılı tabloların hiçbirinde şarabın ihracatına yönelik bir bilgi yoktur.

Gemi yapımı: Orman bakımından oldukça zengin olan ve daha çok denizyolu ulaşımından istifade eden Giresun'da olan sektörlerden biri de gemi yapımı idi. 1813 yılında şehirde bulunan Kimer, dağların denize kadar yaklaştığını, bundan dolayı çok az arazinin ekilebilir olduğunu, Giresun halkının gemicilikle meşgul olduğunu, gemilerin surfların hemen altında inşa edildiğini yazmaktadır. ⁵⁴ Yine 1860 yılı raporuna göre 50-200 ton arasındaki gemiler, Vona, Tirebolu, Giresun'da üretilir. Sahil kesiminde kullanılan gemiler ise Trabzon Rize ve Sürmene'de üretilir. ⁵⁵ 1880 yılı raporunda sadece Giresun ve Tirebolu limanlarının üç direkli yelkenli gemiler tarafından ziyaret edildiği ve bu gemilerin inşa edildiği yerlerdir. Bundan

⁴⁶ FO, Accounts & Papers, Report by Mr. Stevens, British Consul at Trebizond, on Trade of Pashalic, during the Year 1856, s. 176.

⁴⁷ FO, Accounts & Papers, Turkey, Trebizond, Report by Mr. Stevens, British Consul at Trebizond on Trade of that port and Pashalic During the Year 1858, s. 562.

⁴⁸ FO, Accounts & Papers, 1868-69, cilt:59, Trebizond, Report on the Provinces of Trebizond, Sivas, Kastamonu, and Part of Angora by Mr. W. Gifford Palgrave, s. 344.

⁴⁹ Planhol, *a.g.m.*, s. 327-328; 1890 yılında Giresun'da şarap üretimi kazadaki ziraat üretimine göre çok küçük bir oranı olmaktadır. Karaman, *a.g.e.*, s. 148-149.

⁵⁰ John MacDonald Kimer, *Journey Through Asia Minor, Armenia, and Kurdistan, in the Years 1813 and 1814*, London, 1818, s. 328.

⁵¹ FO, Accounts & Papers, Turkey, Trebizond, Report by Mr. Stevens, British Consul at Trebizond on Trade of that Pashalic During the Half Year Ending June, 30, 1860, s. 193.

daha yüksek kapasiteli gemiler nadir olarak buralarda bulunmaktadırlar.⁵⁶ Konsoloların elimizde olan raporlarında şüphesiz en çok bilgi verilen konu ticaret konusudur. Özellikle Trabzon'un ihracat ve ithalat değerleri, bunun yanında İran transit ticareti açısından İman trafiği detaylarıyla birlikte verilmektedir. Bunun yanında limanların özellikleri de yer yer bahsedilen konulardan biridir. 1868-69 yılı raporuna göre Giresun Giresun Kazası'nın başlıca kasabasıdır. Denizin hemen kenarında iki burundan oluşan dağlık bir burun üzerinde uzanmaktadır fakat güvenli bir İman değildir. Batı tarafı daha güvenlidir. Trabzon'a giden tüm buharlı gemiler hava koşulları elverişli ölçüde postalar ve yükler için buraya uğramaktadır. Bütün buharlı gemi şirketlerinin burada acentesi bulunmaktadır. Rusya acentesi aynı zamanda burada konsolos görevini yürütmektedir.⁵⁷ Konsolosun bu ifadelerinden anlaşılacağına göre 1870'li yıllara doğru Giresun tüm buharlı gemilerin uğrak limanı haline gelmiş ve imparatorluğun ve Avrupa'nın önemli merkezleri ile bağlanmış bulunmaktaydı.

Madencilik: Giresun ve civarının en önemli iktisadi faaliyetlerinden birisi de madencilik idi. Bölge eski dönemlerden itibaren önemli maden yataklarını barındırmaktaydı. Nitekim konsololar da maden konusuna ayrı bir hassasiyet göstermişlerdir. Stevens, Bölgedeki madenler ile ilgili olarak Kırım Savası sırasında iş gücü ve yakacak ihtiyacı için Tirebolu madenleri terk edildiğini, şimdilerde yeniden açılacaklarına dair bir belirsizlik bulunduğunu ve bu madenlere gerektiği kadar ilgi gösterilse ülke için önemli bir unsur olabileceğini yazmaktadır.⁵⁸ Fakat ilerleyen yıllarda bu madenleri kiralandıklarını görmekteyiz. 1860 yılında bu madenlerden Esertli Madeni değişik kısımlar halinde kiralanmıştır. Şimdiki verim düşük kalite bakır cevheri olarak 150.000 okkkadır. 27.000 okka kurşun ve 30 okka gümüş yıllık ortalama elde edilir. Bu yıl bir miktar bakır cevheri Marsilya'ya gönderilmiştir ve bundan % 30-32 oranında bir verim elde edilir. Bu maden denizden 18 mil içinde olmasına rağmen burada henüz bir yol bulunmamaktadır. 2000 Türk lirasına burada bir araba yolu yapılabilir. Yona yakınlarındaki demir madenleri ihmal edilmiştir. Çok az miktarda üretim tapılmakta ve bundan da çivi imal edilmektedir. Karahisar'daki alüminyum maden ocakları ise hemen hemen terk edilmiştir.⁵⁹

Karahisar civarındaki madenlerin yanı sıra bölgede kömür yatakları da bulunmaktaydı. Giresun yakınlarında kömür beirtirleri bazı Avrupalı seyyahlar tarafından 1850'li yıllarda tespit edilmiştir. Fakat bu meseleyi

araştırmak için herhangi bir teşebbüs gerçekleştirilmemiştir. Konsolos bu civarda bir kömür araştırması yapılsa bu araştırmaların memnun edici bir netice ile sonuçlanacağını belirtmektedir.⁶⁰ Bunun yanında 1861 yılı raporuna göre önceleri tüm Türkiye'yi besleyen Karahisar yakınlarındaki şap madenleri son yıllarda terk edilmiş bir durumdadır.⁶¹ Şüphesiz madencilik daha girişimci ve daha fazla teknik destek sağlasalar maden üretimi mutlaka artardı.⁶² Palgrave 1869 yılı raporunda Karahisar madenleri ile ilgili olarak: "Sadece tek bir önemli maden çalışır durumdadır. Bunu işleyen İstanbullu bir Ermeni'dir. Maden dağlık kesimde yer almaktadır. Tamzera vadisinin yukarısında ve yaklaşık 16 mil kuzeyinde yer almaktadır. Kurşun cevheri gümüşle karışık bir durumdadır. Ziyaretim sırasında açık olan ocakların sayısı 34 idi. Bunlardan 26'sı yakmak için, 4 tanesi arındırma için, 4 tanesi rafine etmek için kullanılmaktadır bunların tümü ise ilkel bir görünümündedir. Taşyıcılar ve odun kömürü yakıcıları ile beraber işçilerin sayısı 580'dir. Aylık üretim 80 okka gümüş, 18000 okka kurşundur. Gümüşün bir okkasının piyasa fiyatı 1200 kuruştur. Kurşunun ise 3 kuruştur. Buradan aylık olarak 1250 sterlin, yıllık olarak da 15.000 sterlin kâr elde edilmektedir. Fakat bu miktarın aşağıdaki kalemler düşülmelidir.

İlk olarak 1.400 sterlin değerindeki 140 okka gümüş hazineden muaf olarak maliyete ve nakliyeyle verilmektedir.

İkinci olarak 140 okka ve daha fazlası maliyet fiyatına fakat nakliye masrafı olmaksızın verilmektedir.

Üçüncü olarak çalıştırma sırasındaki harcamalar odun kömürü de dahil olmak üzere her bir okka gümüş için 1000 kuruştur. Daha fazlası ise kurşun için geçerlidir. Buradan her yıl 960 000 kuruşluk bir miktara ulaşılmaktadır.

Son olarak da ağır metallerin oldukça kötü olan katır arabaları ile denize en yakın nokta olan Giresun'a taşınması çoğu zaman geçit veremeyen bir yol ile yağmurlarda karda ve siste taşınması da hesaba katılmalıdır. Giresun'daki depolama harcamaları, Black Sea şirketinin yüksek tekel oranlarında buharlı gemiler ile İstanbul'a nakliyesi de hesaba katılmalıdır. Sigorta ve ekstralar ile harcamalar 500, 000 kuruş gibi yıllık ortalama bir rakam ortaya çıkmaktadır.⁶³ Bununla birlikte bölgedeki madenler üzerinde rekabetin olduğu da görülmektedir. Palgrave 1873 yılına ait raporunda ise Karahisar'daki gümüş ve kurşun madenlerinin Rurn ve Ermeni sahipleri arasındaki mücadele nedeniyle durma noktasına geldiğini belirtmektedir.⁶⁴

⁵⁶ FO, Accounts & Papers, Trebizond, Report by Consul Biliotti on Trade, Commerce, and Navigation of the Port of and District of Trebizond for the Year 1880, s. 1115.

⁵⁷ FO, Accounts & Papers, 1868-69, cilt.59, Trebizond, Report on the Provinces of Trebizond, Sivas, Kastamonu, and Part of Angora by Mr. W. Gifford Palgrave, s. 360.

⁵⁸ FO, Accounts & Papers, Report by Mr. Stevens, British Consul at Trebizond, on Trade of Pashalic, during the year 1856, s.176.

⁵⁹ FO, Accounts & Papers, Turkey, Trebizond, Report by Mr. Stevens, British Consul at Trebizond on Trade of that Pashalic During the Half Year Ending June, 30, 1860, s. 192.

⁶⁰ FO, Accounts & Papers, Turkey, Trebizond, Report by Mr. Stevens, British Consul at Trebizond on Trade of that Pashalic During the Half Year Ending June, 30, 1860, s. 192; Collins, a.g.e., s. 217; Lewis and Farley, *The Resources of Turkey*, London, 1862, s. 126.

⁶¹ Farley, a.g.e., s. 126.

⁶² Charles Issawi, *The Economic History of Turkey*, Chicago, 1980, s. 279.

⁶³ FO, Accounts & Papers, Turkey, Trebizond, Report by Consul Palgrave, on the Trade and Commerce of Trebizond for the Year 1869, s. 530.

⁶⁴ FO, Accounts & Papers, Turkey, vol. 64 Trebizond, Report by Consul Palgrave, on the Trade and Commerce of Trebizond for the Year 1872, s. 638.

1880'li yıllardaki raporlarda özellikle Lice madenleri üzerinde durulmaktadır. 1887 yılı raporunda bu madeni Asia Minor Mining Company'nin işlettiği, Bay Twelwrees'in idaresi altındaki madenin iyi çalıştığı belirtilmektedir. Konsololar Bay Twelwrees'ten madende yapılan harcamalar ve elde edilen ürün hakkında detaylı bilgiler almışlardır. Madende kayanın oldukça sert olduğunu ve işletmenin hayli güç olduğunu ifade ettikleri madenlerde mevcut yasaların, bölgede daha etkili dinamiklerin ifadesini engellediğini belirten konsolos, Lice madenlerinde 1890 kullanımını engellediğini belirten konsolos, Lice madenlerinde 1890 yılında yapılan üretim ve yapılan harcamaları şu şekilde göstermektedir: Çıkarılan madde 17,085 tondur. Bunun 2,826 tonu kayadan arındırılmış ve geri kalan öğütülmüş ve 1,084 ton ya da %7,60 oranında bir ürün elde edilmiştir.

Maden arama ücreti: 13,886 pound

Taşıma ve gemi nakliye ücreti nakliye ücreti hariç 4,371 pound

Maden damarını keşfetmek ve test etmek için 1,600 pound.

İstanbul'dan dinamik ve fitil için 1,772 pound

İngiltere'den makine ve teçhizat için ise 1,511 pound harcamıştır.

Aylık ortalama maaş 1 pound 16 şilin ve 6 penidir. Her bir işçi aylık ortalama 1,21 metre kazmaktadır. Toplam çalışan 250'si işçi 110'u toprağın altında, 25'i yüzeyde ve 75'i giydirmeye işinde çalışmış üzere 460 kişidir. Bu çalışanların her biri yaptığı işe göre farklı ücret almaktadır.⁶⁵ 1895 yılı raporuna göre bölgedeki madencilik faaliyetleri yeterli kadar başarı gösterememiştir. Manganez bir ihracat kalemi olmaktan çıkmıştır. Gümüşün çıkarımında gözle görülür bir azalma vardır. Bu sıralar Karahisar bölgesindeki İngilizlere ait maden işletmesi hariç hiçbir maden şimdi açık değildir. Lice'deki Gemin-Bel madeni son zamanlarda açıldı fakat madenin üretimi geçen yılın yarısına ancak ulaştı. Bu da 700 ton ham cevherden 50 ton anlamına gelmektedir.⁶⁶

Orman Kaynakları: Giresun ve civarının zenginliklerinden biri de ormanlarıydı. Nitekim yörede orman kaynaklı eski zanaat dalları bulunmaktaydı. 18. yüzyılın başlarında Tournafort Giresun civarında, kırsal ağaçlarının kendiliğinden bırığı ormanların oldukça bol olduğunu belirtir.⁶⁷ Rottiers civarda oldukça fazla bulunan yabani kırsal ağaçlardan tütün çubuğu imal edildiğini ve bunun şehrin başlıca ihracat kalemlerinden biri olduğunu yazar.⁶⁸ Bölgedeki ormanlar, meşe, karaağaç, kestane, ceviz, kızıl ve beyaz çam, ve Akçağaç yönünden zengindir. Ayrıca büyük zeytinler yetişir.

⁶⁵ FO, 1891, Diplomatic and Consular Reports, Turkey, Report for the Year 1890, Trade of Trebizond, s. 5-6.

⁶⁶ FO, 1896, Diplomatic and Consular Reports, Turkey, Report for the Year 1895 Trade of Trebizond, s. 2.

⁶⁷ Joseph de Tournafort, *Tournafort Seyahatnamesi, C. II, Çev. Zülal Kılıç, İstanbul, 2005, s. 118.*

⁶⁸ Rottiers, *a.g.e.*, s. 232.

Meşe ve kestane gemi yapımı için uygundur. Kestane çam gibi daha çok ev yapımında kullanılır. Eğer yeterli nakliye vasıtası olsa kara veya nehirler yolu ile tüm bu kereste sahile taşınarak ihracat edilebilir. Pek az kereste ev yapımı için dereler vasıtası ile taşınmakta, şimşir kerestesi ise at ve katırlar vasıtası ile taşınmaktadır. Bu ormanlar kısmen halkın malıdır ve kısmen de özel şahıslar tarafından sahiplidirler. Ormanlar denetlenmemekte ve düzenli bir şekilde de kesim yapılmamaktadır. Bu ürünün vergi oranı % 10 dur. Orman işletme işini alan herhangi biri bu oranı vermelidir. Özel şahıslar da orman kesimini yaparlarda bu oranı vermektedirler.⁶⁹ 1890 yılında 665 bin mil kare Giresun ormanlarının ve 497 bin mil kare Tirebolu ormanlarında kerestecilik hükümet tarafından özel yatırımcılara devredilmiştir.⁷⁰ Özete bölgede zengin orman kaynakları gemi inşa sektörüne el verdiği gibi bu zenginlik önemli bir ihracat kalemi olarak görülmekte fakat nakliye sorununun çözümlendiği belirtilmektedir.

Karayolu ulaşımı: Yukarıda Avrupa ekonomisi ile entegrasyon sürecinde denizyolu ulaşımının nasıl bir seyir takip ettiği belirtilmiştir. Ulaşım konusunda Giresun'da diğer bir husus da kara yolu ulaşımı idi. Şüphesiz burada karşımıza çıkan en önemli güzergâh Giresun-Şebinkarahisar yolu idi. Şebinkarahisar madenlerinin yegâne çıkış kapısı olan Giresun bu yol vasıtası ile iç kısımlara bağlanmaktaydı. Trabzon'daki ilk İngiliz konsolosu James Brant, Karahisar'ın sahil ve iç kısımlar ile önemli bir ticari ilişkisi olduğunu, Giresun ile Karahisar'ın iletişiminin oldukça aktif olduğunu ve buraya 60 mil uzaklıkta olduğunu belirtmektedir. Şehrin yakınlarında önemli oranda şap madeni bulunduğunu, bundan dolayı buranın *şebhane* olarak anıldığını belirtmektedir.⁷¹

Karahisar-Giresun arasındaki yol yapımı çalışmalarını da raporlarda yer almıştır. 1880 raporunda yol hakkında şu hususlara değinilmiştir. Önemli bir miktar para harandıktan sonra Giresun-Karahisar yolu inşaatı altı yıldır durmuştur. Yol geçen yıl tekrar ele alındı, tüm yol 73 müldir bunun Trabzon vilayet sınırında kalan 30 mil aralıksız bir çalışmaya iki yılda bitirilebilir. Bu yıl Giresun tarafı için 300,000 kuruş, Karahisar tarafı için ise 200,000 kuruş tayin edilse de Giresun için 130,000, Karahisar için ise 60,000 kuruş ödenek verilmiştir. Bu yolun yapımını zor olan kısmı Trabzon Vilayeti sınırları içinde yer alır. Bu yıl aynı zamanda askeri olarak da büyük önem taşımaktadır. Hem Giresun hem de Karahisar'da yeniden başlayan çalışmalar büyük bir dikkatle devam etmektedir.⁷² Fakat çalışmaların ilerleyen dönemlerde de devam

⁶⁹ FO, Accounts & Papers, Turkey, Trebizond, Report by Mr. Stevens, British Consul at Trebizond on Trade of that Pashalic During the Half Year Ending June, 30, 1860, s. 192.

⁷⁰ FO, 1891, Diplomatic and Consular Reports, Turkey, Report for the Year 1890, Trade of Trebizond, s. 6.

⁷¹ James Brant, "Journey Through a Part of Armenia and Asia Minor, in the Year 1835", *Journal of the Royal Geographical Society of London*, C. 6, (1836), s. 187-223

⁷² FO, Accounts & Papers, Commercial, (1881), Trebizond, Report by Vice-Consul Billochi on Trade, Commerce, and Navigation of the Port of and District of Trebizond for the Years 1880, s. 1118.

ettiği görülmektedir. 1886 yılında yolun beş mli halen daha yapılmamış durumdadır. Bir yıl sonra ise kalan kısmında yapıldığı fakat yolun tamamının taşıma trafiğine açılmadığı görülmektedir. Nitekim daha sonra 750 poundluk harcama ile bu yol daha pratik bir hale getirildi.⁷³ Karahisar yolunun yanında raporlarda bahsi geçen diğer bir yol da Tirebolu ile Giresun arasındaki yoldur. Konsololar bu yolun, kıyının yapısı nedeniyle ulaşma pek müsait olmadığını belirtmektedirler. Fakat yüz yılın sonlarına doğru bu yolların da ele alındığı ve Giresun ile Keşap arasındaki yolun yapıldığı görülmektedir. Bununla birlikte Giresun'un kara ulaşımında en çok dikkat çeken yok Karahisar yoludur.

Balıkçılık: Giresun'da önemli iktisadi faaliyetlerden biri de balıkçılık idi. Konsololar balıkçılık konusunda da önemli bilgiler vermişler ve vilayet sınırları içindeki balıkçılığın öne çıkan noktalarını belirtmişlerdir. Balıkçılığın endüstriyel değeri ile ilgili bilgiler vermişlerdir. Bu meydana burada yapılan tek balıkçılık domuzbalığı veya balina avcılığıdır. Hem ağ ile hem de vurularak avlanır. Senede 250.000 okka yağ elde edilir. Bu yağın bir kısmı düşük sınıflar için aydınlatmada kullanılır. Bunun yanında Avrupa'da makine endüstrisinde kullanılmaktadır. Geri kalan ise İstanbul pazarına sunulur. Lazistan'ın yerlileri bu işte oldukça maharetlidir. ve bu işte 1500-2000 arası insan uğraşmaktadır. Balık bol olduğu müddetçe sofa için uygundur. Çeşit bakımdan zenginlik vardır. En iyileri kalkan balığı, tırpana, ringa balığı, kefal, solmon, alabalık, güneşbalığı ve çağa (sardalya) balığıdır. Güneşbalığı ve çağa balığı oldukça büyük miktarlarda avlanır; yerliler tarafından tuzlanan bu balık kış için depolanır, geri kalan yağa dönüştürülür, geri kalan ise gübre olarak kullanılır. Bir at yükü çağa 4 kuruş etmektedir.⁷⁴

Kış aylarında avlanan bu balıkların oranlarını ihracatçıların talepleri belirlemektedir. Bu miktar 20.000 ile 40.000 cwt arasında ve bundan elde edilen yağ miktarı ise 10.000-20.000 cwt arasındadır. Bu balığın avlanması işi oldukça ilkel yöntemlerle yapılmaktadır. Yakalanan balıklar büyük kazanlarda kaynatılmakta ve bu şekilde yağ elde edilmekte ve cwt'si 10 şilime satılmaktadır. Bu yöntemle elde edilen yağ pek saf değildir ve bu yüzden Avrupa pazarında pek fazla bir taleple karşılaşmamaktadır.⁷⁵

Bölgenin en önemli endüstri kalemlerinden bir tuzlanmış hamstirdir. Etçılara doldurulan hamstirin tonu 6-7 pounda satılmaktadır. Küçük ölçekte devam eden bu iş büyük ölçekte ve daha kazançlı bir hale getirilebilir. Buralarda yakalanan bu balık tat, görünüm ve irilik bakımından Gorgona'ya benzemektedir. Karadeniz'in güney kıyılarında Eylül'den Nisan'a kadar büyük miktarlarda görülmektedir. Hamisi yerli balıkçılar tarafından el yapımı

19. YÜZYILIN İKİNCİ YARISINDA
İNGİLİZ KONSOLOŞ BELGELERİNE GÖRE GİRESUN (1854-1900)

ağlar ile avlanır. Trabzon'da günde 150 ton hamisi, üç değişik kalite altında satılmaktadır. Bu rakamdan daha fazlasının bölgeden yakalanabileceğini ama burada uzun ağların pek rağbete olmadığını belirtmektedir.

Raporlardan da anlaşıldığı gibi balıkçılık ilkel koşullarda yapılmakta ve geliştirilmesi halinde kazançlı bir sektör haline gelebilecek bir ekonomik değerdir. Özellikle tarım alanları sınırlı olan vilayetin sahil kesimi için balıkçılık, konsoloların en fazla üzerinde durdukları konulardan biridir ve bölge için ekonomik değerini günümüzde de devam ettirmektedir.

V. Genel Değerlendirme ve Sonuç

Çalışmada da görüldüğü gibi yüz yılın ikinci yarısında Giresun ve civarında daha önceki dönemlerle mukayese edilmeyecek bir hareketlilik vardır. Bu hareketliliğin en önemli nedeni şüphesiz buranın en önemli fındık üretim merkezi olmasıdır. Bunun yanında 1860'lı yıllardan itibaren Giresun limanının buharlı gemi trafiğine açılması ticarete bir ivme kazandırmıştır. Bu sayede Karahisar'daki madenlerin daha da önem kazandığı, batılı girişimcilerin burada imtiyaz elde ettiği ve devletin yörenin kalkınmasını sağlamak amacıyla yollar inşa etmeye çalıştığı görülmektedir. Bu konuda atılan her adım konsoloların dikkatini çekmiştir. Fakat genel olarak yapılanlar yeterince işlevli olmadığı bölgede en önemli ürün olarak fındığın bulunduğu derecede işlevli olmadığı bölgede en önemli ürün olarak fındığın bulunduğu ifade edilmektedir. Fındık gibi zaman zaman istikrarlılık gösteren ve buna paralel olarak fiyatlarında dalgalanmaların ortaya çıktığı bir ürüne bağlı olan Giresun limanının ihracatında da önemli değişiklikler ortaya çıkmıştır. Buna karşılık bölgenin balıkçılığı, ormanlığı, madenciligi gibi daha istikrarlı ürünlerin gelişme göstermediği ifade edilmektedir. Bununla birlikte her ne kadar ihalat-ihracat rakamları birbirinden farklı olsa da bu dönemde Giresun limanı daha hareketlidir. Fakat Giresun ve diğer limanlar ürettikleri sınırlı tarım ürünlerine karşı Avrupa mamullerinin tükettirdiği önemli birer tüketim merkezi olma yolundadır. Sonuç olarak yine konsoloların tespiti ile değerlendirme yapmak mümkündür yüz yılın sonuna doğru bölge ile ilgili olarak Longworth'un ifadeleri manidardır: "Şüphesiz eyalet geliştirilmemiş pek çok kaynağı barındırmaktadır. Mineral değerlerin yanında müteşebbisler için büyükbaş hayvancılık, kütmes hayvancılığı ve istiridicilik gibi başka faaliyet alanları da bulunmaktadır. Bunların yanında boyacılık, sağlıkta kullanılan bitkiler gibi kendi kendine yetişen ürünler sınırlı miktarda da olsa

⁷³ FO,1893, Diplomatic and Consular Reports, Turkey, Report for the Year 1892, Trade of Trebizond, s. 5.

⁷⁴ FO, Accounts & Papers, Turkey, Trebizond, Report by Mr. Stevens, British Consul at Trebizond on Trade of that Pashalic During the Half Year Ending June, 30, 1860, s. 192.

⁷⁵ FO,1889, Diplomatic and Consular Reports, Turkey, Report for the Year 1888, Trade of Trebizond, s.4.

karlı bir kazanç getirebilir. Yörenin sakinleri doğanın cömertliğine bağlıdır. Hiç ya da çok az şey toprağın bereketini korumak, geliştirmek ve arttırmak için yapılmaktadır. Toprak her tür meyve ve sebze yetiştirilmesine uygundur.”⁷⁶ Aynı konsolos 1897 raporunda “Böylesine zengin bir ülkenin böyle fakir insanlar tarafından iskân edildiğini söylemek üzüntü vericidir. Çünkü insanlar tarafından çok az şey yapılıyor ve geri kalan doğaya bırakılıyor. Sonuç olarak kaynaklar tüketiliyor, hükümet sadece vergi toplamak ile kendini sınırladığı sürece yöre endüstrisi oldukça geri bir durumdadır ve bu durumun da devam edeceği görülmektedir. Daha akıllı politikalar, şüphesiz kişi başına olan geliri ikiye üçe hatta dörde katlayabilir. Gerekli olan şey, bölgenin refahını arttırmak, devletin korunması ve himayesi ticaretin önündeki zararlı engellerin ortadan kalkması, endüstriyel girişimlerin, ziraatın, bahçeciliğin, fidan dikiminin teşvik edilmesi ve bunlardan daha da önemlisi limanların, yolların ve demiryollarının yapılmasıdır.”⁷⁷ diyerek bölgenin durumunu ve acil ihtiyaçlarını ortaya koymaktadır.

⁷⁶ FO, 1894, Diplomatic and Consular Reports, Turkey, Report for the Year 1893, s. 7.

⁷⁷ FO, 1898, Diplomatic and Consular Reports, Turkey, Report for the Year 1897, s. 5.