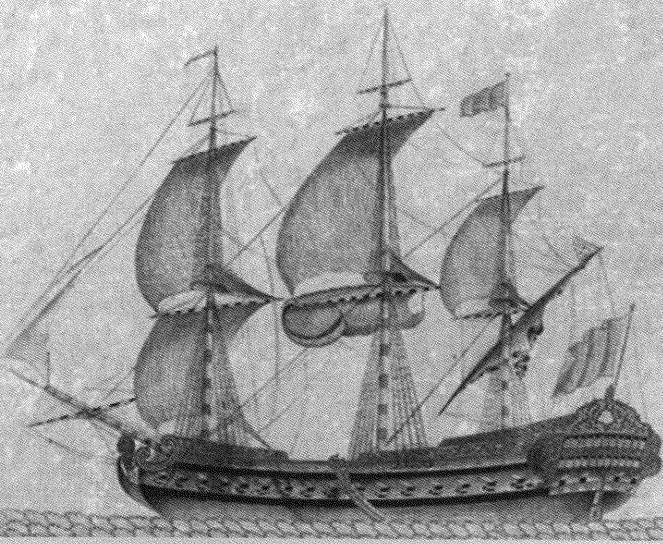


Sponsor

İNCE DENİZCİLİK A.Ş.



ISBN 978 - 605 - 01 - 0349 - 6

Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu IV Doğu Karadeniz



KTÜ



SDBF



GEMİMO



IV

16 - 17 Nisan 2012

Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu

Doğu Karadeniz

T.C. KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi

Türk Deniz Ticareti Tarihi
Sempozyumu IV
Doğu Karadeniz

Bildiriler Kitabı

Yayına Hazırlayanlar

Ersan Başar
Özkan Uğurlu
Sercan Erol
Ünal Özdemir
Umut Yıldırım
Buğra Demirel
Süleyman Köse

Karadeniz Teknik Üniversitesi
16 - 17 Nisan 2012

Onur Kurulu

Dr.Recep Kızılcık
Dr.Orhan Fevzi Gümrükçüoğlu
Prof.Dr. İbrahim Özen
M.Suat Hacısalihoğlu

Trabzon Valisi
Trabzon Belediye Başkanı
KTÜ, Rektörü
Trabzon Sanayi Ticaret Odası

Bilim ve Danışma Kurulu

Prof.Dr.Bahri Şahin
Prof.Dr.Bayram
Prof.Dr.Ercan Köse
Yrd.Doç.Dr.Ersan Başar
Prof.Dr.Güldem Cerit
Prof.Dr.Hikmet Öksüz
Prof.Dr.İdris Bostan
Prof.Dr.Kadir Seyhan
Prof.Dr.Mehmet Genç
Prof.Dr.Muhammet Boran
Doç.Dr.Mustafa Altunç
Prof.Dr.Nil Güler
Prof.Dr.Osman Kamil Sağ
Prof.Dr.Şerife Yorulmaz

Yıldız Teknik Üniversitesi
Bayraktar Dokuz Eylül Üniversitesi
Karadeniz Teknik Üniversitesi
Karadeniz Teknik Üniversitesi
Dokuz Eylül Üniversitesi
Karadeniz Teknik Üniversitesi
İstanbul Üniversitesi
Karadeniz Teknik Üniversitesi
İstanbul Şehir Üniversitesi
Karadeniz Teknik Üniversitesi
Yakın Doğu Üniversitesi
İstanbul Teknik Üniversitesi
Piri Reis Üniversitesi
Mersin Üniversitesi

Düzenleme Kurulu

Yrd.Doç.Dr.Ersan Başar
Yrd.Doç.Dr.Coşkun Erüz
Doç.Dr.Nadir Başçınar
Yrd. Doç. Dr.Özkan Uğurlu
Okt.Sercan Erol
Uzm.Umut Yıldırım
Arş.Gör Ünal Özdemir
Arş.Gör.Buğra Demirel
Arş.Gör.Süleyman Köse

KTÜ
KTÜ
KTÜ
KTÜ
KTÜ
KTÜ
KTÜ
KTÜ
KTÜ
KTÜ
KTÜ

İçindekiler

- 1** 1974 Sonrası Kuzey Kıbrıs'ta
Deniz Taşıtı Üreten Karadenizliler
Ata ATUN
- 11** 1853-1856 Kırım Savaşı ve Sinop Baskını:
Osmanlı İmparatorluğu Tarihindeki Önemli Bir Dönüm Noktası
Levent KIRVAL
- 23** Atatürk Dönemi Türk Denizciliğinde Yaşanan Gelişmeler
Ve Cumhurbaşkanı Olarak Hamidiye Gemisi İle
Trabzon'a Yaptığı İlk Ziyaret
Derya ŞİMŞEK
- 43** Küçük Kaynarca Antlaşması'nın Karadeniz Deniz Ticareti
Üzerindeki Etkisinin İncelenmesi
Zafer TİTİZ ve Erdal ARLI
- 51** Dünyada ve Türk Deniz Ticareti İçerisinde
Kılavuzluk Hizmetlerinin Tarihsel Gelişimi
Cahit İSTİKBAL
- 89** Türk Deniz Ticaret Filosunda Yabancı Bayraklı
Gemilerin Tercih Edilmesinin Medyan Parlatma Yöntemi İle Analizi
Elif BAL ve Özcan ARSLAN
- 97** Uluslararası Ticarete Trabzon Limanının Dünü,
Bugünü ve Geleceği
Gülsüm TÛTÛNCÛ ESMER , Alpaslan ATEŞ
ve Soner ESMER
- 125** Acente – Konsolos –Tüccar Giresun'da
Bir Dava ve Uluslararası Boyutu
Süleyman UYGUN

-
- 141** Tarihi Süreç İçerisinde Karadeniz'de Ticari Faaliyetlerin İncelenmesi ve Trabzon
Onur BAYGIN ve Birsen KOLDEMİR
- 151** Ali Deniz Ticaret Mektebi'nin Türk Denizcilik Tarihindeki Yeri
Sinan ÇAKIR
- 165** Antik Dönemde Karadeniz'de Deniz Ticareti ve Başlıca İhraç Ürünleri
Osman EMİR
- 179** Milli Mücadele Yıllarında Karadeniz Ticaretinin Trabzon'da Siyasi Propaganda Aracı Olarak Kullanılması
Ali AKYILDIZ
- 189** Eski Deniz Haritalarında ve Kılavuz Kitaplarında Trabzon Limanı
Ali Ruhan ÇUBUK
- 211** Doğu Karadeniz Kıyılarındaki Ticari Gemilerin Güvenliği (1700-1774)
Temel ÖZTÜRK
- 219** Bandıra Usulsüzlüklerine Bir Örnek: Trabzon Kayıklarındaki Rusya
Emre KILIÇASLAN
- 231** 20.Yüzyıl'ın Başlarında Türkiye-Rusya Ticaretinde Trabzon Limanı ve Faaliyetleri
Fevzi ÇAKMAK ve Alev GÖZCÜ
- 243** Cumhuriyetin İlk Yıllarında Karadeniz Bölgesinde Deniz Ticareti ve Trabzon
Mustafa KIRIŞMAN ve Ferah AYYILMAZ

-
- 253** XX. Yüzyıl Başlarında Trabzon-İran Transit Ticaretinde Bir Merkez: Erzurum Ticareti
Özlem YILDIZ
- 265** Milli Mücadele Döneminde Karadeniz'deki Amerikan Savaş Gemileri
Hikmet ÖKSÜZ ve İsmail KÖSE
- 285** XIX. Yüzyıl Trabzon'unda Buharlı Gemi Taşımacılığı ve Deniz Ticareti Kemal Reis
Özgür YILMAZ
- 307** Kemal Reis
Erdoğan ŞİMŞEK
- 315** Denizcilik Gücünün Tarihsel Gelişim Süreci ve Günümüz Denizciliğinin Şekillenmesindeki Rolü
Ünal ÖZDEMİR

XIX. Yüzyıl Trabzon'unda Buharlı Gemi Taşımacılığı ve Deniz Ticareti

Arş. Gör. Özgür YILMAZ

Karadeniz Teknik Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, 61080 Trabzon

E-posta: oyilmaz1978@gmail.com

Özet

Bulunduğu konum itibarı ile tarihin en erken dönemlerinden beri en önemli ulaşım faaliyeti deniz yolu ile gerçekleştiği Trabzon'da 19. yüzyılda deniz ticaretini etkileyen en önemli gelişme şüphesiz buharlı gemilerin Osmanlı sularında da belirmesi olmuştur. İlk buharlı geminin 1828 yılında İstanbul'a gelmesiyle bu yeni ulaşım vasıtası hızla hizmet alanını genişletti. 19. Yüzyılın ilk otuz yılına kadar Avrupa ile deniz bağlantıları yok denecek kadar az bir seviyede olan ve İstanbul ve İzmir gibi büyük limanlardan sonra gelen bir ara liman özelliği gösteren Trabzon'da ise 1836 yılında buharlı gemilerin seferlere başlaması ve daha da önemli bir gelişme olarak İran transit ticaretinin başlaması buharlı gemi taşımacılığı için en önemli gelişme olmuştur. Önceleri çok kısıtlı sayıda olan buharlı gemiler İngiliz, Avusturya ve Osmanlı şirketlerinin de sefere başlaması ile genişlemiş ve Trabzon ticaretinin büyük yükünü çekmiştir. Bu bildiride Trabzon'da buharlı gemilerin bu yerleşim süreci bu güne kadar Trabzon tarihi konusunda yeterince incelenmeyen Paris ve Nantes'da bulunan Fransız Dışişleri Bakanlığı Arşivi (Archives du ministère des Affaires étrangères français)'de yer alan belgelere göre incelenmeye, Trabzon'a işleyen gemilerin karşılaştıkları sorunlar, şirketler arası rekabet, deniz ticaretini etkileyen değişik unsurlar ve Osmanlı şirketlerinin durumu gibi değişik açılardan ortaya konulmaya çalışılacak ve bu şekilde deniz ticaretinin de gelişimine değinilecektir.

Anahtar Kelimeler

Trabzon, 19. yüzyıl, Buharlı gemi, Karadeniz, Ticaret

Abstract

In Trabzon, due to its location, from the early period of its history most important transportation activities took place by sea. In the 19th century the most important development affecting the maritime trade in Trabzon undoubtedly was the appearance of steamships in the Ottoman waters. After the first arrival of the steamship to Istanbul in 1828, this new means of transportation expanded its service. In this period Trabzon, until the first thirty years of the century had little or no sea connections with Europe and after the great ports like Istanbul and Izmir, was a secondary and interval port but with the beginning of voyage of steamships from 1836 and the rise of the transit trade with Persia steamship transportation carried a great part of the trade between Istanbul and Trabzon. Previously the number of steamships was limited but with the beginning of British, Austrian and Ottoman companies to service steamship transportation was expanded and become principal means of maritime trade in the Black Sea. This paper focuses on settlement process of steamships according to French archival documents from Paris and Nantes (Archives du Ministère des Affaires étrangères français) and aims to analysis the problems which these companies were faced, competition between different companies, the place of Ottoman company and in this way the development of maritime trade in the Black Sea.

Keywords

Trabzon, 19th Century, Steamship, Blacksea, Commerce

1. Giriş

Bulunduğu konum itibarı ile Trabzon'un tarihin en erken dönemlerinden beri en önemli ulaşım faaliyeti deniz yolu ile gerçekleşmiştir. Dolayısıyla Karadeniz'de ticaretin yoğun olduğu dönemlerde Trabzon'un ticareti de aktif olmuş ticari faaliyetlerin akamete uğradığı zamanlarda ise bir ticaret noktası olan Trabzon'un ekonomik yapısı da gerileme eğilimi göstermiştir. Bu değişim 19. Yüzyıldaki gelişmelerden çok güzel bir şekilde takip edilebilmektedir. Bunun için burada deniz ulaşımı konusunda Trabzon'da gerçekleşen belli başlı değişiklikleri değerlendirmeye çalışacağız.

Bilindiği gibi Osmanlı İmparatorluğu'nda, XIX. yüzyılın başlarına kadar deniz ulaşımında yelkenli gemiler önemlerini korumakla birlikte 1820'li yılların sonlarından başlayarak Osmanlı karasularında buharlı gemiler de işlemeye başlamıştır. İlk İngiliz buharlı gemisi 1828'de İstanbul'a geldi. Beş sene sonra Odesa Kumpanyası Karadeniz yoluyla İstanbul'a bir gemi gönderdi. Bunun takip eden yılda Avusturya bandıralı bir gemi Tuna üzerinden İstanbul'a vardı. Beyrut limanına ilk buharlı gemi 1836'da, Kızıldeniz'e de 1840 yılında girdi. (Quataert, 2004: 920) Trabzon'un bu yeni araçla tanışması, sahip olduğu önemden ötürü buharlı

gemilerin Osmanlı karasularına girişinden hemen sonra gerçekleşmiştir. XIX. yüzyılın ilk otuz yılına kadar Trabzon'un Avrupa ile deniz bağlantıları yok denecek kadar az bir seviyede olmakla birlikte Trabzon daha çok İstanbul ve İzmir gibi büyük limanlardan sonra gelen; fakat önemli bir ara liman hüviyetindeydi. Önceleri böyle bir ara liman vazifesini gören Trabzon zamanla Avrupa ile doğrudan seferlerin yapıldığı bir liman kenti haline geldi (Tozlu, 1997: 52-53).

2. Buharlı Gemi Hatlarının Kurulması Yerleşme Süreci

19. yüzyılın ilk yarısında Trabzon ticaretinin önemli bir hamle yapmasında şüphesiz buharlı gemilerin Trabzon'a da seferler yapmaya başlamasının çok önemli bir etkisi bulunmaktadır. (Issawi, 1970:1; Turgay, 1983: 302) Bu konuda Trabzon-İstanbul arasında 1836 yılının baharında seferlere başladığını gördüğümüz ilk gemi bir İngiliz şirketine ait Essex adlı bir buharlı gemidir.¹ Bu gemi İstanbul-Samsun-Trabzon arasında, on beş günde bir Trabzon'a uğrayarak seferlere başladı. Kapasitesi daha sonraki gemilere oranla oldukça düşüktü. Tonajı 50 ton olan ve yolcu alma kapasitesi de 50 kişi olan bu geminin, Fransız konsolosunun yorumuna göre, ilk sene kâr yapması biraz zordu. Zira yeni kurulan bu hat bazı harcamaları gerektirmekteydi ama tam olarak düzen yerleştirildiğinde bu gemi değişik ülkelerin tüccarlarını çekecek ve kâra geçecektir. Bu konuda yapılan diğer önemli bir yorum ise diğer gemilerin bu geminin bu sulara seferlere başlamasından dolayı işlerinin azalacağı ve İstanbul'dan Trabzon'a üç günde varan bir gemi ile rekabet etmenin zor olacağıdır.²

Gerçekten de ilk dönemlere bakıldığında Trabzon'un İstanbul ve kuzeydeki Rus limanları ile aktif olan bir iç ticareti olduğu görülmektedir. İran transit ticaretinin yoğun bir ivme kazanmadığı bu 1830 öncesi dönemde Trabzon'un ticareti bölgenin sınırlı ürünleri olan tütün, fındık, bakır, fasulye balmumu gibi ürünlerden gerçekleşmekteydi. Bu ilk dönemlerde Avrupa ve kolonyal ürünleri ithalatı oldukça sınırlıydı. Bunun yanında Abhazy sahilleri ile olan ticarete ise buralara tuz, sülfür, kurşun ve Anadolu'da üretilen mamul mallar gönderilmekte bunlara karşın buralardan hububat, deri, bal ve köle alınmaktadır. Kırım ve Taganrog tarafları ile yapılan ticarete ise buralardan demir ve hububat alınmakta; karşılığında ise fındık ve önemli oranda mamul mal gönderilmektedir. (Brant, 1836: 190-191; Issawi, 1980: 126-127)

Bu dönemde İstanbul'a yapılan ihracat büyük oranda Türk gemileri tara-

1 Bu sulara İngilizlerin daha önce başka gemileri de denediği görülmektedir. İngilizler 1833 yılında daha evvel Amerika'ya köle taşıma işi için inşa edilen Shah (Şah) adlı bir gemiyi bu sulara nakliye işi için hizmete sokmuştur. AMAEF, Nantes, Constantinople, Ambassade, Serie D, Trébizonde, Outrey'den Roussin'e 10 Ocak 1834.

2 AMAEF, Nantes, Constantinople, Ambassade, Serie D, Trébizonde, c.3, Outrey'den Roussin'e, 9 Nisan 1836.

findan gerçekleştirilmektedir. Yabancı gemiler de bu sularda hükümetin izni ile taşımacılık yapma hakkına sahiptirler fakat yinede bu yabancı gemiciler güçlü olan Türk gemi sahipleri lehine bu haklarından vazgeçmektedirler. Bu haliyle yabancı gemicilere verilen bu hak kâğıt üzerinde ölü bir metinden ibarettir. 1832 yılında Trabzon'da yapılan taşımacılık faaliyetlerine bakıldığında Türkleri bu ticaretteki paylarının Avrupalıların iki katı olduğu ve bu taşımacılıkta yerli gemicilerin bölge ürünlerini İstanbul'a taşımakta, buradan dönüşlerinde ise ticaret eşyası yüklemekte oldukları görülmektedir. Bazı gemiler de Taganrog'a kadar giderek ticaret eşyası yüklemekteydi.³ Bu ticaretle meşgul olan Avrupalı tüccarlara baktığımızda İngiliz, Sardunyalı, Rus ve İonyalı yaklaşık elli yabancı geminin ve bunun yanında bir elli kadar da küçük Türk gemisini de seferlerini İstanbul ve Karadeniz'in ve Azak denizinin diğer limanlarına yapmaktaydı.⁴

İngilizlerin buharlı gemi taşımacılığı bu şekilde bir girişim yaparken Avusturya'nın da aynı anda harekete geçtiğini görmekteyiz. Hatta kaynakların bize verdiği, ilk Avusturya buharlı gemisinin Trabzon'a geliş tarihi olan 1837'den önce 1834 yılında bazı girişimlerde bulunduğu görülmektedir. Bu tarihte Avusturya'nın tasarısına göre konulması düşünülen seferde buharlı gemiler Viyana'dan hareket ederek Tuna yolu ile Karadeniz'e, buradan İstanbul'a ve daha sonra da Trabzon'a uğrayarak aynı yolu takip ederek başlangıç noktasına geri dönecektir.⁵ Fakat Avusturya bu şekilde tasarımlarda bulunurken İngiltere 1836 yılının Eylül ayında *Crescent* adlı diğer bir gemiyi hizmete sokacak ve arkasından bu sularda bir Osmanlı hattı da tesis edilecektir. (Saydam, 1998: 286)⁶ Fakat Avusturya tarafından asıl girişim *Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft* firmasının *Fernando* adlı geminin hizmete girmesiydi (Issawi, 1970: 20).

Bu ilk dönemlerde Osmanlı bandırası taşıyan gemilere baktığımızda ise bunların Ermeni bir tüccara ait olanının 1839 yılında Samsun'da battığı, Avrupa tüccarına ait olan 140 beygirlik diğer geminin ise 1842 yılında ikinci bir geminin gelmesine kadar bu sularda on beş günde bir seferlerine devam ettirdiğini görüyoruz. (Kütükoğlu, 1995:166) Osmanlı hattı her ne kadar Avusturya gemileri İn-

3 AMAEF, Nantes, Constantinople, Ambassade, Serie D, Trébizonde, c.3, Outrey'den de Varenne, 5 Ocak 1833.

4 AMAEF, Nantes, Constantinople, Ambassade, Serie D, Trébizonde, c. 3, Notice sur Trébizonde, 1 Haziran 1833.

5 Bu tarihte Avusturya'nın Trabzon'da bir konsolosu bulunmadığı için Avusturya'nın sanayisine yeni bir pazar açmak için tasarlanan bu seferler ile ilgili olarak Avusturya hükümeti Trabzon'daki Rus konsolosunu görevlendirmiştir ki Rus konsolosu atılacak olan bu adının şehrin ticari durumu için oldukça önemli bir gelişme olduğunu belirtmektedir. AMAEF, Nantes, Constantinople, Ambassade, Serie D, Trébizonde, c.3, Outrey'den Roussin'e, 6 Mayıs 1834.

6 Osmanlı hükümeti buharlı gemi trafiğinde yaşanan bu canlılığa ayak uydurmaya çalışmış ve özellikle Avusturya gemileri karşısında Türk gemilerini koruyan bir dizi tedbir almıştır. Bunun yanında vapur şirketi kurmak isteyen müteşebbislere gerekli kolaylığı da göstermiştir.

giliz gemilerinden daha sonra kurulmuş ise de taşımacılıkta hemen önemli bir konuma geldiler. Bu şekilde Osmanlı gemileri ile Avusturya gemileri arasında önemli bir rekabet ortaya çıktı. (Curzon, 1854: 24). Zira 1841 yılından itibaren Avusturya gemilerinin İstanbul-Trabzon arasındaki seferleri düzenli bir hale geldi (Jacops, 1855: 298). 1842 yılında ikinci bir Osmanlı gemisi seferlerine başlayınca Osmanlı vapurları ücretlerde bir indirimle giderek Avusturya vapurlarına ciddi rakip olmuşlardır. Fakat bu rekabet, Fransız konsolosunun yazısına göre zamanla her iki şirketin işini de etkilemiştir. Gemiler yeteri kadar yük alamamaktaydılar. Bundan dolayı bu iki şirket 1843 Aralık ayında bir araya gelerek bir tarife belirlenmiştir. Bu tarifeye göre sadece tek bir geminin haftada bir Trabzon'a gelmesi kararlaştırılmıştır. Bu düzenleme ile her ne kadar Trabzon'a gelen gemi sayılarında azalma olsa da Trabzon'a gelen gemiler iyi bir yük ile gelmekte, ticarete bir gecikme ve zarar olmamaktadır.⁷

Osmanlı vapurları sadece Avusturya gemileri ile değil bu hatta işlemeye başlayan diğer gemileri ile de rekabet etmek durumundaydılar (Wagner, 1856: 267). Mesela 1844 yılında İngiliz Peninsular and Oriental Company'nin İberia adlı gemisinin bu hatta seferlere başlaması ile daha önce var olan Osmanlı-Avusturya rekabetine başka bir şirketin gemileri de eklenmiştir (Kütükoğlu, 1998:100).⁸

Fakat artan ticari hareketler nedeniyle mevcut buharlı gemilerin seferlerinin zamanla yeterli olmadığı anlaşılmıştır. Böyle bir durum Osmanlı ve Avusturya şirketlerinin anlaşmasından iki sene sonra ortaya çıkmıştır. Tabloda da görüldüğü üzere Trabzon-İstanbul arasındaki mal taşımacılığının büyük bir kısmı Avusturya gemileri tarafından gerçekleştirilmektedir. Fakat bu gemiler de zaman zaman yetersiz kalmaktadır. Mesela 1845 yılında İstanbul piyasasında yeterli nakliye vasıtası olmadığı için İran'a gitmek üzere bekleyen malların nakliyesi gecikmiştir. Pek çok tüccar mallarını göndermek için iki ay kadar beklemek zorunda kalmış, mallarını göndermek isteyenler de buharlı gemi şirketlerinin belirlemiş olduğu tarifeden çok daha yüksek navlunlar ödemek zorunda kalmışlardır. Bu durum Trabzon'un ticaretine zarar vermiştir.¹⁰ Gemi ihtiyacı sadece İstanbul'dan

7 Gerçekten de 1844 yılında Trabzon limanına giren-çıkan tüm gemilerin bandıralarına bakılacak olursa burada Avusturya'nın ne derece etkili olduğu anlaşılır. Bu senenin rakamlarına göre limana giren ve çıkan gemilerin sayısı şu şekildedir. 159 Osmanlı, 69 Avusturya; 12 İngiliz; 6 Yunan 4 Rus ve 1 İyon gemisidir. AMAEF, Nantes, Constantinople, Ambassade, Serie D, Trébizonde, c.5, Clairambault'tan de Butenval'e, 11 Şubat 1845.

8 İngiliz Peninsular and Oriental Company yedi yıllık faaliyetlerine 1851 Nisan ayında Trabzon-İstanbul seferlerini kaldırmış, bu şirketin yerini ise Avusturya'nın Lloyd şirketi bir ilave gemi ile doldurmaya çalışmıştır.

9 Bu gemilerin hepsi Samsun ve Sinop'a uğrayarak Trabzon-İstanbul arasında seferler yapmaktadırlar.

10 AMAEF, Nantes, Constantinople, Ambassade, Serie D, Trébizonde, c.5, Clairambault'dan Bourgeney'e, 26 Ocak 1847,

Trabzon'a gelecek olan mallar için değil Trabzon tarafından gidecek mallar için de hissedilmekteydi. Bu konuda örnek bir durum 1847 yılında gerçekleşti. Avusturya'nın Lloyd şirketinin yetkilileri Batum'dan yük aldıktan sonra Trabzon'a geldiklerini ve burada mukaveleli olarak İran mallarını almakta ve bundan dolayı Trabzon'un yerli mallarına yer kalmamaktaydı. Trabzon tüccarının karşılaşmış olduğu bu zorluk üzerine Trabzon müşiri Halil Rifat Paşa yazdığı bir tahrirat ile tüccarın bu sıkıntısının giderilmesini istemiştir. Bunun üzerine hem Tersâne-i

TABLO 1 1836-1841 Yılları Arası Trabzon'da Buharlı Gemi Faaliyetleri ⁹						
Yıl	İsim	Bandırası	Gücü	Tonajı	Çalışma Dön.	Yıllık
1836	Essex	İngiliz	—	132	Mayıs-Eylül	3,664
	Crescent	"	140	178	Ağustos-Eylül	
	Ferdinando	Avusturya	100	141	Kasım-Aralık	
1837	Crescent	İngiliz	140	178	Ocak-Aralık	8,208
	Ferdinando	Avusturya	100	141	Ocak-Ağustos	
	Matternich	"	140	210	Eylül-Aralık	
1838	Crescent	İngiliz	140	178	Ocak-Mayıs	9,312
	Ferdinando	Avusturya	100	141	Ocak-Aralık	
	Matternich	"	140	210	Haziran-Aralık	
	Crescent	Avusturya	140	178	Ocak-Aralık	
1839	Matternich	"	140	210	Ocak-Mayıs	12,640
	İstanbul	"	160	307	Haziran-Temmuz	
	Matternich	"	140	210	Ağustos-Eylül	
	Zibaşi-i Ticaret	Osmanlı	120	150	Haziran-Aralık	
	Eser-i Ticaret	"	140	210	Mart-Nisan	
1840	İstanbul	Avusturya	160	307	Ocak-Şubat	13,922
	Crescent	"	140	178	Ocak-Şubat	
	Matternich	"	140	210	Mart-Aralık	
	Maria	"	60	100	Nisan-Mayıs	
	Crescent	"	140	178	Haziran-Temmuz	
	İstanbul	Osmanlı	160	307	Ağustos-Aralık	
	Zibaşi-i Ticaret	"	120	150	Ocak-Aralık	
1841	Matternich	Avusturya	140	210	Ocak-Aralık	13,124
	Crescent	"	140	178	Ocak-Şubat	
	İstanbul	"	160	307	Mart-Haziran	
	Crescent	"	140	178	Aralık	
	Zibaşi-i Ticaret	Osmanlı	120	150	Ocak-Nisan	
	Üsküdar	"	140	210	Mayıs-Aralık	

Kaynak: (Issawi, 1980; 165).

Âmire hazinesine bir kar hem de söz konusu tüccarların ticaretine yardımcı olmak için Tersâne-i Âmire vapurlarından Eser-i Cedid'in birkaç defa Trabzon taraflarına gelerek burada biriken malların taşınmasına karar verilmişti. (Kaleli, 1998: 123-124; Kütükoğlu, 1995:167)¹¹

Osmanlı tüccarlarının karşılaştığı bu zorluklar yetkilileri rekabet etmek zorunda oldukları İngiliz ve Avusturya şirketleri gibi teşkilatlanmaya zorlamıştır. Bu gibi zorluklar Fevâid-i Osmaniye şirketinin kurulmasında en önemli etken olarak karşımızda yer almaktadır. Kuruluş tarihi tam olarak kesin olmasa da Fevâid-i Osmaniye'nin, Boğaziçi'nde sefer yapmak amacıyla 1850'de kurulan Şirket-i Hayriye'den az önce kurulmuş olduğu anlaşılmaktadır (Kuran, 1995: 161)

Bu süreçte Osmanlı gemiciliğinin karşılaştığı en önemli sorunların başında yeterince geniş bir filoya sahip olunamaması, gemilerin bakımlarının yapılamaması gibi bazı teknik eksikliklerdi. Zira sınırlı sayıda gemi ile gün geçtikçe artan ticari faaliyetleri karşılamak çok zordu (Karal, 1995: 266). Bu konuda yaşanan sıkıntıları arşiv belgelerinden de görmek mümkündür. Mesela Trabzon'a işleyen Ereğli adlı vapur tamiratta olması nedeniyle burada sadece Üsküdar adlı vapur kalmakta tüccar ve yolcuların zorlukla karşılaşmalarını için Üsküdar vapuru yükünü aldıktan sonra Avusturya vapurlarının kullanılması yönünde Trabzon valisine yazılar gönderilmiştir.¹²

Bu zorluklara bir de yaşanan gemi kazaları eklenince Osmanlı gemiciliği için oldukça önemli kayıplar ortaya çıkmaktaydı. 1845 yılında Türk şirketine ait en iyi iki geminin çarpışması hem bu şirket nezdinde hem de halkın arasında büyük bir üzüntüye neden oldu. Bu gemilerden biri Mecra-i Ticaret diğeri de İskender adlı gemilerdi. Bu gemilerden Mecra-i ticaret batmış, İskender adlı gemi ise çok ağır hasar almış ve tamir için İstanbul'a gönderilmiş;¹³ fakat burada çok kötü bir şekilde tamir edilmişti. Geminin bu durumu tüccarların gözünü korkutmuş ve bu durum Türk şirketinin önemli bir kayıp yaşamasına neden olmuştur.¹⁴ Burada yapılması gereken ise bu gemilerin yerine yenilerinin seferlere konulmasıydı; fakat Tersane-i Amire'nin yeterli kadar buharlı gemiye sahip olmaması hem de İskender gemisine de yeteri kadar güvenilmemesinden dolayı Osmanlı şirketi bu hatta gemilerinin işlemlerini durdurmuştur. Bu durumdan en iyi istifade eden ise Lloyd şirketinin gemileri olmuştur. Osmanlı hattının yerini Lloyd şirketinin gemileri almış, fakat bu serviste bazı düzensizlikler baş göster-

11 BOA, İrade-i Dahiliye (İ. DH.), 134/6906, 14 M. 1263/6 Ocak 1847; BOA, Cevdet-i İktisat (C. İKTS) 28/1374, 18 M. 1263/10 Ocak 1847.

12 BOA, Cevdet-i İktisat (C. İKTS), 29/1440, 19 Z.1258/21 Ocak 1843

13 BOA, İrade-i Dahiliye (İ. DH.), 105/5319, 9 B. 1261/14 Temmuz 1845; AMAEF, Nantes, Constantinople, Ambassade, Serie D, Trébizonde, c.5, Clairambault'dan Bourgeney'e, 21 Temmuz 1845.

14 Foreign Office, Turkey, 78/654, Report on the Trade of Trebizond for the Year 1845 by Frenk Stevens, 31 Aralık 1845.

miştir.¹⁵ Bundan dolayı bu gemiler İstanbul ve Trabzon arasında biriken malları taşımakta zorlanmış ve devreye büyük İngiliz buharlı gemileri girmiştir.¹⁶ Ekimin ortasından yılın sonuna kadar İngiliz Oriental ve Peninsular şirketine ait dört İngiliz gemisi, Achille, Düke, Carnivall ve Jaques, bu mal birikimini eritmişler ve rakip firmaların bu hattı ihmal etmeleri nedeniyle karlı bir iş çıkarmışlardır.¹⁷ Osmanlı şirketi bu şekilde zorluklar yaşadığı bu hatta rekabet edebilmek için yeni gemilere ihtiyaç duymuştur. Bundan dolayı Trabzon'a işlemek üzere Londra'da vapur inşa ettirilmesi için siparişler verilmiştir.¹⁸

1846 yılında Trabzon hattında bir Osmanlı buharlı gemilerinin eksikliği hissedilmeye devam etmektedir. Her ne kadar Trabzon'a gelen buharlı gemi sayıları kayda değer bir şekilde bir artış olsa da bunların tonajlarının bir önceki yıla göre daha az olduğu görülür. Çünkü birkaç aydan beri İstanbul ve Trabzon ve Samsun'da çok fazla mal birikmesi meydana gelmiş ve Osmanlı şirketi buharlı gemi şirketleri gemilerinin kötü durumları nedeniyle seferlerini durdurmuştur. Şirketin seferlerinin İngiltere ve Trieste'de yapım aşamasında olan gemilerin hizmete gireceği Mayıs 1847 tarihinden itibaren başlaması beklenmekteydi.¹⁹ Osmanlı gemilerinin bu eksikliği nedeniyle 1846 yılında Trabzon-İstanbul hattında en iyi taşımacılığı İngiliz gemileri gerçekleştirmiştir. İngiliz gemilerinin sahip olduğu bir diğer avantaj da İngiltere ile doğrudan bağlantı sağlaması ve yerli tüccarlara buraların ürünlerini ihraç etme imkânı tanınmasıdır.²⁰

Trabzon'a işleyen gemilerin sayısı Trabzon limanından ihraç edilen malların miktarına göre değişebilmekteydi. 1847 yılında Trabzon'dan elde edilen hububat rekoltesinin düşüklüğü nedeniyle buraya işleyen gemilerin sayısında bir azalma olmuştur. Zira gemiler bu maddeleri almak için başka limanlara gitmişlerdir. Bunun yanında limana ayda altı buharlı gemi gelmektedir. Osmanlı şirketinin İngiltere ve Trieste'de yaptırmış olduğu yeni gemiler seferlere başlamışlardır. Fakat ilk zamanlarda bu gemiler oldukça düzensiz bir şekilde işlemişlerdir. Türk hükümetinin Trabzon'da işleyen gemileri Mısır, Yunanistan ve Rumeli taraflarına da göndermek durumundadır.²¹

15 AMAEF, Nantes, Constantinople, Ambassade, Serie D, Trébizonde, c.5, Clairambault'dan Bourgeney'e, 26 Ocak 1846

16 Dük, Achille ve Jaques adlı İngiliz Oriental şirketinin seferlerini Trabzon'a kadar uzatmaları hakkında bkz. AMAEF, Nantes, Constantinople, Ambassade, Serie D, Trébizonde, c.5, Clairambault'dan Bourgeney'e, 7 Ekim 1845.

17 Foreign Office, Turkey, 78/654; AMAEF, Nantes, Constantinople, Ambassade, Serie D, Trébizonde, c.5, Clairambault'dan Bourgeney'e, 26 Ocak 1846

18 BOA, İrade-i Dahiliye (İ. DH.), 121/6170, 2 Ca 1262/28 Nisan 1846.

19 AMAEF, Nantes, Constantinople, Ambassade, Serie D, Trébizonde, c.5, Clairambault'dan Bourgeney'e, 20 Ocak 1847.

20 Foreign Office, Turkey, 78/703, Report on the Trade of Trebizond for the Year 1846 by Frenk Stevens, 31 Aralık 1846.

TABLO 2 1847 Yılında Trabzon'a gelen Buharlı Gemiler

Bandıra	Adı	Gücü (Beygir)	Tonaj
İngiliz	Euxin	450	825
"	Sultan	450	728
"	Erin	380	532
"	Achille	450	586
"	Jagues	306	497
Avusturya	Austria	360	458
Osmanlı	Vasita-i Ticaret	300	500

Kaynak: AMAEF, Nantes, Constantinople, Ambassade, Trébizonde, c.5

Gemi kayıpları sadece Osmanlı şirketini etkilememekteydi. 1847 yılında Trabzon-Liverpool arasında seferler yapan üç İngiliz gemisinden ikisi batmış ve bu şirket bunun üzerine seferlerini kesmiştir. Bu kayıp Liverpool'dan gelen tüm mallar için yapılan başarılı bir girişimin bu dönem için sonu olmuştur. 1847 yılının bir döneminde Peninsular ve Oriental kumpanyası Trabzon ve İstanbul arasında işleyecek özel gemi seferleri koydu fakat bundan Aralık ayına doğru vazgeçti.²²

Buharlı gemi şirketlerinin yüzyılın ilk yarısındaki yirmi yıllık faaliyetleri değerlendirildiğinde bunların hizmetlerinde zaman zaman bazı düzensizliklerin görüldüğü anlaşılmaktadır. Şüphesiz bunda etkili olan unsurların başında da limandaki ticari hareketliliğin yılın belli dönemlerinde daha aktif olması veya yarıda da belirttiğimiz gibi bazı şirketlerin kaza veya bakım gibi nedenlerle hizmetlerini askıya almaları olmuştur. Bunu kapatmak için bazı firmalar ek seferler koymuştur. Mesela İngiliz Orientale ve Peninsular kumpanyası vapur eksikliğini gidermek için Trabzon-İstanbul hattında, İranlı ve Gürcü tüccarların mallarını İstanbul'dan aldıkları en yoğun dönem olan güzün başlangıcında ikinci bir geminin hizmete sokulmasını teklif etmiştir. Aynı şekilde Türk şirketinin de ayda iki defadan fazla düzenli seferler yapması planlandıysa da bunlar gerçekleşmemiştir.²³

Trabzon'a sefer yapan Osmanlı, Avusturya ve İngiliz şirketleri sayesinde limanın imparatorluğun başkenti ve diğer limanları; diğer taraftan da Avrupa'nın

21 AMAEF, Nantes, Constantinople, Ambassade, Serie D, Trébizonde, c.5, Clairambault'dan İstanbul'daki Maslahatgüzara, 15 Mayıs 1848.

22 Aynı rapor.

23 AMAEF, Paris, Correspondance Consulaire et Commerciale, Trébizonde, c. 6, Clairambault'dan de Sahitte'e, 26 Şubat 1850.

önemli limanlarıyla bağlantıları gerçekleşirken Karadeniz'deki diğer limanlar ile bağlantısı da tesis edilmekteydi. Bunlardan ilk öne çıkan ise Batum idi. Trabzon'a işleyen gemi şirketlerinin seferlerini Batum'a kadar uzatmaları şüphesiz Gürcistan'ın ticari öneminden kaynaklanmaktaydı. Hatta konsoloslar yaptıkları değerlendirmelerde Batum hattının açılması ile birlikte bu limanın yirmi yıl öncesi gibi Trabzon aleyhine önemli bir gelişim göstereceğini söylemişlerdir.²⁴ Bu konuda Avusturya'nın ve İngilizlerin girişimleri olmuştu fakat bu hattın açılmasının önüne bazı engeller bulunmaktaydı. Öncelikle Batum ve Hopa tarafından olan tüm gelişler karantinaya alınıyordu. Avusturya gemi şirketi Batum'a kadar seferler koyma girişiminde bulunmuştu ve bunların ilk denemesi Osmanlı hükümetinin Batum tarafından gelenlere karantina koyduğu zamanda uygulandı. Bu yüzden bu şartlar altında hiçbir şirket için bu hattı işletmek uygun olmamıştır.

Osmanlıların da bu hatta seferler başlatmaya çalıştıkları da görülmektedir. Fakat bu şirket için bazı riskleri taşımaktadır. Zira hükümetin bu başka bir şirketin seferlere başladığı zaman karlı olup olmayacağını ihmal etmemesi gerekmektedir. Başlangıçta bu hattın pek az getirmesi, zamanla kar yapmaya başlaması beklenmekteydi.²⁵

1849 yılında halen daha hattın Batum'a kadar uzatılması tartışmalarının devam ettiğini görmekteyiz. Bu konuda Batum'dan da bazı girişimlerin yapıldığı ve Batum Meclisi'nin bazı isteklerde bulunduğu görülmektedir.²⁶ Halen daha bu hattın kurulmasında en büyük engel bu taraftan gelen gemilere karantina uygulanmasıdır. Nihayet 1849 yılında Avusturya'nın Lloyd şirketi buradan Batum'a kadar bir buharlı gemi seferi koydu. Osmanlılar da bu hatta küçük bir buharlı gemiyi tahsis etti.²⁷ Bu şekilde şimdiye kadar bu hatta yapılan denemeler başarı ile taçlanmamıştır; fakat bu gemiler masraflarını karşılayacak kadar iş sahibi değildiler. Bununla birlikte bu gemiler düzenli seferler yapmaya devam etmişlerdir. Yine Fransız konsolosunun değerlendirmesine göre Gürcüler bu hattı kabul etmişler ve burayı Odessa hattına tercih etmişlerdir. Ayrıca Redutkale ile Batum arasında Avusturyalıların bir bağlantı hattı kurması buranın ticareti için çok önemli olacağı

24 AMAEF, Nantes, Constantinople, Ambassade, Serie D, Trébizonde, c.5, Clairambault'dan Bourgeney'e, 26 Ocak 1846

25 AMAEF, Nantes, Constantinople, Ambassade, Serie D, Trébizonde, c.5, Clairambault'dan Bourgeney'e,

26 BOA, A.MKT, 229/96, 27 265/14 Ekim 1849

27 Bu hatta işleyen Osmanlı gemilerinin düzensiz çalıştıkları anlaşılmaktadır. Zira 1852 yılında bu hatta çalışmak üzere gemi taleplerinin olması ve burada işleyecek gemilerin olmaması bu hatta karşılaşılan en önemli sorunlardı. Zira yukarıda da bahsedildiği gib bu hattın karlı olması konusunda konsolosun yaptığı değerlendirmelerin doğru çıktığı görülmektedir. Burada işleyen Eser-i Hayr vapurunun masraflarını karşılayamadığı için seferden çekilmesi ve yerine başka bir vapurun gönderilmesi söz konusudur. BOA, A.AMD, 33/100, 9 S. 1268/4 Aralık 1851; BOA, A.MKT, MHM, 51/30, 25 S. 1269/8 Aralık 1852; BOA, A. MKT. NZD. 68/26, 24 S. 1269/7 Aralık 1852.

ve bu şekilde Karadeniz'in dört bir yanının buharlı gemilerin uğrak yerleri haline geleceği beklentisi vardı.²⁸

Trabzon'a işleyen gemi şirketlerinin seferlerini Batum'a kadar uzatmaları meselesinin daha sonraki dönemlerde de devam ettiğini görmekteyiz. Zira 1879 yılında da Lloyd şirketinin daha önce yaptığı gibi seferlerini Batum'a kadar uzattığı; fakat daha önce de olduğu gibi bu girişimin şirketin beklentilerini ve yapılan harcamaları karşılamadığı ifade edilmektedir.²⁹

3. Kırım Savaşı (1853-1856) ve Sonrasındaki Gelişmeler

Osmanlıların 1845'te yaşadıkları gemi kaybı ve bunun arkasından bir süre Trabzon İstanbul hattında gemi çalıştıramamalarından sonra 1848 yılında tekrar bu hatta yer almaya başlamış ve taşımacılığın önemli bir kısmını gerçekleştirmeye devam etmişlerdir. Zira 1851 yılında bu hatta işleyen yedi büyük buharlı geminin dördü Osmanlı, ikisi Avusturya ve birisi de İngiliz gemisidir. Bu gemiler Sinop, Samsun ve Giresun'a uğrayarak İstanbul-Trabzon arasında sefer yapmaktadırlar. Hatta bu dönemde Rusların Redutkale-Batum-Trabzon arasında bir gemi seferleri koyması söz konusu olmuştur.³⁰ Trabzon'a işleyen gemiler içinde en çok taşımacılığı Osmanlı gemileri gerçekleştirmiştir. Avusturya ve İngiliz gemileri takip etmektedir. Bu şirketler 1851 yılında değişik firmalar İstanbul'a 17,300 yolcu taşımıştır. Bu da bu şirketlere önemli oranda ekonomik bir kazanç sağlamaktadır. Bu hatta işleyen buharlı gemilerin en büyükleri Osmanlı hükümetine ait olan iki gemidir. Bunlar 450 beygir gücündedir. Ottoman Steam Navigation şirketine ait gemiler ise 25-350 beygir gücündedir. Lloyd firmasının iki gemisi ise 250-350 beygir; İngilizlerin tek gemisi ise 300 beygir gücündedir.³¹ Buradan da anlaşılacağı gibi Osmanlı gemileri önemli bir hazırlık devresinden sonra bu hatta etkin bir rol oynamaya başladılar. Trabzon-İstanbul arasındaki taşımacılık o kadar önemli boyutlara ulaştı ki Fransız konsolosu Ekim 1852'de Fransız dışişleri bakanlığına kendisine gönderilen genelgeye paralel olarak Trabzon'a işleyen buharlı gemiler hakkında bir rapor sunmuştur. Konsolosun hazırladığı raporun ilerde bu sularda seferlere başlayacak olan Messageries Maritimes şirketinin buradaki iş potansiyelini belirleye yönelik bir çalışma da olduğunu anlamak zor değildir. Bu rapora göre İstanbul ile Trabzon arasında işleyen buharlı gemi şirketlerin sayısı

28 AMAEF, Paris, Correspondance Consulaire et Commerciale, Trébizonde, c. 6, Clairambault'dan de Sahitte'e 26 Şubat 1850.

29 AMAEF, Paris, Correspondance Consulaire et Commerciale, Trébizonde, c. 9, Guery'den Freyenet'e 14 Nisan 1880.

30 AMAEF, Paris, Correspondance Consulaire et Commerciale, Trébizonde, c. 6, Clairambault'dan Dışişleri Bakanlığı'na, 15 Mart 1852

31 1851 Yılı ticaret verilerinin ve denizcilik faaliyetlerinin değerlendirildiği alternatif bir kaynak olarak bkz. Hunt's Merchants' Magazine and Commercial Review, c. 27, New York 1852, s. 28-38.

dörttür ve bunların merkezi İstanbul ve Trieste'de bulunmaktadır; Trabzon'da ise sadece bu şirketlerin acenteleri bulunmaktadır. Bu gemiler İnebolu, Sinop, Samsun ve Giresun limanlarına uğramakta ve bazen de seyahatlerini Batum'a kadar uzatmaktadırlar. Bunların güzergâhları hizmetin uygunluğuna ve ihtiyaçlara göre sürekli olarak değiştirilmektedir. Bu hatta çalışan gemilerin harcamaları ayda 60-80,000 kuruşa çıkmaktadır. Bu durum da bize bu hatta yapılan buharlı gemi taşımacılığının çok az karla yürütüldüğünü göstermektedir. Bunlara hesapta olmayan harcamaları da katmak gerekmektedir, diğer bir ifade ile gemiler çok az kar marjı ile çalışmaktadırlar. Fakat yine de yüksek ticari faaliyetler az kar payı içinde önemli kazançlar getirmektedir. 1851 yılının sonuna kadar bu hat çok verimliydi ki Avusturya şirketi büyük karlar elde etmiştir. Osmanlı hükümeti de aynı şekilde harika bir hat işletmek istemelerinden beri durum değişmiştir. Osmanlı hükümeti yabancı şirketlerden istifade etmekte ve Osmanlı şirketine iki gemi vererek çok fazla milli bir düşünce kabul etmiştir. Bu gemilerin her biri 850 beygir gücündedir, bu gemiler çok parçalı olan nakliye masraflarını telafi etmektedir. Bu durum gizli veya açık bir rekabet yaratmakta tarifelerde de bir azalmaya neden olmaktadır (Odabaşoğlu, 1995: 451)³²

Yukarıda da görüldüğü üzere Osmanlı gemileri Trabzon-İstanbul arasındaki taşımacılığın önemli bir kısmını gerçekleştirmekte ve Avusturya'nın Lloyd şirketi ile bir rekabet içindedir. Özellikle de İran ile yapılan anlaşma sonrasında Osmanlı gemileri uyguladıkları düşük fiyat tarifesi ile diğer firmaları gölgede bırakmışlardır (Kütükoğlu, 1995:167). Yukarıda konsolosun tespitlerinde de görüldüğü üzere bu şirketlerin kar paylarını düşürmekte; fakat ticaret hacminin artmasını sağlamaktaydı. Fakat Osmanlı gemiciliğinin gösterdiği bu yükselme eğilimi önemli bir engel ile karşılaşacaktır. Bu engel de şüphesiz Kırım Savaşı'dır. Zira Kırım Savaşı nedeniyle Osmanlı gemilerinin Karadeniz'deki ticari dolaşımı sona ermiştir. Savaş nedeniyle Osmanlı gemileri ordunun hizmetine sokulmuş ve Trabzon-İstanbul arasında işleyen sadece İngiliz ve Avusturyalı gemi şirketleri kalmıştır.

Bu dönemde denizciliği genel görünümüne baktığımızda ise savaşın başlamasından bir sene sonra 1854 yılında liman trafiğinde bir azalma ortaya çıkmıştır. Bu azalma başlıca İstanbul ve Trabzon arasında çalışan Osmanlı şirketinin seferlerini durdurmasından kaynaklanmaktadır. Bu hat bu yıl itibarı ile Lloyd ve sahibi İstanbul'da olan iki İngiliz gemisi tarafından işletilmektedir. Başbaşa kalan bu iki şirketine çok geçmeden rekabete girdikleri görülmektedir. 1854 kışında İngiliz gemileri oldukça düzenli seferler gerçekleştirirken Avusturya gemileri bazı

32 AMAEF, Nantes, Constantinople, Ambassade, Serie D, Trébizonde, c.5, Clairambault'dan Dışileri başkanlığına, 1 Ekim 1852; Osmanlı şirketi ile yabancı şirketler arasındaki rekabet zaman zaman yolcuların bedava taşınmasına kadar varmış ve şirketler yolcularına bedava ekmeğe dağıtmışlardır.

şikâyetlere neden oldu. Bunun üzerine Lloyd şirketi de bir düzenleme yaparak her beş günde bir İstanbul'dan Trabzon'a seyahat koydu. Bu iki firma arasında başlayan rekabette 150 kuruş yerine Avusturya firması 50; İngiliz firması ise 20 kuruş bedel ile yolcu taşımacılığına başladı. Özel bir girişimciye ait olan İngiliz gemilerinin Lloyd gibi güçlü bir firma ile bu şartlarda rekabet etmesi zordu ve bundan dolayı gerek yolcu gerekse de ticaret eşyasının normal tarifeden taşınması konusunda İstanbul'dan bazı talimatlar almışlardı.³³ Poncharra sadece bu iki firmanın burada kalmasını fırsat bilerek elçiliğe gönderdiği mektupta Karadeniz ticareti şüphesiz yakın zamanda çok büyük bir gelişim göstereceğini, Fransız gemilerinin de bir önce burada ticarete başlamaları gerektiğini söyleyerek tonajı yüksek, güçlü gemilerin düzenli bir servis ile büyük kârlar elde edeceğini yazmaktadır.³⁴

Kırım Savaşı nedeniyle bu hatta kalan İngiliz ve Avusturya gemilerinde de istifade edilmektedir. İngiliz gemileri Osmanlı ve Fransız hükümetleri tarafından birliklerin ve ordu iaşesinin Kırım'a taşınması için kiralanmıştır ve bundan dolayı hizmetlerinde bazı kesintiler olmuştur. Buna karşın Avusturya şirketi burada çok düzenli bir servis yapmaktadır. Lloyd şirketi 1855 yılında tonajı 1100 ton ve gücü 400 beygir olan iki yeni gemi inşa ederek bunları Trabzon İstanbul arasındaki hatta kullanmak üzere tahsis etmiştir. Bunun yanında Yunanistan gibi diğer devletlerin de Trabzon ile Manchester arasında gemi seferleri koymak için bazı girişimlerde bulunduğu görülmektedir.³⁵

Kırım Savaşı'nın sona ermesinden sonra Osmanlı gemilerinin tekrar Trabzon hattında çalışmaya başlamışlardır. 1856 yılında Avusturya'nın Lloyd şirketinin gemileri 36 sefer yaparken İngiliz gemileri ise 46 sefer yapmışlardır. 10 Türk bandıralı gemi ise ticaret yapmak için Trabzon'a gelmiştir. 1857 yılının başlangıcından beri İki İngiliz şirketinin birinin sahibi gemilerini Türklere satmış ve burada 4- 5 geminin işlediği yeni bir hat kurulmuştur.³⁶ Bir sene sonra ise Türk bandırası taşıyan gemilerin bu sıralarda karlı bir iş yaptıkları görülmektedir. Bunun arkasından Avusturya ve İngiliz bandıralı gemiler gelmektedir. Seferlere

33 Bu düşük tarifeyle rağmen bu iki firma oldukça yüksek karlar elde etmişlerdir. Hatta yüksek kapasitelerine rağmen mal taşımacılığını zar zor bir şekilde gerçekleştirmişlerdir. Accounts and Papers, 1857, c. 38, İngiliz Viskonsülü Stevens'in 1854 Trabzon raporu.

34 AMAEF, Nantes, Constantinople, Ambassade, Serie D, Trébizonde, c.5, Clairambault'dan Walewski'ye, 30 Mayıs 1855.

35 Lloyd firmasının yaptığı diğer bir girişim de yolcuların seyahat ettiği ikinci sınıf kamaramın yolcuları her türlü kötü iklim koşullarından koruyacak şekilde kapatılması olmuştur. Bu yenilik bu gemilere aynı kolaylığı sağlamayan diğer gemiler nezdinde bir avantaj sağlamaktadır. AMAEF, Paris, Correspondance Consulaire et Commerciale, Trébizonde, c. 6, Clairambault'dan Walewski'ye, 30 Nisan 1856

36 AMAEF, Paris, Correspondance Consulaire et Commerciale, Trébizonde, c. 6, Clairambault'dan Walewski'ye, 9 Haziran 1857.

yeni başlayan Fransız bandıralı gemiler dördüncü sıradadır.³⁷

Kırım Harbi sonrasında deniz taşımacılığında görülen en önemli gelişmeler ise Trabzon'daki gemi seferlerinde yaşanan artıştır. Bu artışa paralel olarak Trabzon'un ticaretinde de bir artış ortaya çıkmıştır. Trabzon'un ticaretinde görülen bu artış aynı zamanda burası ile ticaret yapan ülkelerinde sayısının çoğalmasından kaynaklanıyordu. Buradan hareketle Trabzon ile ticari ilişkide olan ülkeler bu sularda kendi gemilerinin işletilmesi için de devreye girmişlerdir. Bu süreçte burada var olan Osmanlı, Avusturya ve İngiliz gemilerine ilaveten bazı yeni şirketler kurulmuştur. Burada karşımıza çıkan ilk şirket bir Yunan şirkettir. 1856 yılında bu şirkete ait gemiler Trabzon-Manchester arasında seferlere başlamış ve iyi bir iş gerçekleştirmişlerdi. Bunda ise bu gemilerin İran'a giden İngiliz mallarını; dönüşte de İran ve Anadolu mallarını yüklenmeleridir. Bu şirketin kurulması Rumlar arasında sevinçle karşılanmıştır ve yine konsolosun tahminine göre bu şirket Rum tüccarların milli hisler ile tercih edecekleri bir firma olacaktır.³⁸ Yunan hatından sonra gördüğümüz diğer firmalar ise Fransız ve Rus şirketlerinin burada seferler başlatmalarıdır.

Fransız konsoloslar uzun zamandan beri bu sularda işleyen bir Fransız gemisini görmeyen Fransız ticareti için çok faydalı olacağını, bu gemilerin İn-

TABLO 3 1858'de Trabzon Limanı'ndaki Hareketlilik

Bandıra	Giren	Tonaj	Değer (kuruş)	Çıkan	Tonaj	Değer (kuruş)
İngiliz	8 Buharlı, 11 Yelkenli	8,798	77,175,000	19	8,798	2,760,000
Fransız	51 Buharlı	15,740	102,150,000	50	15,380	39,450,000
Avusturya	44 Buharlı 4 Yelkenli	30,920	174,000,000	48	30,920	52,800,000
Rus	16 Buharlı 47 Yelkenli	10,675	3,600,000	63	10,675	7,000,000
Türk	40 Buharlı 49 Yelkenli	27,030	156,000,000	80	25,620	72,300,000
Mısır	14 Buharlı	5,242	30,500,000	14	5,242	9,200,000
Yunan	34 Yelkenli	6,034	5,250,000	34	6,034	800,000

Kaynak, (Mordmann, 1925; 413).

37 AMAEF, Paris, Correspondance Consulaire et Commerciale, Trébizonde, c. 6, Benedetti'den Walewski'ye, 1 Mayıs 1858.

38 AMAEF, Nantes, Constantinople, Ambassade, Serie D, Trébizonde, c.7, Poncharra'dan Thouvenel'ye, 6 Haziran 1856.

giliz gemileri gibi güçlü, tonajlı ve düzenli bir şekilde işlemleri halinde önemli ekonomik karlar elde edeceğini belirtmişlerdir. Aynı şekilde başka raporlarda bu kez Lloyd firmasının taşımacılıkta yaptığı yeniliklerin yapılması halinde bu şirket ile sıkı bir rekabete gireceği ve Trabzon-İstanbul hattından başka gemileri olmayan İngiliz firmasının ise bu şirketler ile rekabet edemeyeceğini yazmaktadır.³⁹ Konsolosun bu yöndeki beklentileri sonunda gerçekleşmiş ve 1857 yılının sonlarında doğru İnebolu, Sinop, Samsun, Giresun ve Trabzon gibi Karadeniz'in değişik yerlerinde acenteliklerin kurulması ile Messageries Maritimes şirketi 1858 yılından itibaren seferlere başlamıştır.⁴⁰ Bu yeni kurulan Fransız hattı Trabzon'u Suriye, Tuna ve Rumeli vilayetleriyle bağladığı gibi Yunanistan, İtalya ve Fransa ile doğrudan bağlantı kurulmasını da sağladı.⁴¹ Fakat seferlere başlar başlamaz Egiptus adlı gemi Giresun açıklarında karaya oturmuştur ve daha sonra da aynı şirket Sully ve Henry IV adlı gemilerini de bu sularda kaybedecek ve bu şirketin itibarı için bir darbe olacaktır.⁴² Aşağıdaki tablo Fransız şirketinin bu ilk yılında Türk ve Avusturya gemilerinin yanında önemli bir faaliyet gerçekleştirdiğini göstermektedir (Mordmann, 1925: 413)

1858 yılında kurulan bir diğer bir hat da Rus hattıdır. Bu hat Trabzon'un Odesa arasında bağlantıyı tesis ettiği gibi bu limanı Kırım, Azak Denizi ve Çerkezistan ile birbirine bağladı. Fransız şirketi ise 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. (Kütükoğlu, 1998: 100-101; Turgay, 1994: 58-59) Fakat İngiliz şirketinin faaliyetlerinin uzun olmadığı anlaşılmaktadır. Çünkü Kırım Savaşı sonrasında bu sularda İngiliz denizciliği önemini kaybetmiştir ve İngiliz şirketlerinin hükümetlerinden önemli bir sübvansiyon alan Lloyd ve Messageries firmalarıyla rekabet etmesi zor gözükmekteydi (Baskıcı, 2005: 72).

Kırım Savaşı'ndan sonra şehrin ticari olarak önem kazanması beraberinde burada yeni diplomatik temsilciliklerin açılmasına vesile oldu. Bunlardan biri de İtalyan konsolosluğu idi. Şubat 1862'de şehirde bir İtalyan konsolosluğunun ku-

39 AMAEF, Paris, Correspondance Consulaire et Commerciale, Trébizonde, c. 6, Poncharra'dan Walewski'ye, 9 Haziran 1857.

40 AMAEF, Nantes, Constantinople, Ambassade, Serie D, Trébizonde, c.8, Benedetti'den Thouvenel'ye, 30 Aralık 1857.

41 Accounts and Papers, 1859, c. 30, İngiliz Konsolosu Stevens'in 1858 yılı Trabzon Ticaret raporu.

42 AMAEF, Nantes, Constantinople, Ambassade, Serie D, Trébizonde, c.8, Benedetti'den Thouvenel'ye, 27 Mart 1858; Sully adlı geminin Trabzon açıklarında uğramış olduğu kaza ile ilgili olarak ayrıca bkz. AMAEF, Nantes, Consulat, Trébizonde, 93 bis; Gemi kazaları şirketler için en büyük tehlike idi. Fransız gemilerinden başka 1868 yılında İtalyanların bu hatta işleyen tek gemileri İnceburun açıklarında karaya oturmuş ve bundan dolayı seferlerine bir süre ara vermiştir. Accounts and Papers, 1868-1869, c. 59, İngiliz Konsolosu Palgrave'in raporu.

rulmasından sonra bu ülkeye ait Guistiniani şirketi 4 Mart tarihi itibarı ile İstanbul-Trabzon arasında 15 günde bir işleyecek bir hat tesis etti. Bu hattın kurulması aynı zamanda rekabeti de beraberinde getirdi. Zira İtalyan gemileri Fransız Messageries şirketinin uğradığı limanlara uğramaktaydı ve bundan dolayı Fransız konsolosu daha önce Türk, Avusturyalı, İngiliz ve Rus bandıraları ile yarışan Fransız denizciliğinin yeni bir rakip daha kazandığını yazmaktadır.⁴³

Zamanla bazı hatların kar getirmediği için kapandığını görmekteyiz. 1859 yılında Liverpool ile Trabzon arasındaki doğrudan seferler bu hattı işleten şirketin gemilerinin bazılarını İspanyollara satması nedeniyle kesilmiştir.⁴⁴ Fransız konsolosu bunun başlıca nedenini bu hatta işleyen gemilerin artık kar getirmemesi olarak belirtmektedir. Ticaretin ihtiyacına göre bu hattın daha sonra tekrar açıldığını fakat bu sefer sadece İstanbul'a kadar gelip mallarını buradan aldığını görmekteyiz.⁴⁵

İngiliz konsolosunun 1859 yılında buharlı gemi şirketlerinin durumu hakkında verdiği bilgilere bakılırsa taşımacılığa yine Avusturya'nın Lloyd şirketi düzenli sefer yapması ve güvertede var olan düzen, sahil şeridindeki acenteleri sayesinde en iyi işi yapan firmadır. Messageries Firmasına ait Fransız buharlı gemileri ise bu sene çok fazla kar yapamamıştır; diğer tarafta ise Türk firması maddi nedenlerden dolayı gemilerin bakımını gerektiği gibi yapmamaktadır. Bahriye gemileri burada çalışmayı bırakmışlardır ve bakıma ayrılmışlardır bundan dolayı Türk bandıralı gemiler İstanbul ile Trabzon arasında birkaç ay işleyemeyeceklerdir.⁴⁶

Bu değişik şirketler sadece ticaret için değil yolcu taşımacılığı için de önemli bir işlev görmekteydiler. Buharlı gemilerin taşıdığı yolcuların sayısı 50,000⁴⁷ iken bu rakam 1860 yılında 56,000 kişiye çıkmıştır. Avusturya gemileri bu yıl da kazançlı ticaretlerine devam etmektedirler. Rus gemileri ise kötü durumlarına rağmen Odesa ile Trabzon arasındaki denizcilik faaliyetlerine hâkim bir durumdadırlar.⁴⁸

İktisadi yapısı büyük oranda ticarete dayalı olan Trabzon'da ticarete yaşanan durgunluk gemilerin iş hacmini de azaltmaktaydı. 1861 yılında ticari durgunluğun yanında değişik etkenler buharlı gemilerin hareketlerini engellemiştir. Bunlar ise Avusturyalı Lloyd firmasının devletten aldığı sübvansiyonun kesilmesi; Osmanlı gemilerinin kömür eksikliği ile karşılaşması ve Karadağ'a sınır olan Ad-

43 AMAEF, Paris, Correspondance Consulaire et Commerciale, Trébizonde, c. 7, Prus'dan de Lhuys'a, 6 Mayıs 1863.

44 Accounts and Papers, 1862, c. 58, İngiliz Viskonsülü Stevens'in 1859 Trabzon raporu.

45 Accounts and Papers, 1862, c. 58, İngiliz Viskonsülü Stevens'in 1860 Trabzon raporu.

46 Accounts and Papers, 1861, c. 36, İngiliz Viskonsülü Stevens'in Trabzon raporu.

47 Accounts and Papers, 1862, c. 58, İngiliz Viskonsülü Stevens'in 1858 Trabzon raporu.

48 FO, 78/1607, Stevens'in 1860 yılı Trabzon Ticaret, Endüstri ve İstatistik hakkındaki raporu.

riyatik kıyılarına asker taşımaları; Messageries şirketinin Sully ve Henry IV adlı gemilerini kaybetmesi ve Odesa'da buzlanma nedeniyle gemileri duran Rus şirketinin de dört seferini kaldırmasıdır.⁴⁹

Diğer taraftan Trabzon'un doğusunda yer alan Batum gibi limanların da Rusya'nın buraları İran transit ticareti için uygun hale getirmesi çalışmalarına paralel olarak önem kazandığını görmekteyiz. Bu amaçla bir Rus şirketi İstanbul ile Batum arasında 15 günde bir işleyen bir hat kurmuştur ki bu hat buradan Kafkaslara işleyen diğer hatlara bağlanmaktadır. Rus gemileri Batum ve Poti arasında yolcu ve ticaret eşyası taşımaktadır.⁵⁰

1863 yılında Trabzon'a işleyen buharlı gemi şirketlerinin hareketleri şu şekildedir:

Messageries Imperiales: Genellikle İstanbul'dan hareket eden üç gemi ile bu sularda çalışmaktadır. Seferler haftalık ve İstanbul ile Marsilya, Adalar ve Akdeniz arasında işleyen gemilere eklenecek şekilde bu gemilere bağlanmaktadır.

Rus Şirketi: Geçen 15 Ağustos'tan beri servisini iki misline çıkarmış ve haftalık seferler yapmaya da başlamıştır. Bu şirket Batum'a seyahat etmekte ve bu hat Poti ve Rion (Faş) arasında işleyen başka bir hatta bağlanmaktadır.

Osmanlı Şirketi: Bu seferlerin de haftalık olarak işlemesi gerekmektedir ama malzemenin eksikliği şimdi sadece tek bir gemiye indirgemıştır ki bu gemi de her on beş günde bir seyahat etmektedir. Eskimiş durumundan dolayı bu gemi sık sık sefer yapamamaktadır.

Lloyd Şirketi: 15 günde bir Anadolu'nun değişik limanlarına sefer yapmaktadır.

İtalyan Şirketi: Tek bir gemisi olan şirket Lloyd şirketinin seferlerini takip etmektedir.

Yabancı gemi şirketleri kendilerine yeni sefer güzergâhları arayışını devam ettirmektedirler. Bunlardan en önemlilerinden biri de Trabzon-Batum-Poti arasında işleyecek bir hat ile ilgilidir. Zira bu sularda bir Rus tekeli söz konusudur fakat Gürcistan'ın Fransa ile olan ticari bağları için bu hatta Messageries şirketinin de gemi işletmesinin faydalı olacağı görülmektedir. Fransız konsolosu bu hatta Rusya ile rekabet edebilecek tek şirketin Messageries firması olduğunu, bu hattın kurulmasının Osmanlı hükümetinin çıkarları için de faydalı olacağını söylemektedir.⁵¹ Çünkü daha önce Trabzon valisinin Batum, Samsun ve İstanbul ara-

49 AMAEF, Paris, Correspondance Consulaire et Commerciale, Trébizonde, c. 7, Benedetti'den Thouvenel'ye, 21 Mayıs 1861.

50 AMAEF, Paris, Correspondance Consulaire et Commerciale, Trébizonde, c. 7, Prus'dan de Lhuys'a, 5 Haziran 1862.

51 AMAEF, Paris, Correspondance Consulaire et Commerciale, Trébizonde, c. 7, Schefer'den Drouyn de Lhuys'a, 10 Aralık 1863.

sında hat kurulması yönünde talepleri olmuştur (Kaleli, 1998: 124; Saydam, 1998: 286)⁵²

1869'dan itibaren Trabzon'da tutulmaya başlanan Vilayet Salnamelerinin ilk sayısına göre Trabzon'a gelen vapurlar ve sefer güzergâhları şu şekildeydi.

Fevâid-i Osmâniye Kumpanyası: Çarşamba günü İstanbul'dan hareketle Ereğli, Amasra, İnebolu, Sinop, Samsun, Ünye, Ordu, Giresun iskelesi üzerinden Pazar günü Trabzon'a; aynı gün buradan çıkarak Rize ve Batum'a gider. Çarşamba günü Batum'dan geri döner ve tekrar aynı güzergâhla İstanbul'a gider.

Rusya Kumpanyası: Cumartesi günü İstanbul'dan hareketle Salı günü Trabzon'a, Çarşamba günü Trabzon'dan Batum'a ve Pazar günü de Batum'dan dönerek aynı yolla İstanbul'a gider. Rus Kumpanyaları İnebolu, Samsun ve Giresun'a uğrar.

Fransız Kumpanyası: Pazartesi günü İstanbul'dan çıkarak İnebolu, Samsun, Ordu, Giresun iskelelerinden sonra Perşembe günü Trabzon'a varır. Cumartesi günü Trabzon'dan ayrılarak aynı güzergâhla İstanbul'a döner.

Avusturya Kumpanyası: Cuma günleri İstanbul'dan hareketle İnebolu, Samsun, Ordu, Giresun, Tirebolu iskeleleri üzerinden Pazartesi günü Trabzon'a varır. Perşembe günü Trabzon iskelesinden ayrılarak aynı yolla İstanbul'a döner.⁵³

1869 tarihinde bu şirketlerin nasıl bir hizmet verdiği biraz daha yakından bakılacak olursa; Fransız şirketi kötü yönetildiği için hizmeti aksamaktadır, Avusturya şirketi ise önemli karlar elde etmektedir. Batum'a kadar haftalık seferler yapan Osmanlı şirketi ise kötü idare edilmektedir ve seferleri sık sık durmaktadır. Aynı şekilde Batum'a da uğrayan Rus şirketin gemileri ise hızları, düzeni, kapasitelerin yanında Rus hükümetinin verdiği destek, Odesa ile bağlantılı seferler, İranlı tüccarlar ile sadece Rus şirketi ile mal ve yolcu taşımacılığı yapılması yönündeki anlaşmalar, diğer firmaların saf dışı edilmesi ve en önemlisi de sahil şeridindeki, Trabzon'da bir genel konsolosluk, Batum ve Samsun'da konsolosluk, Giresun ordu ve Sinop ve İnebolu'da konsolosluk, görevlileri sayesinde buharlı gemi trafiğinin önemli bir kısmını eline geçirmiş ve önemli bir tekel yaratmıştır.⁵⁴

Rusların Karadeniz'deki etkinliği bununla da kalmamıştır. Rusların Karadeniz'deki sahil ticaretini Rus olmayan gemilere kapatması, Osmanlıların Karadeniz'deki Rus limanlarında gerekli olan konsolosluk teşkilatlarının olmaması ve

52 Batum-Samsun arasında Trabzonlu tüccarlar tarafından vapur işletilmek üzere bir şirket kurulması için bazı girişimlerin olduğu görülmektedir. Bu konuda girimcilere devlete ait boş arsalar, depo, daire ve mağaza yapılmak üzere karşılıksız verilmesi, taşımacılıkta da bu şirketin gözetilmesi kararlaştırılmıştı. Saydam bu konuda kaynak olarak kullandığı belgenin tarihini yanlışlıkla 1843 olarak göstermektedir.

53 Trabzon Vilayeti Salnamesi, TVS 1286(1869), s. 81.

54 FO, 78-2101, Palgrave'in Trabzon Ticareti Hakkında ek yazısı 24 Mart 1869.

yukarıda da değinildiği gibi buna karşın Rusların Karadeniz'in güney sahillerinde iyi bir konsolosluk teşkilatı kurmaları zamanla Osmanlı gemilerini de Rus bandırası altında ticaret yapmalarına neden olmuştur.⁵⁵

Yukarıda da görüldüğü üzere bu ilk salnamede İngiliz şirketinin adı geçmemektedir. Buradan hareketle en son olarak 1859 yılından itibaren İngiliz gemilerinin Trabzon'a uğramayı bıraktıklarını hesaba katarsak bu gemilerin uzun bir süre bu sulara seyretmedikleri anlaşılmaktadır. Fakat salnamelerden hareket edecek olursak yukarıda listelediğimiz şirketlere 1871 yılında İngiliz Hochstrasser şirketinin de katıldığını görmekteyiz. Bu şirketin sefer güzergâhı tıpkı Fransız şirketininki gibiydi.⁵⁶ Fakat bu salnamede bu sene Fransız şirketi gösterilmemektedir. Buna karşın 1872 yılı salnamesinde yine eskisi gibi Trabzon'a gelen gemilerin Osmanlı, Fransız, Rus ve Avusturya şirketlerine ait olduğu ve bu gemilerin 1876 yılına kadar değişmeden aynı tarife ile seferlerini devam ettirdikleri görülmektedir.⁵⁷ Burada bize en aydınlatıcı açıklamayı yine İngiliz belgeleri yapmaktadır. 1875 yılına ait İngiliz konsolosluk raporuna göre bu sulardaki İngiliz denizciliği bir gerileme içindedir. Bu yılın ortalarında iki İngiliz gemisi bu hatta deneme seferleri yapmış fakat seferlerinin yeteri kadar kar bırakmadığı anlaşıncaya Kasım ayında bu girişimden vazgeçilmiştir.⁵⁸ Bu girişim de geçen beş yıl içinde yapılan diğerleri gibi başarısızlıkla sonuçlanmış ve İngiliz denizciliğinin Karadeniz'in güney kıyılarındaki geleceğinin de olmadığını göstermiştir. Gerçekten de bir zamanlar bu hattın en aktif şirketi olan Peninsular and Oriental Company'nin varlığı ve bu dönemdeki faaliyetleri ile şimdiki durum tam bir zıtlık göstermektedir.⁵⁹ Bunu aşağıdaki tablodan da incelemek mümkündür.

Bu hatta çalışan diğer Osmanlı, Rus Avusturya ve Fransız şirketleri seferlerini haftalık olarak yapmaya devam etmekteydiler ama ticari faaliyetlerin yüksek olduğu kış mevsiminde bu şirketler de yetersiz kalmaktadır. Fakat yazın duraklayan ticari faaliyetler ancak şirketlerin harcamalarını karşılamaktadır. Burada konsolosun İngiliz gemiciliği için sunmuş olduğu reçete önceleri ise İngiliz gemilerinin Avrupa ve Osmanlı'nın Akdeniz'deki limanları ile bağlantılı seferler

55 FO, 78-2101, Palgrave'in Trabzon Ticareti Hakkında ek yazısı 24 Mart 1869.

56 TVS 1288(1871), s. 82-83;

57 TVS 1289(1872), s. 80; TVS 1290(1873), s. 79; TVS 1291(1874), s. 73; TVS 1293 (1875), s. 73; TVS 1294(1876), s. 89.

58 Benzer bir girişimin 1873 yılında da yapıldığı görülmektedir. Bu yılın Eylül ayında A. Strong adlı bir İngiliz gemisi İstanbul ve Batum arasında ara limanlara uğrayarak eşya taşımak için kiralandı. İstanbul'daki İran elçiliği ile ilişkili olan bu girişimin sahibi İranlı tüccarlardan iş ve koruma beklemiş fakat birkaç deneme seferinden sonra ticaret durgunlaşması ve diğer vapur şirketleri navlunları önemli oranda azaltması üzerine bu seferlerden vazgeçmiştir. Accounts and Papers, 1873, c. 76, İngiliz Viskonsülü Biliotti'in 1873 Yılı Trabzon Ticaret raporu, s. 1632-1633.

59 Accounts and Papers, 1875, c. 76, İngiliz Viskonsülü Biliotti'in 1875 Yılı Trabzon Ticaret raporu, s. 1092-1093.

yapmasıdır. Bunun yanında bu hatta çalışan diğer gemi şirketleri ile bağlantılı seferler yapması İngiliz gemilerine kazanç sağlayabileceği belirtilmektedir.⁶⁰

TABLO 4 1856 ve 1875 Yıllarında Trabzon'da İngiliz Denizciliği

Yıllar	Gemi Sayısı	Tonaj	İthalat (Sterlin)	İhracat (Sterlin)
1856	74	27,657	311,306	191,908
1875	5	3,484	5,600	10,300

Kaynak: Accounts and Papers, 1875, c. 76

Buharlı gemi şirketlerinin bu hatta kesintisiz bir şekilde çalışabilmeler için rekabet edebilecek güçte ve bu rekabetteki kayıplar diğer hatlar ile telafi etme imkânına sahip olması gerekiyordu. Ayrıca iyi bir filonun da olması ve seferlerin sağlam ve kesintisiz bir şekilde yapılması şirketlerin iş potansiyeli için oldukça önemli unsurlardı. Genel olarak değerlendirildiğinde Trabzon'da deniz taşımacılığı bu 40 yıllık süre içinde önemli bir gelişim göstermiştir. Yüzyılın sonlarına doğru bu ise bu hatta yeni şirketler, Fransızların ikinci bir şirketi olan Paquet,⁶¹ İtalyan, Yunan ve Osmanlı Kurcu şirketleri, de eklenmiş ve Trabzon'a seferler yapan şirketlerin sayısının da sekize yükselmiştir.⁶²

4. Sonuç

Yukarıda da görüldüğü üzere incelediğimiz 40 yıllık dönem içinde Karadeniz'de buharlı gemi taşımacılığını etkileyen pek çok husus ortaya çıkmıştı. İlk olarak İngilizlerin öncülüğünde seferlere başlayan bu yeni ulaşım vasıtası Avusturya ve Osmanlı şirketlerinin de eklenmesi ile birlikte ticaretteki payını genişletmiş ve Trabzon'un ticaretinin en önemli vasıtası haline gelmiştir. Bununla birlikte Trabzon ticaretinde görülen dalgalanmalar buharlı gemi taşımacılığını da etkileyen en önemli etkendi. Özellikle Kırım Savaşı sırasında Osmanlı gemiciliği açısından bakıldığında 1840'ların sonunda yakaladığı gelişim eğilimini sekteye uğrata bir gelişme oldu. Aynı şekilde İngiliz şirketleri Avusturya gibi devlet desteğine sahip olan Lloyd şirketi ile rekabet edemedi ve savaş döneminde bu şirket

⁶⁰ Accounts and Papers, 1873, c. 76, İngiliz Viskonsülü Biliotti'nin 1873 Yılı Trabzon Ticaret raporu, s. 1632-1633.

⁶¹ Yaklaşık on yıldır Karadeniz'de Marsilya ve Poti arasında işleyen bu şirketin gemileri 1878 yılında birkaç deneme seferi ile Trabzon'a da uğramaya başlamış ve 1879 yılının başından itibaren bu seferler düzenli bir hal almıştır. AMAEF, Paris, Correspondance Consulaire et Commerciale, Trébizonde, c. 9, Guery'den Freyeneit'e 14 Nisan 1880.

⁶² TVS 1316(1898), s. 284-288.

taşımacılık hacmini daha da arttırdı. Buna karşın Osmanlı şirketi ise her ne kadar teknik bakımdan dışa bağımlı olsa ve zaman zaman bunun eksikliğini de yaşasa da Lloyd'un karşısındaki en önemli şirketti. Kırım Savaşı her ne kadar ticari faaliyetleri ve dolaylı olarak da buharlı gemi taşımacılığını etkilese de savaş sonrasında Trabzon ticaretinde görülen yükselme Trabzon'a işleyen yeni hatları ortaya çıkardı. Daha evvel Osmanlı, Avusturya ve İngiliz firmalarının elinde olan bu hatta Fransız, İtalyan ve Rus şirketleri de girmiş ve Trabzon bu şekilde Karadeniz'deki değişik limanlara bağlanmanın yanında Avrupa'nın önemli limanları ile doğrudan bağlantısı olan bir liman haline geldi. Bu açıdan bakıldığında Kırım Savaşı sonrasında ortaya çıkan bu görüntü yüzyılın sonlarına kadar çok değişmeden kaldı. Burada belki de ilginç olan ise İngiliz gemiciliğinin, İngiliz ticaretine zıt bir şekilde Trabzon'dan çekilmesidir. Zira Trabzon'un ticaret hacminin büyük bir kısmı İngiliz malı tekstil ürünlerinden oluşmaktaydı. Burada İngiliz şirketlerinin diğer firmaları tercih ettiği hatta İngiliz konsolosların yorumuna göre bu sularda tekrar İngiliz gemiciliğinin başlamasının diğer firmaların yaptığı gibi bir sefer politikası izleyerek mümkün olduğunun vurgulandığı görülmektedir. Son cümle olarak yetersiz bir liman kapasitesi olmakla birlikte demir yolu gibi alternatif ulaşım olanaklarından mahrum olan Trabzon'un en önemli ulaşım vasıtası deniz yolu, 19. yüzyılda da bu yolu en işler hale getiren buharlı gemiler olmuştur.

KAYNAKÇA

- Baskıcı, M. M. (2005). *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*. Ankara: Turhan Kitabevi 2005, s. 72
- Brant, J. (1836). Journey Through a Part of Armenia and Asia Minor, in the 1835. *Journal of the Royal Geographical Society of London*, Vol VI: 187-224.
- Curzon, R. (1854). *Armenia; A Year at Erzurum and on the Frontiers of Russia, Turkey and Persia*, London,
- Issawi, C. (1980) *The Economic History of Turkey 1800-1914*, Chicago
- Issawi, C. (1970) The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: The Rise and Decline of A Route. *International Journal of Middle East Studies*, say: I: 17-27.
- Jacobs, E. -A. (1855). *Voyage en Asie et en Afrique d'après les récits des derniers voyageurs*, Paris
- Kaleli, H. (1998). *XIX. Yüzyılda Trabzon'da Ulaştırma Ekonomisi*, Yayınlanmamış Doktora Tezi Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Karal, E. Z. (1995). *Osmanlı Tarihi*, Ankara: Türk Tarih Kurumu
- Kuran E. (1995). *XIX. Yüzyılda Osmanlı Devletinde Deniz Ulaşımı İdare-i Mahsusa'nın Kuruluşu ve Faliyeti*. İçinde *Çağın Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devletinde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*:159-163. İstanbul: IRCICA
- Kütükoğlu, M. (1995). *Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi. Çağın Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devletinde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*:165-206. İ-

tanbul: IRCICA

Mordmann, A. D. (1925). *Anatolien, Skizzen. Und Reisebriefe Aus Klenaisen (1850-1853)*. Hannover.

Odabaşıoğlu, C. (1995). Trabzon-İran Transit Nakliyesi. İçinde *Çağın Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devletinde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*: 441-482. İstanbul: IRCICA

Quataert, D. (2004). 19. Yüzyıla Genel Bir Bakış, İslahatlar Devri 1812-1914 İçinde Halil İnalçık; Donald Quataert (ed.), Süphan Andıç, (çev.) *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi 1600-1914*, c. II, İstanbul: Eren Yayınevi.

Saydam, A. (1998) XIX. Yüzyılda Trabzon'un Ticari Önemi ve Ulaşım Sektörü. *Kıbrıs'tan Kafkasya'ya Osmanlı Dünyasında Siyaset, Adalet ve Raiyet*, Trabzon: 274-288.

Tozlu, S. (1997). Trabzon-Erzurum-Bayezit Yolu (1850-1900). *Yayınlanmamış Doktora Tezi*. Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum.

Turgay, A. Ü. (1983). Otoman British Trade Through Southeastern Black Sea Ports During The Nineteenth Century İçinde *Economie et Societes dans L'empire Ottoman (fin du XVIIIe- deput du XXe siecle)*, J. Bacqué Grammont, P. Dumont (der.) Paris: 297-315.

Turgay, A. Üner (1994) Trabzon. İçinde Ç. Keyder, Y. E. Özveren, D. Quataert (ed.), çev. Gül Çağalı Güven. *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri*. 45-73. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Wagner, M. (1856). *Travels in Persia, Georgia and Koordistan, With Sketches and The Caucasus*, vol. II. London,