

19. YÜZYILDA TRABZON'DA FRANSIZ TİCARETİ VE YATIRIMLARI*

Özgür YILMAZ**

ÖZ

Mısır'ın işgalinin neden olduğu siyasi kriz dönemini sona erdiren 1802 Paris Antlaşması ile Karadeniz'de ticaret hakkı kazanan Fransa, 1803'te Trabzon'da bir konsolosluklar kurdu. Fakat bu süreçte Fransızların Trabzon'un ticaretiyle ilgilenmeleri transit ticaretinin canlandığı 1830'lu yıllara denk gelmektedir. Fransızlar önceleri İran ticareti için Gürcistan yolunu kullanma yönünde ciddi adımlar atsa da bu yola ilişkin planlarını gerçekleştiremeyince, İngilizlerin girişimiyle önem kazanan Trabzon-Tebriz yoluna ilgi göstermeye başladılar. Fakat Fransa Trabzon'daki ticarete, İngiltere'nin çok gerisinde küçük bir paya sahipti. Bu çalışma Fransız arşiv kaynaklarından hareketle, Fransa'nın Trabzon ticaretindeki yerini tayin etme ve Trabzon'da Fransız ilgisini yansıtan yatırım ve yatırım teşebbüslerini inceleme amaçındadır.

Anahtar Sözcükler: Trabzon, Karadeniz, Fransız konsolosluğu, Fransız Ticareti, 19. yüzyıl.

FRENCH TRADE AND INVESTMENTS IN THE 19TH CENTURY TRABZON

ABSTRACT

Based on the Treaty of Paris in 1802, France established a consulate in Trabzon in 1803, which gave France the privilege to trade in the Black Sea. However, the French commercial concern about Trabzon was reawakened in the 1830s when Persian transit trade was commenced via the port of Trabzon. Although the French attempted to trade with Iran via Georgia, they did not carry out their plans for this project and began to consider Trabzon-Tabriz route, which was improved with the help of the British. Yet, in Trabzon market, the role of France has been of little significance, which has made it fall

* Bu çalışma KTÜ Bilimsel Araştırma Projeleri Birimi'nce desteklenen "19. Yüzyılda Trabzon'da Fransız Ticareti" adlı proje çerçevesinde hazırlanmıştır.

** *Yrd. Doç. Dr.*, Gümüşhane Üniversitesi, Edebiyat Fak. Tarih Bölümü, GÜMÜŞHANE.

behind England since then. Referring to the French archival sources, this study aims to evaluate the place of France in the 19th century commercial activities in Trabzon and French investments and enterprises as an indicator of French interests in Trabzon.

Keywords: Trabzon, the Black Sea, French consulate, French commerce, 19th century

Giriş

İlk olarak Kanuni dönemindeki siyasi gelişmelere paralel olarak gelişen ve 1535 tarihli bir ticaret antlaşması ve Fransa'ya verilen imtiyazlar ile başlayan Osmanlı-Fransız ticari ilişkileri 1740 tarihli bir başka imtiyaz anlaşmasıyla daha da genişlemiş ve Fransa Osmanlı ülkesindeki ticarete en önemli pay sahibi ülke konumuna geldiği gibi siyasal ve kültürel nüfuzunu arttırarak Yakın Doğu'nun en etkin gücü olmuştur.¹ Fakat Osmanlı ülkesindeki Fransız ticareti ciddi bir rakip olarak İngiltere ile karşılaşmakta gecikmedi. İngilizler ilk olarak 1580'de Sultan II. Murad döneminde ilk imtiyazı aldı. 17. yüzyılda bu imtiyazın devamı niteliğindeki ahidnameler ile Osmanlı-İngiliz ticaretinin tabi olacağı şartlar tespit edildi. Böylece İngiltere, Osmanlılar ile olan ticari münasebetlere Venedik ve Fransa'dan epey bir zaman sonra başlasa da bu ülkelerin önüne geçmeyi başardı.² İngiltere aldığı bu imtiyazlar ile 18. yüzyılın sonlarına kadar Osmanlı ülkesindeki ticarete Fransa'nın en önemli rakibi haline geldi.³ Osmanlı coğrafyasında Fransız ticaretine asıl darbeyi vuran gelişme ise Fransız İhtilali oldu. 1789'dan itibaren Fransa'nın Osmanlı ülkesine yaptığı ihracatın oranı beşte iki oranında azalma gösterdi.⁴ Asıl ilginç ise bu döneme kadar Fransa'nın karşısında rakip olarak İngiltere tek iken Avusturya'nın da ticari bir güç haline gelmesi Fransızların Osmanlı ülkesindeki pazarı üzerinde etkileri oldu. Avusturya, 1797 Fransa ile Compo Formio Antlaşması'yla Venedik Cumhuriyeti'nin sahilindeki eyaletleri ile birleşerek Levant (Yakın Doğu) bölgesinin en önemli ticaret güçlerinden biri haline geldi. Bu ticaret büyük oranda Trieste limanı vasıtasıyla gerçekleşti.⁵ Bu özelliği ile Trieste, Fransa'nın Marsilya limanının

¹ Reşat Kasaba, *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi*, çev. Kudret Emiroğlu, İstanbul 1993, s. 33.

² Mübahat S. Kütükoğlu, *Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri II (1838-1850)*, İstanbul 1976, s. 2-3.

³ Georges Carles, *La Turquie Economique, Librairie Chevalier et Rivière*, Paris 1906, s. 7.

⁴ M. A. Ubucini, *Lettres sur la Turquie*, Librairie de J. Dumaine, Paris 1853, s. 404-405; Michelle Raccagni, "The French Economic Interest in the Ottoman Empire", *International Journal of Middle East Studies (IJMES)*, 11/3, Cambridge 1980, s. 342.

⁵ Carles, *a.g.e.*, s. 7; Ubucini, *a.g.e.*, s. 406.

Fransız ticaretindeki fonksiyonuna benzer bir görev ifa etmeye başladı. Avusturya özellikle Osmanlı ülkesine olan yünlü ihracatında zamanla Fransa'nın yerini aldı. 1790'lara kadar Fransa Levant bölgesine her sene ortalama 70-80.000 parça yünlü ihraç ederken bu miktar 19. yüzyılın ortalarında bu değerın çeyreğine kadar düştü.

1789 Fransız Devrimi'nin ortaya çıkardığı ekonomik düzensizlikler, 1793 yılından sonra İngiltere ile yapılan savaşlar nedeniyle Akdeniz'deki ticaret yollarını değişmesi Marsilya ile Levant arasındaki ticareti ciddi manada azalttığı gibi daha önce Fransızların Karadeniz'de ticaret yapmak için gösterdiği çabaları da askıya almıştır.⁶ Bu azalma eğilimini 1787-1799 yılları arasındaki verilerden görmek mümkündür. 1787-1789 yıllarında Fransızların ihracatı 39,9 ve ithalatı 19,5 milyon frank iken bu rakamlar 1797-1799 arasında ise ihracatta 5,2; ithalatta ise 3,8 milyon franka düşmüştür.⁷ Fransızların Mısır'ı işgal dönemlerinde (1798-1802) Osmanlı-Fransız ticareti durma noktasına geldi. Bundan dolayı Mısır'ı tahliyesinden sonra Fransız devlet adamlarının en önemli amaçları, eski ayrıcalıklarını yeniden kazanmak oldu.

Osmanlı-Fransız ilişkilerinin 1802 Paris Antlaşması ile düzelmesinden sonra Fransızlar Osmanlı ülkesindeki ticari paylarını geri almak için yoğun bir çaba içine girdiler. Özellikle konsolosluk ağının yeniden organize edilmesiyle beraber Karadeniz'de de yeni konsolosluklar tesis edildi. Fakat bu hamlelerin Fransız ticareti için istenilen neticeyi ortaya koymadığı çok geçmeden ortaya çıktı. Fransa'nın bu durumu 1830'lu yıllara kadar çok değişiklik göstermedi. Bu dönemde Fransız devlet adamları tarafından yapılan değerlendirmelerde Fransız ticaretinin geriliği, Fransız ihtilali döneminde İngiltere ve Avusturya'nın endüstri devrimini hızlı bir şekilde gerçekleştirmeleri ve Osmanlı pazarına hâkim olmak için doğuluların ihtiyaçları doğrultusunda, ihtişam ve ucuzluk gibi kriterleri göz önüne alarak üretimlerini bu şekilde yapmalarına bağlanıyordu.⁸ Gerçekten de bu son tespit bütün bir yüzyıl boyunca Fransız konsolosların Fransız ticaretini geliştirmek için üzerinde duracakları en önemli konu olacaktır.

Bilindiği gibi Trabzon'daki en eski diplomatik temsilciliklerden biri olan Fransız konsolosluğu 1803 yılından 1947 yılına kadar yaklaşık yüz elli yıllık bir süre varlığını sürdürmüş ve şehirdeki Fransız çıkarlarının takipçisi olmuştur. Bu uzun ömürlü konsolosluğun bıraktığı arşivler de bizim için Trabzon'daki Fransız ticaretinin göstermiş olduğu değişimi anlamada

⁶ A. Üner Turgay, "Ottoman-British Trade Through Southeastern Black Sea Ports During the Nineteenth Century", *Economie et Sociétés dans L'empire Ottoman (fin du XVIIIe- début du XXe siècle)*, der. J. Bacqué, P. Dumont, Paris 1983, s. 299.

⁷ Emile Levasseur, *Histoire du commerce de la France*, Paris 1912, s. 19.

⁸ *AMAE* (Archives du ministère des Affaires étrangères), Paris, MD (Mémoires et Documents), Turquie, Tome 74, baron de Boislecomte'dan Broglie'ye, 16 Ocak 1834, s.118.

başvuracağımız en önemli kaynaklardır. Konsolosların siyasi misyonları dışında en önemli görevlerinden biri de ülkelerinin ticaretini geliştirmek ve yeni pazarlar ortaya çıkarmaktı. Özellikle Osmanlı ülkesinde İngilizlerin göstermiş olduğu başarılı ticari yayılmada bu konsolos-tüccar görevlilerin çok önemli bir etkisi vardı. Özetle konsoloslar bu misyon çerçevesinde ticarete konu olabilecek her şey hakkında raporlar kaleme almaktaydılar.⁹ Dolayısıyla Trabzon'daki Fransız ticareti hakkında başvurulacak en önemli kaynaklar Fransız konsolosluk kaynaklarıdır. Bu bağlamda bu çalışma, Fransız Dışişleri Bakanlığı Arşivi'nin (Archives du ministère des Affaires étrangères français) Paris (La Courneuve) ve Nantes'da (*Centre des Archives diplomatiques de Nantes*) yer alan arşivlerinde¹⁰ yer alan ve konsolosların her yılsonunda hazırladıkları ticaret raporlarına dayanmaktadır. Bu raporlar Trabzon ticaretinin bir özelliği olarak Anadolu ve İran transit ticareti, denizcilik faaliyetleri, ithalat ve ihracat değerleri, bu değerlere konu olan mallar üzerinde ayrıntılı bilgiler veren bölümlerden oluşmaktadırlar. Bu çalışma bu senelik raporlardan hareketle Fransa'nın Trabzon'daki ticaretinin gelişimine, buna etki eden unsurlara, daha genel bir ifade ile Fransızların Osmanlı piyasasını ele geçiren İngiliz; yüzyılın sonlarına doğru da Avusturya-Alman ürünleri karşısındaki durumuna ve Trabzon piyasasında var olma mücadelelerine; Fransızların Trabzon piyasasındaki paylarını arttırmak için yapmış oldukları yatırımlar ve yatırım teşebbüslerine değinme amacındadır.

1. Fransa ve Karadeniz

18. yüzyılda Fransızların hazırladıkları pek çok değişik proje arasında İngiltere'ye karşı yeni ticari sahalar oluşturma ve buralardan ucuz hammadde temin etmeye yönelik olanlar vardı. İşte bu projeler için Osmanlı ülkesi ve özellikle de Karadeniz Fransız ticari beklentilerinin çok yüksek olduğu bir yerdi. Bu amaçla 14. Louis'den Fransız Devrimi'ne kadar Fransız diplomat, seyyah ve tüccarlar pek çok girişimde bulundu. 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması sonrasında Rusların Karadeniz'de ticaret ve seyir yapma hakkı kazanması da Fransızlara bu yönde umut vaat ettiği gibi endişeler de

⁹ Konsolosluk raporlarının Osmanlı dış ticareti ve sahil şeridindeki şehirlerin iktisadi yapıları için haiz oldukları önem hakkında bkz. Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı İktisad Tarihi Bakımından Konsolosluk Raporlarının Ehemmiyet ve Kıymeti", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, 11-12, İstanbul 1983, s. 151-166.

¹⁰ Paris'te yer alan arşivde "*Correspondance consulaire et commerciale (CCC), 1793-1901*" tasnifi altında Trabzon'a ait 1801-1901 yıllarını kapsayan 13 dosyadan ilk dokuzundan; Nantes'taki arşiv merkezinde ise "*Constantinople*" yani elçilik arşivinde yer alan "*Répertoire numérique des archives rapatriées de l'ambassade de France à Constantinople*" kataloğu altında yer alan "Série D" tasnifinde konsolosluklar ile elçilik arasındaki yazışmaları içeren "*Correspondance avec le poste de Trébizonde*" dosyalarından istifade edilmiştir. <http://www.diplomatie.gouv.fr/fr/IMG/pdf/Trebizonde.pdf> (18/04/2012).

yaratmıştı. Bu bakımdan özellikle Kırım, devrim öncesi dönemde Fransa-Karadeniz ilişkilerinin odak noktası haline geldi. Bu dönemdeki Kırım merkezli girişimler, 19. yüzyılda daha büyük bir ivme kazanan Karadeniz'deki Fransız varlığının da temellerini teşkil etti.¹¹

Yukarıda da belirttiğimiz gibi Fransız Devrimi, arkasından Mısır'ın işgali Fransızların Karadeniz'deki teşebbüslerini de durma noktasına getirdi. Rusya Yaş Antlaşması ile birlikte Karadeniz kıyısındaki topraklarını genişletmekle birlikte Fransa'ya karşı Osmanlı-Rus ittifakının yapıldığı dönemde de boğazlardan serbestçe geçebiliyordu. Bunun yanı sıra Fransızlara karşı Osmanlı-İngiliz ittifakının bir neticesi olarak 1802 yılında İngilizlere verilen Karadeniz'de serbest ticaret yapma hakkı 25 Haziran 1802 yılında yapılan Paris Antlaşması ile Fransızlara da verildi.¹² Fransa uzun zamandan beri elde etmek istediği bu imtiyazı kendisine sağlayan anlaşmanın 2. ve 3. maddeleriyle de Karadeniz'in değişik noktalarına konsolosluklar kurma hakkı elde etti.¹³

Elde ettiği bu haklara karşın Fransa'nın önünde açılan bu geniş ticaret sahası hakkında yeteri kadar bilginin olmadığı görülmektedir. Özellikle Sinop merkezli bir konsolosluk ağının teşkil edilmesi örneğinde de görüleceği üzere konsoloslukların nerde açılacağı, hangi malların ithalat ve ihracata konu olacağı hakkında bilgi eksiklikleri vardı. Bunun dışında tüccarların da buralarda ticaret yapmak konusunda bir çekimserlikleri bulunuyordu. Bu gerçeği Kandiye konsolosu Henri Fourcade "*Ticari tesis ortaya koymak için şu veya bu şehre konsolos tayin etmek yeterli değildir. Bu tesisler yaratmak, çıkarlarının bilincinde olan tüccarların işidir. Hükümet bu konsoloslukları ticaret ehlinin tayin edeceği yerlerde oluşturacaktır*" sözleriyle ifade ediyordu.¹⁴ Gerçekten de ileriki tecrübeler Fourcade'nin bu öngörüsünde ne derece haklı olduğunu kanıtlar niteliktedir. Özellikle İngilizler karşısında Fransız ticaretinin geriliği, konsolosluk ağının yetersizliği aynı şekilde konsolosluk sisteminden kaynaklanan eksikliklerin bir ürünüydü.

¹¹ Bu konuda bkz. Faruk Bilici, *La politique française en mer Noire (1747-1789): vicissitudes d'une implantation*, İstanbul 1992.

¹² Bonapart Osmanlı-Fransız anlaşmasının imzalanabilmesi için Karadeniz'in Fransız ticaret gemilerine açılmasını şart koşmuştu ve Osmanlı heyetine de bu konuda Rusya'nın da onayının alınmış olduğunu bildirdi. E. Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi*, c. V, Ankara 1988, s. 46; Yusuf Akçura, *Osmanlı Devleti'nin Dağılıma Devri*, İstanbul 1940, s. 105.

¹³ Comte de Saint Priest, *Mémoires sur l'ambassade de France en Turquie et sur le commerce des Français dans le Levant*, Paris 1877, s. 523-527; Faruk Bilici, "La France et la mer Noire sous le Consulat et l'Empire : la porte du harem ouverte", *Méditerranée, Moyen-Orient : deux siècles de relations internationales, recherches en hommages à Jacques Thobie* (dir. W. Arbid, S. Kançal, J.-D. Mizrahi, S. Saul), Paris 2003, s. 56.

¹⁴ Faruk Bilici, "XIX. Yüzyılın Başlarında Trabzon'daki Fransız Konsolosluğu: Paris'in Asya Kapısı", *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 3, Trabzon 2007, s. 37.

Fransızlar Paris Antlaşması'yla elde ettikleri bu hakka paralel olarak Karadeniz'in değişik noktalarını konsolosluklar kurmaya başladı. Sinop'ta Pascal Fourcade'ın atanacağı bir genel komiserlik oluşturuldu ve bu komiserliğin alt birimi olarak Ereğli'de ve Trabzon'da birer alt komiserlik kuruldu. 11 Ekim 1803 yılında Pierre Jérôme Dupré Trabzon'a gelmesiyle burada uzun süre kalacak olan Fransız konsolosluğunun temeli atıldı. Bu konsolosların görev bölgelerindeki en önemli işleri kendi vatandaşlarını ve ticaretlerini korumak, yerli yetkililerle iyi ilişkiler kurmak; buldukları yerin iktisadi ve ticari yapısı ve bölgedeki diplomatik ve siyasi gelişmeler hakkında bilgiler toplamaktı. Bu bakımdan Dupré, düzenli olarak sadece Anadolu sahillerinde gelişen olayları değil aynı zamanda Erzurum ve Kafkasya'da gelişen olayları takip edecek;¹⁵ Fourcade ise Sinop'tan Caniklizâdeler ile Çapanoğulları arasındaki mücadeleyi izleyerek ve Fransız ticaretini geliştirmek için bu paşalar ile ilişkiler tesis etmeye çalışacaktı. Fakat Fransızların bu planları istenildiği gibi işlemedi. Ereğli'ye atanan Allier'in burada çok kısa bir süre kalarak İstanbul'a kaçması; Fourcade'ın ise altı yıllık konsolosluğu sonucunda 1809'da Kırım'a sığınması bu konsolosluk tercihleri açısından Fransızları hayal kırıklığına uğrattı. 1812 yılının başlarında Fransız hükümeti Sinop ve Ereğli'deki konsoloslukları ilga etti ve sadece Trabzon'dakini genel bir konsolosluğa çevirdi. Böylece Trabzon konsolosluğu Karadeniz'in güneyinde bölgede gelişen Osmanlı-Rus ilişkileri, İngilizlerin faaliyetleri ve Erzurum ve Trabzon arasındaki ticari gelişmeleri takip eden tek temsilcilik olarak kaldı.¹⁶

Trabzon'u transit bir ticaret merkezi olarak öne çıkaran gelişme, İngilizlerin 1830'lu yıllardan itibaren İran ticareti için Trabzon-Erzurum-Bayezid güzergâhını tercih etmeleri oldu. İngiliz hükümeti 1830'da Trabzon'da bir konsolosluk kurdu ve James Brant'ı buraya konsolos tayin etti.¹⁷ İngilizlerin Fransızlara göre bu geç hamlesine rağmen konsolosluk ağlarını hızlı bir şekilde genişlettikleri ve ticaretleri için önemli gördükleri bölgelere konsolos tayin ettikleri görülmektedir.¹⁸ Bu bakımdan İngilizler, Fransızlardan farklı bir usul takip ederek konsolos tayinlerinde tüccarları tercih etmekteydiler. Trabzon'da İngiliz ticaretinin yerleşme döneminde Fransız konsolosluğundan bulunan Fontanier'ye göre, Fransızların Trabzon ticaretinde geri kalmalarının ve İngilizlerin başarılı olmalarının nedeni

¹⁵ Bilici, *Trabzon'daki Fransız Konsolosluğu*, s. 40-42.

¹⁶ *AMAE*, Centre des Archives diplomatiques de Nantes (CADN), Ambassade, Ankara, Tome 73, Vadala'nın Güney Karadeniz limanlarındaki Fransızlar hakkındaki raporu, 24 Aralık 1925.

¹⁷ Charles Issawi, "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: The Rise and Decline of A Route", *IJMES*, I, Cambridge 1970, s. 18-19.

¹⁸ Uygur Kocabaşoğlu, *Majestelerinin Konsolosları İngiliz Belgelerine Göre Osmanlı İmparatorluğu'ndaki İngiliz Konsoloslukları (1580-1900)*, İstanbul 2004, s. 47-75.

Fransızların aksine İngiliz konsoloslarının ticaret yapma hakkına sahip olmaları, tüccar oldukları için kendi ticaretleri için faydalı gördükleri herkes ile ilişkiler tesis etmeleriydi. Oysa Fransız konsoloslar bu hakka sahip değildi. İngilizlerin bu şekilde konsolosluk ağlarını ve ticari sahalarını genişletmeleri Fransız konsolosları tarafından da kıskançlıkla izleniyordu. Bilhassa James Brant'ın Erzurum ve Trabzon'dan sonra Samsun'da da bir konsolosluk açılması yönündeki faaliyetleri¹⁹ Fransız konsolosu Outrey'nin özellikle değindiği bir konuydu.²⁰ İngilizlerin, Trabzon, Erzurum ve Musul'dan sonra 1841'de Stevens'in Samsun'a viskonsül tayin edilmesiyle konsolosluk ağlarını genişletmeleri Fransızlar için takip edilmesi gereken bir örnek yayılma biçimi olarak algılanıyordu.²¹

Avrupa ile İran arasındaki ticaretin Trabzon limanı üzerinden gelişmeye başladığı 1830'lu yıllardan itibaren Karadeniz'deki diğer Osmanlı limanlarının da önemleri artmaya başlamasıyla birlikte Fransız konsolosları da İngiliz örneğinde olduğu gibi Fransız ticaretinin geliştirilmesi için özellikle Sinop ve Samsun'da da birer konsolosluk açılması yönünde daha yüksek bir sesle talepte bulunmaya başladılar.²² Bu süreçte özellikle Samsun en çok üzerinde durulan şehirdi. Samsun'un İç Anadolu için önemli bir çıkış kapısı olması ve Amasya'da da ticaret yapan Fransızların bulunması burada bir konsolosluğun tesis edilme yönündeki taleplerin en önemli dayanağıydı.²³ Bunun yanında 1844'ten itibaren Fransızların Samsun'dan tütün alımı yapma yönündeki girişimlerinden sonra Trabzon'daki konsoloslar, Samsun'un gelişimini takip etmekte ve burada yer alabilmek için burada kendilerine bağlı görevliler tayin edilmesini talep ediyorlardı.²⁴ Bu deneme alımlarından sonra 1847'de Samsun'dan Fransa'ya önemli bir tütün ihracı yapıldı.²⁵ Bu şekilde Samsun'daki Fransız ilgisinin artmasıyla şehir daha fazla Fransız'ı çekmeye başladı. Bu da şehirde bir Fransız temsilciliğine olan ihtiyacı daha da hissedilir bir hale getirdi. Outrey'den sonra Samsun'da Fransız konsolosluğunun kurulması yönündeki talepler halefi Clairambault tarafından da daha sık dile getirilmeye başlandı. Bu taleplerde Samsun'un önemli bir tarımsal üretim bölgesinin çıkış kapısı olması ve gelecekteki ticaret potansiyeli üzerinde duruluyordu.²⁶

¹⁹ Brant'ın çalışmaları için bkz. *Hunt's Merchants' Magazine and Commercial Review*, 27, New York 1852, s. 28-34.

²⁰ *AMAE*, Nantes, Constantinople, Ambassade, Série D, Trébizonde, Tome 4, Outrey'den Roussin'e 12 Nisan 1838. (Constantinople, Ambassade Série D, Trébizonde tasnifi bundan sonra "CADN, Trébizonde" şeklinde gösterilecektir.)

²¹ *AMAE*, CADN, Trébizonde, Tome 4, Outrey'den Compte de Pontois'ya, 18 Mart 1841.

²² *AMAE*, CADN, Trébizonde, Tome 3, Outrey'den Fransız Maslahatgüzarına, 21 Ocak 1837.

²³ *AMAE*, CADN, Trébizonde, Tome 4, Outrey'den Compte de Pontois'ya, 29 Ocak 1840

²⁴ *AMAE*, CADN, Trébizonde, Tome 4, Outrey'den Compte Pontois'ya, 17 Eylül 1840.

²⁵ *AMAE*, CADN, Trébizonde, Tome 5, Clairambault'dan Baron de Bourgueney'e, 5 Şubat 1847.

²⁶ *AMAE*, CADN, Trébizonde, Tome 5, Clairambault'dan Baron de Bourgueney'ye, 16 Mayıs 1847.

Samsun'da konsolosluk görevlisinin atanması sürecini olumlu yönde etkileyen diğer bir gelişme de Fransız buharlı gemilerinin de Karadeniz'de seferlere başlaması olmuştur. Fransız konsoloslar uzun zamandan beri bu sulara işleyen bir Fransız gemisini görmenin Fransız ticareti için çok faydalı olacağını, bu gemilerin İngiliz gemileri gibi güçlü, tonajlı ve düzenli bir şekilde işlemeleri halinde önemli karlar elde edeceğini belirtiyorlardı.²⁷ 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 başladı.²⁸ 1863'te şehirdeki Fransız çıkarlarını gözetken İngiliz konsoloslukun kapatılması üzerine Messageries Maritimes Şirketinin Samsun'daki acentesi olan Doulcet'nin viskonsül olarak tayin edilmesine karar verilmiş ve Trabzon'a bağlı olarak Güney Karadeniz'de ikinci bir Fransız temsilciliği tesis edilmiştir. Trabzon'daki Fransız konsolosluğu İran transit ve bölge ticaretinde Fransa'ya bir yer ararken, Samsun'da bir konsolosluk yardımcıları ise Samsun ve çevresinin yüksek tarımsal üretim ve ticaret potansiyelinden Fransızlar adına istifade etmeye çalışmaya başlayacaklardır.²⁹

2. Trabzon'da Avrupa Ticaretinin Başlaması ve Gelişimi

Fransız konsoloslarının 1830'lu yıllardan itibaren önemli ticaret bölgelerinde konsolosluk açılması yönündeki talepleri, İngilizlerin Trabzon, Erzurum ve Samsun'da konsolosluk açmaları bölgedeki ticaretin de ne derece geliştiğini ve buraya karşı oluşan uluslararası ilginin de boyutunu göstermektedir. 1830'lu yıllardan itibaren İngilizlerin İran ticaretine yönelik olarak Rusya'nın kontrolünde olan Gürcistan yoluna alternatif bir yol olarak Trabzon-Tebriz yolunu tercih etmeleri ile başlayan İngiliz-Rus rekabeti Trabzon'u transit bir ticaret noktası haline getiren en önemli güç oldu.³⁰ Zira İngilizler sadece İran pazarına yönelik ihracatta daha kısa bir yol değil; İran ipeğine daha düşük maliyetle ulaşma imkânı da arıyorlardı.³¹ Daha 1812 yılında Sir Gore Ouseley, East India Company'nin İran ipeğini Buşir yerine

²⁷ *AMAE, Paris, CCC, Trébizonde, Tome 6, Poncharra'dan Walewski'ye, 9 Haziran 1857.*

²⁸ *AMAE, CADN, Trébizonde, Tome 8, Benedetti'den Thouvenel'ye, 30 Aralık 1857.*

²⁹ Bu konuda bkz. Özgür Yılmaz, "Fransız Arşiv Belgelerinde Samsun: Şehirde Fransız Konsolosluğu'nun Kurulması ve Şehrin Durumu (1863-1870)", *Samsun Sempozyumu*, Samsun, 13-16 Ekim 2011; Özgür Yılmaz, "20. Yüzyılın Başlarında Samsun Limanı: Fransız Konsolosu H. de Cortanze'nin Raporlarına Göre", *II. Uluslararası Canik Sempozyumu "Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik Samsun"*, Samsun 19-21 Ekim 2012.

³⁰ Humphry Sandwith, *A Narrative of the Siege of Kars and of the Six Months' Resistance by the Turkish Garrison Under General Williams to the Russian Army*, London 1856, s. 23.

³¹ Aslında İngilizlerin bu beklentileri zaten transit bir ticaret noktası olan Trabzon'un bu özelliğinin canlandırılması olarak da nitelenebilir. Bu konuda bkz. A. S. Dearborn, *A Memoir of the Commerce of the Black Sea*, vol. I, Boston 1819, s. 220.

Trabzon'dan gemiye yüklenmesinin kara nakliye ücretini % 2,5'ten % 1'e ineceği ve Trabzon-İngiltere deniz nakliye ücretinin Buşir-İngiltere istikame-tinden daha ucuz olacağını belirtmişti. Bu teklifler sonucunda ilk olarak Sittikh Han adlı İranlı bir tüccar Trabzon, Erzurum ve Tebriz'de satılmak üzere İngiliz malları getirtti. Fakat bundan daha da önemlisi İngiltere'nin ilk Trabzon konsolosu da olan James Brant'ın kiraladığı bir geminin Trabzon'a varmasıydı. Bu gelişmeler Trabzon üzerinden İran'a yönelik bir transit ticaretin yapılabileceğini gösteriyordu.³²

1821'den itibaren Kafkasların güneyindeki Rus eyaletlerine uygulanan bazı vergi muafiyetleri ve yabancı mallar üzerindeki gümrük vergilerinin düşürülmesi Avrupa ile İran arasındaki ticarete Sohumkale'yi daha avantajlı bir hale getirmişti.³³ Bu güzergah daha iyi koşullarına sahipti;³⁴ fakat 1832 yılında Rusların Kafkas ötesindeki yerli tüccarları teşvik etmek ve İngiliz ve Fransız mallarının bu bölgeye ithalini sınırlamak amacıyla getirdiği yeni uygulamalar ticaretin Trabzon-Tebriz yoluna kaymasına neden oldu.³⁵ Düzenli gemi seferlerinin başlaması ve stratejik konumu Trabzon limanını, İngiliz ve diğer Avrupa devletlerinin başlıca ticaret merkezi haline getirdi. Aynı şekilde Buşir'den çıkan İran ürünleri de klasik yollarını değiştirdi. İran'dan Erzurum'a ve buradan da İzmir ve İstanbul'a kara yolu ile ulaşan malların bir kısmı artık Trabzon üzerinden sevk edilmeye başlandı.³⁶ Aşağıdaki tablo Trabzon limanındaki hareketliliğe ve dolaylı olarak da kentin ticari öneminin artışına işaret etmektedir.

Rusya'nın uygulamalarının yanı sıra Trabzon'un coğrafi konumu, İran ile olan ticarete de düşük taşıma maliyetine imkân tanıdığı için Trabzon'un bir ticaret merkezi olarak önemi artmaya devam etti. 1830 yılında değeri 250.000 sterlin olan yaklaşık 5.000 sandık ithal edilip İran'a gönderilirken, 1834 yılında bu değerler 12.000 sandık ve 600.000 sterlin, 1835'te ise 19,327 sandık ve 996.350 sterlin şeklindeydi.³⁷ 1838 Osmanlı-İngiliz Ticaret Antlaşması'nın olumlu etkileri hinterlandı küçük bir liman kenti olan Trabzon'un üzerinde de sınırlı olmakla birlikte hissedildi. Bu antlaşma sonrasında 1838'de Trabzon'un toplam ticaret değeri 1.858.287 sterlin iken 1846'dan 1850'ye

³² Issawi, *The Tabriz-Trabzon Trade*, s.19; Turgay, *Ottoman-British*, s. 300.

³³ A. Üner Turgay, "Trabzon", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri*, çev. Gül Çağalı Güven, Ed. Ç. Keyder, Y. E. Özveren, D. Quataert, İstanbul 1994, s. 52.

³⁴ Issawi, *The Tabriz-Trabzon Trade*, s. 22

³⁵ *AMAE, Paris, MD, Turquie, Tome 74, baron Boisilecomte'dan Broglie'ye, 16 Ocak 1834, s. 85; Turgay, Trabzon, s. 52; Rusya'nın yeni gümrük vergilerini uygulamasının yanı sıra, bu ticaret bölgelerinde baş edemediği kaçakçılık hadiselerinin olması da tüccarları yeni Trabzon rotasına yönlendirdi. Issawi, a.g.m., s. 23.*

³⁶ *AMAE, Paris, MD, Turquie, Tome 74, baron de Boisilecomte Broglie'ye, 16 Ocak 1834, s. 85.*

³⁷ Turgay, *Ottoman-British*, s. 290.

kadar olan beş yıllık dönemde ortalama ithalat ve ihracat sırasıyla 1.700.000 ve 500.000 sterlindi.³⁸

Tablo 1: Trabzon'da Deniz Taşımacılığı ve Ticaret

Yıllar	Giren			Çıkan		
	Gemi Sayısı	Tonaj	Kargo Değeri (Paund)	Gemi Sayısı	Tonaj	Kargo Değeri (Paund)
1833	102	12.822	560.009	87	10.948	44.628
1834	124	17.682	600.192	114	16.642	240.991
1835	170	26.444	1.020.532	156	24.572	690.920
1836	172	25.648	1.451.793	163	25.273	859.373

Kaynak: Turgay, *Ottoman-British*, s. 53.

Trabzon'un Doğu Anadolu ve İran'ın kuzeyine yönelik ticaret uluslararası bir ticaret yeri konumuna gelmesinde gerek araçların gerekse de burada kurulacak olan yabancı ticarethanelerin önemli bir fonksiyonu olduğunu görmekteyiz. Özellikle 1820'li yıllarda Tebrizli Ermeni bir tüccar olan Sittik Han ve ilerde Trabzon'da İngiliz konsolosu olacak olan James Brant'ın faaliyetleri Trabzon limanında İngiliz ticaretinin gelişmesine katkı yapmıştır. İstanbul, Trabzon, Erzurum ve Tebriz'de şubeleri olan Sittik Han sık sık Londra ve Manchester'a seyahatler yapmakta ve Erzurum ve İran'ın kuzeyinde satılmak üzere İngiliz pamuklu mamulleri ithal etmekteydi. İzmir ve İstanbul'daki İngiliz tüccarlar ile Londra'daki firmalar ile bağlantıları bulunan Brant 1830 yılında birkaç gemi kiralamış ve bu gemiler İngiliz malları ile Trabzon'a gelmiştir.³⁹ Bu teşebbüslerin arkasının geldiği görülmektedir. Bir yıl sonra İran'daki veliaht Prens Abbas Mirza adına ticaret yapan diğer bir Ermeni tüccar olan Sadi Han, İngiliz malı yüklü gemiler ile Trabzon'a gelmiştir.⁴⁰ Sadi Han, bağlantıları olduğu bir İngiliz ticarethanesi lehine bir tekel elde etmişti. Fransız konsolosu Fontanier'ye göre Sadi Han İran ipeğinin ihracına yönelik uzun süreli planlar yapmaktaydı.⁴¹ Gerek Brant'ın faaliyetlerinde gerekse de Tebrizli bu Ermeni tüccarların faaliyetlerinde ise Trabzon'daki ilk yabancı ticarethanenin, yani İngiliz ticarethanenin önemli bir rolü bulunmaktaydı. Bu ticarethanenin ise Brant tarafından tesis edildiği

³⁸ Turgay, *Ottoman-British*, s. 292.

³⁹ Issawi, *The Tabriz-Trabzon Trade*, s. 19; Turgay, *Ottoman-British Trade*, s. 300.

⁴⁰ *AMAE, CADN, Trébizonde*, Tome 3, Fontanier'den Varenne'e, 22 Kasım 1831.

⁴¹ *AMAE, CADN, Trébizonde*, Tome 3, Fontanier'den Varenne'e, 15 Ocak 1832.

anlaşılmaktadır.⁴² Brant, İngiliz arşiv belgelerine göre, uzun seneler konsolos olarak görev yaptığı Trabzon'da İngiliz ticaretinin gelişmesi için çok fazla çaba sarf etmiş ve burada kurmuş olduğu şirket vasıtası ile gelecekte daha karlı olacak ticaretin gelişmesi için kendi servetini de harcamaktan geri durmamıştı.⁴³ Aslında bu dönemde Brant'ın öncülüğünü yaptığı faaliyetlerin boyutunu onun Trabzon'daki meslektaşısı olan Fontanier'den daha belirgin bir şekilde anlamak mümkündür. Fontanier, Fransa'nın Trabzon'daki temsilciliği olan konsoloslukun ticari faaliyetleri hakkındaki bir değerlendirmesinde yaparken buradaki İngiliz konsoloslukuna da değinmekte ve İngilizlerin başarılı olmasının nedenlerini sıralamaktadır. Ona göre Fransa'nın da İngiltere gibi bir ticaret hacmine sahip olması gerekirken Trabzon ticaretinde geri kalmasının nedeni şudur: “İngiliz konsoloslar ticaret yapma hakkına sahiplerdir ama biz değil, tüccar oldukları için kendi ticaretleri için faydalı gördükleri herkes ile ilişkilerini devam ettirirlerken biz ise sadece dışişleri bakanlığı ile yazışmaktayız”.⁴⁴

Brant'ın kurduğu bu ticarethanenin Tebriz, İstanbul ve Avrupa'da bağlantıları bulunmaktaydı ve İran transit ticaretinin en büyük tedarikçisi olan İngiltere'nin Trabzon'daki ticaretini gerçekleştirmekteydi.⁴⁵ Bu ticarethane İran ve Kuzeydoğu Anadolu'nun ürünlerinin İstanbul üzerinden ihracatı ile meşgul olmaktadır. Bu ürünlerden biri de yündü. İlk kez 1833 yılında bu ticarethane deneme amacıyla Londra'ya birkaç balya yün sevkiyatı yapmıştı.⁴⁶

Bu ilk zamanlarda Trabzon'da yabancı ticarethanelerinin kurulmasına karşın ticari işlerde ana merkez olarak Trabzon'un öne çıkmadığını görmekteyiz. Zira Trabzon İstanbul-Tebriz arasındaki ticarete önemli bir rol üstlenen Trabzon'un önemi şehirde İran piyasası için malların bulunmasına bağlıydı. İran ticareti ile meşgul olan İstanbullu ve Tebrizli tüccarların Trabzon'da acenteleri vardı. Bu firmalar İstanbul ile İran arasındaki ticarete doğrudan katılmaktansa sadece yılın her döneminde kendilerine önemli bir kazanç bırakan bir transfer işiyle meşgul olmaktaydılar.⁴⁷ İlk dönemlerde Trabzon'da hizmet veren bu İngiliz ticarethanenin benzer sorunlarla karşılaştı. Trabzon'daki tek yabancı ticarethane olan İngiliz ticarethanesi zor da olsa İranlı tüccarlar ile bir ilişki kurdu. Bu ticarethanenin önemli bir miktar mala sahip olmasına rağmen, ürün çeşitliliğini karşılamaya yönelik olarak

⁴² Charles Issawi, *The Economic History of Turkey 1800-1914*, The University of Chicago Press, Chicago 1980, s. 127; C. H. Burges, “A Brief Notice Respecting the Trade of the Northern Provinces of Persia, Addressed to T. H. Villiers”, *Iranian Studies*, 16/3-4, 1983, s. 291.

⁴³ Turgay, *Ottoman-British Trade*, s. 301.

⁴⁴ Viktor Fontanier, *Voyages en Orient, entrepris par ordre du gouvernement français de 1830 à 1833, deuxième voyage en Anatolie*, Paris 1834, s. 227-228.

⁴⁵ *AMAE, CADN, Trébizonde, Tome 3, Outrey'den Roussin'e*, 9 Nisan 1836.

⁴⁶ *AMAE, CADN, Trébizonde, Tome 3, Outrey'den Roussin'e*, 10 Ocak 1834.

⁴⁷ Charles Issawi, *The Economic History of Iran 1800-1914*, Chicago 1971, s. 101.

Fransız ve İsviçre mallarına sahip olmaması İranlı tüccarların İstanbul'a gitmelerine neden olmaktadır.⁴⁸

İngilizlerin bu ticarethanesi İstanbul ve Avrupa'da bulunan ve İran ile ticaret yapmak isteyen değişik firmaların da dikkatini çekmiştir. Bu maksatla 1834 yılında Paris ve İstanbul'un saygın ve zengin kurumları burada ticaret yapmak istemiş ve buradaki İngiliz ticarethanesine yönlendirilmişlerdi. Fakat Fransız konsolosuna göre milli hislerle hareket eden İngiliz ticarethanesi, Fransız tüccarların tekliflerine sıcak bakmamış ve bu da bu Fransız tüccarların hoşnutsuzluğuna neden olmuştu.⁴⁹

Transit ticaretin yükselişe geçtiği bu ilk dönemlerde Trabzon'da da yabancı ticarethanelere karşı bir direnç ortaya çıktı.⁵⁰ Bu yüzden her ne kadar İngiliz konsolosu Brant, İranlı tüccarların İstanbul yerine Trabzon'dan mal almaları durumunda daha avantajlı olacaklarını belirtse de bu ilk zamanlarda Trabzon piyasasında hem mal hem de girişimci tüccarların eksikliği görülmüştür. Zira Trabzon'daki tüccarlar geleneksel ve küçük çaplı bir ticari faaliyetle meşgul olmaktadır.⁵¹ Fakat Trabzon piyasası zamanla İranlı tüccarları da şehre çekmiştir. 1834 yılında Tebriz ve İstanbul'daki ticarethanelerin temsilcisi olan üç İranlı tüccar, Trabzon yolunun ne kadar kârlı olduğunu gösterir bir şekilde Trabzon'a gelerek buraya yerleşti.⁵² Trabzon'a yerleşen bu İranlı tüccarlar, yeterli mal çeşitliliğini sunamayan Trabzon'da büyük oranda transit ticaret ile olmaktadır. 1834 yılında Trabzon ticaretinin gösterdiği artışın en önemli nedeni şehirdeki ticarethanelerin artmasıydı.⁵³ 1840'lı yıllarda Trabzon'daki İranlı tüccarların sayısı daha da artmıştır. Bu tüccarlar ise Hafız Ağa, Seyyid Murtaza, Rahim Ağa ve diğer tüccarlardı.⁵⁴

Fransız konsoloslar Trabzon'da gelişen bu transit ticarete Fransa'nın da yer alması gerektiğini, bunun için mutlaka Trabzon'da bir Fransız ticarethanesinin kurulmasını gerek dışişleri bakanlığından gerekse de elçilikten istemekteydiler. Outrey, Trabzon'da bir ticarethaneleri olması durumunda Fransızların burada kârlı bir ticaret yapabileceklerini ve İran'da da Fransız

⁴⁸ *AMAE, CADN, Trébizonde, Tome 3, Outrey'den Roussin'e, 10 Ocak 1834.*

⁴⁹ Outrey, bu Fransız tüccarların bu işle meşgul olmamaları durumunda kendisinin bazı denemeler yapabileceğini de belirtiyordu. *AMAE, CADN, Trébizonde, Tome 3, Outrey'den Roussin'e, 12 Ocak 1835.*

⁵⁰ *AMAE, CADN, Trébizonde, Tome 3, Outrey'den Roussin'e, 10 Ocak 1834.*

⁵¹ *AMAE, CADN, Trébizonde, Tome 3, Notice sur le commerce de Trébizonde, 15 Temmuz 1835.*

⁵² 18. yüzyılda Trabzon'da görülen İranlı tüccarlar hakkında bkz. Necmettin Aygün, *Onsekizinci Yüzyılda Trabzon'da Ticaret*, Trabzon 2005, s. 170-172; Neşe Erim, "1720-1790 Arasında Osmanlı-İran Ticareti", *V. Milletlerarası Türkiye Sosyal ve İktisat Tarihi Kongresi Bildirileri*, Ankara 1990, s. 571-577; Issawi, *The Tabriz-Trabzon Trade*, s. 19.

⁵³ *AMAE, CADN, Trébizonde, Tome 3, Outrey'den Roussin'e, 12 Ocak 1835.*

⁵⁴ Issawi, *History of Iran*, s. 101.

mallarını rahatlıkla satabileceklerini belirtiyordu.⁵⁵ Zira Trabzon'a gelen Avrupa mallarının üçte biri Fransız mallarından oluşurken⁵⁶ Fransızların Trabzon'daki ticarete yönelmemeleri konsolos için şaşırtıcıydı.⁵⁷ Fakat 1838 yılından itibaren Fransızlar hem İran hem de Trabzon piyasasında görünmeye başladı.⁵⁸ Trabzon'daki Fransız ticareti için asıl girişim konsolosların uzun zamandan beri kurulmasını istedikleri gibi şehirde 1845 yılında Marsilyalı bir ticarethaneye bağlı Arnaud ve Querin tarafından bir Fransız ticarethanesinin kurulması oldu. Tebriz ve Suhumkale'de acenteleri olan bu ticarethanenin yetkilileri Lazistan, Gürcistan ve İran'ı sürekli olarak dolaşmakta ve buralara Fransız mallarını, özellikle de şarap, rom, şeker, kolonyal gıdalar ve ipekliler satmaya çalışmaktaydı. Fransız konsolosu Clairambault bu tüccarların biraz sabırla, bölgenin ihtiyaçlarını ve yapısını daha iyi kavradıkça Fransa ile Trabzon arasında doğrudan bir ilişki kurabileceklerini ve Fransız ticaretinin gelişebileceğini belirtiyordu.⁵⁹ Bu doğrultuda 1846 yılında, uzun bir zamandan beri Trabzon'da bulunan Fransız himayesindeki Marcopoly adlı bir tüccar, İngiliz tebaası ve Belçika konsolosu Charnaud ile bir şirket kurdu. Charnaud'nun başlıca ortak olduğu ve İngiliz konsolosluğunu himayesi altına giren bu ticarethane önemli bir iş hacmine sahip olunca Trabzon'daki küçük esnafın tepkisini çekti. Fakat bu yeni ticarethane, iç kısımlardan gelip de İstanbul'a mal almak için giden tüccarların aradığı malları Trabzon'da bulmalarına da imkân tanıdı.⁶⁰ Bunun yanında Charnaud ve Marcopoly'nin ticarethanesinin yanında bu dönemde şehirde Calimachi adlı bir başka ticarethanenin olduğunu da görmekteyiz.⁶¹

Ticaret hacmi genişledikçe Trabzon'daki ticarethanelerin de sayısı artmaya devam etti. Şehirde 1847 yılında, biri Rus himayesinde olan pek çok tüccar bir araya gelerek bir ticarethane kurdu ve bu ticarethane Marcopoly ve Charnaud'nun ticarethaneleri ile rekabet etmeye başladı. Aynı şekilde Marcopoly ve Charnaud'nun ticarethanesi Trabzon'un toplam ticaretinde de artışa neden oldu.⁶² 1848 yılında ise bu kez Avusturyalı bir tüccar olan Pryantz, Trabzon'da Avusturya ticarethanesini açtı.⁶³ 1850 yılında ise Fransız konsolosunun raporuna göre şehirde beş ticarethane; Lacheze-Arnaud,

⁵⁵ *AMAE, CADN, Trébizonde, Tome 3, Outrey'den Roussin'e, 10 Ocak 1834.*

⁵⁶ *AMAE, CADN, Trébizonde, Tome3, Outrey'den Roussin'e, 9 Nisan 1836.*

⁵⁷ Konsolosa göre Trabzon'da bir Fransız ticarethanesinin olmaması aynı zamanda konsolosun gelişen ticaret hakkında yeterli bilgi edinmesinin önünde bir engeldi. *AMAE, CADN, Trébizonde, Tome 3, Outrey'den Roussin'e, 12 Ocak 1835.*

⁵⁸ *AMAE, CADN, Trébizonde, Tome 3, Outrey'den Roussin'e, 31 Ocak 1839.*

⁵⁹ *AMAE, CADN, Trébizonde, Tome 5, Clairambault'dan Bourgeney'e, 26 Ocak 1846.*

⁶⁰ *AMAE, CADN, Trébizonde, Tome 5, Clairambault'dan Bourgeney'e, 26 Ocak 1847.*

⁶¹ Issawi, *History of Iran*, s. 101.

⁶² *AMAE, CADN, Trébizonde, Tome 5, Clairambault'dan Fransız Maslahatgüzarına, 25 Mayıs 1848.*

⁶³ *AMAE, CADN, Trébizonde, Tome 5, Clairambault'dan Aupich'e, 22 Mart 1849.*

Marcopoly, Syriant, Sagrandi, İngiliz ve Catenaki ticarethaneleri bulunuyordu.⁶⁴ Şehirde 1851 yılında, tüccar Ricard'ın yönetiminde yeni bir Fransız ticarethanesi daha tesis edildi.⁶⁵ Fakat iş hacimleri daralarak kapanan Fransız ticarethanelerinin yerine Schilizzi ve Katolik Ermeni bir tüccar olan Ovanes Missir'in ticarethaneleri açılmıştır.⁶⁶

Yukarıda saydığımız bu ticarethanelerin, Trabzon'da piyasa koşullarına göre işlerini sürdürdüğünü veya bazılarının da kapandığını görmekteyiz. Trabzon üzerinden önemli oranda bir ticaret gerçekleştiren İsviçre de Trabzon'da bir ticarethane kurmuştu. Bu ticarethaneler kendi pazar paylarını arttırmak ve daha geniş bir alanda satış yapabilmek için yukarıda da değindiğimiz gibi Trabzon civarındaki yerlere görevliler göndermekteydiler.⁶⁷ İhracata yönelik mamullerin tespit edilmesine yönelik olan bu çalışmaların yanında ayrıca yerli halkın kullanımına yönelik malların da tespit edildiği görülmektedir. Özellikle tekstil ürünleri konusunda gerek İngiliz gerekse de Fransız konsoloslar yerli halkın tükettiği ürünler hakkında İngiltere ve Fransa'daki fabrikatörlerle bağlantılar kurmakta ve yöreye uygun ürünler talep etmekteydiler. Bunun yanında bu ticarethaneler piyasa koşullarını en iyi bilen kurumlardı ve bu yüzden konsolosların ticaret hakkında en önemli bilgi kaynaklarından biriydi.⁶⁸

İlk dönemlerde doğrudan Avrupalıların yaptığı bu uluslararası ticaretin zamanla Osmanlı tebaası gayrimüslimlere geçtiği görülmektedir. Himaye Sistemi'nin kendilerine sağladığı vergi muafiyeti ve ayrıcalıkları çok iyi değerlendiren Rum, Ermeni ve Yahudi reaya daha yoğun bir şekilde uluslararası ticarete atılmaya başladı.⁶⁹ Trabzon'da ise önceleri İngilizlerin elinde olan İran transit ticareti buradaki Rum tüccarların eline geçmeye başladı.⁷⁰ Yüzyılın ortalarına doğru Trabzon ticaretinde görülen en önemli değişimlerden biri de buydu.⁷¹ Yerli gayrimüslim tüccarlar Avrupa ticaretinin

⁶⁴ *AMAE, Paris, CCC, Trébizonde, Tome 6, Clairambault'dan Dışişleri Bakanlığına, 5 Nisan 1851.*

⁶⁵ *AMAE, Paris, CCC, Trébizonde, Tome 6, Clairambault'dan Lavalette'e, 15 Mart 1852.*

⁶⁶ *AMAE, Paris, CCC, Trébizonde, Tome 6, Schefer'den de Lhuys'a, 6 Mayıs 1863.*

⁶⁷ *AMAE, CADN, Trébizonde, Tome 8, Schefer'den de Lhuys'a, 29 Aralık 1863.*

⁶⁸ Örnek olarak Marsilyalı tüccarlar Marini'nin ve Tardieu, Trabzon ticareti hakkında bilgi talep ettiğinde, Fransız konsolosu Clairambault, şehirde bulunan Marcopoly'nin ticarethanesi ve belli başlı Rum tüccarlarından olan Hacı Konstantin ile bağlantı kurduğunu ve bunların ticaretleri hakkında bilgi topladığını belirtmektedir. *AMAE, CADN, Trébizonde, Tome 5, Clairambault'tan Butenval'a, 11 Şubat 1845,*

⁶⁹ Bu konuda bkz. Salâhi R. Sonyel, *Minorities and the Destruction of the Ottoman Empire*, Ankara 1993.

⁷⁰ Robert Curzon, *Armenia: A Year at Erzurum and on the Frontiers of Russia, Turkey and Persia*, London 1854, s. 24.

⁷¹ Bu konuda bkz. A. Üner Turgay, "Trade and Merchants in Nineteenth-Century Trabzon: Elements of Ethnic Conflict", *Christians and Jews in the Ottoman Empire*, ed. B. Braude-B. Lewis, New York 1982, s. 287-313.

büyük bir kısmını kontrol ediyordu. Hatta Liverpool, Manchester ve Avrupa'daki diğer önemli merkezlerde acentelere sahiptiler ve bu şekilde ticareti daha ucuza getirmekteydiler.⁷²

3. Trabzon'da Fransız Ticareti

Fransız Devrimi ve Napolyon'un Mısır'ı işgali sonrasında Osmanlı Fransız ticari ilişkileri durma noktasına gelmişti. Bu kesinti dönemini ortadan kaldıran 1802 Paris Antlaşması, Fransız yetkililerde Osmanlı coğrafyasında yeni ticaret bölgelerine sahip olmak konusunda umutlar verdi. Emil Gaudin, Bonapart'a sunduğu bir raporda Karadeniz ticaretinden ve genel olarak da Levant ticaretinden sitayişle bahsetmekte Rumeli, Eflak ve Boğdan'ın ticareti için Edirne ve Varna'da birer konsolosluk açılmasını; Tiflis'ten geçerek İzmir'den Tahran'a uzanan Anadolu ticaretinin açılmasını İngilizler ile Hindistan'da rekabet etmek için İran şahları ile ilişkiye girilmesini, Rusya'nın Kiev, Mohilev, Moskova, Kazan ve Astrakan gibi şehirlerine görevliler gönderilmesini ve bu şehirlerde İngiliz *Factories* örneğinde ticarethanelerin kurulmasını önermekteydi.⁷³ 1802 Osmanlı- Fransız Antlaşması sonrasında Fransızlar Trabzon'da konsolosluk yardımcılığı tesis etse ve burayı 1812'de genel bir konsolosluga yükseltse de şehir 19. yüzyılın başlarında henüz önemli bir ticaret merkezi görünümünde değildi ve sınırlı bir ticaret potansiyeline sahipti.⁷⁴ Bu dönemde Fransızların asıl yoğunluk verdikleri yer ise Gürcistan'dı. 18. yüzyılın ikinci yarısında Peysonnel ve Anthoine gibi Fransızlar Tiflis yoluyla İran'a doğru bir ticaretin yapılabileceği teklif etmişlerdi.⁷⁵ Rus hükümetinin 1821 yılında Transkafkasya'da yabancı mallarına getirmiş olduğu düşük gümrük politikaları bir başka Fransız, Gamba'nın burada Fransız ticaretini yerleştirmek için çalışmasını teşvik etmiştir.⁷⁶ Gamba'nın Fransız hükümeti nezdinde yapmış olduğu girişimler sonuç vermiş ve Gamba 1821'de Tiflis'e konsolos olarak atanmıştır. Fransızların bu hamlelerinin en önemli amacı ise sürekli olarak rekabet halinde oldukları İngilizlerden bu yeni yolda ilerde olmaktır.⁷⁷ Fakat Gamba'nın burada geliştirmiş olduğu projeler eskiden beri İstanbul'a gitmeye alışkın olan İranlı tüccarları tatmin etmedi. Bunun yanında 1821-1823 yılları arasında Osmanlı-İran çatışması olduğu dönemde İstanbul'daki pek çok tüccar mallarını bu yeni yol ile gönderdi.

⁷² Özgür Yılmaz, "İngiliz Seyyah Frederick Walpole'un Trabzon İzlenimleri", *Karadeniz Tarihi Sempozyumu 25-26 Mayıs 2005*, I, Trabzon 2007, s. 439-452.

⁷³ Faruk Bilici, *Trabzon'daki Fransız Konsoloslugu*, s. 37-38.

⁷⁴ M. Anthoine, *Essai historique sur le commerce et la navigation de la Mer-Noire*, Paris 1820, s. 331-332.

⁷⁵ C. Peysonnel, *Traite sur le commerce de la mer Noire*, Tome II, Paris 1787.

⁷⁶ Gamba'nın bu amaçla tesis etmeye çalıştığı ticari faaliyetler hakkındaki fikirleri bir kitap olarak da yayınlamıştır. Bkz. C. Gamba, *Voyage dans la Russie meridionale*, Paris 1826.

⁷⁷ Issawi, *Economic History of Turkey*, s. 122.

Fakat Osmanlı-İran çatışmasının sona ermesi, Fransız tüccarların Gürcistan'da istedikleri satışları yapamamaları Tiflis yolunu tekrar eski sönüklüğüne taşıdı. Belki de daha önemlisi 1828-1829 Osmanlı-Rus Savaşı'nın Marsilya ile Karadeniz bağlantılarını kesmesi oldu. Ayrıca yukarıda da değindiğimiz gibi Rus hükümetinin İran transit ticaretini kendi topraklarına çekmek ve Kafkasya eyaletlerini kalkındırmak için yabancı mallara koyduğu gümrük muafiyetini kaldırması buradaki yabancı ticarethanelerin işine son verdi. Böylece Fransızlar Gürcistan yolundan istedikleri neticeyi elde edemediler.⁷⁸

Aslında Fransız hükümeti Gamba'nın faaliyetlerinin istenilen sonuçlara ulaşamayacağını ve Rus hükümetinin yabancı tüccarlara vermiş olduğu gümrük muafiyetinin sürekli olmayacağını farkındaydı.⁷⁹ Bundan dolayı Fransızlar için Tiflis yoluna alternatif olarak önem kazanan Trabzon-Erzurum yolu öne çıkmaya başladı. Daha Dupré'nin konsolosluğunun sonlarına doğru 1820'de Trabzon'a gelen diğer bir Fransız Rottiers, Trabzon'da bir Fransız ticarethanesinin yerleştirilmesi durumunda buranın önemli bir ticaret noktası haline gelebileceğini yazmıştı.⁸⁰ 1830 yılında Fontanier'nin Trabzon konsolosluğuna atanması ve Fransız Dışişleri Bakanı Polignac'ın Fontanier'ye daha önce görülmeyen ölçüde verdiği geniş kapsamlı talimatlar, Fransa'nın Gürcistan'daki başarısızlığını gösterdiği kadar Karadeniz ticaretindeki ısrarını da ortaya koymaktaydı.⁸¹ Bundan dolayı Fransız dışişleri, konsolosluğu İran sınırına yakın olan Erzurum'a taşımak istemiş fakat Bâb-ı Alî buna karşı çıktığı için konsolosluk merkezi Trabzon'da kalmıştır.⁸² Fontanier'in bundan sonraki görevlerinden biri ise Trabzon'da Fransız ticaretini geliştirmektir.

Trabzon limanında Fransız ticaretinin gelişimini en iyi bir şekilde Fransız konsolosların hazırladığı yıllık ticari raporlardan öğrenmek mümkündür. Özellikle 1830'lu yıllardan sonra şehirde İran transit ticareti gelişmeye başladıktan sonra Fransız konsoloslar her yılın sonunda Trabzon ticareti hakkında raporlar hazırlamaya başladılar. Bu raporlardan ticaretin gelişimine şahit olduğumuz gibi Fransız konsolosların İran transit ticaretinde yer almak için ortaya koymuş oldukları çabayı da görmekteyiz. Çünkü Polignac'ın talimatlarından anlaşılacağı gibi Fransa Karadeniz'in güney

⁷⁸ Jean-Louis Regemorter, "Le mythe génois en mer Noire: la France, la Russie et le commerce d'Asie par la route de Géorgie (1821-1881)", *Annales Économies, Sociétés, Civilisations*, 3, 1964, s. 492-509; Turgay, *Trabzon*, s. 52.

⁷⁹ Faruk Bilici, "La France et la Mer Noire sous la Restauration", *Enjeux Politiques, économiques et Militaires en mer Noire (XVe-XXIe Siècles)*, dir. F. Bilici, I. Candea, A. Popescu, Braila 2007, s. 672.

⁸⁰ B. E. Antoine Rottiers, *Itinéraire de Tiflis à Constantinople*, Bruxelles 1829, s. 226.

⁸¹ Talimat için bkz. *AMAE, CADN, Trébizonde, Tome 3*, Polignac'dan Fontanier'ye, 10 Haziran 1830; Bilici, *la mer Noire sous la Restauration*, 671.

⁸² *AMAE, CADN, Trébizonde, Tome 3*, Fontanier'den Dışişleri Bakanlığı'na, 4 Ocak 1831; Bilici, *la mer Noire sous la Restauration*, 672.

kıyılarında yeni pazarlar aramakta ve İran'daki olumlu gümrük politikalarından istifade etmek istemekteydi.⁸³ Fontanier kısa konsolosluk süresince gerek Rusya gerekse de İran'daki gelişmeler hakkında raporlar hazırladığı gibi İran transit ticaretinin gelişmesini de gözlemlemekteydi. Fontanier'ye göre Fransız mallarına talep olan Trabzon piyasasında Fransız mallarını ihtiva eden bir ticarethanenin olmaması çok büyük bir eksiklikti. Trabzon'da bir Fransız ticarethanenin yokluğu Fransız mallarının pazar payını kısıtladığı gibi İran'da da Fransız girişimcilerin eksikliği Fransız mallarını Tebriz ve civa-rında İngiliz ve İsviçre malları karşısında geriletiyordu.⁸⁴ Fontanier şehirdeki tek ticarethane olan İngiliz ticarethanenin yeterince iş yapmadığını ve mutlaka büyük tüccarların bir araya gelerek burada ticarethane açmalarını tavsiye ederken Trabzon ve İran'da pazar bulabilecek malları da ortaya koyuyordu.⁸⁵

Bu sistem içerisinde Fontanier, İngilizlerin İranlılar nezdindeki faaliyetlerini kıskançlıkla izliyor, Fransa'nın aynı şekilde İran ile temasa geçip burada kendisine bir pazar yaratmasının ve Trabzon'da mutlaka bir Fransız ticarethanenin kurulmasının gerekliliğini bildiriyordu.⁸⁶ Fontanier'in yaklaşık iki sene süren konsolosluğu özellikle İngilizlerin öncülüğünde transit ticaretin yükselişine şahit olurken Fransız ticareti, gerek konsolosluk sistemi gerekse de devlet desteğinin olmaması yüzünden istenildiği gibi gelişemedi.⁸⁷ Bunun yanında gümrükten sağlıklı bilgilerin alınmadığı Trabzon'da, Gürcü ve İranlı tüccarların alımlarını İstanbul'dan yapmaları ve Fransa'ya gönderilen malların da İstanbul üzerinden ihraç edilmesi nedeniyle Fransız ticaretinin bu ilk dönemlerde niteliğini ve parasal değerini tayin etmek çok zordur. Buna karşın Fontanier 1834 yılında, Trabzon limanına gelen malların üçte birinin Fransız malı olduğu hesaplamaktaydı.⁸⁸ Konsolosların Fransız tüccarlarına yönelik çağrılarını dikkat çekmiş ve İstanbul ve Paris'in önemli ticaret kurumları

⁸³ Bilici, *la Mer Noire sous la Restauration*, 671.

⁸⁴ *AMAE, CADN, Trébizonde, Tome 3, Outrey'den Roussin'e, 10 Ocak 1834.*

⁸⁵ Fontanier'ye göre bu mallar, Fransız şeker, kahve, rom, şarap, başlıca şampanya, demir, hırdavat, Elbeuf'ta ve Fransa'nın kuzeyinde imal edilen parlak ve açık renkli yünlü kumaşlar, kolonyal ürünler, muslinler beyaz ve renkli buketli muslinler, pamuklu bezler, şallar, pamuklu dokumalar, kaşmir, saten, brokar, Lyon kadifeleriydi. *AMAE, CADN, Trébizonde, Tome 3, Outrey'den Roussin'e, 10 Ocak 1834.*

⁸⁶ *AMAE, CADN, Trébizonde, Tome 3, Fontanier'den Guillemient'e, 2 Ocak 1831; Aynı dosya, Outrey'den de Varenne, 5 Ocak 1833.*

⁸⁷ Fontanier, *a.g.e.*, s. 227-228; Kısmen benzeri bir durumu Gamba'nın Tiflis üzerinden transit ticaret yapılmasına ilişkin çalışmalarında da görmek mümkündür. Gamba hükümetin desteğinin olmadığı bir durumda pek az tüccarı Gürcistan'da ticaret yapmaya ikna edebilmiş bunların bazıları da çok büyük kayıplara uğramışlardı. Regemorter, *a.g.m.*, s. 508-509.

⁸⁸ *AMAE, CADN, Trébizonde, Tome 3, "Notice sur le commerce de Trébizonde", 15 Temmuz 1835; Aynı dosya, Outrey'den Roussin'e, 12 Ocak 1835.*

Trabzon'da ticaret yapmak istemiş ve şehirdeki tek yabancı ticarethane olan İngiliz ticarethanesine yönlendirilmişlerdi.⁸⁹

Şehirde Fransız ticarethanesinin bulunmaması aynı zamanda konsolosların ticaretle ilgili yeterince bilgi toplamalarının önünde bir engeldi. Bu bakımdan konsoloslar diğer meslektaşlarından, gemi acentelerinden ve kişisel çabalarından bilgiler derlemekte ve gelişen ticareti ilgili birimlerle yazışmaktaydılar. Fransız konsoloslar, Fransız tüccarlarının Trabzon'da ticaret yapmalarını “*sahip olduğu büyük kaynakları spekülörlere sunan bir ülkede milli bir çıkar*” olarak görmekteydiler.⁹⁰ Konsolosların bu çağrılarına rağmen Trabzon'da Fransız ticarethanesi ancak 1843 yılında kurulabildi. Fakat Fransız mallarının piyasaya hâkim olan İngiliz malları ile rekabeti hiç de kolay olmadı. Fransız malları kalitelerine rağmen daha pahalıydılar.⁹¹ Fransız tüccarlar, üreticiler nezdinde girişimde bulunmuş; fakat İngilizlerin yaptığı düşük fiyatlı pamuk üretiminin mümkün olmadığını görmüşlerdi. Ayrıca Fransa'nın, İngiltere ve Avusturya gibi ulaşım imkanlarından mahrum olması mal fiyatlarını menfi yönde etkileyen bir durumdu.⁹²

Querin ve Arnaud'nun ticarethaneleri Trabzon'da, bölgesel tüketimi düşük hırdavat, eldiven, parfümeri, şarap, likör ve ipekli mallar satıyordu.⁹³ Bu malların başlıca müşterisi Gürcü tüccarlardı. Bundan dolayı Fransızlar için asıl hedef Gürcü ve İran tüccarları nezdinde bir pazar elde edebilmektir. Trabzon piyasasında tercih edilmeyen Fransız şarapları Tiflis, Erzurum ve hatta Tahran'a gönderilmekteydi. Paris çivisi adlı bir çivi çeşidi ve kalpak Trabzon'da müşteri bulsa da Fransız demiri, İngiliz demiriyle rekabet edememiş; halkın zevklerine uygun olmayan Fransız ipekli ve yünüleri piyasada bir pazar bulamamıştır. En önemli kolonyal gıda olan Fransız şekerinde de aynı sorun görülmüş ve İngiliz şekerinin hâkim olduğu piyasada Fransız şekeri beğenilmemiştir. Bundan dolayı şeker üreticilerinden İngiliz şekeri gibi şeker üretmeleri istenmiştir.⁹⁴ Zamanla Trabzon piyasasında Paris çivisi, Lyon'dan gelen ipekliler ve hem yerel tüketim hem de Gürcistan için ithal edilen şarap miktarında artış görülmeye başlandı.⁹⁵ Fransız üreticilerin Trabzon piyasasında tutulacak özellikte şeker üretememesi nedeniyle Trabzon'daki her iki Fransız ticarethanesi Fransız şekerine Trabzon piyasasında önemli bir yer elde

⁸⁹ *AMAE, CADN, Trébizonde, Tome 3, Outrey'den Roussin'e, 12 Ocak 1835.*

⁹⁰ *AMAE, CADN, Trébizonde, Tome 3, Outrey'den Roussin'e, 10 Ocak 1836.*

⁹¹ *AMAE, CADN, Trébizonde, Tome 5, Clairambault'tan de Butenval'e, 11 Şubat 1845.*

⁹² *AMAE, Paris, MD, Turquie, Tome 74, Baron de Boislecomte'dan Monsieur Broglie'ye, 16 Ocak 1834.*

⁹³ *AMAE, CADN, Trébizonde, Tome 5, Clairambault'dan Bourgeney'e, 26 Ocak 1846.*

⁹⁴ *AMAE, CADN, Trébizonde, Tome 5, Clairambault'dan Bourgeney'e, 1 Temmuz 1846.*

⁹⁵ *AMAE, CADN, Trébizonde, Tome 5, Clairambault'dan Bourgeney'e, 26 Ocak 1847.*

edememişti.⁹⁶ Buna rağmen Trabzon'da Fransız ticaretinin artış eğilimi içinde olduğu görülmektedir. 1846 yılında Fransız ihracatı 67.421 frank iken bu rakam, ipekliler, çuhalar, deri, hırdavat, şeker ve hazır giyim ürünlerinin de ticaret dâhil olmasıyla 1849 yılında 343.575 franka yükseldi.⁹⁷ Trabzon piyasasında Fransız malı pamuklu kumaşlar, kolonyal ürünlerde, Avusturya malı daha ucuz ürünlerin piyasaya sürülmesi nedeniyle bir azalma görülse de moda ürünleri gibi lüks tüketim maddelerinde bir artış vardı. Bu kategoride 1830-1840 arasında Fransızların Osmanlı ülkesine ihracatı ortalama 135.000 franktı. 1846 yılında bu rakam 565.000 franka yükseldi.⁹⁸ Bu yükseliş eğilimini Trabzon'dan da izlemek mümkündür. 1854 yılı Fransız ithalat rakamları bir önceki seneye göre 156.450 frank; 1855 yılında ise 34,400 franklık bir artış göstermiştir. Artan bu ithalata rağmen Trabzon'dan Fransa'ya 1854 yılında 140-150.000 franklık bakırdan başka doğrudan bir ihracat yoktu.⁹⁹

Tablo 2: 1846 Yılında Trabzon'un İthal Ettiği Fransız Malları

Mal	Miktar	Değer (frank)	Mal	Miktar	Değer (frank)
Bot ve ayakkabı	576 çift	4.236	Yağ	500 şişe	950
Yaldızlı mum	600 paket	1.350	Likör	800 şişe	2.400
Kayış	220 düzine	1.550	Normal kâğıt	150 top	1.388
Ayakkabı fırçası	400 düzine	1.200	Mektup kâğıdı	300 top	2.400
Kapsül	300.000	750	Kurşun	1.500	1.875
Kutu cila	400 düzine	4.000	Pomad	150 çift	1.200
Çuha	2 koli	8.000	Paris çivisi	8.000 kilo	24.000
Lavanta suyu	900 şişe	3.600	Rom	2.000 kilo	3.000
Kolonya	500 şişe	2.000	Tuzlanmış et	55 kasa	612
Şamdan	40 çift	640	Sabun	200 düzine	750
Tüfek ve tabanca	100 parça	14.920	Fes	150 çift	36.000
Çubuk demir	500 kilo	6.600			
Toplam					67.421

Kaynak: *AMAE*, Nantes, Constantinople, Ambassade, Trébizonde, Tome 5.

1840-1860 yılları arasında Osmanlı-Fransız ticareti, Kırım Savaşı'ndaki Osmanlı-Fransız ittifakı ve arkasından Fransız sermayesinin demiryolları,

⁹⁶ *AMAE*, *CADN*, Trébizonde, Tome 5, Clairambault'dan Fransız Maslahatgüzarına, 25 Mayıs 1848.

⁹⁷ *AMAE*, *Paris*, CCC, Trébizonde, Tome 5, Clairambault'dan Aupick'e, 26 Şubat 1850.

⁹⁸ M. A. Ubcini, *Osmanlı'da Modernleşme Sancıları*, Çev. Cemal Aydın, İstanbul 1998, s. 282-283.

⁹⁹ *AMAE*, *Paris*, CCC, Trébizonde, Tome 5, Poncharra'dan Walewski'ye, 30 Mayıs 1855; Aynı dosya, Poncharra'dan Walewski'ye, 30 Nisan 1856.

limanlar ve diğer yatırımlarla Osmanlı ülkesine akması sayesinde artmaya devam etti.¹⁰⁰ 1856 yılında Trabzon limanına gelen Fransız mallarının değeri yaklaşık olarak 1.000.000-1.300.000 frank arasındaydı. Bununla birlikte Fransız konsolosu Poncharra, Trabzon'daki Fransız ticaretinin gelişiminin Fransızların İran'daki durumuna bağlı ve bu pazarda düşük fiyata mal sağlayan İngilizlerin tekelinin çok kuvvetli olduğunu belirtmekteydi.¹⁰¹ İran pazarındaki bu belirsizliğe karşın Trabzon'da Fransız mallarının ticaret hacmi 1860'lı yıllarda da büyüdü. 1858 yılında Fransız Messageries Maritimes Şirketi'nin Trabzon'a seferler düzenlemeye başlaması Fransız ticaretini olumlu yönde etkiledi.¹⁰² Bu şirketin tesisi Trabzon'un Fransa ve İtalya ile doğrudan bağlantısını sağladı. Gelişen bu ticaret hacminde en öne çıkan ürün ise şeker oldu. Fransız şekerinin değeri 1858-1862 arasında önemli bir artış göstererek 1858'de 10.069; 1859'da 44.729; 1860'da 83.465; 1861'de 136.459 ve 1862'de 1.487.693 franka yükseldi. Bu yükselişte Fransız şeker üreticilerinin üretimde yaptıkları değişikliğin çok önemli bir katkısı olmuştur.¹⁰³

İthalat ve ihracat rakamları açısından bakıldığında Fransa'nın Trabzon ile olan ticari ilişkilerinde bir denge vardı. Örneğin 1868 yılında Trabzon'un Fransa'dan ithalatı 6.007.321 frank, Fransa'ya ihracatı ise 6.088.848 franktı.¹⁰⁴ Trabzon'un Fransa'ya doğru olan ihracatını İran'dan gelen pamuk ve ipekböceği yumurtasının yanında bakır, balık yağı, şimşir kerestesi, ceviz, fındık, balmumu gibi yöresel ürünler oluşturmaktaydı. İngiltere ile mukayese ettiğimizde İngiltere'nin 14.455.314 franklık ithalatına karşılık Trabzon'un bu ülkeye doğru sadece 636.000 franklık bir ihracatı vardı.¹⁰⁵ Bu haliyle Trabzon'da, Fransa'nın İngiltere'nin yarısından az bir ithalat hacmine; buna karşın İngiltere'den on kat fazla bir ihracat hacmine sahip olduğu anlaşılmaktadır. Fransa'nın Trabzon ticaretindeki payının önemli bir kısmı İran ticaretine yönelikti. 1875'te Fransa'nın Trabzon'a 71.032 sterlin ve Trabzon üzerinden İran'a 40.249 sterlin toplam 111.281 sterlinlik bir ihracatı; Trabzon'un Fransa'ya 37.088 sterlini Trabzon'dan ve 87.258 sterlini de İran'dan gelen malların oluşturduğu toplam 125.246 sterlinlik bir ihracat yaptığı görülmektedir.¹⁰⁶ Trabzon'un Fransa ile olan ithalat ve ihracat ilişki-

¹⁰⁰ Issawi, *Economic History of Turkey*, s. 134.

¹⁰¹ *AMAE, Paris, CCC, Trébizonde, Tome 6, Pocharra'dan Walewski'ye, 9 Haziran 1857.*

¹⁰² *AMAE, CADN, Trébizonde, Tome 8, Benedetti'den Thouvenel'ye, 30 Aralık 1857.*

¹⁰³ *AMAE, Paris, CCC, Trébizonde, Tome 6, Schefer'den de Lhuys'a, 6 Mayıs 1863.*

¹⁰⁴ *PRO FO, 195/965, Report by Consul Palgrave on the Trade and Commerce of Trebizond for the Year 1869.*

¹⁰⁵ *AMAE, Paris, CCC, Trébizonde, Tome 8, Derche'den Avergne'e, 31 Ağustos 1869.*

¹⁰⁶ *A&P (Accounts and Papers), 1875, vol. 76, Trebizond, Report by Vice-Consul Biliotti on the Trade and Commerce of Trebizond for the Year 1874, s. 1081-1085.*

sinde, yüzyılın geri kalan bölümünde ithalatta bir artış eğilimi görülürken ihracatta ise dalgalı değerler ortaya çıkmıştır.¹⁰⁷

Fransa'nın Trabzon ile olan ticaretinde en önemli ithal ve ihraç kalemleri Fransız menşeli bir mal olarak şekerin göstermiş olduğu eğilim Fransız ticareti için en önemli başarı örneklerinden biridir. Yüzyılın ilk yarısında piyasaya hâkim olan İngiliz ve Hollanda şekeriydi. Bu ürünler karşısında yapısı itibarıyla Trabzon'da pazar payı oluşturamayan Fransız şeker, konsolosların ve ticarethanelerin Fransız şeker üreticileri nezdinde yaptığı girişim sonunda daha iyi bir yapıya kavuşmuş ve pazar payını yükseltmiştir.¹⁰⁸ Fakat yüzyılın son çeyreğinde Avusturya'nın Trieste limanı vasıtası ile ihraç ettiği düşük kaliteli; fakat ucuz şeker bu avantajıyla yerli halkın benimsediği bir mal haline geldi.¹⁰⁹ 1883 yılında Fransa'dan 975.000 frank değerinde 8.937 kental, Avusturya'dan da 200.000 frank değerinde 2.500 kental şeker ithalatı yapılmıştı. Bu rakamlar bir sene sonra Fransa için 758.000 frank ve 11.231 kental; Avusturya için 5.688 kental ve 362.650 franktı.¹¹⁰ Bu rakamlardan da anlaşıldığı gibi Fransa pazar payını korusa da Avusturya'nın bu hamlesi Trabzon'da İngiliz ve Hollanda şekerinin yerini alan Fransızları endişelendiriyordu.¹¹¹ Fransa'daki St. Louis ve Méditerrané rafinerileri Trabzon'daki iki Rum ticarethanesine şeker ithalatı konusunda bir tekel vermişti. Bu ticarethaneler üretici ile müşteri arasında bir köprü görevi görüyorlardı.¹¹² Her ne kadar Belçika ve Mısır gibi bazı yerlerden şeker ithalatı yapılırsa da Fransız şekerini Trabzon piyasasındaki üstünlüğünü korudu. Fakat ticari değer bakımından Fransa önde olsa da yerel tüketim bazında Avusturya şekerini öndeydi. Trabzon'da da sınırlı bir kullanımı olan Fransız şekerinin en önemli pazarı İran piyasasıydı.

Şeker dışında Fransa'nın Trabzon piyasasında önemli bir ticaret hacmine sahip olduğu diğer bir mal kahveydi. Menşei Brezilya olan kahvenin ihracatı Marsilya ve Le Havre limanları vasıtası ile yapıldığı için bu ticaret Fransız tüccarlarına önemli bir kazanç sağlamaktaydı. Fakat yüzyılın sonlarına doğru, kahveye göre daha ucuz bir içecek olan çayın yaygınlaşmasıyla kahve ithalatında daralma yaşandı. 1897'de 360.000 frank olan ithalat oranı 1898'de 160.000 franka gerilemiştir.¹¹³ Bu şekilde daralma yaşayan diğer bir mal da

¹⁰⁷ Mübahat S. Kütükoğlu, "XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti", *Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri (13-17 Ekim 1986)*, Samsun 1998, s. 119-122.

¹⁰⁸ *AMAE, Paris, CCC, Trébizonde, Tome 7, Benedetti'den Thouvenel'ye, 21 Mayıs 1861.*

¹⁰⁹ *AMAE, Paris, CCC, Trébizonde, Tome 10, Amedee Querry'den Lacour'ya, 24 Mart 1883.*

¹¹⁰ *AMAE, Paris, CCC, Trébizonde, Tome 10, Amedee Querry'den Freyeneit'ye, 20 Mayıs 1885.*

¹¹¹ *AMAE, Paris, CCC, Trébizonde, Tome 10, Amedee Querry'den Jules Ferry'ye, 12 Nisan 1884.*

¹¹² *AMAE, Paris, CCC, Trébizonde, Tome 11, Mouvement du Commerce et de la navigation du vilayet de Trébizonde pendant l'année 1897.*

¹¹³ *AMAE, Paris, CCC, Trébizonde, Tome 11, Mouvement commercial et maritime pendant l'année 1898.*

Paris çivisiydi. Önceleri Fransızların bir tekel oluşturduğu bu kalem zamanla Belçika'da da üretilmeye başlandı. 1869 yılından itibaren Paris çivisiyle rekabet etmeye başlayan bu ürün zamanla Trabzon'daki piyasayı da ele geçirmiş ve Fransa'nın payını çok düşük rakamlara çekmiştir. Öyle ki 1894'te Trabzon'a gelen 78.278 franklık çivinin sadece 1.210 franklık kısmı Fransa'dan gelmişti.¹¹⁴

Bu mallardan başka kıymet bakımından az da olsa alkollü içeceklerde de Fransa'nın payı vardı. Fakat bu kalemlerde de Fransa yüzyılın sonlarında Avusturya ve Almanya'nın rekabeti ile karşılaştı ve Trabzon'a gelen alkol, ispirto, şarap ve biranın en önemli tedarikçisi Almanya ve Avusturya oldu. Fransa'nın bu piyasa kaybının en önemli nedeni bu rakip ülkelerin düşük fiyatlı mal sağlamalarıydı.¹¹⁵ Genel olarak bakıldığında Fransız malları Trabzon piyasasında düşük fiyatların hâkim olduğu rekabet koşullarına direnemeyerek bir daralma yaşadı. Bu haliyle Fransız ticaretinin Trabzon'da belirmeye başladığı 1830'lardan yüzyılın sonuna kadar özellikle üzerinde durulan mesele bu rekabet olmuştur.

Tablo 3: Trabzon'un İthalat ve İhracatında Fransa'nın Payı (1870-1884)

Yıllar	İthalat		İhracat	
	Toplam İthalat	Fransa'nın Payı	Toplam İhracat	Fransa'nın Payı
1870	41.410.556	3.200.435	49.405.339	1.985.350
1871	46.150.870	4.200.000	49.799.100	1.182.600
1872	42.851.180	4.093.560	53.131.860	2.100.560
1873	57.680.700	5.525.600	54.467.650	3.410.500
1874	62.500.000	7.121.650	52.616.740	2.648.000
1875	40.404.950	5.712.150	42.333.750	1.363.250
1876	39.194.090	3.298.136	16.836.879	3.210.500
1877	35.669.400	6.518.900	4.896.400	885.000
1878	30.720.710	5.107.190	46.681.200	3.642.000
1879	35.331.499	7.631.199	47.898.700	4.200.500
1880	31.398.050	5.286.850	39.563.600	5.220.000
1881	43.329.555	6.187.700	24.932.950	4.375.500
1882	53.405.630	8.118.600	43.837.150	7.218.000
1883	14.257.335	1.935.000	14.480.700	975.000
1884	16.941.300	2.212.650	17.236.260	1.120.000

Kaynak: İlgili Yıllara Ait Ticaret Raporları

¹¹⁴ AMAE, Paris, CCC, Trébizonde, Tome 11, Commerce et navigation des ports du Vilayet de Trébizonde en 1894.

¹¹⁵ AMAE, Paris, CCC, Trébizonde, Tome 11, Commerce et navigation des ports du Vilayet de Trébizonde en 1894.

Trabzon'dan Fransa'ya yapılan ihracat açısından bakıldığında ise Trabzon'un en önemli pazarlarından birinin Fransa olduğu görülür. Trabzon'dan Fransa'ya ihraç edilen en önemli ürünler hububat, fasulye, ceviz kerestesi, keçi derisi ve yündü. Bunlardan fasulyenin en önemli pazarı Fransa'ydı. Akçaabat'ta yetiştirilen yüksek kaliteli fasulye özellikle yüzyılın ikinci yarısında Avrupa'ya da ihraç edilmeye başlanmıştı. Değer olarak bakıldığında ise zaman zaman Marsilya'da yüksek talep görmesinden dolayı fasulye ihracatı artmakta ve bu da Fransa'ya yapılan ihracat oranını yükseltmekteydi. 1876 yılında bir önceki sene 1.363.000 frank olan ihracatın 3.210.000 franka yükselmesinin nedeni fasulye ihracatının yüksekliğinden kaynaklanmıştı.¹¹⁶ Fasulye, yüzyılın sonlarına kadar Fransa'ya ihraç edilen en önemli mallardan biri olarak kaldı. Örnek olması bakımından 1891 yılında Fransa'ya ihraç edilen fasulyenin değeri 549.520 franktı.¹¹⁷ Kereste de Fransa'nın Anadolu'dan aldığı en önemli ürünlerden biriydi. Özellikle mobilyacılık sektöründe kullanılan ceviz kerestesinin en önemli müşterisi Fransızlardı. Sadece Trabzon ve civarında değil Orta Karadeniz'de Samsun ve civarında da ceviz kerestesi çıkarmak için çalışan Fransızlar bulunuyordu. Canik ve iç bölgelerde kaliteli kereste araştıran altı Fransız şirketi bulunmaktaydı.¹¹⁸ Hatta Samsun'da bir konsoloslukun kurulması süreci bu kereste tüccarlarının durumu açısından ayrı bir önem arz etmekteydi.¹¹⁹

Tablo 4: 1878'de Trabzon'dan Marsilya'ya Yapılan İhracat

Mal	Miktar (Koli)	Kilo
Hububat	10.984	936.000
Fasulye	8.977	878.400
Ceviz kerestesi	1.305	213.000
Deri	1.750	166.230
Yün	755	62.960
Tütün	585	43.446
Fındık	106	7.375
Halı ve şal	9	924
Toplam	25.033	2.354.715

Kaynak: *AMAE, Paris, CCC, Trébizonde, Tome 9.*

¹¹⁶ *AMAE, Paris, CCC, Trébizonde, Tome 9, Mouvement commerciale de Trébizonde en 1876.*

¹¹⁷ *AMAE, Paris, CCC, Trébizonde, Tome 10, Commerce de Trébizonde en 1891.*

¹¹⁸ *AMAE, CADN, Consulat, Samsoun, Tome 1, Rapport de M. Arnaud sur le Commerce de Samsoun, 15 Haziran 1863.*

¹¹⁹ *AMAE, CADN, Trébizonde, Tome 8, Schefer'den Marquis de Moustier'ye, 5 Ağustos 1863.*

Trabzon'dan ihraç edilen kerestenin kaynağı ise daha çok iç bölgeler, Van ve Erzurum eyaletleriydi. Trabzon'a yakın bölgelerde yapılan aşırı kesimler zamanla bu metanın ticari önemini azalttı. Bundan dolayı tüccarlar kereste alabilmek için Van, Muş ve Bitlis gibi uzak bölgelere gitmek zorunda kaldılar. Bunun yanında devletin ceviz kerestesini % 15'lik bir vergiye tabi tutması da ihracatın önünde bir engel olarak belirmişti.¹²⁰ Ayrıca bu uzak bölgelerden elde edilen kerestenin nakliyesi de ürün fiyatlarında artışa neden olduğu için uzun vadede Fransız konsolosları ulaşım imkânlarının iyileştirilmesi ve ceviz ağacı yetiştiriciliğinin gelişmesini ülke için önemli bir gelir kaynağı yaratacağını belirtmekteydiler.¹²¹

Bu malların dışında keçi derisinin de Fransa'ya Trabzon üzerinden gönderilen en önemli ihraç mallarından biri olduğunu belirtmek gerek. Ayrıca bir dönem de olsa Fransa'nın Trabzon'dan hububat ithal ettiği; fakat buna karşın bir dönem de, en önemli un tedarikçisi olarak Trabzon piyasasına önemli bir un sevkiyatı yaptığı görülmektedir. Fransa tütün alımını Trabzon tütününe göre daha kaliteli tütün yetiştiren Samsun'dan almaktaydı.¹²² Bu bakımdan Samsun'un, gelişen bir ticaret noktası olarak Fransa ile daha yoğun ticari ilişki içinde olduğu söylenebilir.

Fransız ticaretinin Trabzon piyasasında karşılaştığı imkânlar açısından özellikle Fransız konsolosların yapmış oldukları değerlendirmeleri ortaya koymamız, Fransız ticaretinin niteliğini anlamada özellikle faydalı olacaktır. Konsolosların yıllık ticaret raporlarında zaman zaman değindikleri noktalardan biri de Trabzon'da Fransız ticaretinin geriliğiydi. Bu konuda konsolosların değerlendirmelerinde, Fransız endüstri ve ticaretinin çok sıkı bir rekabet ile karşı karşıya olduğu belirtiliyor; bu rekabette Fransa'nın geri kalmasının nedeni olarak, Fransız ürünlerinin kaliteli yapısına rağmen yüksek fiyatları nedeniyle pazar bulamamaları ve bu nedenle ucuz İngiliz, Belçika, Alman ve İtalyan ürünleri karşısında bir gerileme içinde oldukları üzerinde duruluyordu.¹²³ Bundan dolayı konsolosların en önemli tavsiyesi Fransız üreticilerin diğer rakip üreticiler gibi acenteler vasıtasıyla pazarla doğrudan ilişki kurması, herhangi bir komisyoncunun araya sokulmaması ve bu şekilde bir pazarlama stratejisi ile beraber Fransız mallarının % 8-10 daha ucuza satılabileceğiydi.¹²⁴ Hatta Fransız konsoloslar ilerleyen zamanlarda Fransız girişimcilerin yaptır-

¹²⁰ *AMAE, Paris, CCC, Trébizonde, Tome 9, Rapport commercial de l'année 1873.*

¹²¹ *AMAE, Paris, CCC, Trébizonde, Tome 9, Rapport commercial de l'année 1874.*

¹²² *AMAE, Paris, CCC, Trébizonde, Tome 10, Commerce de Trébizonde en 1891.*

¹²³ *AMAE, Paris, CCC, Trébizonde, Tome 10, Amedee Querry'den Goblet'ye, 1 Mayıs 1888.*

¹²⁴ *AMAE, Paris, CCC, Trébizonde, Tome 10, Commerce de Trébizonde en 1889.*

cakları ticari seyahatler ile “*en küçük dükkâna kadar*” ulaşıp ne satılabileceklerini tespit etmeleri gerektiği üzerinde duruyordu.¹²⁵

19. yüzyılın sonlarındaki tabloya göre piyasada ucuz Alman ve Avusturya mallarının “*Fransız Mali*” denilerek pazar oluşturmaya çalışırken gerçek Fransız mallarının yüksek fiyat nedeniyle bir zamanlar tekeller oldukları piyasadan çıkmak zorunda kalıyorlardı.¹²⁶ Fransız konsolosu Collomb bu konuda, bir zamanlar Fransa’nın tekelinde olan yünlüler ve şaraplar üzerinde özellikle durarak bir zamanlar Fransa’nın başı çektiği yünlü ithalatında 1899’da Fransa, 5.000.000 franklık bir toplam değer içinde Avusturya ve Belçika’dan sonra sadece 115.000 franklık bir paya sahip olduğunu belirtiyordu. Fransız şaraplarında görülen daralmanın çaresi olarak da piyasaya düşük fiyatlı rekabet gücü yüksek malların sürülmesi tavsiye edilmekteydi.¹²⁷ Bu bakımdan iki buharlı gemi şirketinin, Messageries Maritimes ve Paquet, Trabzon’daki deniz ticaretindeki payına karşın Fransa’nın ortalama 17 milyon franklık toplam ihracat içinde sadece 2 milyonluk bir paya sahip olması Trabzon’da Fransız ticaretinin istenilen derecede geliştirilemediğini göstermektedir.¹²⁸

4. Trabzon’daki Fransız Yatırımları ve Yatırım Teşebbüsleri

4.1. Denizcilik Faaliyetleri

Trabzon ticaretinin önemli bir hamle yapmasında şüphesiz buharlı gemilerin Trabzon’a da seferler yapmaya başlamasının çok önemli bir etkisi bulunmaktadır.¹²⁹ Bu konuda Trabzon-İstanbul arasında 1836 yılının baharında seferlere başladığını gördüğümüz ilk gemi bir İngiliz şirketine ait *Essex* adlı bir buharlı gemiydi.¹³⁰ Essex, İstanbul-Samsun-Trabzon güzergahında, onbeş günde bir Trabzon’a uğrayarak seferlere başladı. Kapasitesi daha sonraki gemilere oranla oldukça düşüktü. Fransız konsolosu Outrey’e göre tonajı 50 ton olan ve

¹²⁵ *AMAE, Paris, CCC, Trébizonde, Tome 10, Commerce et navigation des ports du Vilayet de Trébizonde en 1893.*

¹²⁶ *AMAE, Paris, CCC, Trébizonde, Tome 10, 1892 Trabzon Ticaret Raporu; AMAE, Paris, CCC, Trébizonde, Tome 11, Commerce et navigation des ports du Vilayet de Trébizonde en 1894.*

¹²⁷ *AMAE, Paris, CCC, Trébizonde, Tome 11, Rapport commercial de 1899; Fransız mallarının Osmanlı pazarına uygunluğu hakkında bkz. Jacques Thobie, Interets et imperialisme français dans l’Empire ottoman: 1895-1914, Paris 1997, s. 73-75.*

¹²⁸ *AMAE, Paris, CCC, Trébizonde, Tome 11, Mouvement du Commerce et de la navigation du vilayet de Trébizonde pendant l’année 1897.*

¹²⁹ Turgay, *Ottoman-British*, s. 302.

¹³⁰ Londralı bir İngiliz şirket tarafından alınan ve Trabzon ile İstanbul arasında çalışması öngörülen Essex adlı geminin İstanbul’daki acentesi Trabzon’da Brant’ın ticarethanesi ile bağlantı kurmuştu. *AMAE, CADN, Trébizonde, Tome 3, Outrey’den Roussin’e, 9 Nisan 1836;* Bu sularda 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 sularda nakliye işi için hizmete sokmuştu. *AMAE, CADN, Trébizonde, Tome 3, Outrey’den Roussin’e, 10 Ocak 1834.*

yolcu alma kapasitesi de 50 kişi olan bu geminin, ilk sene kâr yapması biraz zordu. Fakat bazı harcamalar sonrasında düzenli seferler yapmaya başlamasından sonra bu geminin tüccarları çekeceği ve kâra geçebileceği belirtiliyordu. Bu konuda yapılan diğer önemli bir yorum ise yelkenli gemilerin bu geminin bu sularda seferlere başlamasından dolayı işlerinin azalacağı ve İstanbul'dan Trabzon'a üç günde varan bir gemi ile rekabet etmenin zor olacağıydı.¹³¹

İngiltere'nin 1836 yılının Eylül ayında *Crescent* adlı ikinci bir gemiyi hizmete sokmasından sonra bu sularda bir Osmanlı şirketi de seferlere başladı.¹³² Avusturya tarafından asıl girişim Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft firmasının *Fernando* adlı gemisinin hizmete girmesiydi.¹³³ 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.¹³⁴ Osmanlı gemileri her ne kadar Avusturya gemileri İngiliz gemilerinden daha sonra seferlere başlasa da taşımacılıkta hemen önemli bir konuma geldi. Bu şekilde Osmanlı gemileri ile Avusturya gemileri arasında önemi bir rekabet ortaya çıktı.¹³⁵ Zira 1841 yılından itibaren Avusturya gemilerinin İstanbul-Trabzon arasındaki seferleri düzenli bir hale geldi.¹³⁶ 1842 yılında ikinci bir Osmanlı gemisi seferlerine başlayınca Osmanlı şirketi Avusturya gemilerine karşı ciddi bir rakip oldu.¹³⁷ Bu rekabete 1844 yılında İngiliz Peninsular and Oriental Company'nin *Iberia* adlı gemisi de katıldı.¹³⁸ Bu gemiler Trabzon'u imparatorluğun başkenti ve diğer limanları; diğer taraftan da Avrupa'nın önemli limanlarına bağladı.¹³⁹

Buharlı gemilerin Trabzon'a uğramaya başlamaları ve deniz taşımacılığının bu vasıta ile sürekli olarak yükselmesi Fransızların da ilgisini çekti. Bu konuda Fransız dışişleri, Konsolos Clairambault'dan Ekim 1852'de, Trabzon'a işleyen şirketler hakkında bilgiler talep etti. Clairambault, Trabzon'a uğrayan bu

¹³¹ *AMAE, CADN, Trébizonde, Tome 3, Outrey'den Roussin'e, 9 Nisan 1836.*

¹³² Abdullah Saydam, "XIX. Yüzyılda Trabzon'un Ticari Önemi ve Ulaşım Sektörü", *Kıbrıs'tan Kafkasya'ya Osmanlı Dünyasında Siyaset, Adalet ve Raiyet*, Trabzon 1998, s. 286.

¹³³ Issawi, *The Tabriz Trabzon Trade*, s. 20.

¹³⁴ Kütükoğlu, *XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti*, s. 106.

¹³⁵ Robert Curzon, *Armenia: A Year at Erzurum and on the Frontiers of Russia, Turkey and Persia*, London 1854, s. 24.

¹³⁶ Eyries-Alfred Jacobs, *Voyage en Asie et en Afrique d'après les récits des derniers voyageurs*, Paris 1855, s. 298.

¹³⁷ Moritz Wagner, *Travels in Persia, Georgia and Koordistan, With Sketches and The Caucasus*, vol. II, London 1856, s. 267.

¹³⁸ İngiliz Peninsular and Oriental Company Nisan 1851'de yedi yıllık bir hizmetten sonra Trabzon-İstanbul seferlerini kaldırmış, bu şirketin yerini ise Avusturya'nın Lloyd şirketi bir ilave gemi ile doldurmaya çalışmıştır. Kütükoğlu, *XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti*, s. 100.

¹³⁹ A. Üner Turgay, *International Politics, Economic Development and Social Change in Trabzon in the Nineteenth Century, Unpublished Doctoral Dissertation, University of Wisconsin-Madison Graduate School, Wisconsin 1976, s. 245-250.*

şirketlerin merkezleri, sefer güzergâhları, güçleri, gelir ve giderleri gibi konularda bir rapor kaleme aldı. Bu raporda Clairambault özellikle, Trabzon'da deniz taşımacılığının şirketler arasındaki rekabetten dolayı çok az bir karla yürütüldüğünü belirtiyordu.¹⁴⁰ Konsolosun hazırladığı raporun ileride bu sulara seferlere başlayacak olan Fransızların buradaki iş potansiyelini belirlemeye yönelik bir çalışma da olduğunu anlamak zor değildir. Fakat Fransızların bu girişimi Kırım Savaşı'nın araya girmesiyle ertelenmek zorunda kaldı. Kırım Harbi sonrasında ticarete ve buna paralel olarak deniz taşımacılığında görülen artışla birlikte Osmanlı, Avusturya ve İngiliz şirketlerinden başka yeni şirketler de Trabzon'a uğramaya başladı. Bir Yunan şirketine ait gemiler 1856 yılından itibaren Trabzon-Manchester arasında seferlere başladı. Bu şirket İran transit ticareti için İngiliz mallarını Trabzon'a getirmekte; karşılığında da İran ve Anadolu mallarını Trabzon limanından almaktaydı.¹⁴¹

1852'deki öncü çalışmalarda da görüleceği gibi Fransız konsoloslar uzun zamandan beri bu sulara işleyen bir Fransız gemisini görmenin Fransız ticareti için çok faydalı olacağını, bu gemilerin İngiliz ve Avusturya'nın Lloyd firmasının gemileri gibi güçlü, tonajlı ve düzenli bir şekilde işlemeleri halinde önemli ekonomik karlar elde edeceğini belirtmişlerdi.¹⁴² Fransız konsolosların bu talepleri nihayet 1857'de karşılık buldu. 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 başladı.¹⁴³ Messageries Maritimes Şirketi gemilerinin Trabzon'a uğraması, Trabzon limanının, Suriye, Tuna ve Rumeli'deki limanlar yanında Yunanistan, İtalya ve Fransa'daki önemli limanlarla bağlantı kurmasını da sağladı.¹⁴⁴ Fakat seferlere başlar başlamaz bu şirket önemli kayıplar yaşadı. *Egyptus* adlı gemi Giresun açıklarında karaya oturdu. Aynı şekilde şirket, *Sully* ve *Henry IV* adlı gemilerini de bu sulara kaybetmiş ve bu şirketin itibarı için bir darbe olmuştur.¹⁴⁵ Aşağıdaki tablo Fransız şirketinin bu ilk yılında Türk ve

¹⁴⁰ *AMAE, CADN, Trébizonde, Tome 5, Clairambault'dan Dışileri Bakanlığına, 1 Ekim 1852.*

¹⁴¹ *AMAE, CADN, Trébizonde, Tome 7, Poncharra'dan Thouvenel'ye, 6 Haziran 1856.*

¹⁴² *AMAE, Paris, CCC, Trébizonde, Tome 6, Poncharra'dan Walewski'ye, 9 Haziran 1857.*

¹⁴³ *AMAE, CADN, Trébizonde, Tome 8, Benedetti'den Thouvenel'ye, 30 Aralık 1857.*

¹⁴⁴ *A&P, 1861, vol. 58, Trebizond, Report by Mr. Stevens, British Consul at Trebizond, on the Trade of that Port and Pashalic during the year 1858, s. 361-368.*

¹⁴⁵ *AMAE, CADN, Trébizonde, Tome 8, Benedetti'den Thouvenel'ye, 27 Mart 1858; Sully adlı geminin Trabzon açıklarında uğramış olduğu kaza ile ilgili olarak ayrıca bkz. AMAE, CADN, 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. A&P, 1868-1869, vol. 60, Trebizond, Report by Consul Palgrave on the Trade and Commerce of Trebizond for the Year 1868, s. 429-443.*

Avusturya gemilerinin yanında önemli bir faaliyet gerçekleştirdiğini göstermektedir.¹⁴⁶

1858 yılında kurulan bir diğer bir hat da Rus hattıydı. Bu hat Trabzon-Odesa arasında bağlantıyı tesis ettiği gibi Trabzon'u Kırım, Azak Denizi ve Çerkezistan ile birbirine bağladı. Bir İngiliz şirketi de Liverpool-Trabzon arasında doğrudan fakat düzensiz seferleri başlattı ve sık sık Selanik ve İskenderiye'ye uğrayan gemileriyle, bu limanlar ile Trabzon arasında bir bağlantı sağladı.¹⁴⁷ Fakat İngiliz şirketinin faaliyetlerinin uzun olmadığı anlaşılmaktadır. 1863 yılında Fransız Messageries, Avusturyalı Lloyd, Rus, Osmanlı ve İtalyan şirketleri Trabzon limanına haftalık veya 15 günde bir seferler düzenleyerek Trabzon'u dünya pazarları ile birleştiriyorlardı.¹⁴⁸

Tablo 5: 1860'ta Trabzon Limanı'ndaki Hareketlilik

Ülke Bandıra	İthalat				İhracat					
	Baharlı	Yelkenli	Gemi Sayısı	Tonaj	Mürettebat	Kargo Değeri (sterlin)	Gemi Sayısı	Tonaj	Mürettebat	Kargo Değeri (sterlin)
			Sayı	Değeri	Sayı	Değeri	Sayı	Değeri	Sayı	Değeri
İngiliz	1	1	2	480	26	2.826	2	480	26	1.700
Avusturya	52	4	56	34.910	2.435	1.105.420	56	34.910	2.435	556.888
Türk	47	36	83	31.278	2.419	752.805	83	30.244	2.419	293.975
Fransız	52	-	52	21.542	2.334	801.364	52	21.928	2.371	600.805
Rus	32	20	52	19.201	1.740	739.082	52	19.201	1.740	133.935
Yunan	-	12	12	3.277	156	4.200	12	3.277	156	-
İtalyan	-	10	10	2.978	136	5.011	10	2.978	136	2.800
Moldova	-	3	3	462	30	704	3	462	30	-
Eflak	-	3	3	485	31	818	3	485	31	-
.....	-	1	1	231	14	3.900	1	231	14	-
İyon	-	1	1	391	14	400	1	391	14	-
Toplam	275			115.235	9.335	3.416.530	268	114.578	9.372	1.590.103

Kaynak: PRO FO 78/167.

¹⁴⁶ PRO (Public Record Office) FO (Foreign Office) 78/1607, Report on the Commerce, Industry and Statistics of Trebizond for the year 1860.

¹⁴⁷ Kütükoğlu, XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti, s. 100-101; Turgay, Trabzon, s. 58-59.

¹⁴⁸ AMAE, Paris, CCC, Trébizonde, Tome 7, Schefer'den Drouyn de Lhuys'a, 10 Aralık 1863.

Tabloda da görüldüğü üzere Avusturya'nın Lloyd şirketi Trabzon'da deniz taşımacılığında en büyük paya sahipti. Bu durumun yüzyılın son çeyreğinde de aynı kaldığı görülmektedir. Konsolos Querry'e göre gerek Lloyd şirketinin daha fazla liman ile bağlantılı olması gerekse de navlunlarındaki düşüklük ve hizmetlerindeki farklılık Lloyd firmasına, Messageries şirketi karşısında bir avantaj sağlamakta ve bu şirketi en fazla iş hacmine sahip şirket konumuna getirmekteydi.¹⁴⁹ Bu bakımdan Messageries Şirketi'nin hizmetlerini düzeltmesi ve seferlerini, İran'a giden malların % 60'ının gönderildiği Poti'ye kadar uzatması tavsiye ediliyordu.

Tablo 6: 1870-1884 Arası Trabzon'da Fransız Gemiciliği

Yıllar	Gemi Sayısı	Tonaj	Yıllar	Gemi Sayısı	Tonaj
1870	41	21.991	1879	72	53.495
1873	52	27.374	1880	97	74.290
1874	52	27.937	1881	99	82.409
1875	52	32.100	1882	90	93.378
1876	52	36.250	1883	97	113.599
1877	50	40.687	1884	103	118.875
1878	50	38.578			

Kaynak: İlgili Yıllara Ait Ticaret Raporları

Fransız denizciliğinin Karadeniz'de Messageries Maritimes şirketi dışında yaptığı bir diğer girişim de Paquet şirketinin¹⁵⁰ seferlere başlaması oldu. 1863 yılında kurulan bu şirket 1874'ten itibaren Karadeniz'de Poti'ye kadar sefer yapmaktaydı. Kasım 1878'den itibaren şirketin gemilerinin Trabzon'a uğramasıyla başlayan deneme seferleri 1879 yılında daha düzenli bir hale geldi¹⁵¹ ve bu şirket bu hatta işleyen diğer şirketlerin rekabetine katıldı.¹⁵² Bunun yanında bu yeni şirketin de seferlere girmesi ve devletten aldığı desteğin kesilmesi, Messageries Şirketi'ni önemli bir rakip ile karşı karşıya bıraktı.¹⁵³ Zira bu yeni şirket düşük navlunlarla iki üç haftada bir

¹⁴⁹ *AMAE, Paris, CCC, Trébizonde, Tome 9, Amedee Querry'den duc Derages'ye, 15 Temmuz 1875.*

¹⁵⁰ Şirket hakkında bkz. Bernard Bernadac-Pierre Gallocher, *Histoire de la Compagnie de navigation Paquet et des relations France-Maroc-Levant-Sénégal de 1863 à nos jours*, Marseille 1991.

¹⁵¹ *AMAE, Paris, CCC, Trébizonde, Tome 9, Amedee Querry'den Fregeneiyet'ye, 14 Nisan 1880.*

¹⁵² *AMAE, Paris, CCC, Tome 9, Trébizonde Amedee Querry'den Weddington'a, 28 Mayıs 1879.*

¹⁵³ İlk dönemlerde bu rekabetin zararlarını gören bu Fransız şirketleri yüzyılın sonlarına doğru ortak bir fiyat ve sefer tarifesi getirerek bu rekabeti ortadan kaldırmıştı. *AMAE, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 83, Rapport maritime de l'année 1898.*

Marsilya-Trabzon arasında doğrudan seferler yapıyordu.¹⁵⁴ Bu doğrudan seferler Trabzon ile Marsilya arasındaki yolculuk süresini iki gün daha kısaltmakta ve bu da şirketin gemilerinin tercih edilmesine neden olmaktadır.¹⁵⁵

Yukarıdaki tabloda da görüldüğü gibi 1879'da ikinci bir Fransız şirketinin Trabzon'a uğramaya başlamasıyla Fransa'nın Trabzon'daki denizcilik payında önemli bir artış ortaya çıktı. Bu düzen yüzyılın sonuna kadar değişmedi. Messageries şirketinin gemileri Trabzon, Giresun, Samsun ve İstanbul'a uğrayarak Marsilya, Le Havre üzerinden Londra'ya; Paquet şirketinin gemileri ise Novorossik, Trabzon, Giresun, Samsun ve İstanbul güzergahından Marsilya'ya gitmekteydi. Düzenli bir şekilde işleyen bu gemiler tonaj ve gemi sayısı bakımından Avusturya bandırasından sonra ikinci önemli iş hacmine sahiplerdi.¹⁵⁶

4.2. Fenerler İdaresi ve Trabzon Feneri İnşası

Bilindiği gibi deniz fenerleri 19. yüzyılın ortalarında Osmanlı sahillerinde görünmeye başladı. Önemli bir yelkenli ve buharlı gemi trafiğine sahne olan Osmanlı sahillerinin 1856 yılına kadar fenerler ile tanışmaması denizcilik için önemli bir eksiklikti. Bu eksikliğin giderilmesinde Kırım Savaşı'nın önemli bir etkisi oldu.¹⁵⁷ Savaş sırasında Karadeniz'e giren İngiliz ve Fransız gemilerinin Marmara ve boğazlardan geçişlerini kolaylaştırmak için Fransız hükümeti Bâb-ı Âli nezdinde girişimde bulundu. 1855 yılında 10 yıl süre ile Fransız Marius Michel'e imtiyaz verildi ve Marius Michel Osmanlı Fenerler İdaresi direktörlüğüne getirildi. İkinci bir sözleşme ise 1860 yılında 20 yıl süreli olarak yapılmış; fakat bu kez imtiyaz Marius Michel'le beraber Camille Collas'a ortaklaşa verilmiştir.¹⁵⁸ İlk olarak Çanakkale Boğazı'ndan Karadeniz'e kadar 18 fener yapıldı. Birkaç sene zarfında Osmanlı sahillerinde 110 deniz feneri inşa edilerek Osmanlı denizciliği bu konuda İngiltere ve Fransa seviyesinde bir hamle yaptı.¹⁵⁹

Bu inşa sürecinde Trabzon'da da çalışmalar 1860 yılında başladı. Fenerler İdaresi direktörü Mösyö Michel 10 Aralık 1860'da Trabzon'a gelerek inşa edilecek fenerin yeri konusunda incelemeler yaptı. Fenerin inşa edileceği

¹⁵⁴ *A&P*, 1883, vol. 74, Trebizond, Report by Vice-Consul Biliotti on the Trade, Commerce and Navigation of the District of Trebizond for the Year 1879, s. 1445-1461

¹⁵⁵ *AMAE, Paris, CCC, Trébizonde, Tome 9, 1880. Amedee Querry'den Barthelemy Saint-Hilaire'e, 31 Mart 1881.*

¹⁵⁶ *AMAE, Paris, CCC, Trébizonde, Tome 11, Commerce et navigation des ports du Vilayet de Trébizonde en 1894.*

¹⁵⁷ Bernard Camille Collas, *1864'te Türkiye*, çev. Teoman Tunçdoğan, İstanbul 2005, s. 289.

¹⁵⁸ Osmanlı Fenerler İdaresi hakkında bkz. Jacques Thobie. *L'administration générale des phares de l'Empire ottoman et la société Collas et Michel*, 1860-1960, Paris 2004; Raccagni, *a.g.m.*, s. 360-361.

¹⁵⁹ Collas, *a.g.e.*, s. 289.

mahal olarak bu dönemde karantinanın da bulunduğu Güzelhisar'ın seçildiği anlaşılmaktadır. Fakat 1861 yılının başlarında inşa edilmesi beklenen fenerin inşası gecikti.¹⁶⁰ Bu konuda en önemli girişim 1863 yılında yapıldı. Osmanlı Fenerler İdaresi direktörü Marius Michel, fenerlerin inşa edileceği Ereğli, Amasra, Sinop, Samsun ve Giresun'a uğradıktan sonra bir kez daha Trabzon'a geldi. Bu ziyaretin amacı da Anadolu'nun kuzey sahillerinde Boğaz'dan Batum'a kadar 11 fenerin inşa edilmesiydi.¹⁶¹ Fakat daha evvel de belirlendiği gibi fenerin inşa edileceği mahallin Güzelhisar olması itibarı ile burası aynı zamanda askeri bir bölgeydi. Bundan dolayı şehirdeki askeri yetkililer, burada yer alan topların atış menzilini engelleyeceği ifadesi ile fenerin burada inşa edilmesine karşı çıkmaktaydı.¹⁶² Fakat bu konuda askeri yetkililerin dirençlerinin kırıldığı ve öngörüldüğü gibi fenerin Güzelhisar'ın en kuzey noktasın gelecek şekilde inşa edildiği anlaşılmaktadır.¹⁶³ 15 Ağustos 1863 yılında yanmaya başlayan bu fener deniz seviyesinden 32 metre yükseklikteydi ve 16 mil genişliğinde bir görünme alanına sahipti.¹⁶⁴ Trabzon ile birlikte planlandığı gibi Karadeniz'in güney sahillerine, Ereğli, Amasra, İnebolu, İnceburun, Sinop, Samsun ve Giresun'da da fenerler Ağustos 1863 tarihinden itibaren yanmaya başladı. Bunların dışında 1880'li yıllarda sahilin Vona, Yoroş gibi değişik noktalarına da fenerler inşa edilmeye devam etti. Bu şekilde yüzyılın sonunda Boğaz'dan Rus sınırına kadar olan bölgede 16 deniz feneri, bunların yedisi vilayet sınırları içindeydi,¹⁶⁵ seyrüseferin daha güvenli bir şekilde yapılmasına yardımcı olmaya devam etti.

4.3. Trabzon Limanına İlişkin Projeler

Fransızların Michel-Collas şirketi vasıtası ile bir fener inşa etmesi dışında limanın altyapısına ilişkin başka projeleri de vardı. Bu projeleri gerekli kılan neden ise 19. yüzyılda Trabzon'un en önemli limanı olan Çömlekçi'nin artan ticaret hacmine cevap verecek bir altyapıdan uzak olmasıydı. Limanın altyapısına ilişkin ilk projeler Vali İsmail Rahmi Paşa (1847-1848) döneminde başlamıştı. Kırım Savaşı dönemindeki askeri hareketlilik limanın altyapısındaki yetersizlikleri daha belirgin bir şekilde ortaya çıkardı. Her ne kadar

¹⁶⁰ AMAE, CADN, Trébizonde, Tome 8, Prus'dan La Valette'e, 15 Aralık 1860.

¹⁶¹ AMAE, CADN, Trébizonde, Tome 9, Schefer'den Moustier'ye, 19 Haziran 1863.

¹⁶² AMAE, CADN, Trébizonde, Tome 9, Schefer'den Moustier'ye, 19 Haziran 1863.

¹⁶³ Ekim ve Kasım ayı itibarı ile fenerin vergi olarak yerli ve yabancı gemilerden alacağı oranlar da düzenlemeler yapıldı. BOA, (Başbakanlık Osmanlı Arşivi) (Sadaret Mektubî Kalemi, Mühimme) A. MKT. MHM, 281/8, 5 Ca 1280/ 18 Ekim 1863; BOA, A. MKT. MHM, 285/3, 12 C 1280/24 Kasım 1863.

¹⁶⁴ FO, Diplomatic and Consular Reports, Turkey, Report on the trade of the vilayets of Trebizond and Sivas for the Year 1900, s. 525.

¹⁶⁵ Vital Cuinet, La Turquie d'Asie, Tome I, Paris 1842, s. 38.

küçük çaplı iskeleler yapılırsa da bunlar uzun ömürlü olmamakta ve ihtiyaçlara cevap vermemekteydi.

Trabzon limanının bu yetersiz durumu devlet tarafından bazı projeleri gündeme getirdiği gibi bazı müteşebbislerinde de liman inşa edilmesi konusunda projelerini ortaya çıkardı. Bunlardan en önemlisi İzmir’de de çalışmakta olan bir Fransız Mühendislik Şirketi adına Dussaud’nun hazırladığı plandı.¹⁶⁶ Marsilya’lı olan Dussaud Biraderler 1869 yılında İzmir’de bir rıhtım inşa etme imtiyazını almışlardı. Uluslararası üne sahip ve birinci sınıf mühendisler olan Dussaud Biraderler bu sıralarda Port Said limanının dalgakıranlarını yapmışlar ve Akdeniz ve diğer bölgelerdeki liman şehirlerinde benzer işlerde önemli bir tecrübe edinmişlerdi.¹⁶⁷ Dussaud’nun hazırladığı ve oldukça detaylı bu mükemmel planın, limanın ihtiyacı olan, liman ile şehrin bağlantısını sağlayan yol, limanda bir tuz ve gümrük idaresine ait olmak üzere büyük iki mağaza ve daha da önemlisi biri karantina iskelesindeki kayalıklardan doğuya; diğeri de Çömlekçi limanının doğusunda yer alan Eleusa Burnu’ndan kuzeye doğru bir liman oluşturacak şekilde iki dalgakıran inşa edilerek bir limanı kapsayacak derecede detaylı hazırlandığı görülmektedir.¹⁶⁸ Fransız konsolosunun da bahsettiği gibi Dussaud planın hazırlanmasında vilayet başmühendisi Mösyö Briot ile fikir alışverişinde bulunduğu anlaşılmaktadır. Aslında Dussaud’nun hazırladığı planın ileride yapılan hamlelere bakıldığında oldukça ileri bir plan olduğu anlaşılır. Zira plan kuzeybatıdan esen rüzgârlara bir sed öngördüğü gibi Değirmendere’nin getirdiği ve günden güne limanın dolmasına neden olan kum ve toprağın önünü kesecek bir sed inşasını da planlamaktaydı. Fakat daha sonra bu detaylı proje hakkında bir girişimin olmaması Dussaud’nun bu projesinin kabul edilmediğini göstermektedir.¹⁶⁹ İngiliz konsolosu Palgrave de bu plan çerçevesinde hazırladığı raporda dalgakıran, iskele ve gümrük binaları

¹⁶⁶ *PRO FO*,195/965, Report by Consul Palgrave on the Trade and Commerce of Trebizond for the Year 1869.

¹⁶⁷ Sibel Zandi-Sayek, *Ottoman Izmir: The Rise of a Cosmopolitan Port, 1840-1880*, Minneapolis 2012, s. 117; Raccagni, *a.g.m.*, s. 361.

¹⁶⁸ Hazırlanan planda sadece saydığımız ambarlar değil ilerinde inşa edilecekler için de rıhtımda gerekli yerlerin tahsis edildiği görülmektedir. Plan ve detayları hakkında bkz. *AMAE, CADN, Trébizonde*, Tome 10, Derche’den Bouree’ye, 16 Nisan 1870; *BOA, ŞD*, 496/4, 23 S 1303/27 Nisan 1886.

¹⁶⁹ Bu konuda Tozlu sürecin detaylarını ayrıntılı bilgiler vermektedir. Buna göre resmi makamlarda da hazırlanan planın yeterli olduğu kanaati oluşsa da başvuru reddedildi. Tozlu bunda Osmanlı idaresinin yabancı teşebbüsler hakkındaki kaygılarının etkili olduğunu belirtmektedir. Selahattin Tozlu, *Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu*, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Erzurum 1997, s. 37; Şakir Şevket ise Trabzon-Erzurum yolu ile Trabzon’da bir liman yapılmasının Avrupa’dan alınan borcun şartnamesinde olduğunu fakat bu maksatla özel bir mühendisin gelerek teftiş yapmasına rağmen bu konuda herhangi bir girişim olmadığını ve ticaretin Poti limanına kaydığını yazar. Şakir Şevket, *Trabzon Tarihi*, haz. İsmail Hacıfettahoğlu, Trabzon 2001, s. 57.

ve Meydan'a kadar çıkan yolun öneminde değinmekte ve bunların yapılması durumunda Trabzon'un bir liman olarak iki misli değer kazanacağını belirtmekteydi.¹⁷⁰ Trabzon bu şekilde gerçek bir liman inşa hamlesi beklerken özellikle Poti'deki liman çalışmalarının bitmesinin asıl tehlikeyi ortaya çıkaracağını belirten İngiliz Konsolosu Palgrave liman inşasının gerekliliği üzerinde duruyordu.¹⁷¹ Bu dönemde devlet eliyle limanın koşullarının iyileştirilmesi yönünde bazı çalışmalar yapıldı. Limanda keşif yapmak üzere Mösyö Berat ve Pikör Sorab Efendi Trabzon'a gönderildi.¹⁷² Fakat bu uzmanların çalışmaları konusunda bir bilgi yoktur.¹⁷³ Limanın güvenliği konusunda diğer bir hamle 1877 yılında yapılmış ve bir dalgakıran inşasına başlanılmıştır.¹⁷⁴ Çok geçmeden bu girişimden de bir netice alınmadan vazgeçildiği anlaşılmaktadır.¹⁷⁵ Dussaud'nun teklifinin kabul edilmemesiyle 19. yüzyılda Trabzon limanı hakkında yapılmış olan en detaylı proje ve Fransız yatırım teşebbüsü bir plan aşamasında kaldı. Bu teklifin kabul edilmemesinde devletin Trabzon gibi stratejik olarak önemli gördüğü bir yerde yabancı yatırımlarına kuşku ile yaklaşmasının etkili olduğunu belirtmektedir. Fakat özellikle şunu belirtmek gerekir ki, gerek 20. yüzyılın başlarındaki çalışmalar gerekse de 1950'lerin ortalarında biten liman inşa süreci göz önüne alındığında Dussaud'nun projesinin ne derece iyi bir şekilde hazırlandığını görmek mümkündür.

4.4. Trabzon-Erzurum Yoluna İlişkin Fransız Projeleri

Trabzon limanının inşa edilmesi gibi Trabzon için hayati öneme sahip olan bir diğer bayındırlık hamlesi de Trabzon-Erzurum yolunun yapılmasıydı. Bilindiği gibi Trabzon-Erzurum yolunun yapımı konusunda ilk önemli girişim Nafia Nazırı İsmail Paşa'nın 1850'de Trabzon'a gelerek çalışmaları başlatması ile olmuştu. Fakat birkaç aylık çalışmadan sonra kesintiye uğrayan bu çalışmalar Kırım Savaşı'nın araya girmesiyle uzun bir süre akamete uğradı. Fakat 1861 yılında ilk yol nizamnamesinin çıkarılması ile birlikte yol yapım çalışmalarına dair esaslar da belirlenmiş oldu. Trabzon Valisi Emin Muhlis

¹⁷⁰ *PRO FO*, 195/965, Report by Consul Palgrave on the Trade and Commerce of Trebizond for the Year 1869.

¹⁷¹ *PRO FO*, 78/2101; Poti'de bir liman inşası ve Poti ile Tiflis arasında demiryolu bağlantısının sağlanması Trabzon ticareti için önemli bir menfi tesir yaratmıştı. Bu konuda bkz. *AMAE, CADN*, Trébizonde, Tome 10, Derche'den d'Auvergne'ye, 3 Ocak 1870.

¹⁷² *BOA, İ. DH (İrade, Dâhiliye)*, 627/43606, 15 Za 1287/6 Şubat 1871.

¹⁷³ *A&P*, 1873, vol. 76, Trebizond, Report by Vice-Consul Biliotti on the Trade of Trebizond for the Year 1873, s. 1633; *BOA. (Bâb-ı Âli Evrak Odası Ayniyat Defterleri)*, *BEO, AYN. D.*, no.932, s. 114.

¹⁷⁴ Şakir Şevket, *a.g.e.*, s. 145; *A&P*, 1883, vol. 74, Trebizond, Report by Vice-Consul Biliotti on the Trade, Commerce and Navigation of the Port and District of Trebizond for the Year 1877-1878, s. 1025.

¹⁷⁵ *A&P*, 1883, vol. 74, Trebizond, Report by Vice-Consul Biliotti on the Trade, Commerce and Navigation of the Port and District of Trebizond for the Year 1881, s. 747.

Paşa, Trabzon-Erzurum yolunun inşası ile görevlendirildi ve bu maksatla Fevzi Paşa vasıtası ile yolda incelemeler yaptırdı.¹⁷⁶ Hatta bizzat kendisi de Gümüşhane taraflarına giderek yol yapımı hakkında incelemelerde bulundu.¹⁷⁷ Yolun yapımı konusunda daha evvel Beyrut-Şam yolunun yapımında bulunmuş olan Fransız mühendis de Petroy'un İstanbul'a çağrılmasına karar verildi. Bu konuda Nafia Nazırı Edhem Paşa'nın başkanlık ettiği ve Trabzon Valisi Emin Muhlis Paşa, yolu tetkikini yapan Fevzi Paşa ve Mösyö Petroy ve Meclis-i Meabir azasından Mösyö Ritter'in katıldığı müzakerelerin konusu yolun devlet ya da özel şirket tarafından mı yapılacağı ve yolda çalışacak görevliler hakkındaydı.¹⁷⁸ Aslında söz konusu müzakerelerde yolun bir şirket tarafından yapılması konusundaki olasılığın gündeme gelmesi bu yönde bir tekliften ileri gelmişti. Bu konuda Messageries Maritimes şirketinin Trabzon'daki acentesi olan Laurent Reboul'un Trabzon-Erzurum yolunu inşa etmek için bir şirket kurma teklifi olduğu görülmektedir. Reboul tarafından 24 maddelik olarak hazırlanan bu imtiyaz sözleşmesine göre yol hükümet adına masrafları şirket tarafından karşılanarak yapılacaktı.¹⁷⁹ Fransız konsolosu Schefer'nin yorumlarına bakılacak olursa yukarıda yolun yapımı konusunda müzakerelerden önce Laurent Reboul'nun teklifi hükümete iletilmişti ki bu yüzden bu toplantıda bu şekilde bir seçenek ortaya çıkmıştı. Schefer'nin birkaç ay önce ki bu da 1863 yılı baharına denk gelmekte, Osmanlı hükümetine sunulan bu projenin kabul edilmemiş olması ihtimalini belirtmekteydi.¹⁸⁰ Gerçekten de yolun bir şirket tarafından yapılması mahzurlu bulunarak devlet tarafından yapılmasına karar verildi.¹⁸¹ Aslında bu proje Trabzon Valisi Emin Muhlis Paşa tarafından da uygulanabilecek en uygun yol yapım planı olarak kabul edilmişti.¹⁸² Devlet tarafından üç senelik bir sürede yapılması planlanan yol için bu kez de yabancı mühendisler istihdam edilmeye başlandı. Daha evvel Beyrut-Şam yolunu yapmış olan Thevenin Paris'ten çağrıldı ve kendisi ile dört yıllık sözleşme yapılarak Trabzon-Erzurum yolu başmühendisi oldu.¹⁸³ Thevenin Fevzi Paşa ile birlikte beraberinde birkaç başka Fransız mühendis ile

¹⁷⁶ Hüseyin Kaleli, *XIX. Yüzyılda Trabzon'da Ulaştırma Ekonomisi*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 1998, s. 70.

¹⁷⁷ *AMAE, CADN*, Trébizonde, Tome 8, Prus'dan de Moustier'ye, 25 Ekim 1862.

¹⁷⁸ Tozlu, *a.g.t.*, s. 70-71.

¹⁷⁹ *AMAE, CADN*, Trébizonde, Tome 9, Schefer'den de Moustier'ye, 11 Temmuz 1863.

¹⁸⁰ Aynı rapor.

¹⁸¹ Bu konuda bkz. Özgür Yılmaz, *Tanzimat Döneminde Trabzon*, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Trabzon 2012, s. 323-331; Kaleli, *a.g.t.*, s. 55; Tozlu, *a.g.t.*, s. 71.

¹⁸² *AMAE, CADN*, Trébizonde, Tome 9, Schefer'den de Moustier'ye, 11 Temmuz 1863; Schefer 1 Eylül'deki raporunda Reboul'nun projesinin yetkililere ulaştığı; fakat askeri kesim tarafından bu işe sıcak bakılmadığını yazıyordu. Aynı dosya, Schefer'den de Moustier'ye, 1 Eylül 1863.

¹⁸³ *AMAE, CADN*, Trébizonde, Tome 9, Schefer'den de Moustier'ye, 22 Temmuz 1864.

beraber Temmuz 1864'te Trabzon'a geldi.¹⁸⁴ Bundan sonra gerekli personelin tedarik edilmesi ve yol yapımının planlanması için bir dizi çalışma yapıldı. Başmühendis Thevenin yol güzergâhında yaptığı incelemelerden sonra nerede ne kadar çalışma yapılacağı, inşa edilecek köprüler konusunda raporlar hazırladı.¹⁸⁵

Fransızların Trabzon-Erzurum yoluna ilişkin diğer bir girişimi de 1868'de oldu. Reboul, 9 Mayıs 1868 yılında Trabzon Valisi Emin Muhlis Paşa'ya ikinci bir yol yapım projesi verdi. Birincisine göre daha detaylı olarak hazırlandığını gördüğümüz bu projeyi daha önemli kılan ise 1860'lı yılların sonunda Trabzon ticaretinin göstermiş olduğu azalma eğilimidir. Bundan dolayı Reboul projenin ayrıntılarına girmeden önce bu projeyi gerekli kılacak şekilde Trabzon'un ticareti hakkında uzun bir değerlendirme yazısı kaleme aldı. Arkasından da 40 maddelik bir inşa projesi hazırladı.¹⁸⁶ Reboul'un bu ikinci teklifi bize Fransızların Trabzon'daki çıkarları konusundaki ısrarını göstermektedir. Projenin akıbetine gelince; bunun da ilk proje gibi kabul edilmediği anlaşılmaktadır. Zira yol devlet eliyle birkaç yıl içerisinde tamamlandı. Burada özellikle belirtmemiz gereken noktalardan biri de gerek liman gerekse de bu yol projelerinin devlet tarafından yapılan çalışmalara örnek teşkil ettiğidir. Zira yol yapım sürecinde istihdam edilen Fransız mühendisler ve vilayet başmühendislerinin de Fransız olması bu etkileşimi olumlu yönde etkilemiştir. Sonuç olarak Trabzon'da Fransızların en önemli yatırım hamleleri olarak değerlendirebileceğimiz bu girişimler sadece proje aşamasında kaldı ve deniz ulaşımı, fenerler idaresi, bankacılık ve reji idaresi dışında Trabzon'da Fransızların dolaylı da olsa başka bir girişimi olmadı.

4.5. Sigorta ve Bankacılık

Trabzon'da Fransız yatırımları altında değerlendirmemiz diğer bir saha da sigorta ve bankacılıktır. Bilindiği gibi dış ticaretle uğraşan kesimler, Avrupalı ticarethanelerin mallarını sigortalatmaları örneğini izleyerek, deniz taşımacılığının risklerini karşılamak üzere nakliye sigortası talebine başladı. Doğal olarak bu talepte liman şehirleri başı çekiyordu. 1860'lı yıllarda başlayan bu yeni sigorta usulüne göre piyasada sadece, limanlarda temsilcileri vasıtasıyla nakliye sigortacılığı yapan yabancı şirketler yer alıyordu.¹⁸⁷ 1873'te Trabzon'da her ne kadar iş hacimleri çok geniş olmasa da *Helvetia*, *Lloyd*

¹⁸⁴ *PRO FO*, 78/1832, Stevens'tan Elçiliğe, 21 Temmuz 1864.

¹⁸⁵ *AMAE, CADN*, Trébizonde, Tome 9, Schefer'den de Moustier'ye, 19 Ocak 1865; Aynı dosya, Schefer'den de Moustier'ye, 20 Nisan 1865.

¹⁸⁶ *AMAE, CADN*, Trébizonde, Tome 10, Deche'den Bouré'ye, 20 Haziran 1868.

¹⁸⁷ Murat Baskıcı, "Osmanlı Anadolu'sunda Sigorta Piyasası", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 57/4, Ankara 2002, s. 3-5; Ayrıca bkz. Fatih Kahya, *Osmanlı Devleti'nde Sigortacılık*, İstanbul 2010.

Suisse, Lyonnaise ve *Gironde* şirketlerinin Trabzon'da acenteleri vardı. Bu şirketlerin ilk üçü deniz sigortası, Gironde genel sigorta ile ilgileniyordu.¹⁸⁸ Dolayısıyla Trabzon'da sigortacılığın ilk olarak deniz sigortası kapsamında başladığını söylemek mümkündür. 1884 yılı konsolosluk raporlarına göre Trabzon'daki sigorta şirketleri *Reliance, Manheimer* ve *La Fonciere*'ydi.¹⁸⁹ Sigorta piyasasındaki şirket sayısı 1890'larda da hızlı bir artış göstermeye devam etti. Önceleri sadece İstanbul, İzmir, Trabzon gibi büyük liman şehirlerinde görülen sigortacılık faaliyeti 1890'larda branş olarak çeşitlendi. 1894 yılında Trabzon'da acenteliği ya da şubesi bulunan 14 şirket vardı. Bu şirketler *Helvetia, Marine Insurance de Londres, North British Mercantile & Northern Company, British Lloyd, Compagnie Gle. De Dresde, Manheimen Transport Veroicherungs, La Foncier et Union de Paris, The Patriotic Insurance Company, The New York Life Insurance Company, Ottoman Insurance Ciompany, Lloyd Suisse, La Badoise, La Maritime Belge, La Compagnie Francfortoise*'ti.¹⁹⁰ Bu şirketler şehirde deniz nakliye, yangın ve hayat sigortası hizmeti veriyorlardı. Trabzon sigorta piyasasındaki tek Fransız şirket olan *La Fonciere* ise deniz nakliye ve hayat sigortası hizmeti veriyordu. Sigorta şirketleri arasındaki rekabet sigorta primlerini düşürerek şirketlerin kâr oranlarını etkilemekteydi. Buna karşın Samsun'da da şubesi olan *La Foncier*'nin iyi bir iş hacmine sahip olduğu belirtilmektedir.¹⁹¹

Trabzon'da Fransızların finansal yatırımı olarak sayabileceğimiz diğer sektör de bankacılık hizmetleriydi. Bilindiği gibi 1863 yılında İngiliz ve Fransız sermayesi ile kurulan Osmanlı Bankası'nın merkezi dışında sadece Selanik, Larnaka, Aydın ve İskenderiye'de şubeleri vardı.¹⁹² Osmanlı Bankası ilk olarak 1883 yılında piyasa koşullarını tetkik etmek ve gelecekteki bankacılık işlemlerinin zeminini hazırlamak için Trabzon'a bir görevli gönderdi. Fakat Trabzon'da Osmanlı Bankası'nın açılması 1891 yılında gerçekleşti. Şehirde Osmanlı Bankası'nın kurulması özellikle sarrafların muhalefeti ile karşılaşsa da banka borç-kredi-faiz işlemlerinde kısa süre içinde şehirdeki en önemli finansal kurum haline geldi. Şehirde daha sonra Ziraat Bankası kurulsa da Osmanlı Bankası ile rekabet edebilecek durumda değildi.¹⁹³

¹⁸⁸ *A&P*, 1873, vol. 76, Trebizond, Report by Vice-Consul Biliotti on the Trade of Trebizond for the Year 1873, s. 1632.

¹⁸⁹ Baskıcı, *Sigorta Piyasası*, s. 6.

¹⁹⁰ Turgay, *International Politics, Economic Development and Social Change in Trabzon*, s. 251.

¹⁹¹ *AMAE, CADN, Consulats, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime sur la rade de Samsoun, 1903*; Şirketler arasındaki rekabet için bkz. Baskıcı, *Sigorta Piyasası*, s. 15-23.

¹⁹² Jacques Thobie, *Intérêts et impérialisme français dans l'Empire ottoman: 1895-1914*, Paris 1997, s. 113.

¹⁹³ Turgay, *International Politics, Economic Development and Social Change in Trabzon*, s. 252-254.

Bunların dışında dolaylı olarak Trabzon'da Fransız yatırımı olarak nitelendirebileceğimiz diğer bir alan da limanlarda antrepo inşa edilmesiydi. 1863 yılında Osmanlı hükümeti Charles Julie adlı bir Fransız tüccara aralarında Trabzon'un da olduğu önemli limanlarda antrepolar yapma imtiyazını verdi. Bu şirket bu girişimi Trabzon'da yerleşik olan birkaç Ermeni tüccara devretti. Bu şekilde bu tüccarlar aldıkları bu imtiyaz sayesinde bu ambarlarda vergi vermeden uzun süre mal bekletebiliyorlardı. Bu örneklerin dışında Trabzon'a olan Fransız ilgisinin 20. yüzyılın başlarından I. Dünya Savaşı'na kadar daha da arttığını söylemek mümkündür. Trabzon-Erzurum arasında buharlı arabalar ile eşya, yolcu ve posta taşımacılığı için Fransız mühendis Boşnu'nun verdiği teklif burada zikredilebilecek bir örnektir.¹⁹⁴ Bunun yanında Trabzon Vilayeti genelindeki madenler ve bayındırlık hizmetleri konusunda da Fransız konsolosların yaptığı pek çok yazışmanın olması bize Trabzon örneğinde Fransız ilgisinin devam ettiğini göstermektedir.

Sonuç

19. yüzyılda Trabzon'daki Fransız ticaretinin niteliğinin tayin edilebilmesi için başvurulması gereken temel kaynakların Fransız arşiv belgeleri olduğu muhakkaktır. Osmanlı ticaret istatistiklerinin 19. yüzyılın son çeyreğinde yayınlanmaya başladığı gerçeğini göz önüne alırsak bu yabancı kaynakların özellikle Trabzon gibi önemli liman şehirleri için önemi daha açık bir şekilde ortaya çıkar. Fransız konsolosluk raporları Trabzon'un 19. yüzyıldaki iktisadi yapısını da oldukça iyi bir şekilde yansıtmaktadır. Bu bakımdan Fransızların Trabzon ticaretinde yer alma çalışmalarının başladığı ilk dönemlerden yüzyılın sonlarına kadar Fransız ticaretinin eğilimini en iyi şekilde bu kaynaklardan edinmek mümkündür.

Trabzon'daki Fransız ticaretinin göstermiş olduğu eğilimin aslında genel olarak Osmanlı Fransız ticaretinin gösterdiği eğilim ile paraleldi. Fakat daha çok 19. yüzyılın başlarında dünya piyasaları ile birleşen Trabzon'da Fransız ticareti yeni yeni yer almaya başlayan bir alanı teşkil etmektedir. Dolayısıyla İngiliz ticaretinde olduğu gibi büyük oranda İran Transit ticaretinden ve başlıca tekstil ürünlerinden kaynaklanan ithalatta Fransızların çok önemli bir payı yoktu. Bu eğilimin yüzyılın genelinde de aynı kaldığını görmekteyiz. Osmanlı Devleti'nin Fransa'dan olan ithalat rakamlarının gösterdiği gibi %10-15 arasındaki bir ithalat oranının Trabzon için de kısmen geçerli olduğunu söylemek mümkündür. Fakat İngiltere ile olan ticaretin aksine, Trabzon'daki Fransız ticaretinde ithalat ve ihracat arasında bir denge vardı.

¹⁹⁴ Bu konuda bkz. Mustafa Yeni, "Trabzon Erzurum İmtidadı Buharlı Nakliyat Anonim Şirketi", *Kebikeç*, 29, Ankara 2010, s. 171-182.

İran transit ticaretini canlandırması ile beraber Fransızların da yer alma çalışmalarına giriştikleri Trabzon piyasasında Fransız ticaretinin nasıl bir eğilim gösterdiği de burada cevaplanması gereken diğer bir sorudur. En baş tedarikçi olarak İngiltere'nin her zaman başı çektiği Trabzon'da özellikle yünlü tekstil ürünleri gibi bazı mallarda Fransızların pazar payları ilk sırada yer alırken 1870'li yıllardan itibaren ciddi bir rakip olarak Avusturya ve Almanya'nın Trabzon piyasasında yer almaya başlaması Fransız mallarının pazar paylarını azalttığı gibi İngilizlerin piyasadaki hâkimiyetini de sarstı. Bütün bir yüzyıl boyunca Fransız ürünlerinin piyasa imkânlarını kısıtlayan en önemli etken, kalitesi ve fiyatı itibarı ile düşük olan İngiliz ve Avusturya ürünleri ile rekabet edebilecek ucuz malların tedarik edilememesiydi. Bunun yanında gerek Fransız üreticilerin gerekse de tüccarların Trabzon'daki ticaretlerini geliştirmek için gerekli hamleleri yapmadıkları konsolosların en çok üzerinde durdukları noktalardan biriydi. Dolayısıyla rekabet imkânlarının olmaması ve beraberindeki ilgisizlik Fransızların Trabzon'daki ticaret paylarının düşük olmasının en önemli nedenleri oldu. Ticaretteki düşük orana karşın Osmanlı Devleti'ndeki Fransız çıkarları açısından bakıldığında Trabzon ve çevresinde Fransız nüfuzunun etkili olduğunu da belirtmek gerekir. Bunun dışında Fransız girişimciler, Trabzon-Erzurum yolu yapımı ve Trabzon limanı inşası gibi önemli projeler ile birlikte Trabzon'da var olmaya çalışmış; fakat bu girişimler proje aşamasında kalmıştır. Buna karşın deniz ulaşımında, fenerler idaresinde ve posta taşımacılığı gibi alanlarda Fransızların Trabzon'da önemli bir etkinliği olduğunu da belirtmek gerekir.