

ULUSLARARASI TİCARETTE TRABZON LİMANININ DÜNÜ, BUGÜNÜ VE GELECEĞİ

**Araş.Gör. Gülsüm TÜTÜNCÜ ESMER (1), Yrd. Doç.
Dr. Alpaslan ATEŞ (2) ve Yrd. Doç. Dr. Soner ESMER (3)**

(1)Dokuz Eylül Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Buca İzmir, E-
posta: gulsum.esmer@deu.edu.tr

(2) Rize Üniversitesi, Turgut Kıran Denizcilik Yüksek Okulu, Derepazarı Rize, E-
posta: alpaslanates@hotmail.com

(3) Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, Buca İzmir, E-posta:
soner.esmer@deu.edu.tr

Özet

Dünya coğrafyasında önemli bir konumda bulunan Karadeniz, tarih boyunca Asya ve Akdeniz Havzası ile Avrupa arasında irtibatı sağlamıştır. Karadeniz, İstanbul ve Çanakkale boğazlarının hinterlandı olarak boğazlara sahip devletler için ayrı bir öneme sahiptir ve bu devletler tarih boyunca tüm Karadeniz'i hâkimiyetleri altına almaya çalışmışlardır.

Trabzon, tarihin en erken dönemlerinden itibaren ticaret ile var olmuş ve en parlak zamanlarını ticaretin en yoğun olduğu dönemlerde yaşamıştır. Uluslararası ticaret bağlamında düşünüldüğünde özellikle XIX. Yüzyılda oldukça belirgin olarak karşımıza çıkan iktisadi ve sosyal gelişmeler, Trabzon şehri örneğinde uluslararası ticaretin Karadeniz liman kentleri için ne derece etkili olduğunu açıkça ortaya koymaktadır.

Trabzon limanı, tarih boyunca önemli bir transit liman olmuştur. Bu çalışma, uluslararası ticarete Trabzon limanının geçmişi, günümüz ve gelecekteki muhtemel potansiyelini ve önemini ortaya koymayı amaçlamaktadır.

Anahtar Kelimeler: Karadeniz, Trabzon, Deniz Ticareti, Liman, Transit yük.

PORT OF TRABZON IN INTERNATIONAL TRADE: PAST, PRESENT AND FUTURE

Abstract

The Black Sea, which has an important position in Earth's geography, provided liaison between Europe and Asia/the Mediterranean Basin throughout history. The Black Sea, as hinterland of the Straits of Çanakkale and İstanbul, has a special importance for the states dominate the straits and these states tried to take control over the Black Sea.

In Trabzon, from the earliest days of history, trade and commerce had an important place and the city had the most brilliant time at the most intense periods of trade.

Given the context of international trade, especially XIX. Century, which appear as a distinct economic and social developments, like the case of the Black Sea city of Trabzon, it was clearly shows how to port cities is important and international trade was highly effective.

Port of Trabzon, throughout history, has been an important transit port. The aim of the study is to explain the importance of past and present situation of the port and also to explore potential of the port at the international trade.

Key words: Black Sea, Trabzon, Seaborne Trade, Port, Transit cargo

1. GİRİŞ: TRABZON ADI, KURULUŞU VE ANTİK KAYNAKLAR

Günümüzde kullanılan Trabzon adının temeli Yunancadaki Trapezountos/Trapezous kelimelerinden gelmektedir. Bilge Umar Trapezountos/Trapezous kelimelerinin Yunancada “düzlüklü” anlamında kullanıldığını söylemektedir (Umar, 1993: 798). Ancak yaygın kabul bu adın Yunancada masa anlamına gelen Trapeza kelimesinden türetilmiş olduğudur (Çakıroğlu, 1964, Bilgin, 1996). Bu teorinin daha yaygın kabul görmesinin nedeni pek çok eski Trabzon sikkelerinin arka yüzünde Trabzon’un simgesi olarak masa figürünün kullanılmış olmasıdır.¹ Aşağıdaki resimde IX 1294 British Museum koleksiyonunda yer alan İ. Ö. 4. yy olarak tarihlendirilmiş örnek bir sikke resmi yer almaktadır. (<http://www.sylloge-nummorum-graecorum.org/>, 01.03.2012).

Resim 1: Sikkeler



Trabzon, İ. Ö. 8. yüzyılda Yunanlaştırılmış Sinop’lu göçmenlerce(Umar, 1993: 798) (Sinop kentini de kuran Miletoslu göçmenler) dağlık bölgede yerleşime elverişli düzlük arazide kurulmuştur.

Pek çok antik kaynakta Pontus bölgesinin adı geçmekte ve Trapezusia/Trapezus/ Trapezos kentiyle ilgili bilgiler bulunmaktadır (Işık, 2011). Bu antik kaynaklar Strabon’un Geographika’sı başta olmak üzere, Apollodorus, Diodorus Siculus, Herodotus, Pausanias, Xenophon, Arrianus, Cornelius Tacitus, Ammianus Marcellinus, Procopios ve Plutarch’ın yazdığı antik eserleridir. Bu kaynakların en eskisi Xenophon’un Anabasis’i İ.Ö. 4. yy. da yazılmıştır. Aynı şekilde Arrianus İ.S. 117 -138 yıllarında yazdığı Karadeniz seyahati yazılarında Xenophon’un yazdıklarını desteklemektedir. Anabasis’te Trapezus adının geçiyor

¹ <http://www.sylloge-nummorum-graecorum.org/> ülke adı Trapezus seçilerek yapılan taramada çıkan sikkelere bakınız.

olması kentin kuruluş tarihi olarak İ.Ö. 2. yy. veren kaynakları geçersiz kılmaktadır.

Strabon Geographika’da Trabzon’u ve Pontus bölgesindeki kentleri şöyle tanımlar: “*Sidene’den sonra, tahkim edilmiş bir kent olan Pharnakia’ya ondan sonra bir Yunan kenti olan Trapezus’a gelinir, buradan deniz yolu ile Amisos iki bin iki yüz stadiondur. Sonra, buradan Phasis’e yolculuk yaklaşık bin dört yüz stadiondur. Bu şekilde Hieron’dan Phasis’e olan uzaklık yaklaşık sekiz yüz stadiondur. Bu biraz az veya çok olabilir. Amisos’dan kalkıp denizden kıyı boyunca gidilirse; ilk önce Herakleia burnuna, ondan sonra Jasonion denen başka bir burna ve Genetes’e ve sakinleri Pharnakia’yı iskan etmiş olan Kytoros’a ondan sonra şimdi harabe halinde olan Iskhapolis’e ve ondan sonra orta büyüklükteki Kerasos’a ve Hermonassa yakınında Trapezus’a ve ondan sonra da Kolkhis’e gelinir. Bu civarda bir yerde Zygopolis denen bir yerleşim yeri de vardır. Şimdi ben Kolkhis’i ve onun üzerindeki kıyıyı anlatmış oldum*” (Strabon, XII, III, 17, 2005: 28).

Miletoslular’ın Karadeniz sahillerinde ticaret yapmak amacıyla kurmuş oldukları koloni sisteminde Sinop başkent, Trabzon, Giresun ve Ordu’da üç halkası olarak yer almıştır. Ancak Trabzon limanının o dönemlerden itibaren bir transit liman olarak ortaya çıkması Trabzon kentinin hızla zenginleşmesine ve zamanla Sinop’u gölgede bırakmasına neden olmuştur (Çakıroğlu, 1964: 13). Milet koloni kentleri, karadan gelebilecek her türlü tehdide karşı tahkim edilmiş kalelerde yaşamakta, denizden gelebilecek tehlikelere karşı donanma istihdam etmekte ve bu şekilde oluşturdukları güven ortamında bölge halklarıyla ticaret yapmaktadırlar (Bilgin, 1996: 38).

2. PONTUS KRALLIĞI VE ROMA DÖNEMİ

2.1. Pontus Krallığı Dönemi

Trabzon kenti İ. Ö. 6. yy. da Pers hâkimiyetine girerek Pontus Kapadokyası Satraplığı sınırları içinde yer almıştır. Perslerin Yunanlılarla olan savaşları esnasında Pers ordusuna donanma ile hizmet vermişlerdir. Perslerin Yunanlılara yenilerek güç kaybetmelerinden sonra bağımsız hareket edebilir hale gelmişlerdir (Bilgin, 1996: 38).

Anadolu Satrapları ve Pers İmparatorluğu arasında geçen mücadeleden sonra Pontus Satraplığına atanan Mithridates Pontus krallığının öncüsü olmuştur.

Büyük İskender döneminde Pont Kapadokyası olarak adlandırılan Kayseri, Sivas ve Karadeniz Kıyıları İskender’in generallerinden Eumenes’in yönetimine verilmiştir. İskender’in komutanları kendi aralarında bir Anadolu hakimiyeti mücadelesine girince Mithridates I Ktistes bundan faydalanarak Pontus Krallığını yeniden bağımsız kılar. (İ. Ö. 281) Ancak bir süre sonra yaşanan iç karışıklıklar sonrasında Kraliçe Laodike (İ.Ö. 120-111) yönetiminde iken Pontus Roma İmparatorluğuna bağlanmaya başlamış ve giderek Roma’nın bir eyaleti haline gelmiştir (Bilgin, 1996: 40-44).

2.2. Roma Dönemi

Roma hâkimiyeti döneminde Trabzon şehrinin imarı ve ticareti çok gelişmiştir. Roma Trabzon'u imtiyazlı şehir durumunda bırakmıştır.

Trabzon, Roma Döneminde önemli bir ordu iâşe merkezi haline gelmiştir. Özellikle Pontus Krallığının donanması Roma'nın Karadeniz Donanmasına önemli bir güç katmıştır (Freely, 2003: 125).

İmparator Trajanus döneminde Trabzon aynı zamanda bir lejyon kenti haline gelmiştir. Trajanus'tan sonra tahta çıkan Hadrianus (İ.S. 117-138) İ.S. 129'da Trabzon'u ziyaret etmiş ve şehre yeni bir liman yaptırmıştır. 19. yy. seyahatnameleri Hadrianus döneminde yapılan bu limanın kalıntılarında bahsetmektedirler (Freely, 2003: 125).

Trabzon limanının erken dönemlerde kalitesiz ve küçük çaplı olduğu görülmektedir. Roma hâkimiyetine girdikten sonra ise Trabzon limanının Ermeni sınırına yakın olması nedeniyle kentin ve limanın önemi artmıştır. Hadrianus döneminde oluşturulmuş olan liman alanı İ. S. 259'da Gotlarca tahrip edilmiştir. Ayrıca Trabzon Geç Roma Döneminde 1. Pontika lejyonunun garnizon kenti olmuştur (Danoff, 1976: 928).

İmparator Diocletianus döneminde (İ.S. 285-305) imparatorlukta bir dizi idari reform gerçekleşmiştir. Diocletianus, Roma İmparatorluğunu 4 büyük prefelikliğe ve her bir prefelikliği de 12 Dioecesisliğe ayırmıştır. Bu düzenleme ile Trabzon, Doğu prefelikliğinin Pontus Dioecesisliğine bağlı Pontus Polemoniacus vilayeti içinde yer almaktadır (Bilgin, 1996: 58).

İmparator Diocletianus dönemi aynı zamanda Karadeniz bölgesinde Hıristiyanlığın yayıldığı dönemdir. Bu dönemde garnizonlar ve Hıristiyanlar arasındaki mücadelelerde garnizonların bulunduğu şehirler, Hıristiyanlık imparatorluğun resmi dini olduktan sonra din şehitlerinin kanları ile sulanmış kutsal şehirler haline gelecektir (Bilgin, 1996:58). Trabzon'un bu şekilde kutsal şehirler arasında görülmesi ve Bizans imparatorluğu döneminde de bir piskoposluk merkezi olması, dünyanın pek çok bölgesinden Hıristiyanları Trabzon'a çekmiştir. Bu durum ulaşımda Trabzon limanının önemini arttırmıştır.

3. BİZANS DÖNEMİ VE PONTUS RUM KRALLIĞI

Roma İmparatorluğu'nun ikiye ayrılması ile Trabzon, Doğu Roma İmparatorluğu'nun (Bizans) hâkimiyetine girer ve Bizans İmparatorluğu ile İran arasında yaşanan nüfuz mücadelesinin merkezi haline gelir. Bizans, İran ile olan mücadelesinde Trabzon garnizonundan ve limanından büyük ölçüde faydalanmıştır. İmparatorluk tarihi boyunca Trabzon doğu seferlerinin üssü konumunda olmuştur. Bunun en büyük nedeni de Trabzon'dan hem deniz hem de kara yolu iâşesinin sağlanabilmesidir. Ancak bölgenin dağlık oluşu ve karayolunun zorluklarla dolu olması deniz yolu ulaşımını daha tercih edilir bir duruma getirmiştir.

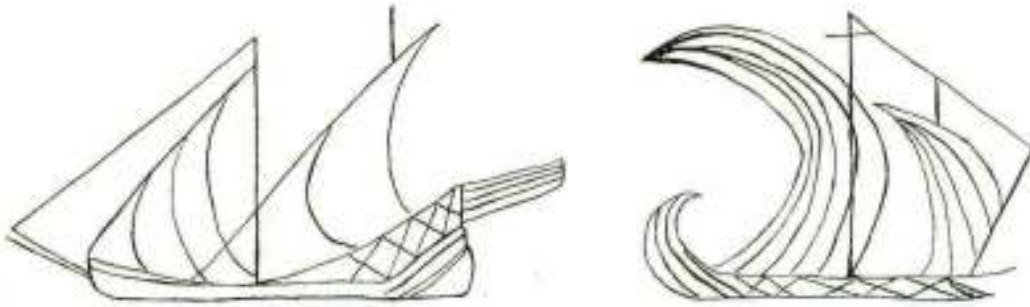
4. Haçlı seferi sırasında İstanbul'dan kaçan Andronikos Komnenos ve ailesi 1204 yılında Trabzon Rum İmparatorluğunu kurmuşlardır. Trabzon İmparatorluğu kuruluşundan itibaren bir ticaret imparatorluğu olmuştur. İmparatorluğun en önemli ihraç ürünleri, gümüş, demir, şap, şarap, kumaş malzemesi ve fındık olarak geçmektedir. Doğu'dan gelen en önemli ithal ürünler ise ipek, muslin ve Hint baharatlarıdır. Bu transit ticaretin gerçekleşmesinde 14. yy.a kadar Venedik ve Cenevizliler çok etkin olmuşlardır (Bryer, 1997: 97).

Trabzon İmparatorluğu sahili boyunca birçok küçük rıhtım olmakla birlikte elverişli doğal bir limanın bulunmaması ve seyirin zor olması nedeniyle Venedik ve Cenevizlilerin Karadeniz'le ilgili ayrıntılı denizyolu haritaları kullandıkları bilinmektedir. Bu haritalardan en ünlüsü Venedik'te Petrus Vesconte tarafından 1382 yılında yapılmıştır (Bryer, 1997: 98).

Trabzon İmparatorluğu'nun tüm güvenliği donanmasına bağlıdır. Bu nedenle İmparatorluğun sürekli olarak iyi durumda bir donanması olmuştur. Bu donanmanın başında Grand Dük bulunurdu ve bu görev imparatorluğun en önemli görevleri arasındaydı.

Trabzon İmparatorluğunda kullanılan gemi türlerinin tespit edilebildiği 3 kaynak bulunmaktadır. Bunlardan en önemlisi görsel olarak da bilgi vermesi açısından Trabzon Aya Sofia Manastırı duvarlarında bulunan gemi resimleridir. Bu resimler üzerinde Russell Vakfı bir çalışma yapmış ve gemi çizimlerini yayınlamıştır. İkinci kaynak İmparatorluğun saray tarihçisi olan Panaretos'un aktardığı bilgilerdir. Üçüncü kaynak ise Venedik ve Cenevizlilere ait kaynaklardır. Bu gemi türleri 12-13 ve 14. Yy. da Karadeniz'de kullanılan gemi türleri hakkında da önemli bilgiler edinmemizi sağlamaktadır.

Resim 2: Navis Bucius ya da Büyük Katerga (Katergon)²

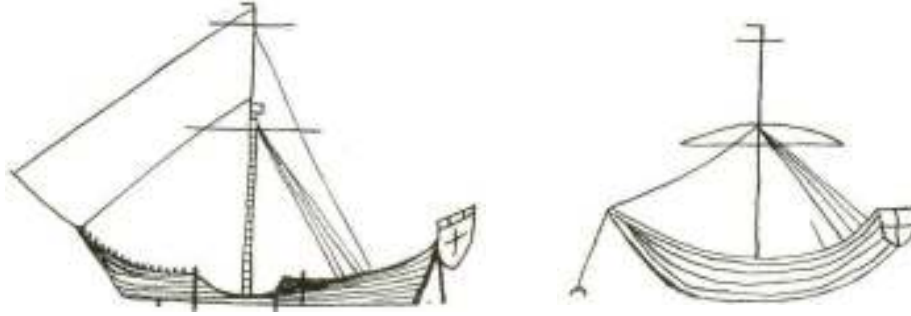


Trabzon İmparatorluğunda kullanılan en büyük gemiler navis bucius ya da katergon olarak adlandırılmaktadır. *“Bu gemiler, 35 m. uzunluğundaydılar ve 400'den 600 tona kadar yük kapasiteleri vardı. Bir, iki veya nadiren üç güverteli ve*

² Gemi çizimleri Russell Vakfı için June Winfield'in çizdiği çizimlerdir. Bryer'ın makalesinden alınmıştır.

iki direkliydi. En küçük pruva direğine arbor de prova veya de proda denilebiliyordu; daha büyük olan ana direğin adı arbor de medio idi. Karadeniz'deki dört köşe seren yelkeni kullanan yerli gemiciliğe benzemeyen biçimde, bunların yelkenleri üç köşeliydi, genellikle pamuktan, bazen daha pahalı olan kanvastan yapılıyorlardı. Yüksek orlum, yani pupaları vardı. Bazen kürekli olanları da yapılıyordu ve bu türlerine tarida deniliyordu”(Bryer, 1997: 99).

Resim 3: Barka, Bakla, Barkapula ya da Karabia



Barka'lar orta boy gemiler arasında yer almaktadırlar. Bu gemiler Venedikliler tarafından ticaret gemileri olarak kullanılmakla birlikte, Osmanlı donamasında da küçük ve hızlı hareket edebilme özellikleri nedeniyle kullanılmaktadırlar. Formları değişmekle birlikte ortak özellikleri belirgindir (Bryer, 1997: 100).

Yukarıda yer alan barka çizimlerinde Cenova'nın simgesi olan St. George haçı görülmektedir. Cenova St George Bankası, imparatorluğun son yüzyılında Trabzon ticaretine sermaye sağlamıştır (Bryer, 1997: 101).

Karadeniz'de patlak veren ani fırtınalara uygun olmadığından kalyon pek kullanılmamıştır ve Aya Sofya'nın duvar çizimlerinde de çok az kalyon resmi görülmektedir (Bryer, 1997: 101).

Tarihçi Panaretos, bunların dışında daha küçük boyutlu üç gemi türünden daha bahseder; Griparion, Paraskalmion ve Xylaron. Panaretos'in anlattıklarından griparion'un balıkçılıkta ve küçük nakliye işlerinde kullanıldığı anlaşılmaktadır. Silahlandırıldığında savaşta da kullanılabilir. Paraskalmion'lar ise sahile hem kıçtan hem de baştan yanaşabilecek şekilde dizayn edilmiş sabit kürekle hareket edebilen teknelerdir. Paraskalmion'un bu şekilde dizayn edilmesinin en önemli nedeni şehrin kıyılarında iskelesiz kıyılara da yanaşabilme gerekliliğidir. Xylaron'un ise en küçük tekne olduğu anlaşılmaktadır (Bryer, 1997: 103-104).

13. yy. da Trabzon önemli bir ithalat ve ihracat merkezi olmuştur ve 13. yy. da Türkler (Selçuklular) Karadeniz sahillerine yerleşmeye başlamışlardır. 1214'te Sinop'un alınmasından sonra Trabzon'u da almaya çalışmışlardır. Trabzon vergiye bağlanmış ancak tam olarak feth edilmesi 1461'de gerçekleşebilmiştir. Bölgeye Türk akınlarının başlaması aynı zamanda bölgenin Türkleşme sürecini de başlatmıştır (Öksüz, 2005: 22).

13. ve 15. yüzyıllar arasında Karadeniz ticaretini büyük bir oranda Venedik ve Cenevizliler yürütmüştür. 13. yy. da Venedik ve Cenevizliler Karadeniz çevresinden, Avrupa Devletleri için buğday, deri, kürk, çeşitli iplik ve dokumalar, şahtıyan ile şap, gümüş ve bakır tedarik etmişlerdir. 14. yy. da ise Venedik ve Cenevizlilerin Karadeniz'den Avrupa'ya taşıdıkları mallar daha hayati öneme sahip; tahıl, mum, tuz, bal, ham ipek, kürkler ve yünlü kumaşlardır. Avrupa'dan Karadeniz'e yünlü, keten kumaş, silah, yağ, kalay, şarap ve bakır getirmişlerdir (Akgün, 2000: 1-2).

4. OSMANLI DÖNEMİNDE TRABZON LİMANI

II. Mehmet, (Fatih Sultan Mehmet), 1453'te İstanbul'un fethinin ardından 1461'de Trabzon'u da Osmanlı topraklarına katmıştır. Trabzon, Osmanlı tarihi boyunca eyalet ve sancak olarak şehzade ve mutasarrıflar tarafından idare edilmiş ve 1868'de vilayet olmuştur.

Kendinden önceki devletler gibi Osmanlı'da Trabzon'u bir iase merkezi olarak kullanmıştır. Doğu seferlerinde İstanbul'dan gemilerle yola çıkan malzemeler Trabzon limanına gelmiş ve ordunun ihtiyaçları daha kısa sürede temin edilebilmiştir. Özellikle Trabzon valiliği de yapan Yavuz Sultan Selim, İran seferlerinin merkez üssü olarak Trabzon'u kullanmıştır.

15. ve 16. yüzyıllar coğrafi keşiflerin doğrudan bir sonucu olarak Trabzon ve bütün Karadeniz ticaretinde düşüşün yaşandığı yıllardır.

Osmanlı döneminde Trabzon'un ve limanının durumu ile ilgili en önemli bilgiler seyahatnamelerden elde edilmektedir.

4.1. 17. Yüzyıl Seyahatnamelerinde Trabzon Limanı

17. yüzyılda Karadeniz ticaretinin egemenliği Venedik ve Cenevizlilerden Fransızlara geçmiştir. 17. yy. da ticaret hacminin daralmaya devam etmektedir. Bunun en büyük nedeni Kazak akınları ve korsanlık faaliyetleri sonucunda Karadeniz güvenliğinin zayıflamasıdır. Osmanlı bu akınlara karşı çeşitli savunma yapıları inşa etse de ticaret Akdeniz limanlarına kaymıştır. (Akgün, 2000: 3-4)

17. yy. da Trabzon kentinden bahseden iki büyük seyahatname vardır. Bunlardan birincisi Katip Çelebi'nin Keşfu'z Zünun (Katip Çelebi, 2007) adlı 5 ciltlik seyahatnamesidir. Kâtip Çelebi, Trabzon'un coğrafi, sosyo-ekonomik ve

tarihi konularında pek çok bilgi vermekle birlikte Trabzon limanı, denizciliği ya da deniz ticareti ile ilgili çok az bilgi vermektedir.

Buna karşın Evliya Çelebi seyahatnamesinde Tarabefzun adıyla Trabzon'dan bahseder, detayları ile anlatır. Trabzon limanı ve denizciliği hakkında önemli bilgiler verir (Evliya Çelebi, 1999: 46-58).³

“ Değirmendere'e büyük bir liman vardır. Şana kasabası, gemilerin rahatlıkla demirleyebilecekleri bir yer olup dağı taşı fındıklıdır ve Şana fındığı her yanda ün kazanmıştır (Evliya Çelebi, 1999: 55).

...

Trabzon denizcileri Menkisle denen bir tür savaş kayığı yaparlar ki bunlar Çoruh suyu kenarında yetişen kaba kavak ağacından yapılır. Üç parçadan ibaret olup tahtalardan biri tekne gibi alta, öteki iki tahta yanlara konur ve kenarları iki adam kalınlığında kamıştan hasır sazlarla örüldüğü için fırtınalara dayanabildiği gibi su almadan dalgalar üzerinde mantar gibi yüzer. Başu ve kıçu bir olan bu kayıklar 100 kişi alır (Evliya Çelebi, 1999: 56).

Mikriliştan⁴ sınırında İskele-i Sükari limanı var. İskele-i Handere limanı yoktur. İskele-i Suri limanı ve bir harab hisarı vardır. İskele-i Yavisa limanı ve bir harap kalesi var. İçinde Mikril çobanları koyun keçi otlatırlar. İskele-i Zapçe, limanı yoktur. Ancak harab olmuş büyük bir kalesi vardır.

...Mahsul mevsiminde bazargan (tüccar) gemileri limanlara gelip tuz, barut, bakır ve silah getirip; kız, oğlan, zerdeva ve balmumu alırlar (Evliya Çelebi, 1999: 56).”

Bu bilgiler ışığında 17. yy. da Trabzon'da pek çok iskele bulunmakla birlikte büyük bir limanın olmadığı en büyük ve en önemli limanın Evliya Çelebi'nin Değirmendere dediği Akçaabat tarafında olduğu anlaşılmaktadır.

4.2. 18. Yüzyıl Seyahatnamelerinde Trabzon Limanı

18. yy.ın sonlarında 1774 Küçük kaynarca Antlaşması ve 1783'te Kırım'ın Rusya'nın eline geçmesi ile Karadeniz'in yabancılara yasaklanmış “kapalı deniz” statüsü sona ermiştir. Osmanlı, Rusya'nın Karadeniz'de artan statüsünü bozmak amacıyla Karadeniz ticaretini bütün yabancı devletlere açmıştır (Akgün, 2000: 6) ve bu durum 19. yy. 'ın rekabetçi ortamına zemin hazırlamıştır.

18. yy. seyahatnameleri arasında Trabzon'dan ayrıntılarıyla bahseden en önemli eser Tournefort'un Seyahatnamesidir. 18. yy. seyahatnameleri genellikle ya İstanbul ve çevresini anlatmakta ya da Kudüs'e ve Hicaz'a yapılan hac yolculuklarını anlatmaktadır.

³ Evliya Çelebi'den yapılan alıntılar sadeleştirilmiştir.

⁴ Mikriliştan/ Mingrelia 1600'lü yıllarda ortadan kalkan eyalet. Donald Edgar Pitcher, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Tarihsel Coğrafyası**, YKY, İstanbul, 2001, s.185.

Joseph de Tournefort, Trabzon'a deniz yoluyla ulaştığından İstanbul-Trabzon hattı hakkında da gözlem yapma fırsatı bulmuş ve bu gözlemleri seyahatnamesinde anlatmıştır. Tournefort sadece Trabzon'la ilgili değil, Karadeniz limanları ve Türk denizciliği hakkında da bilgi vermektedir. “*Bu iki ulusun (Rumlar ve Türkler) denizcileri arasında belki de en güçlüleri ve en yürekli, çoğunlukla geldikleri yoldan geri dönmeyi ve rüzgarla mücadele etmek yerine onu arkasına almayı yeğleyen Türklerdir. Haklı olarak Karadeniz'in dalgalarının sert olduğu söylenir; Karadeniz dalgalarının adalar arasındaki bir çok boğazı kapsayan Akdeniz dalgalarından daha güçlü olduğu kesindir. Karadeniz'de gemi yolculuğu yapmak için en şaşırtıcı yan, çok az iyi liman bulunması ve çoğu gemi sığınağının gerekli korumayı sağlayamamasıdır; üstelik bu limanlar bir fırtına sırasında buraya ulaşma becerisinden yoksun Kılavuzların hiçbir işine yaramaz. Başka bir halk olsaydı Karadeniz'e seyrüseferi sağlamak için iyi kılavuzlar yetiştirir, limanları daha iyi hale getirir, dalgakıranlar yaptırır, ambarlar kurardı, ama Türklerin yetenekleri bu yönde değildir. Cenevizliler, Bizans İmparatorluğu'nun çöküş döneminde, özellikle de 13. Yüzyılda Karadeniz'in bütün önemli yerlerini işgal ederek buradaki bütün ticareti ellerinde tuttukları sırada gerekli bütün önlemleri almaktan geri kalmamışlardı. Yaptıkları tesislerin, özellikle de denizcilikle ilgili olanların kalıntıları hala ayaktadır. II. Mehmet Cenevizlileri Karadeniz'den bütünüyle kovdu ve o günden bu yana kayıtsızlıkları yüzünden her şeyi harap olmaya terk eden Türkler, verecekleri ticaret izni karşılığında kendilerine bazı yararlar önerilmesine karşın, Fransızlara Karadeniz'de dolaşma izni vermek istemediler” (Tournefort, 2008: 100).*

“*Homeros döneminden günümüze kadar bu deniz konusunda söylenenlere ve Karadeniz'deki yer adlarını kendi dillerine çevirmekten başka bir şey yapmayan Türklerin düşüncelerine rağmen bu gezintiye çıkmakta tereddüt etmedik, ama elbette bu geziye çıkmamız için bir koşulumuz vardı: Bir şayka ile değil, bir kayıkla seyahat etmek istiyorduk. Bu denizde çalışan kayıklar, dört kürekli, her akşam karaya çekilen kayıklardır. Yalnızca iyi havalarda ya da iyi bir rüzgar olduğunda açılan, rüzgar dindiğinde indirilen kare biçimli bir yelkeni vardır. Kimi geceler patlayan havanın vereceği zarardan kurtulmak ve gönüllerince uyumak isteyen bu ülkenin tayfaları, tekneyi kuma çekerler ve yelkeni teknenin üstüne çadır gibi sererler, iyi bildikleri tek manevra budur” (Tournefort, 2008: 101) .*

Tournefort 26 Nisan 1701'de Erzurum Valiliğine atanan Köprülü Numan Paşa'nın mahiyeti ile birlikte Trabzon'a gitmek üzere Ortaköy'den yola çıkmıştır. 23 Mayıs'ta Trabzon'a yanaşan gemiden ayrılarak rüzgar ve kürek gücü ile 4 saate Trabzon limanına ulaşmış ve Trabzon limanı ile ilgili şu gözlemlerini aktarmıştır. “*Platana (Polathane-Akçaabat) adı verilen Trabzon limanı kentin doğusundadır. Arrianus'tan öğrendiğimize göre, İmparator Hadrianus limanı onartmıştır. Liman günümüzde yapılan şaykalar için elverişlidir. Öğrendiğimize göre Cenevizlilerin buraya yaptırdıkları mendirek neredeyse harap olmuştur ve Türkler bu tür yapıları onarmakla asla canlarını sıkmamaktadır. Belki de geriye kalanlar Hadrianus'un yaptırdığı limanın kalıntılarıdır; Zira Hadrianus kendi açıklamalarına göre yılın ancak belli bir döneminde burada demir atabilen gemileri koruma altına alabilmek için çok büyük bir dalgakıran yaptırdı” (Tournefort, 2008: 120).*

4.3. 19. Yüzyıl Seyahatnamelerinde Trabzon Limanı

19. yy. seyahatnameleri içinde Trabzon şehri ve limanı hakkında en önemli bilgiler Charles Texier'in Küçük Asya isimli eseridir. Texier, 1. ciltte özellikle Xenophon'a atıf yaparak Karadeniz'in son noktasını oluşturan Trabzon'u kıyının yanaşılacak durumdaki ilk noktası olarak tanımlar. "... Birkaç volkanik kayayla denize akmış lav izleri, altıncı yüzyılda bir dalgakıran görevi gördüyse de bugün yıkılmıştır. Gemiler Platana (Pulathane-Akçaabat) koyuna girerek batı ve kuzeybatı rüzgârlarından korunur. Fakat Trabzon'un asıl tek limanı, gemicilerin Xenophon'un döneminde olduğu gibi kayıklarını çekme alışkanlığının devam ettiği kıyıdır." (Texier, 2002: 32) Texier, eserinin 3. cildinde bu limanın daha ayrıntılı bir tasvirini de vermektedir. "... Şehir tamamen denizin kenarındadır. Bu tarafta ne sığlık, ne de liman vardır. Hemen hemen sürekli olarak su altında bulunan dar bir kum şeridi, surlar boyunca devam eder. Trabzon kayıkçıları, gemilerini burada karaya çekerler. Şehrin kuzey köşesinde, volkanik kayalardan meydana gelmiş bir burun vardır; bu kayalarla kıyı arasındaki girinti, eski liman idi, burası şimdi kum dolmuştur. ...Kum dolmuş limanın 'kule' denilen yeri tersanedir" (Texier, 2002: 156).

Texier, aynı zamanda Trabzon'u açıkça doğunun transit merkezi olarak görmektedir. "...Trabzon şehri iskelesi, Kuzey Armenia, Medya ve İran şehirlerinin ticaretinin giriş yeriydi. Şimdi ise Trabzon, yine İran'ın transit ticaretine geçittir..." (Texier, 2002: 154-155)

Texier'in anlattıkları Trabzon'un 19.yy. da hızla gelişmekte olan bir ticaret potansiyelinin olduğunu göstermektedir. Öyle ki, 1836'da buharlı gemiler Karadeniz'de çalışmaya başladığında Akdeniz'in transit nakliyatı da Karadeniz limanlarına özellikle Trabzon limanına kaymıştır (Goloğlu, 1975:167). Trabzon limanında 1836 yılında İngiliz Essex buharlı gemisi 15 günde bir İstanbul-Trabzon hattında seferlere başlamıştır (Yılmaz, 2006: 118). Goloğlu, 1842'de Trabzon limanına Tebriz'e gönderilmek üzere indirilen balya ve sandık sayısının yılda 32.000'ni bulduğunu belirtmektedir (Goloğlu, 1975:169). 1869'da Trabzon'a dört vapur kumpanyası haftada bir gidiş-dönüş sefer yapmaya başlamıştır. Bunlar Avusturya'nın Lloyd, Fransa'nın Messageries, Rusya'nın Black Sea Company ve Osmanlı'nın Osmaniye kumpanyalarıdır (Yılmaz, 2006: 119).

1891'de Trabzon limanı merkezinde bölgede çalışan gemilerin bandıralarına göre tonajına bakıldığında yelkenli gemiler dahil edildiğinde Osmanlı gemileri ilk sırada yer alırken; sadece buharlı gemiler ele alındığında Osmanlı; Fransa, Rusya ve Avusturya'dan sonra dördüncü sıraya düşer (Kazgan ve Tokdemir, 1997:310).

1895'te ise 1'i yerli 6'sı yabancı olmak üzere 7 kumpanya Trabzon'a haftalık vapur seferlerini yapmaktadır. Bu Kumpanyalar: 1. Daire-i Mahsusa 2-Nemçe (Avusturya- Macaristan) 3-Rus 4-Fransız 5-Pake (İtalyan) 6-Gürcü ve 7-Yunan kumpanyalarıdır (Goloğlu, 1975:219). Yabancı kumpanyaların Trabzon'a bu kadar ilgi göstermesinin nedeni bu dönemde Trabzon'da Avusturya-Macaristan, İngiltere, Fransa, Rusya, İtalya, Yunanistan, Belçika, İspanya ve Amerika Birleşik

Devletlerinin konsolosluklarının açılmış olmasıdır.⁵ 1906 yılında Trabzon limanında İstanbul, Tuna ve Kafkasya-Rize hattı olmak üzere 3 vapur hattı çalışmaktadır. Bu hatlarda çalışan şirketler ve gemi sayıları aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Tablo 1: 1906 Trabzon Liman Trafığı

İSTANBUL HATTI		
Kumpanya Adı	Bandırası	Gemi Sayısı
Lloyd Autr.	Avusturya	5
Russe de Com.	Rus	5
Panhellenique	Yunan	4
Ellen Emb. Eteryia	Yunan	2
Kurdce	Osmanlı	4
Messageries Maritimes	Fransız	2
Paquet	Fransız	2
Ellermnan et Cie	İngiliz	2
I. Moss et Co	İngiliz	1
Deutsche-Levant Line	Alman	2
İdare-i Mahsusa	Osmanlı	2
Hacı Davut	Osmanlı	1
	TOPLAM	32
TUNA HATTI		
Gagarine	Rus	1
KAFKASYA-RİZE HATTI		
Lloyd Autr.	Avusturya	5
Nav. Et Com.	Rus	5
Messageries Maritimes	Fransız	2
Paquet	Fransız	2
Trabzon	Osmanlı	2
	TOPLAM	16

Kaynak: Kazgan ve Tokdemir, 1997: 309-310.

Seyahatnamesini 19.yy.'ın ikinci yarısında yazan Theophiles Deyrolle'de Trabzon limanı ile ilgili bilgiler vermektedir. “Deniz kıyısı çok derin olmadığından büyük vapurlar açıkta demirler, yolcularını kayıklarla iskeleye çıkarırlar. Kazıklar üstüne oturtulmuş bir taş iskelesi varsa da; üzeri genellikle tüccar eşyası ile dolu olduğundan yolcuları yarı beline kadar suyun içine giren hamallar sırtlarında karaya çıkarırlar... İskelenin yanındaki askeri tersaneden Gavur meydanına giden bozuk ve dik yokuşu bu hamal sırtlarında 300 kiloluk yüklerle çıkarlar.”⁶

⁵ Açılan konsolosluklar için ayrıntılı bilgi Özgür Yılmaz, “Karadeniz’in Uluslararası Ticarete Açılması ve Trabzon”, **Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi Karadeniz Özel Sayısı**, cilt:2, Sayı:7, Bahar 2009, s-s. 377-378.

⁶ Theophiles Deyroll, **1869’da Trabzon’dan Erzurum’a Seyahat** adlı eserden aktaran Goloğlu, a.g.e., s.184.

19. yüzyıl, Karadeniz’de Trabzon limanının yükselişe geçtiği dönemdir. Bu yükselişin en önemli nedeni Avrupa ve Doğu arasında süren ticarete transit geçiş merkezi olmasıdır. Ayrıca 19.yy. da İngiltere ve Rusya arasında kızışan rekabette⁷, İngilizleri ve müttefiklerini Trabzon limanını kullanma konusunda teşvik etmektedir. İngiltere, Avrupa Transit yolunu Rusya’dan kendi kontrolündeki pazar ülkesi olan Osmanlıya kaydırmaya çalışmaktadır. (Kaleli, 2003: 24)

Rusya, Trabzon-Tebriz hattına alternatif olarak Suhumkale-Tiflis-Tebriz hattını sunmaktadır ve bu hattın iki önemli avantajı vardır. 1. İyi taşıma koşulları 2.Rusya’nın istikrarlı mali politikası (Yılmaz, 2006: 102). Bu avantajlarına rağmen İngiltere ve müttefikleri Rusya’yı mali açıdan desteklememek adına Trabzon-Tebriz hattını kullanmaktadırlar. Bu nedenle ülkelerinin Trabzon’da gerçekleşen ticaretini denetlemek ve yönlendirmek adına pek çok yabancı konsolosluk açılmıştır. Bu noktada buharlı gemilerin kullanılmaya başlanması da önemli bir etki yaparak hem ticaret hem de yolcu taşımacılığı kapasitesini arttırmıştır. Buharlı gemiler sayesinde Trabzon limanı İstanbul ve İzmir gibi büyük limanlardan sonra gelen ara liman vasfından kurtuldu ve Avrupa ile doğrudan seferlerin başladığı büyük bir liman haline geldi. Aynı derecede önemli etki yapan bir diğer etkende 1838’de İngiltere ile imzalanan Balta Limanı Ticaret anlaşması olmuştur. Aşağıdaki tablo Trabzon limanının 19.yy. boyunca yükselen grafiğini göstermektedir (Yılmaz, 2006: 103).

Tablo 2: 19. Yüzyılda Trabzon Limanı Verileri

Yıllar	Giren			Çıkan			Toplam		
	Gemi Sayısı	Tonaj	Kargo Değeri (Paund)	Gemi Sayısı	Tonaj	Kargo Değeri (Paund)	Gemi Sayısı	Tonaj	Kargo Değeri (Paund)
1883	102	1282 2	560 009	87	10 948	44 628	189	23 770	604637
1884	124	1768 2	600 192	114	16 642	240 991	238	34 324	841183
1885	170	2664 4	1020 532	156	24 572	690 920	326	51 216	171145 2
1886	172	2564 8	1451 793	163	25 273	859 373	335	50 921	231116 6

1869’da Suveyş kanalının açılması ile Trabzon limanındaki transit ticaretin bir bölümü Basra-Bağdat-Kirmanşah-Tahran yoluna kaymıştır. Rusya’da Gürcistan üzerinden yeni bir transit yolu devreye sokmuştur (Yılmaz, 2006: 116). Bu olumsuz etkenlere 93 harbi’de eklenince Trabzon limanı düşüşe geçmiştir. 93 harbi sonunda Batum’un Rusya’ya bırakılmış olması da Doğu Karadeniz kıyılarında Rus tehdidini arttırmıştır. Bu nedenle 19.yy. sonlarında Trabzon limanındaki ticaretin bir kısmı Rusya’ya ve Akdeniz’e kaymıştır. Bu kayışın en önemli nedenlerinden

⁷ İngiltere ve Rusya arasındaki bu rekabette İngiltere, Osmanlı’nın bölge potansiyelini kullandığından bir süre sonra Osmanlı- Rusya rekabetine dönüşmüştür.

biri dış konjonktürün yanında Osmanlı'nın, transit malları Trabzon limanından İran'a taşıyacak olan karayolunu iyileştirememesidir. Trabzon- Tebriz hattında karayolu hattı kervanlarla sağlanmaktadır. Ancak yol deve kervancılığına uygun olmadığından daha çok at, katır ve merkep kullanılmaktadır. 93 harbinde devlet ordu ihtiyaçları nedeniyle bu hayvanlara el koyunca çoğu savaş sırasında telef olmuş ve savaştan sonra yaşanan sıkıntı nedeniyle deve kullanılmaya başlamıştır. Ancak deve kervanları söz konusu hatta verimli çalışmamışlardır (Kazgan ve Tokdemir, 1997: 307).

19. yy. da Trabzon limanı bir ithalat limanıdır. Bunun en önemli nedeni ithalatın doğurduğu ticaret açığının çeşitli ticari, mali ihracatla ve hizmet üretimi ile karşılanabiliyor olmasıdır (Kazgan ve Tokdemir, 1997: 308).

5. CUMHURİYET DÖNEMİ

5.1. Milli Mücadele Dönemi

Milli Mücadele döneminde ise Trabzonlular önemli sınavlar vermişlerdir. Çünkü Doğu Anadolu'da bir devlet kurmak isteyen Ermeniler denize kıyısı olan Trabzon'u da bu devlete dahil etmek istemektedirler. Rumlar ise Trabzon, Samsun ve Amasya'yı kapsayan bir devlet kurarak tarihteki Pontus Devletini canlandırmak istiyorlardı. Bütün bu istekler karşısında Trabzon halkı, Trabzon Müdafaa-i Hukuk Cemiyetini kurmuştur. Cemiyetin amacı, bölgede harekete geçen Rum ve Ermeni çetelerine karşı mücadele ederek vatanın bütünlüğünü ve milletin bağımsızlığını kurtarıp koruyabilmektir.

Trabzon Müdafaa-i Hukuk Cemiyeti 12 Şubat 1919'da düzenlediği ilk kongresinde Teşkilat-ı Mahsusa'nın bölge temsilcisi olan Barutçuzade Hacı Ahmet Efendi'yi başkanlığa getirir. Amacını Dünya'ya anlatmak üzere İstanbul'a ve gerekirse Avrupa'ya bir heyet gönderilmesine karar verir. Cemiyet, bu kongrede aldığı kararlar doğrultusunda Rize, Of, Maçka, Akçaabat, Vakfıkebir, Tirebolu, Sürmene, Gümüşhane, Kelkit, Siran, Giresun ve Ordu'da şube ve temsilcilikler kurar (Akalin, 1997: 357).

Cemiyetin bu çalışmaları hızla İngiltere başta olmak üzere Ermeni ve Rumların Tepkisini çekmiştir. Artan olaylar üzerine Cemiyet, yük ve yolcu iskelelerinde çalışan denizcileri örgütlemek için bu denizcilerin başı iskele kahyası Yahya ile anlaşmış ve silahlı deniz ve liman işçilerinden oluşan milli müfreze oluşturulmuştur. Aynı şekilde Giresun'da da Topal Osman Ağa müfrezesi kurulmuştur (Akalin, 1997: 359). Bu önlemler sonucunda bölgedeki Rum ve Ermeni çetelerinin taşkınlıkları önlenmiştir. Ancak İzmir'in işgalinden sonra cesaretlenen Pontusçuların eylemleri tekrar artacaktır. Kazım Karabekir'in Trabzon'a gelmesi ve cemiyet üyeleri ile görüşerek ordu birliklerinin bölge savunmasına tam destek vereceğini belirtmesinden sonra daha fazla Kuvayı Milliye birlikleri kurulmuş ve bölgede Rum çeteleri kontrol altında tutulmuştur.

Trabzon Müdafaa-i Hukuk Cemiyeti, Erzurum ve Sivas Kongrelerine katılır ve Sivas Kongresinde alınan karar doğrultusunda Anadolu ve Rumeli

Müdafaa-i Hukuk Cemiyeti'nin Trabzon şubesine dönüşür. Sonraki süreçte Büyük Millet Meclisi'nin açılması ve Milli Mücadele'nin başarıya ulaşması sonucunda Trabzon'da vatanın birliği ve bütünlüğü içinde kurtulmuş olur.

5.2. Cumhuriyet Dönemi

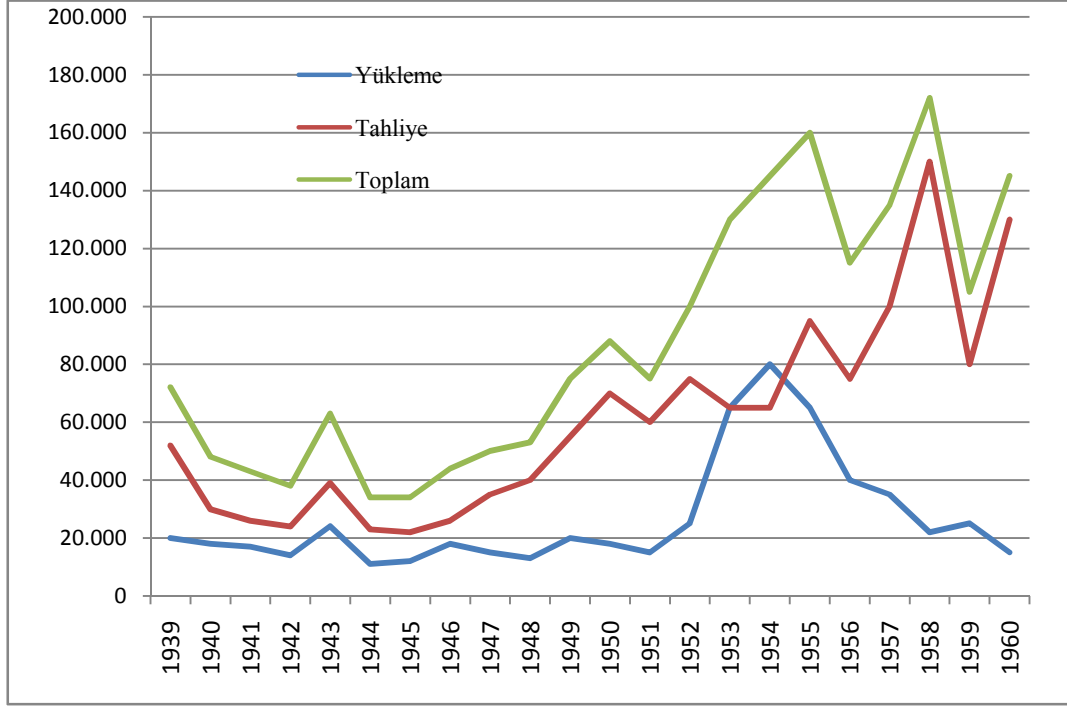
Cumhuriyet'in ilk yılları siyasi bağımsızlığın ekonomik kalkınma ile perçinlenmeye çalışıldığı yıllardır. Trabzon limanı da bu kalkınma çabaları içerisinde belli bir ivme kazanmıştır.

Tablo 3: Trabzon Limanının Boşaltma ve Yükleme Oranları (ton)

Yıllar	Yükleme	Tahliye	Toplam
1939	20.000	52.000	72.000
1940	18.000	30.000	48.000
1941	17.000	26.000	43.000
1942	14.000	24.000	38.000
1943	24.000	39.000	63.000
1944	11.000	23.000	34.000
1945	12.000	22.000	34.000
1946	18.000	26.000	44.000
1947	15.000	35.000	50.000
1948	13.000	40.000	53.000
1949	20.000	55.000	75.000
1950	18.000	70.000	88.000
1951	15.000	60.000	75.000
1952	25.000	75.000	100.000
1953	65.000	65.000	130.000
1954	80.000	65.000	145.000
1955	65.000	95.000	160.000
1956	40.000	75.000	115.000
1957	35.000	100.000	135.000
1958	22.000	150.000	172.000
1959	25.000	80.000	105.000
1960	15.000	130.000	145.000

Kaynak: Çakıroğlu, 1964: 29-32.

Grafik 1: Trabzon Limanının Boşaltma ve Yükleme Oranları Grafiği (ton)



Tablo 3 incelendiğinde II. Dünya Savaşı yıllarında Trabzon limanı yük elleçlemelerinde önemli bir düşüş gözlenmektedir. Bunun nedeni Avrupa'dan İran'a olan ticari faaliyetlerin savaş nedeniyle durmasıdır. Bu şekilde savaş boyunca Doğuya açılan Trabzon transit yolu kapanmıştır. II. Dünya Savaşı yıllarında Trabzon limanının yükü yapılan liman inşaatı için gereken malzemelerden ve Toprak Mahsulleri Ofisinin İç Anadolu'dan getirerek Trabzon'da yüklediği hububattan oluşmaktadır (Çakıroğlu, 1964: 31).

Grafik 1'de açıkça fark edilen 1957 yılından sonra görülen tahliye oranlarının yükselme nedeni ise daha önceden inşaatına başlanmış olan çeşitli şirketlere ait akaryakıt depolarının hizmete girmesidir. Bu depoların inşaatının tamamlanması ile birlikte daha önce Trabzon'dan transit geçen akaryakıt yükleri Trabzon'da depolanmaya başlanmış ve doğrudan Trabzon limanının kendi yükü haline gelmiştir. Bu nedenle 1957 yılından boşaltma ve yükleme oranları arasında önemli bir fark vardır (Çakıroğlu, 1964: 33).

1954 yılında gözlenen yükselişin en önemli nedeni yapımına 1946 yılında başlanan limanın 1954 yılında tamamlanmasıdır. Bu dönemde Trabzon limanı soğuk savaş sürecinde Rusya'ya karşı alternatif transit yolu olarak tekrar gündeme gelmiş, Batılı devletler tarafından desteklenmiştir. 1978 yılına kadar durumunu koruyan Trabzon limanının yeni ihtiyaçlara cevap verebilmesi için 1980'de modernizasyonuna başlanmış ve 1990 yılında tamamlanmıştır (Çelebi, 2006: 36). 1980'de ortaya çıkan bu ihtiyacın en önemli nedeni artan hizmet talebi olmuştur. Bu yıllarda uzun süren İran-İrak savaşı Basra körfezindeki liman yüklerinin Karadeniz limanlarına kaymasına sebep olmuştur.

5.2.1. 1960 -2000 Yılları Arasındaki Dönem: Transit yükteki gelişmeler

Trabzon limanı 1 milyon ton sınırını 1835 yılında geçmiş bir limandır. Limanda 1860 yılında 5 milyon, 1910 yılında 6,5 milyon pound değerinde yük elleçlemesi yapmıştır (Issawi, 1980; 125). 1960 sonrasında Trabzon limanı özellikle İran'a yönelik transit yük için önemli bir liman olmaya devam etmiştir. Bu durumun en önemli nedeni Trabzon limanının konumudur.

Avrupa içlerinden Tuna su yolu ile Köstence, Varna ve Burgaz gibi Batı Karadeniz liman kentlerine ulaşan yükler, buradan deniz yolu ile Trabzon limanına veya diğer Karadeniz liman kentlerine taşınmaktadır. Ancak İran'a giden yüklerin hemen hemen tamamı Trabzon limanına gelmektedir (Seyidoğlu, H. ; 1985, 87). Trabzon limanına indirilen yük daha sonra karayolu ile İran'a taşınmaktadır. Toplam mesafe içinde denizyolu payının çokluğu bu koridoru ekonomik kılmaktadır.

1869 yılında Süveyş kanalının açılmasından sonra Trabzon limanını etkileyen diğer en önemli etki 1. Dünya Savaşı sonrası meydana gelen ekonomik, teknik ve politik değişikliklerdir.

Bu dönemde İran Hükümeti ile yapılan antlaşmalar ile liman vinç kapasitesi artırılmasına rağmen ticarete önemli bir gelişme sağlanamamıştır. Özellikle 2. Dünya Savaşı sonrasında Tuna yolunun önemli bir kısmının demir perde gerisinde kalması, Sovyetlerin Batum limanını aktif kullanması, karayollarının ve motorlu araçların gelişmesi gibi nedenlerle 70'li yıllın sonlarına kadar Trabzon limanındaki transit faaliyetler durma noktasına gelmiştir (Trabzon İl Yıllığı, 1967; 136).

1952 yılında canlı hayvan ve Almanya'dan alınan Volkswagen otomobillerin İskenderun limanı üzerinden Erzurum-Gürbulak yolu ile İran'a taşınmıştır (Bekdemir ve diğerleri, 2001; 42). Bir anlamda 1950'li ve 60'lı yıllarda İskenderun limanı bu dönemde Trabzon limanına bir alternatif olmuştur. 70'li yıllar ise İran'da iç karışıklıkların yaşandığı, İran İslam Devrimi'nin yapıldığı ve Şah'ın tahtan indirildiği dönemdir.

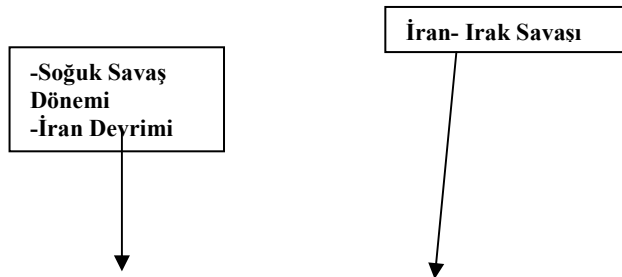
Bu dönem sonrasında Trabzon limanı transit faaliyetleri, 1874 yılında faaliyetlerine başlayan Trabzon Ticaret Odası'ndan bir heyetin transit yolun durumu hakkında konuşmak üzere 1975 yılı Mayıs'ında İran'ı ziyaret etmesi ile yeniden canlanma sürecine girer. Tebriz ve Trabzon'da sürdürülen temaslar sonucunda transit yolun işletilmesi konusunda iki taraf da fikir birliğine varmıştır. Yapılan bu temaslar sonucunda batılı nakliyeciler ve ithalatçı firmalar da Trabzon yolunun avantajlarını daha iyi görme fırsatı bulmuştur. Nitekim, İran'a büyük miktarda buğday satan Romanya, nakliyesini Trabzon limanı yoluyla gerçekleştirmiştir. Daha sonra ABD'den ihraç ettiği buğdayı Trabzon üzerinden İran'a sevk ettirmiştir. Daha sonra petrol üreticisi ülke olarak İran'ın zenginleşmesi ile çeşitli yatırımlara yönelmelerinin ve gelişmiş ülkelere aldıkları tüketim

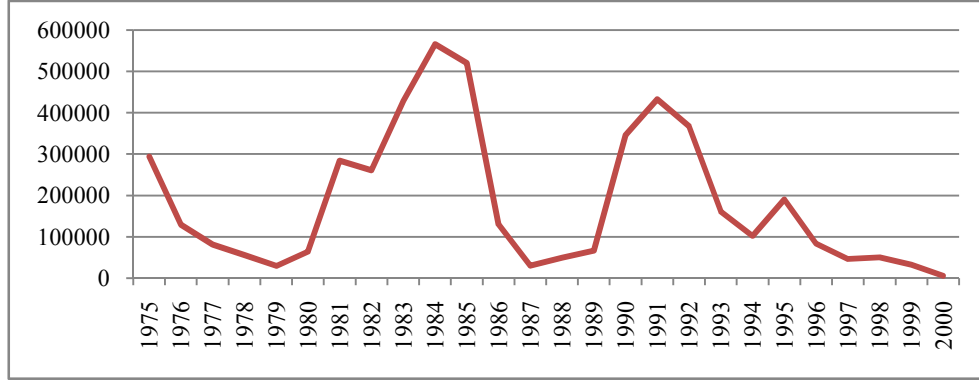
mallarının hızla artması ile limandaki ticaret de artmıştır (Bekdemir ve diğerleri, 2001; 42-43).

Bu anlamda Trabzon-İran arasındaki ticaret gerçek anlamda 1974 yılında başlamış ve ticari hacim 1984 yılında 566 bin ton ile zirve noktasına ulaşmıştır. Ancak 1986 yılından itibaren Trabzon-İran bağlantılı yapılan ticaret durma noktasına gelmiştir. Nitekim ticaret 1987'de 30 bin tonlara kadar düşmüştür. Bunun temel nedeni bu tarihlerin İran-Irak Savaşı'nın sonlarına rastlaması ve aynı zamanda Irak'ın Kuveyt'i işgali ile başlayan savaşın başlangıcı olmasıdır. Ancak yaşanan ticari dalgalanmalı bir tek bu nedene bağlamak doğru değildir. Genel olarak nedenler aşağıdaki gibi özetlenebilir (Bekdemir ve diğerleri, 2001; 46-47):

- **İran-Irak Savaşı:** Özellikle uzun süren savaşın sonlarına doğru İran dış ticareti azalmıştır.
- **Dünya petrol fiyatlarında meydana gelen düşmeler:** Petrol fiyatlarının düşmesi bütçe gelirlerini azaltmış, bu nedenle ithalat azalmıştır.
- **Basra Körfezi'ndeki limanların hizmete açılması:** İran'ın Basra Körfezi'ndeki Bender Abbas ve Bender Busher limanlarını hizmete açması ve Avrupa'dan gelen malları bu limanlar üzerinden gelmesini tercih etmesi Trabzon limanını etkilemiştir. Bu limanların Tahran'a olan karayolu uzaklığı ile Trabzon limanının Tahran'a olan uzaklığı neredeyse aynıdır. Ancak İran limanları üzerinden gelen malların gümrüklerde bekleme sorunu yoktur. Daha sonra bu avantaj deniz yolunun uzun olması nedeni ile Trabzon lehine geçici olarak dönecektir.
- **Alternatif güzergâhlar:** Özellikle 1991 sonrasında Sovyetlerin dağılması ile Bağımsız Devletler Topluluğu (BDT) üzerinden geçen yollar İran tarafından tercih edilmeye başlanmıştır. Bunlar Tuna Nehri-Poti Limanı-Culfa Demiryolu, Lvov-Poltova-Bakü demiryolu ve Baltık-Volga kanalıdır. Özellikle Avrupa'dan gelen malların Gürcistan'ın Poti ve Batumi limanları üzerinden demiryolu ile İran'ın Culfa kentine taşındığı görülmektedir. Dolayısı ile bu hat Trabzon-İran hattının en önemli rakibi haline gelmiştir.
- **Trabzon limanında demiryolu bağlantısı olmaması:** Trabzon limanından İran'a bir demiryolu bağlantısı olmaması, kullanılan yollarda sürekli yaşanan sorunlar (heyelan v.b.) Trabzon limanının transit yükü Batum ve Poti limanlarına kaptırmasında bir diğer önemli etken olarak değerlendirilebilir.

Grafik 2: Trabzon limanından İran'a gönderilen transit eşyanın grafiği (ton)





1992 yılı sonrasında İran'a olan taşımacılık her geçen yıl azalmış ve nihayetinde 2000 yılında limanda transit yük elleçlemesi yapılmamıştır. Transit ticaretin durması Trabzon'da döviz gelirlerinin azalmasına, istihdam sorunlarının yaşanmasına ve turizmin önemli oranda sekteye uğramasına neden olmuştur (Bekdemir ve diğerleri, 2001; 50).

Transit yüklerin azalmasına ek olarak 90'lı yılların sonlarında Rusya Federasyonu'nda yaşanan ekonomik kriz limanın bu yıllarda yükünün iyice azalmasına neden olmuştur.

Tablo 4: 1992-2000 Yılları arasında Trabzon limanındaki elleçlemeler

Yıllar	Toplam elleçleme (ton)
1992	921,195
1993	1,013,200
1994	730,288
1995	1,000,084
1996	945,465
1997	873,000
1998	563,639
1999	500,418
2000	1,123,031

Kaynak: DTO, Deniz Sektörü Raporları 1992-2000.

Bu yıllarda kendi giderlerini dahi karşılayamayan liman 2000 yılından sonra tekrar toparlanma sürecine girmiştir. Limanın zarar ettiği dönemde limanı işleten Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü (TDİ), Trabzon limanını her ne kadar özelleştirmek istese de bu süreç beklenenden çok daha uzun sürmüş liman ancak 2003 yılında özelleştirilebilmiştir.

5.3.2. 2003 yılı Sonrası Dönem: Limanın Özelleştirilmesi ve Sonrasındaki Gelişmeler

8 Temmuz 1946'da temeli atılan yeni liman 25 Haziran 1954 tarihinde tamamlanarak Trabzon Vapuru'nun limana yanaşmasıyla açılmıştır. 1978 yılına kadar bu durumunu koruyan Trabzon Limanı artan gemi trafiğine cevap verebilmesi için modernizasyonu gündeme gelmiş ve 1980 'de başlayan çalışmalar 1990'da bitirilmiştir (Çelebi, 2006; 36). Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğüne bağlı olarak işletilen Trabzon Liman İşletmesi'nin özelleştirme ihalesine ilk olarak 1996 yılında çıkmıştır. Bu tarihten 2003 yılına kadar 6 kez ihale edilmiş olmasına rağmen limanın özelleştirilmesi mümkün olmamıştır (Yiğit, 2006; 30).

2003 yılında Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nca yapılan ihale sonucu Trabzon Limanı'nın 30 yıllık işletme hakkı 21.11.2003 tarihinde Albayrak Grubuna ait Trabzon Liman İşletmecili A.Ş. tarafından devralınmıştır (<http://www.al-port.com/Hakkimizda.aspx>, erişim: 04.03.2012). Limanın adı daha sonra ALPORT olarak değiştirilmiştir.

Trabzon limanı başta Trabzon olmak üzere, Giresun, Rize, Gümüşhane, Erzincan ve Erzurum illerine hizmet etmektedir (Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması, 2010).

Şekil 1: Trabzon limanı hinterlandı



Özelleştirildikten sonra Trabzon limanındaki yük hareketleri aşağıdaki gibi olmuştur (Tablo 5).

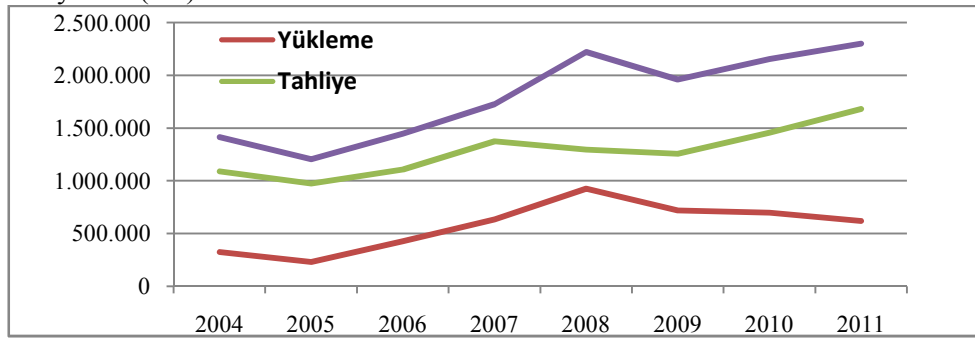
Tablo 5: Özelleştirme sonrasında Trabzon limanı yük elleçleme faaliyetleri

	Yükleme	Tahliye	Toplam	TEU	Gemi	Yolcu	Araç
2004	326,000	1,089,000	1,414,885	2,415	811	22,247	3,592
2005	231,000	973,000	1,204,000	1,606	819	22,454	4,232
2006	427,000	1,108,000	1,447,967	5,442	862	31,153	7,955
2007	635,000	1,374,000	1,726,618	19,216	1,043	48,062	10,425
2008	926,000	1,295,000	2,221,152	22,104	1,220	55,204	10,976
2009	721,000	1,256,000	1,960,710	21,057	1,242	56,084	7,043
2010	697,000	1,457,000	2,154,267	28,658	987	43,550	5,111
2011	620,000	1,681,000	2,301,000	37,076	880	21,432	678

Kaynak: Alport Limanı

2003 yılı sonrasında limanda yaşanan yük hareketleri incelendiğinde toplam yük tonajının 2 milyon tonu 2010 yılı itibari ile geçildiği görülmektedir. Bu veriye zıt olarak gemi sayılarında da azalma görülmektedir. Bu durum Sochi hattının 2011 yılında durma noktasına gelmesinden kaynaklanmaktadır. Ancak konteyner elleçlemesindeki artış toplam yük artışını dengelemiştir. Sochi hattındaki sorunlar yolcu ve araç taşımalarına da düşüş olarak net bir şekilde yansımıştır. Sochi hattındaki araç taşımacılığı ağırlıklı olarak Samsun limanını tercih eder olmuştur. Liman 2011 yılında toplam yük miktarında 2008 yılında yaşanan rekor artışı geçmiştir.

Grafik 3: Özelleştirme sonrası dönemde Trabzon limanında yük elleçleme faaliyetleri (ton)



Kaynak: Alport Limanı

Grafik 3'te de görüldüğü gibi elleçlemenin önemli bir kısmını tahliye edilen yükler oluşturmaktadır. Yüklenen yük miktarı ise gittikçe azalmaktadır.

- **Konteyner elleçlemesindeki gelişmeler**

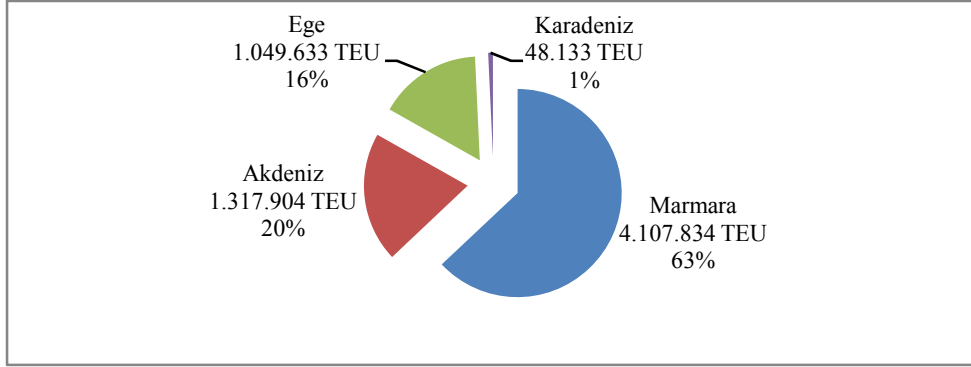
2011 yılında tüm Türkiye limanlarında elleçlenen konteyner bölgesel olarak incelendiğinde aşağıdaki tabloya ulaşılır. Tablo 6'dan da anlaşıldığı gibi Karadeniz bölgesi en az konteyner elleçlenen bölgemizdir.

Tablo 6: Türk limanlarında elleçlenen konteynerin bölgesel dağılımı (2011-TEU)

	Yükleme	Tahliye	Kabotaj	Transit	Toplam
Marmara	1,536,203	1,650,938	180,498	740,194	4,107,834
Akdeniz	635,064	634,246	40,007	8,587	1,317,904
Ege	515,635	467,388	58,221	8,390	1,049,633
Karadeniz	3,986	17,617	26,530	0	48,133
Toplam	2,690,888	2,770,189	305,256	757,171	6,523,505

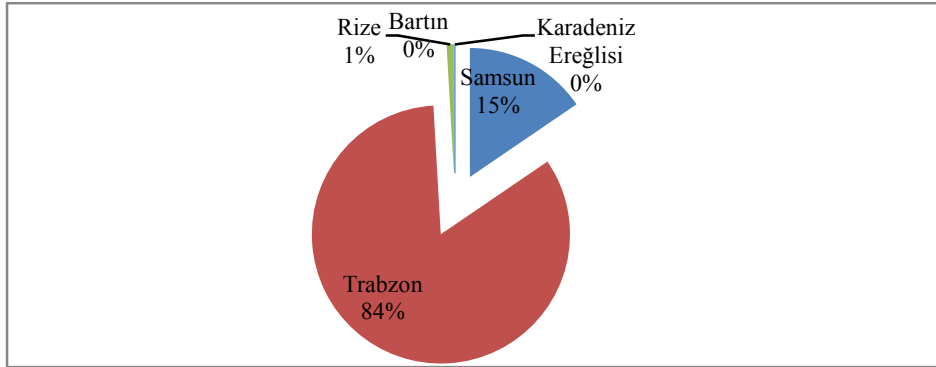
Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı Verileri

Grafik 4: Türkiye'de elleçlenen konteynerin bölgesel dağılımı (2011)

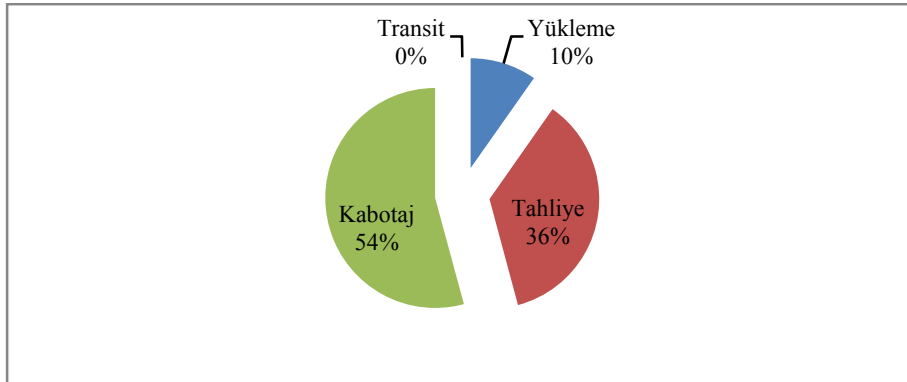


Karadeniz bölgesinde elleçlenen konteyner, Türkiye’de elleçlenen konteynerin sadece % 1’ini oluşturmaktadır. Bölgede elleçlenen konteynerin % 84’ü Trabzon limanında elleçlenmektedir.

Grafik 5: Karadeniz bölgesinde elleçlenen konteynerin dağılımı



Grafik 6: Alport limanında elleçlenen konteynerin rejimi



Günümüzde transit taşımaların önemli oranlarda konteyner ile yapıldığı göz önüne alınırsa Alport limanında elleçlenen konteynerin transit yük içermemesi

dikkat çekicidir. Bir diğer dikkat çekici durum ise kabotaj konteyner oranının yüksekliğidir. Ancak bu durum normaldir, çünkü ana gemiler Akdeniz’de ki limanlarda aktarmalarını yapmaktadır.

Trabzon limanına hâlihazırda 2 konteyner hattı uğrak yapmaktadır (MSC ve CMA-CGM). Bu hatlara ek olarak özellikle 2011 yılı sonunda limana alınan yeni konteyner vinci ile, dünyanın en önemli konteyner hat işletmesi olan MAERSK’ün 2012 yılında limana uğrak yapmaya başlayacağı bildirilmektedir (http://www.ulasimonline.com/news_detail.php?id=32908, erişim tarihi: 07.03.2012). Bu gelişmelerden dolayı Trabzon limanında konteyner elleçlemesinin artış göstermesi beklenmektedir.

Denizcilik Müsteşarlığı tarafından yayınlanan 2009 yılı verileri, limandaki yük cinsleri hakkında önemli bir ipucu vermektedir. Kömür tahliyesi geçmişte olduğu gibi günümüzde de önemini sürdürmektedir.

Tablo 7: 2009 yılında Trabzon limanında elleçlenen ilk 10 yük (ton)

	Yük cinsi	Yükleme	Boşaltma	Kabotaj	Transit	Toplam
1	Taşkömürü (Briketlenmemiş)	5,117	1,054,556	12,500	0	1,059,673
2	Konteyner (20’lik dolu)	266,822	18,336	167,985	3,120	285,158
3	Domates (Taze)	139,367	0	0	0	139,367
4	Portland Çimento	103,486	0	0	0	103,486
5	Buğday ve mahlut (Meslin)	9,282	42,709	0	0	51,991
6	Krom cevheri ve konsantresi	37,950	0	0	0	37,950
7	Mandalina (Satsuma dahil)	36,225	0	0	0	36,225
8	Konteyner (40’lık dolu)	12,433	11,737	20,598	1,274	24,170
9	Salatalık - Taze	21,289	0	0	0	21,289
10	Konteyner (20’lik boş)	0	19,854	35	0	19,854

Tablo 7’de görüldüğü gibi limanda en fazla elleçlenen yük kömürdür. Toplam yük elleçlemesinin neredeyse yarısını oluşturan kömür bölge halkının ısınma ihtiyaçları için kullanılmaktadır. Konteyner taşımacılığı çok kısa bir zaman içinde limanın en önemli yüklerinden birisi haline gelmiştir. Bu anlamda limanın geleceği konteyner yükünün bölgedeki gelişimine doğrudan bağlıdır.

- **Limana kapasitesindeki gelişmeler**

Limanda yük artışına paralel olarak kapasite yatırımları da devam etmektedir. 2011 yılı sonunda Liebherr LHM 550 rıhtım vincinin alınması ile liman elleçleme kapasitesi 10 milyon tonu geçmiştir (Tablo 8).

Tablo 8: Alport limanı yük elleçleme, depolama ve gemi kabul kapasitesi

Elleçleme Kapasitesi	:10 milyon ton/Yıl
Depolama Kapasitesi	: 5 milyon ton/yıl
Gemi Kabul Kapasitesi	: 2300 adet/yıl

Kaynak: <http://www.al-port.com/>, erişim tarihi: 03.03.2011

Bu kapasiteler ile elleçlenen yük karşılaştırıldığında Alport limanında kapasitenin çok altında bir iş yapıldığı net bir şekilde görülmektedir. Bu nedenle limandaki yük elleçleme miktarının artması sadece hinterlandındaki yük artışına bağlıdır.

Başka bir deyişle liman 2011 yılında 3.8 milyon ton kapasite 10 milyon tona çıkarılmış, gerçekleşen tonajlara bakarak eski kapasitenin yüzde 62, yeni kapasitenin yüzde 24'ü kullanılmıştır. Konteyner elleçlemede ise, eski kapasitenin yüzde 22'si, yeni kapasitenin yüzde 11'i kullanılmıştır (<http://www.takaonline.com/ermisten-liman-aciklamasi.html>, erişim tarihi: 03.03.2012).

6. TRABZON LİMANININ GELECEĞİ

Son yıllarda transit yük konteyner ve RO-RO ile taşınır olmuştur. Karadeniz'in en önemli limanlarından birisi olan Trabzon limanı yakın hinterlandında yerel yük kapasitesinin sınırlı olması limanın gelişiminin önemli oranda konteyner ve RO-RO taşımacılığına bağlı olması sonucunu doğurmaktadır.

1990'lı ve 2000'li yıllarda İran'a giden transit yükün Gürcistan güzergahına kaydırılmasının en önemli nedenlerinden birisi Poti ve Batumi limanlarından İran'ın Culfa kentine tren yolu bağlantısının olmasıdır. Günümüzde Trabzon limanında demir yolu bağlantısının olmaması halen önemli bir sorundur. Fakat bu durum bölgede yapılması planlanan Ovit tüneli sayesinde bölgedeki Türk limanlarına Poti ve Batumi limanlarına karşı rekabet gücü kazandıracaktır.

Ovit tünelinin açılması sonucunda; bölge limanlarının (Trabzon Alport, Rize Riport) Doğu Anadolu Bölgesi, Güneydoğu Anadolu Bölgesi, GAP, İran gibi bölge yüklerinin elleçlenmesinde önemli katkısının olacağı aşikârdır. Benzer şekilde Batum demiryolunun Karadeniz sahilinden Samsun ve Erzurum demiryoluna bağlanması Türk limanlarının bu rekabet gücünü çok olumlu etkileyecektir.

Ayrıca; TRACECA (Avrupa- Kafkasya- Asya Ulaştırma Koridoru) çerçevesinde Türkiye Karadeniz'de yer alan limanlarından yeterince faydalanamamakta ve yükler çoğunlukla Ukrayna ve Romanya limanlarından Gürcistan limanları aracılığı ile İran ve Hindistan'a ulaştırılmaktadır. Ancak, Ovit tünelinin tamamlanması ve bölgedeki Türk limanlarının modernizasyonu bu ulaştırma koridorunda Doğu- Batı yük hareketinde ve özellikle İran transit yükünde çok önemli bir avantaj kazanmasına neden olabilecektir.

Fakat Ovit tünelinin tamamlanması sonucunda bölgede artması beklenen yük trafiğine paralel olarak bölge limanlarımızın teknolojik alt yapılarının tamamlanması önemli bir husustur. Aksi takdirde özellikle İran transit yükünü alabilmesi mümkün olmayabilecektir. Trabzon limanı özelleştirme sonrasındaki dönemde gerçekleştirdiği yatırımlar ile yük elleçleme kapasitesini arttırmış ve orta

vadede artan yük trafiğine cevap verecek duruma gelmiştir. Bu noktada limanın en önemli sorunu yük azlığıdır.

SONUÇLAR

Trabzon'un İ.Ö. 8000'de Miletoslularca ticaret kolonisi olarak kurulmuş olması, gelecekte bir ticaret kenti olacağının en önemli göstergelerinden biridir. Eskiçağlardan günümüze Trabzon, Karadeniz ticaretinin önemli limanlarından biri olmuştur. Eskiçağ'larda genellikle gümüş, demir, şap, kumaş ve fındık satan Trabzon, dışarıdan ipek, muslin ve Hint baharatı almıştır.

Trabzon'un Roma İmparatorluğu gibi büyük bir imparatorluğun parçası olması, ulaşım imkânlarının ve imarının gelişmesini sağladığı gibi şehrin transit ticaret merkezi haline gelmesine neden olmuştur. 17. yy. a kadar Akdeniz'in tüccar ulusları Venedik ve Cenevizliler bu transit ticareti yönetmişlerdir. Trabzon ticaretinde, Venedik ve Cenevizliler 11. yy. dan 17. yy. a siyasi yapılar değişse bile ticareti yürüten sabit unsurlar olarak kalmışlardır. Venedik ve Cenevizlilerin uzun yıllar Karadeniz ticaretinde etkin olmaları Karadeniz'de ticareti geliştirmeye yönelik imar faaliyetleri yapmalarına ve seyir için gelişmiş denizyolu haritaları kullanmalarına neden olmuştur. Venedik ve Cenevizlilerin etkin olduğu bu süreç boyunca Trabzon ticaretindeki mallar kısmi bir çeşitlilik göstermiştir. 14. yy. da tahıl, mum, tuz, bal, ham ipek, kürk ve yünlü kumaş gibi Avrupalılar için hayati malzemeler Trabzon'un ihraç malları haline gelmiştir.

15.ve 16. yy.lar da ise coğrafi keşiflerin etkisi ile Trabzon'un transit ticaretinde önemli bir düşüş yaşanmıştır. Bu düşüşün en önemli nedeni transit ticaretin bir kısmının Akdeniz limanlarına kaymış olmasıdır. Ayrıca coğrafi keşiflerle birlikte Karadeniz ticaretinde etkin olan Venedik ve Cenevizlilerin tüm dünyadaki ticaret hacimleri de daralmış, ticaret yollarının değişmesi ile birlikte etkinliklerini kaybetmeye başlamışlardır. Bu kayıplar nedeniyledir ki 17. Yy. da Trabzon'un transit ticaretinin kontrolü Fransızların eline geçmiş ve 18. yy. da Karadeniz'in tamamen uluslar arası ticarete açılmasıyla bölgede pek çok ulus rekabete girmiştir.

19. yy. da Trabzon'un ticaretini ve tarihini şekillendiren bu rekabetçi ortam olmuştur. Rusya'nın mali olarak güçlenmesini istemeyen İngiltere ve diğer Avrupalı devletler transit ticarete tüm dezavantajlarına rağmen Trabzon limanını kullanarak, limanın en parlak dönemini yaşamasına neden olmuşlardır. Öyle ki Trabzon limanından 19.yy. da geçen yük sayılarına 2000'li yıllarda ulaşamamaktadır. Bunun en önemli nedeni 19.yy. da İran ticaretinin tamamen Trabzon üzerinden yapılmasıdır. Buna karşın günümüzde Trabzon limanının transit yükü sıfırlanmıştır.

1869'da Süveyş kanalının açılması, Rusya'nın önemli bir faktör olarak siyasi gücüyle birlikte ticaretteki etkinliğini de arttırması Trabzon limanının günümüze kadar devam eden sürecinin başlangıcı olmuşlardır. Alternatif güzergahların güçlenmesi ile birlikte Trabzon'un ticaret hacmi küçülmüştür.

Trabzon limanı tarih boyunca transit yük potansiyeli olan bir liman olmuştur. Ancak limanın bu potansiyeli özellikle son 20 yılda sürdürülememiştir. Liman özellikle 2000'li yıllarda sadece yerel hinterlandına hizmet verir hale gelmiştir. Transit yükün kaybedilmesinin en önemli nedenleri İran'ın Sovyetlerin dağılması ile ortaya çıkan BDT ülkeleri ile halihazırda olan sosyal ve kültürel bağlarının da etkisi, TRACECA koridoru kapsamında Gürcistan'ın Poti ve Batumi limanlarının altyapısının geliştirilmesi ve bu limanlar ile arasında halihazırda bulunan demiryolu altyapısını kullanabilme avantajı ile bu ülkeler üzerinden transit yükünü taşımak istemesinden kaynaklanmaktadır.

Trabzon limanı transit yükteki tarihsel avantajını geçici olarak yitirmiştir. Trabzon limanı, limana demiryolu bağlantısının kurulması ve karayolundan da Ovit tünelinin aktif bir şekilde kullanılması ile bu avantajını tekrar kullanabilecek bir potansiyele sahiptir. Transit yükün döviz girdisi, istihdam yaratması ve sosyal, kültürel ve turizm anlamında bölge ekonomisine olan katkıları göz önüne alındığında bu projelerin bir an önce hayata geçirilmesi gerekmektedir. Bu şekilde Trabzon limanı bölgesinde hem transit konteyner hem de transit RO-RO taşımacılığı için yeniden önemli bir liman haline gelecektir.

KAYNAKÇA

Akalın, C. (1997). *“Milli Mücadele’de Trabzon”, Bir Tutkudur Trabzon*, (Haz: Gündoğ Kayaoğlu, Öner Ciravoğlu, Cüneyt Akalın), YKY, İstanbul.

Akgün, N. (2000). *“Trabzon Gümrüğünde İktisadi Faaliyetler (1750-1800) I”*, OTAM, sayı:11.

Arrianus. (2005). *Arrianus’un Karadeniz Seyahati*, (çev: Murat Arslan), Odin yayıncılık, İstanbul.

Bekdemir, Ü., Şahin, İ.F. ve Kadioğlu, Y. (2001). Trabzon Limanı’ndan İran’a Yapılan Transit Ticaretin Gelişmesi, Sorunları ve Geleceği. Doğu Coğrafya Dergisi, Cilt 7, Sayı 5.

Bilgin, M. (1996). *“Trabzon’un Tarihi”*, Trabzon, Kültür Bakanlığı Yayınları, İstanbul.

Bryer, A. (1997). *“Trabzon İmparatorluğu’nda Gemicilik”*, Bir Tutkudur Trabzon, (Haz: Gündoğ Kayaoğlu, Öner Ciravoğlu, Cüneyt Akalın), YKY, İstanbul.

Texier, C. (2002). *Küçük Asya Coğrafyası, Tarihi ve Arkeolojisi*, 1. ve 3. cilt, Enformasyon ve Dokümantasyon Hizmetleri Vakfı Yayınları, Ankara.

Çakıroğlu, S. B. (1964). *Tarihi Ekonomik Sosyal Yönleriyle Trabzon*, Trabzon.

Çelebi, T. (2006). *Trabzon, Rize ve Hopa Limanlarında Kapasite ve Verimlilik Analizleri*, Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Trabzon.

Çelebi, T. (2006). Trabzon, Rize ve Hopa Limanlarında Kapasite ve Verimlilik Analizleri, Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Balıkçılık Teknolojisi Mühendisliği Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek lisans Tezi, Trabzon.

Danoff, C.M. (1976). **Der Kleine Pauly**, DTV, München.

Evliya Çelebi(1999). **Seyahatname 2. Kitap**, YKY, İstanbul.

Freely, J. (2003). **Türkiye Uygarlıklar Rehberi 2**, YKY, İstanbul.

Geographika, S. (2005). **Antik Anadolu Coğrafyası**, Kitap: XXII-XXIII-XXIV, Arkeoloji ve Sanat Yayınları İstanbul.

Goloğlu, M. (1975). **Fetihten Kurtuluşa Kadar Trabzon Tarihi**, Kalite Matbaası, Ankara.

Işık, A. (2001). **Antik Kaynaklarda Karadeniz Bölgesi**, TTK, Ankara.

Issawi, C.. (1980). **The Economic History of Turkey. 1800-1914**. Chicago-London. S: 125-126.

Kaleli, H. (2003). “19.Yüzyılda İran Transit Ticaret Yolu İçin Osmanlı- Rus Rekabeti”, **Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Sayı:9.

Kâtip Çelebi (2007). **Keşfu’z Zünun**, TVYY, İstanbul.

Kazgan, H. ve Tokdemir, E. (1997). “ *Trabzon-Tebriz Yolu*”, **Bir Tutkudur Trabzon**, (Haz: Gündâğ Kayaoğlu, Öner Ciravoğlu, Cüneyt Akalın), YKY, İstanbul.

Öksüz, M. (2005). “*Kuruluşundan 19. Yüzyıla Kadar Trabzon Tarihine Kısa Bir Bakış (I)*”, **Karadeniz Araştırmaları**, Sayı: 5, Bahar 2005.

Pitcher, D. E. (2001). **Osmanlı İmparatorluğu’nun Tarihsel Coğrafyası**, YKY, İstanbul, 2001.

Seyidoğlu, H. (1985) **Doğu Karadeniz’in Transit Taşımacılıktaki Yeri ve Önemi, Transit Taşımacılık ve Doğu Karadeniz’in Sorunları**, Fakülteler Matbaası, İstanbul.

Tournefort, J.(2008). **Tournefort Seyahatnamesi**, Cilt:2, (Editör: Stafenos Yerasimos), Kitap Yayınevi, İstanbul.

Trabzon İl Yıllığı, (1967). s.136, Ankara.

Umar, B. (1993). **Türkiye’deki Tarihsel Adlar**, İnkılâp Kitapevi, İstanbul.

Yılmaz, Ö. (2006). **Batılı Seyyahlara Göre Trabzon (1808-1878)**, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Trabzon.

Yılmaz, Ö. (2009). “*Karadeniz’in Uluslararası Ticarete Açılması ve Trabzon*”, **Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi Karadeniz Özel Sayısı**, cilt:2, Sayı:7.

Xenophon (1998). **Anabasis Onbinlerin Dönüşü**, (çev. Tanju Gökçöl), Sosyal Yayınları.

Yiğit, F. (2006). **Gemi Kaynaklı Kirleticiler ve Trabzon Limanına Gelen Bazı Gemilerin Atık Sularının İncelenmesi**, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü Balıkçılık Teknolojisi Mühendisliği Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Trabzon.

İnternet kaynakları:

www.al-port.com/Hakkimizda.aspx, erişim: 04.03.2012

www.denizcilik.gov.tr, Erişim tarihi: 03.03.2012

www.takaonline.com/ermisten-liman-aciklamasi.html, erişim tarihi: 03.03.2012

www.ulasimonline.com/news_detail.php?id=32908, erişim tarihi: 07.03.2012

www.sylloge-nummorum-graecorum.org/, **Volume IX British Museum I-II** (1993-2002).

Tufts Üniversitesi Dijital Kütüphane, <http://www.perseus.tufts.edu/hopper/>