

## LİMANI OLAN BİR KASABADAN LİMAN KENTİNE: BATUM ŞEHİRİ (1830-1905)

Abdullah BAY\*

### ÖZ

Konumu ve sahip olduğu doğal limanı ile Karadeniz havzasının en önemli şehirlerinden biri olan Batum, Osmanlı idaresi altında uzun süre ikinci derecede bir şehir olarak kalmıştır. XIX. yüzyıla da Trabzon'un gölgesinde giren şehir, buharlı gemilerin seferlere başlaması, uluslararası transit ticaretin gelişmesi ve Rusya'nın güneye sarkması gibi sebeplerle önemini gittikçe artıran limanı sayesinde gelişmeye başlamış, bunun sonucu olarak da Osmanlı Devleti ile Rusya arasında büyük bir mücadeleye sahne olmuştur. 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı sonunda imzalanan Berlin Antlaşması ile Rus idaresine geçtikten sonra yapılan yeni yatırımlarla ticari potansiyelini gittikçe artıran liman, Batum şehrinin hızlıca gelişmesine yol açmıştır. Bu incelemede, Batum limanının ticari potansiyeli ele alınacak, bu çerçevede limanın gelişmesine bağlı olarak küçük bir kasabanın deniz ticaret merkezine dönüş serüveni ile geniş bir artalanın bu merkeze entegrasyon süreci incelenecektir.

**Anahtar Kelimeler:** Osmanlı Devleti, Batum, Batum Limanı, Kafkasya, Karadeniz, Rusya, Gürcistan.

## TRANSFORMATION OF A PORT TOWN TO A PORT CITY: BATUMI CITY (1830-1905)

### ABSTRACT

Being one of the most important cities with position and having a natural harbor in Black sea basin, Batumi had stayed a neglected town during the Ottoman administration. The city entered the 19<sup>th</sup> century in the shadow of Trabzon. Then the city began to develop thank to the growing its port by introducing of steamship in transportation, development of international trade routes and expansion of Russia's southward. In this study, commercial potential of Batumi port will be handed and in this context, the adventure of turning a commercial center of a small town depending on the development of the port and integration process of the hinterland to this center will be analyzed.

**Keywords:** Ottoman Empire, Batumi, Batumi Port, Caucasia, Black Sea, Russia, Georgia.

### Giriş

Karadeniz'deki en önemli şehirlerden biri olan Batum, sahip olduğu özellikler açısından zengin ve öğretici bir tarihsel karşılaştırma olanağı sunar. Osmanlı öncesi ve sonrasında birbirinden farklı biçimlerde var olsa da liman kenti olarak gelişimini Rusya idaresinde tamamlamıştır. 1878'e kadar Osmanlı egemenliğinde kalan Batum, sancak idare merkeziydi, liman şehri olsa da bir ekonomik merkez olarak nitelendirilemezdi. Şehrin İstanbul ile Trabzon kanalıyla

---

\* Yrd. Doç. Dr., Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, [abdullahbay1973@gmail.com](mailto:abdullahbay1973@gmail.com).

dolaylı bir bağlantısı vardı. XIX. yüzyılın ikinci yarısında başlayan dünya ticareti ile eklemlenme süreci sonucunda hızlı bir gelişme sürecine giren Batum, Avrupa ile Asya arasında mal geçişini sağlayan ana güzergâh üzerinde bulunmanın avantajlarından yararlanarak bölgesel ticaret akışının ana hattını oluşturmuş, bunun sonucu olarak da ticari açıdan merkezî konuma yükselmişti<sup>1</sup>.

Bu inceleme, XIX. yüzyıldan itibaren meydana gelen değişim çerçevesinde kıyı limanı ile özdeşleşen Batum şehri üzerine odaklanmaktadır. Bir kentin kaderini etkileyen limanı ve limanın ticari potansiyelinin artışına paralel olarak şehrin gelişimi ele alınacak, aynı zamanda Batum limanının yükselişinin bölge limanlarına etkisi üzerinde durulacaktır.

### **Osmanlı Yönetiminin Son Yarım Yüzyılı**

Batum, Romalılar zamanında bugünkü doğal limanın doğusunda bulunan geniş bir düzlükte Bathus/Bathys adı verilen nehrin denize döküldüğü yerde bir ticaret yerleşkesi olarak kurulmuştu. I. Selim zamanında Osmanlı idaresine geçtikten sonra zaman zaman Kafkas seferlerinin lojistik üssü olarak kullanılan kasaba, Kuzey Kafkasya'daki Osmanlı savunma hattının ileri karakolları olan Faş ve Sohum kalelerinin Rusların eline geçmesi üzerine bölgedeki en önemli stratejik mevki konumuna yükselmişti<sup>2</sup>.

XIX. yüzyılda yeni kurulan Lazistan sancağının merkezi yapılan Batum, halkının daha çok tarım ve hayvancılıkla uğraştığı dışa kapalı bir kasaba görünümündeydi. Nüfusu diğer Osmanlı kasabalarınınkindi kadardı. Avantajlı konumuna rağmen batı yakasındaki geniş bataklıkların bulaşıcı hastalıklara yol açması ve kötü havası kasabanın gelişmesine engel oluyordu<sup>3</sup>. Bu yüzden kasaba halkı ve idareciler yaz mevsimini Hopa'da geçirmek zorunda kalıyorlardı<sup>4</sup>.

XIX. yüzyılın ikinci yarısına da kasaba görünümünde giren Batum bölgeye yönelik ticari gemi seferlerinin başlaması ile gelişmeye başladı. Yeni başlayan seferler Batum'un liman bölgesinde birkaç gemici kulübesini ortaya çıkardı. Limana ulaşan Rus ve Fransız vapurlarının hatırı sayılır bir ticari hareketlilik oluşturması sonucu yakın şehirlerden birçok ailenin şehre yerleşmesi şehrin yeni yerine

---

<sup>1</sup> Karadeniz'in uluslararası ticarete açılması hakkında geniş bilgi için bkz. Carl M. Kortepeter, "Ottoman Imperial Policy and the Economy of the Black Sea Region in the Sixteenth Century", *Journal of the American Oriental Society*, 86/2 (Apr.-Jun., 1996), s. 86-113; İdris Bostan, "Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787)", *Belleten*, 225/Ankara 1995, s. 353-394.

<sup>2</sup> Kafkasya'da Osmanlı savunma hattı hakkında geniş bilgi için bkz. M. Sadık Bilge, *Osmanlı Devleti ve Kafkasya*, Eren, İstanbul 2005, s. 82-102; Mustafa Aydın, *Üç Büyük Gücün Çatışma Alanı Kafkaslar*, Gökkuşbu, İstanbul 2005, s. 53-54; Mahir Aydın, "Faş Kalesi", *Osmanlı Araştırmaları*, VI/1986, s. 67-138; Hayri Çapraz, "Gürcistan'da Rus İdaresinin Yerleşmesi (1800-1850)", *OAKA*, C.1, 1/2006, s. 67-80; Şemseddin Sami, *Kamûs'ul Âlâm, II*, Mihran Matbaası, İstanbul 1306/1880, s. 1199; *Kızıl Acaristan Salnamesi*, Batum 1338, s. 28; W. Rickmer Rickmers, "Lazistan and Ajaristan", *The Geographical Journal*, 84, 6/Dec.1934, s. 465-478; İlhan Ekinci, "Karadeniz'de Bir serbest Liman Denemesi: Batum (1878-1886)", *Karadeniz Araştırmaları*, 14/Yaz 2007, s. 63-77, 63; Mustafa Sarı, *Türkiye-Kafkasya İlişkilerinde Batum (1917-1921)*, TTK, Ankara 2014, s. XIII; *Selections From The British National Archives on Adjara 1830-1921, I*, (Report by Consul Palgrave on the Lazistan 1872), (Ed. Aslan I. Abashidze), Aslan I. Abashidze Historical Centre Publications, s. 543-545.

<sup>3</sup> BOA, *İ.MVL.*, 529/23759. 19 B 1281/18 Aralık 1864; Şakir Şevket, *Trabzon Tarihi*, Cild-i Evvel, Umran Matbaası, 1294, s. 107.

<sup>4</sup> BOA, *A.MKT.UM.*, 19/94. 13 Ş 1266/24 Haziran 1850; BOA, *A.MKT.UM.*, 410/17. 23 Za 1276/13 Haziran 1860.

taşınmasında etkili oldu<sup>5</sup>. Bu sırada eski şehre yakın Tamara bölgesinde kalan Batum ayanının dairesini liman yakınına taşıması, ardından yine aynı yerde Ahmediye Camii'ni yaptırması bölgeye yönelik yerleşimi teşvik etmiş; yerel halkın da yeni yerleşim yerinde evler ve dükkânlar yaptırmaları limana yakın ikinci bir yerleşimin ortaya çıkmasını sağlamıştır<sup>6</sup>. Yine, yapılan seferlerde buharlı gemilerin kullanılmasının doğurmuş olduğu altyapı ihtiyaçları değişim sürecini daha da hızlandırdı. 1836'dan itibaren Karadeniz iskelelerine uğramaya başlayan buharlı gemiler var olan liman ve iskele müstemilatının yetersizliğini ortaya çıkardı; özellikle hızlı ve kolay yük ve yolcu indirme ve bindirmeye imkân veren liman altyapısına ihtiyaç duyulduğu belirgin olarak ortaya çıkmıştı<sup>7</sup>. Buharlı gemilerin bölgeye gelmesinden önce birçok limanda yerel ihtiyaçlara cevap verebilen küçük gemilerin yaşayabildiği tahta iskeleler artan ihtiyacı karşılayamıyordu<sup>8</sup>. Bölgenin birçok kıyı kentinde liman ve iskele inşaatlarına girildiği sırada Batum'da da bir iskele inşa edildi<sup>9</sup>.

Bu sırada kasabanın ticari potansiyelinin farkına varan Avrupa devletlerinin kasabaya ilgileri de gittikçe artıyordu<sup>10</sup>. Özellikle İngiliz konsolosların Batum'a yönelik hazırlamış oldukları ayrıntılı ticari raporlar ilginin büyüklüğünü göstermektedir. Bu ilginin sonucu olarak kasabada konsolosluk açan İngilizler William Richard Holmes'i konsololar olarak tayin ettiler<sup>11</sup>. Ardından Rum asıllı Rus konsolosu göreve başladı. Rus konsolosu 1867'de birçok yabancı devlet temsilciliği ile birlikte Rus vapur kumpanyasının acenteliğini de üzerine almıştı. Kısa süre sonra İran konsolosluğu da faaliyete geçti<sup>12</sup>.

Batum'da ticari hareketlilik nüfus artışını da beraberinde getirdi. XIX. yüzyılın başlangıcında Batum küçük bir kasaba görünümündeydi<sup>13</sup>. Hayvancılıkla

<sup>5</sup> “Batum limanına ise Rusya ve Fransa kumpanya vapurları amed ve şod ederek tevsi’i ticaret yolunda ve bu münasebetiyle kasaba-i mezkûr gidiğçe şöhretyâb olarak Trabzon ve mahall-i säireden pek çok kimseler peyderpey gelerek ebniye ve hâne inşa”. BOA, *İ.MVL.*, 566/25429. 17 B 1283/25 Kasım 1866; “İşbu Batum kasabası tâ seksen tarihine kadar mevki’ ve limanının ehemmiyetle nisbet kabul etmeyecek bir sûrette yani birkaç dükkân ve hâne ebniye-i säireyi câmi ve vahâmet-i havâiyyesine kuvvet veren bir takım sazlıklar ile marin ve abirinin ve ahalisinin piş-i enzâr-ı nefretinde vâki bir mahal...” Şakir Şevket, a.g.e., s. 107.

<sup>6</sup> BOA, *İ.MVL.*, 557/25021. Selh S 1282/22 Temmuz 1865.

<sup>7</sup> *Accounts and Papers: Commercial Reports*, (Report On the Provinces of Trebizond, Sivas, Kastemouni, and Part of Angora, By Mr. Consul W. Gifford Palgrave 10 December 1868-11 August 1869), LIX, 1868-9, s. 395; *Selections From The British National Archives on Adjara 1830-1921, I*, s. 44; “Karadenizde emsâlsiz derecede bir liman-ı vâsi olub”. BOA, *İ.MVL.*, 529/23759. 19 B 1281/18 Aralık 1864; Özgür Yılmaz, “Karadeniz’in Uluslararası Ticarete Açılması ve Trabzon”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi* (“Karadeniz Sosyal Araştırmalar” Özel Sayısı), 7/Spring 2009, s. 359-382.

<sup>8</sup> Theophile Deyrolle, *1869’da Trabzon’dan Erzurum’a Seyahat*, (Çev. Reşat Ekrem Koçu), Çığır Kitabevi, İstanbul Trh, s. 7.

<sup>9</sup> BOA, *İ.MVL.*, 20679. 3 B 1278/5 Ocak 1862.

<sup>10</sup> Ahmet Lütfi Efendi, *Vak’â-nüvis Ahmet Lütfi Efendi Tarihi, IX*, (Yay. Haz. Münir Aktepe), İstanbul Üniversitesi Yay., İstanbul 1984, s. 52.

<sup>11</sup> BOA, A.DVN.DVE., 5/99. 15 Ca 1262/12 Mayıs 1846.

<sup>12</sup> BOA, *İ.MVL.*, 557/25021. Selh S 1282/22 Temmuz 1865; BOA, *İ.MVL.*, 548/24584. 5 L 1282/21 Şubat 1866; *Accounts and Papers: Commercial Reports* (Report On the Provinces of Trebizond, Sivas, Kastemouni, and Part of Angora, By Mr. Consul W. Gifford Palgrave 10 December 1868-11 August 1869), s. 395.

<sup>13</sup> BOA, *İ.MVL.*, 529/23759. 19 B 1281/18 Aralık 1864; Şemseddin Sami, *Kamûsu’l-Âlâm, II*, s. 1199; İdris Bostan, “Batum”, *DİA, V*, İstanbul 1992, s. 210-211; James Brant, “Journey Through a Part of

uğraşan ve kışın gelip yazın geri dönen göçebe Kürt aşiretleri sayılmazsa şehir nüfusu homojen bir özellik gösteriyordu. İngiliz konsolosluk raporlarına göre 1867'de şehirde 4500 Müslüman, 350 Rum ve 120 Ermeni olmak üzere 4970 erkek nüfus yaşıyordu<sup>14</sup>. 1874'te 14700 olan şehir nüfusu savaş öncesinde 15000'e ulaşmıştı<sup>15</sup>. Kırım Savaşı sonrası Osmanlı topraklarına göç eden Sohum göçmenlerinin aralıklarla şehre yerleştirilmesi şehrin homojen yapısını değiştirdiği gibi kasabanın nüfusunu da artırmıştı. Ticari hareketlilik hatırı sayılır bir tüccar nüfusunu da kasabaya çekti. Şehre yerleşen Rum tüccarlar, ticaret ve deniz nakliyatçılığıyla uğraşıyorlardı. Erzurum'dan göç eden küçük bir Ermeni tüccar topluluğu ise Tebriz ile ticari bağlantılar içinde bulunuyordu<sup>16</sup>.

Batum'un sınır şehrine dönüşmesi de değişimde pay sahibiydi. Tanzimat reformlarıyla kurulan milli ordunun önemli bir kolu kasabaya yerleştirildi. Bölgede yeni inşa edilen Aziziye şehrine yerleştirilen Sohum göçmenleri ile yerli ahali arasında çıkan anlaşmazlıklar şehirde kuvvetli bir garnizon bulundurulmasını zorunlu kılıyordu. Başlangıçta kahve, han ve dükkân gibi geçici yerlerde barındırılan askerler için karakollar ve kışlalar inşa etmek zorunlu hâle gelmişti<sup>17</sup>. 1828-1829 Osmanlı-Rus savaşında Batum'un savunması için 2000 kişilik bir garnizon, Kırım Savaşı sırasında ise 4000 düzenli 20000 başıbozuktan oluşan bir askerî kuvvet şehirde bulundurulmuştu<sup>18</sup>. Şehirde bulunan kalabalık askerî kuvvetler için yeni kışlalar inşa edildi. Doğu yönünde mevcut tabyalara, limana ve şehre deniz yönünden gelebilecek saldırıları önlemek üzere kıyıya paralel uzanan tahkimat kuşağı eklenerek kuvvetlendirildi. Sancak merkezi görevini de üstlenen kasabada artık memurlar, askerler ve idarecilerden oluşan kalabalık bir nüfus yaşamaya başlamıştı<sup>19</sup>.

Nüfus artışı yanında şehrin ticari potansiyelinin gelişmesi şehirde imar çalışmalarını zorunlu kılıyordu. Emin Muhlis Paşa, Trabzon valiliği sırasında bir dizi bayındırlık çalışmasına girişerek 1862'de Çoruh nehri boyunca uzanan bataklıkları kurutmak üzere çalışmalara başladı. Şehre yerleştirilen Abaza göçmenlerin daha fazla toprağı işlemeye başlaması, özellikle de pirinç ve mısır tarımının yaygınlaşması havayı daha sağlıklı hâle getirmişti. Paşa tarafından

---

Armenia and Asia Minor, in the Year 1835", *Journal of the Royal Geographical Society of London*, 6/1836, s. 187-223.

<sup>14</sup> *Accounts and Papers: Commercial Reports* (Report On the Provinces of Trebizond, Sivas, Kastemouni, and Part of Angora, By Mr. Consul W. Gifford Palgrave 10 December 1868-11 August 1869) s. 395.

<sup>15</sup> Sarı, *a.g.e.*, s. 30-32.

<sup>16</sup> BOA, *İ.MVL.*, 566/25429. 17 B 1283/25 Kasım 1866; BOA, *İ.MVL.*, 557/25021. 22 Z 1282/7 Mayıs 1866; BOA, *MVL.*, 740/50. 13 Z 1284/8 Mart 1868; BOA, *ŞD.*, 2395/9. 22 B 1288/6 Kasım 1871; Batum'a gelen göçebe aşiretler de iskan politikası çerçevesinde şehre yerleştirildi. BOA, *BEO.AYN.d.*, 928, s.257. 27 S 1288/17 Mayıs 1871.

<sup>17</sup> BOA, *İ.MVL.*, 566/25429. 17 B 1283/25 Kasım 1866; BOA, *MVL.*, 738/79. 9 Za 1283/16 Mart 1867; BOA, *MVL.*, 733/68. 13 Za 1283/20 Mart 1867.

<sup>18</sup> William Edward David Allen, Paul Muratoff, *Kafkas Harekâtı (1828-1921): Türk-Kafkas Sınırdaki Harplerin Tarihi*, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1966, s.24-42; Karl Marx, Friedrich Engels, *Doğu Sorunu (Türkiye)*, (Çev. Yurdakul Fincancı), Sol Yayınları, Ankara 1977, s. 211.

<sup>19</sup> BOA, *C.A.S.*, 942/40895. 29 Z 1206/18 Ağustos 1792; BOA, *HAT.*, 593/29075. 29 Z 1234/19 Kasım 1819; BOA, *DH.*, 289/18164. 3 R 1270/3 Ocak 1854; BOA, *İ.DH.*, 614/42819. 12 R 1287/11 Temmuz 1870; P. Minas Bijişkyan, *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası 1817-1819*, (Ter. ve Notlar. Hrand D. Andreasyan), Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1969, s. 65.

başlatılan drenaj çalışmaları bu çalışmalara kuvvet verdi<sup>20</sup>. Bu sırada şehrin yeni baştan inşası gündeme getirildi. Trabzon valisi Emin Muhlis Paşa, Mirliva Feyzi Paşa ile birlikte şehre gelerek incelemelerde bulunmuş ve şehrin iklim açısından en uygun yer olan liman çevresinde kurulmasına karar vermişti. Kararın ardından bölgenin haritası çıkarılmış, hükümet konağı, cami ve hapishane gibi kamu binalarının yerleri belirlendikten sonra halka arsalar dağıtılarak yeni şehrin inşasına başlanmıştı.

Avusturya, Fransa, İngiltere ve Rusya tarafından başlatılan vapur seferlerinin doğurmuş olduğu acil altyapı ihtiyacını karşılamak üzere ilk önce iskele inşasına başlandı. Özellikle Rus kumpanyasının düzenli seferleri Osmanlı Devletini hayli tedirgin ediyordu<sup>21</sup>. Batum şehrine yönelik yakın ilgilerini gizlemeyen Ruslar, iskele inşa etme arzularını sık sık Osmanlı makamlarına iletiyorlardı. 1866'da Rusya'nın Batum konsolosu Rusya vapurlarının kömür ihtiyacını karşılamaları için iskele ve depolar inşasına izin verilmesi isteğinde bulunmuştu<sup>22</sup>. Lazistan Sancağı meclisince müzakere edilerek kabul edilen istek sadrazamlığa iletilmiş, ancak sadrazamlık liman çevresinde "alaka-i mahsusa peyda ettireceği ve bu ise mevkiin ehemmiyeti iktizasınca tecviz olunmayacağı"ni belirterek isteği reddetmişti. Bunun yerine iskelenin Fevâid-i Osmaniye kumpanyası tarafından yaptırılmasına karar verilmiş; ancak kumpanyanın Batum'a sefer düzenlememesini ve gemilerin küçüklüğünü gerekçe göstererek inşasını lüzumlu görmemesi üzerine iskele devlet tarafından inşa edilmek zorunda kalınmıştı<sup>23</sup>. Yine, bayındırlık çalışmaları çerçevesinde Aziziye Camii'nin 1865'de başlanan inşaatı 1869 yılında tamamlanarak hizmete açıldı. Camii yaptırılmasının ardından geniş vakıflar tahsis edilerek büyük bir imar çalışmasına girilmesi Batum'u kasaba görünümünden şehir görünümüne sokmaya başlamıştı<sup>24</sup>. Şehrin yeni baştan kurulması sırasında haberleşme ve ulaşım altyapısının iyileştirilmesi için de projeler gerçekleştirildi. Batum'da 1871'de

<sup>20</sup> BOA, *İ.MVL.*, 601/65. 8 S 1277/26 Ağustos 1860; BOA, *A.MKT.UM.*, 423/22. 9 S 1277/27 Ağustos 1860; BOA, *İ.MVL.*, 561/25217. 25 S 1283/8 Temmuz 1866; BOA, *İ.MVL.*, 586/26378. 4 B 1283/12 Kasım 1866; Şakir Şevket, *a.g.e.*, s. 102-103; *Accounts and Papers: Commercial Reports* (Report On the Provinces of Trebizond, Sivas, Kastemouni, and Part of Angora, By Mr. Consul W. Gifford Palgrave 10 December 1868-11 August 1869), s. 395.

<sup>21</sup> BOA, *İ.MVL.*, 23759. 19 B 1281/18 Aralık 1864.

<sup>22</sup> "Rusya devlet-i fâhimesi vapurlarıyla kömür gelen sefâyine Batum'da bir aded iskele lüzûm-ı hakiki olup ve Batum'un sâye-i şahânedede gün-be-gün ma'mûr ve az müddetde azim bir kasabadan ma'dûd bulunacağından ve liman-ı mezkûr Rusya kumpanya vapurlarıyla emr-i ticâreti tevsi' eylediğinden ve kumpanya-i mezkûrun icârında bulunan vapur kömürü mağazasının önünde bir azim iskele inşa olundukda mamûriyet ve ticâretin bir kat daha tevsi'ine mucib olacağından..kadim iskelenin gümrük ve cümleye mahsûs olması ve Rusya kumpanyası cânibinden müceddeden yapıdırılacak iskelenin kumpanya-i mezkûr tarafından bir gûna mülkiyet iddi'â olunmamak üzere" yapılmasını istiyordu. BOA, *İ.MVL.*, 557/25021. 22 Z 1282/7 Mayıs 1866; BOA, *İ.MVL.*, 566/25478. 14 Ş 1283/21 Aralık 1866.

<sup>23</sup> BOA, *İ.MVL.*, 566/25478. 14 M 1283/29 Mayıs 1866.

<sup>24</sup> Cami inşaatı bir ara durmuş, yerel halkın yardımlarıyla tamamlanabilmiştir. BOA, *İ.MVL.*, 571/25655. 20 Za 1283/25 Nisan 1867; BOA, *İ.MVL.*, 529/23759. 19 Za 1281/15 Nisan 1865; "Karadeniz limanlarının birincisi hükmünde bulunmasıyla dâima ecnebi vapurları uğramakda idiğünden" karantinahane kurulmasına karar verilmiştir. BOA, *İ.MVL.*, 577/25886. 8 Ca 1284/7 Eylül 1867; BOA, *İ.MVL.*, 736/87. 16 S 1284/19 Haziran 1867; BOA, *İ.MVL.*, 747/79. 16 Za 1283/23 Mart 1867; Şehirde bir Rum kilisesi de inşa edildi. Kilisenin Aziziye camiine tahsis edilen vakıf arazisine yapılmasından dolayı uzun bir bürokratik süreç yaşanmış, sorun devletin arazi tahsis etmesi üzerine çözülmüştür. BOA, *İ.MVL.*, 460/20679. 2 B 1278/4 Ocak 1862; BOA, *İ.HR.*, 222/12950. 11 C 1283/20 Ekim 1866; BOA, *İ.MVL.*, 557/25021. 22 Z 1282/7 Mayıs 1866.

postahane, “*ticaretgâh olmasına ve Rusya ülkesi ile hem hudud bulunmasına mebni*” gümrük binası, fener, telgrafhane, karakolhane ve hükümet konağı tamamlanarak hizmete sokuldu<sup>25</sup>. Bunlarla birlikte toplumsal değişimi hızlandıran rüştiye, hastane, parklar ve bahçeler inşa edildi<sup>26</sup>. Şehrin yeni yerine taşınması sırasında imar geçen arazilerin aşırı değerlendirilmesi çeşitli anlaşmazlıklara yol açtı. Yerlerin eski sahibi olan Sancakbeyzâde ailesi yeni şehrin kurulması sırasında limana yakın arazilerde hak iddia etmeye başlamıştı. Arazinin değerlendirilmesi eskiden beri rekabet hâlinde bulunan iki ayan ailesi arasındaki mücadeleyi şiddetlendirdi<sup>27</sup>.

Osmanlı devlet adamları ulaşım konusuna da el attılar. Ulaşım altyapısındaki yetersizlikler Batum’un iç bölgelerle özellikle de Tebriz ile bağlantı kurmasını zorlaştırıyor, dolayısıyla bu durum ticaretin gelişmesini engelliyordu. Şehri Acara üzerinden iç kesimlere bağlayan en önemli yol olan Çoruh nehri kenarındaki bataklık boyunca uzanan patika yol kuru mevsimlerde yalnızca birkaç ay kullanılabilirdi. Osmanlı devlet adamları şehrin artalanı ile bağlantısını sağlamak üzere daha 1846’da bazı projeler geliştirmişlerdi. Yapılan tesviye çalışmalarıyla yol seyahat edilebilir hâle getirilmiş; ancak bu çalışmaların ticaret üzerinde bir etkisi olmamıştı. Rusların Poti yolunu geliştirmeleri ve ticareti buraya kaydırmaları Batum-Kars yolunun ciddi olarak ele alınmasını gerektiriyordu. Batum-Kapandibi arasında şose bir yol yapılmasıyla Livane-Hacı Paşa köprüsüne ve oradan da Ardaneç ve Ardahan yoluyla Erzurum ve Kars’a giden yolun araba işleyecek şekilde düzeltilmesi için çalışmalara başlandı. Bu yol eskiden beri kervanların kullandığı bir güzergâhtı<sup>28</sup>. Ulaşım altyapısının geliştirilmesi durumunda şehir, Doğu Anadolu, Rusya ve Batı İran ile ilişki kuracak, Samsun’dan getirilen mısır Kars çevresine dağıtılabilir ve Rusya’dan alınmak zorunda kalınan mısır da alınmayacaktı. Yolun araba işleyecek şekilde genişletilmesi durumunda alternatif oluşturabileceği hususu Trabzon Vilayeti’nce Dâhiliye Nezareti’ne bildirildi. Lazistan sancağı

<sup>25</sup> BOA, *İ.MVL.*, 529/23759. 19 B 1281/18 Aralık 1864; BOA, *İ.MVL.*, 548/24584. 5 L 1282/21 Şubat 1866; BOA, *İ.MVL.*, 557/25021. 22 Z 1282/7 Mayıs 1866; BOA, *İ.MVL.*, 1058/24. 22 S 1284/25 Haziran 1867; BOA, *A.MKT.MHM.*, 398/20. 21 N 1284/16 Ocak 1868; BOA, *İ.MVL.*, 566/25478. 9 L 1283/14 Şubat 1867; Telgraf hattı halkın yardımlarıyla yapılmıştır. BOA, *MVL.*, 714/45. 11 C 1282/31 Ekim 1865; *Trabzon Vilâyeti Salnâmesi, 1871, III*, (Haz. Kudret Emiroğlu), Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı, Ankara 1993, s. 207; Telgraf gelmeden önce Batum’dan Erzurum’a haberleşme menzilhane teşkilatıyla sağlanıyordu. BOA, *A.MKT.MVL.*, 78/5.26 Ca 1272/4 Şubat 1856.

<sup>26</sup> BOA, *İ.MVL.*, 375/16448. 26 Za 1273/18 Temmuz 1857; 1869’da Rüştiye mektebinin inşaatı halen sürmekteydi. 1870’de inşaat devam ederken 21 şakird ile eğitime başlanmıştır. *Trabzon Vilâyeti Salnâmesi, I*, (Haz. Kudret Emiroğlu), Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı, Ankara 1993, s.165; *Trabzon Vilâyeti Salnâmesi, 1870, II*, (Haz. Kudret Emiroğlu), Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı, Ankara 1993, s. 165; 1871’de şakird sayısı 40’a çıkmıştı. *Trabzon Vilâyeti Salnâmesi, 1871, III*, s. 80.

<sup>27</sup> BOA, *İ.HR.*, 222/12950. 11 C 1283/20 Ekim 1866; “*Liva-i mezkûr mutasarrıfı sa’âdetlü paşa hazretlerinin vârid olub meclis-i valâya havale buyurulan altı bend bir küt’a tahrirâtı kırâat ve mütalââ kılındı*”. Liman çevresi “*havaca lâtif*” olarak zikredilmektedir. BOA, *İ.MVL.*, 529/23759. 19 Za 1281/15 Nisan 1865; BOA, *İ.MVL.*, 586/26378. 4 B 1283/22 Kasım 1866; BOA, *İ.MVL.*, 557/25021. 8 Ra 1283/21 Temmuz 1866; BOA, *MVL.*, 721/47. 27 M 1283/11 Haziran 1866.

<sup>28</sup> BOA, *MVL.*, 58/16.8 R 1264/14 Mart 1848; BOA, *İ.MSM.*, 87/2482. 25 L 1264/24 Eylül 1848; *Selections From the British National Archives on Adjara 1830-1921, I*, s.551; Yol daha önce çeşitli onarımlar geçirmişti. Osman Ersoy, “Bir İngiliz Konsolosunun 1846 Yılında Erzurum’dan Kars’a Seyahati”, *Tarih Araştırmaları Dergisi (Ankara Üniversitesi)*, 2, 2/Ankara 1964, s. 237-249; M. Fred Guaracino, “Notes of an Excursion from Batum to Artvin”, *Journal of the Royal Geographical Society of London*, 15(1845), s. 296-305.

yetkililerinin de benzer teklifi üzerine gerekli teknik personel talebinde bulunulmuş; ancak IV. Ordu Müşirliği'nin sınırda yapılacak yolun yabancı teknik personele yaptırılmasının sakıncalı olacağını bildirmesi üzerine, Batum-Livane yolu askerî görevlilere havale edilmiştir<sup>29</sup>. Anadolu İstihkâmat Komisyonu'nun yaptığı keşfe göre 18 saatlik yol Ardanoç'tan Çoruh'u takip ederek Batum iskelesine ulaşacaktı<sup>30</sup>. Gerekli tahsisatın ayrılması üzerine yolun yapımına 1871'de Anadolu İstihkâmat ve Tarik komisyon muavini Kaymakam Hakkı Bey idaresinde başlandı. 4-5 yılda tamamlanması planlanan yolun yapımında yedi bin işçi çalışıyordu. Yapılan çalışmalarla yol 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı başlamadan önce şose olarak tamamlanarak sürücü yolu olarak faaliyete geçirilmiştir<sup>31</sup>.

### **Liman Trafığı ve Deniz Ticareti**

Ticaretin yelkenlilerle yapıldığı XVIII. yüzyılda Batum limanında deniz ticareti köle nakliyatı ve askerî lojistik faaliyetleriyle sınırlıydı<sup>32</sup>. Liman, Kafkasya'dan gerçekleştirilen köle ticaretinin ilk durak noktalarından birisiydi. Batum limanına getirilen köleler Trabzon'a sevk edilir, buradan da İstanbul'a gönderilirdi. Yine, Kafkasya'daki Osmanlı ordusu ve kalelerine gönderilen lojistik malzemeler, Batum iskelesi aracılığıyla Batum-Ardahan-Kars güzergâhı üzerinden sevk edildiğinden iskele trafiği biraz hareketlenirdi. Ordu için gerekli lojistik malzeme önce Sürmene iskelesine, ardından Trabzon ve Gönnye'den temin edilen gemiler ile Batum iskelesine taşınıyordu<sup>33</sup>. Köle ticaretinin aşamalı şekilde yasaklanması sonucu talebin düşmesi Batum limanını olumsuz etkiledi<sup>34</sup>. Liman uzun süre bölgesel ticari faaliyetlerden uzak yerel ticari faaliyetlerden uzak kaldı. Yakın iskeleler arasında cereyan eden kıyı gemiciliği ile Çoruh nehri üzerinde gerçekleştirilen nehir taşımacılığı liman trafiğini canlı tutmaktan uzaktı.

<sup>29</sup> “*Livaneden Çıldır kazasında vâki Ardanoç kazasına hem hudud bulunan Hacı Paşa köprüsü nâm mahalle kadar mümted olan beş saat ve Hacı Paşa köprüsünden mezkûr Ardanoç kal'asına üç saat ki cem'an sekiz saat mesafeyi şâmil olan tarihin tanzim ve tesviyesi halinde araba ile dört günde Kars'a ve Kars'dan dört günde mezkûr Hacı Şakir köprüsüne hamûle ve eşya nakl ve tenzil olunacağı misillü Hacı Paşa köprüsünden dahi beş saatde Livane'ye ve Livane'den Çoruk kayıklarıyla bir ve bir buçuk günde Batum limanına gelinebileceğinden rağabât-ı tüccâr ve ebna-yı seil bu tarîke meyl ederek Rusya devletinin İran hududundan Potiye kadar isaline çalışmakta olduğu tarik menâfi-i avdet eyleyeceği tahkikât ve îşarât-ı mahalliyeden müsteban olduğu*”. BOA, *İ.Ş.D.*,15/675. 17 Za 1285/6 Mart 1869; BOA, *İ.DH.*, 634/44063. 24 Ra 1288/12 Haziran 1871; Marx, Engels, *a.g.e.*, s. 197; Batum'dan Ahıska'ya kervan işliyordu. BOA, *MVL.*, 359/51. 20 Za 1276/10 Haziran 1860.

<sup>30</sup> BOA, *İ.MMS.*, 40/1642. 5 Ca 1287/2 Ağustos 1870.

<sup>31</sup> BOA, *BEO.AYN.d.*, 929, s. 176. 24 R 1293/16 Temmuz 1876; *Trabzon Vilâyeti Salnâmesi, 1871, III*, s. 149; *Trabzon Vilâyeti Salnâmesi, 1872, IV*, (Haz. Kudret Emiroğlu), Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı, Ankara 1994, s. 70; Muvahhid Zeki, *Artvin Vilayeti Hakkında Malumat-ı Umumiye*, Şirket-i Mürettebiye Matbaası, 1927, s. 37-39; *Accounts and Papers: Commercial Reports* (Report On the Provinces of Trebizond, Sivas, Kastemouni, and Part of Angora, By Mr. Consul W. Gifford Palgrave 10 December 1868-11 August 1869), s. 399.

<sup>32</sup> Necmeddin Aygün, *Onsekizinci Yüzyılda Trabzon'da Ticaret*, Serander yay., Trabzon 2005, s. 180.

<sup>33</sup> Sadık Müfit Bilge, *Osmanlı Çağı'nda Kafkasya*, Kitabevi, İstanbul 2012, s.419; Hanefi Bostan, *XV. ve XVI. Asırlarda Trabzon Sancağında Sosyal ve İktisadi Hayat*, TTK, Ankara 2002, s.387; Romalılar ve Bizanslılar da İranlılar üzerine seferlerinde limanı lojistik üs olarak kullanmışlardır. *Kızıl Acaristan Salnamesi*, s. 31.

<sup>34</sup> Y.Eyüp Özveren, “A Framework for the Study of the Black Sea World, 1789-1915”, *Review (Fernand Braudel Center)*, 20, 1/Winter, 1997, s. 77-113, 92.

Çoruh nehrinde yapılan taşımacılık şehrin iç kesimlerle bağlantısını sağlıyordu. Nehir taşımacılığında kullanılan sal yan yana getirilmiş ve birbirine bağlanmış iki ağaç kütüğü üzerine uzatılan ilkel sandallardan oluşuyordu<sup>35</sup>. Ancak, ulaşım büyük oranda mevsim şartlarına bağlı olduğundan genellikle kar sularının yoğunlaştığı Mayıs-Haziran ayları dışındaki zamanlarda yapılabilirdi. Aynı zamanda engebeli nehir yatağı ulaşımı zorlaştırıyordu. Ticaret eşyası Batum'dan Livane'ye nehir yoluyla bir, bir buçuk günde taşınıyor, ancak bahar mevsiminde suyun hızlı akışından dolayı süre uzuyordu<sup>36</sup>.

Osmanlı idarecileri Çoruh nehrinin iç kesimlerle bağlantısını kolaylaştırmak için bir proje geliştirdiler. Çıldır kaymakamı Galip Paşa ve Lazistan mutasarrıfı Nureddin Paşa'nın ortaklaşa sundukları teklif nehrin temizlenerek Oltu'dan Livane'ye kadar kayak ve vapur işletilmesi düşüncesine dayanıyordu. Kars, Ardahan, Çıldır ve Erzurum'dan Livane'ye götürülen ticari eşyalar buradan *çoruk* denilen kayıklarla Batum iskelesine nakledilmekte ise de ticarete aksamalar baş gösteriyordu<sup>37</sup>. Proje kabul edilmiş ve gerçekleştirilmek üzere bütçe ayrılmıştı. Ancak, fizibilite çalışmaları sonucunda nehre sık sık taşların yuvarlanması ve nehir yatağının dar ve yer yer sığ olması gibi sebeplerle projenin gerçekleştirilmesinin mümkün olamayacağı anlaşıldığından projeden vazgeçilmiş, eskiden olduğu gibi geleneksel kayak taşımacılığına devam edilmiştir. Projenin gerçekleştirilememesi üzerine en azından Batum'a ulaşımı engelleyen boğazın ortadan kaldırılması düşünülmüş, ancak bu proje de arazinin yapısından dolayı gerçekleştirilememiştir<sup>38</sup>.

Buharlı gemi seferleri başlamadan önce liman trafiğini canlı tutan yerel limanlar arasında gerçekleştirilen kıyı gemiciliğine dayalı ticari faaliyetlerdi. 5-6 yolcu taşıma kapasiteli kotra, filika, kayak ve sandal gibi küçük gemilerle yerel iskeleler arasında yapılan kıyı gemiciliği tamamen Müslümanların elindeydi. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren büyük tonajlı birikler uzak iskeleler arasında yük ve yolcu taşımaya başladılar. Ağustos 1856'da yalnızca bir Osmanlı biriki limana uğramıştı<sup>39</sup>. Yine, 1858'de Şah-ı Derya adındaki bir Osmanlı biriki limana giriş yapmış, Mayıs, Temmuz ve Eylül 1859'da üç birik Sohum, Kemhal ve İstanbul'a sefer yapmaya başlamıştı<sup>40</sup>. Yerel gemiciler Osmanlı ve Rus iskeleleri arasında lazot, duhan, elma, armut, portakal, limon, hamsi, dakik, soğan, sebze ve pirinç gibi

<sup>35</sup> Faik Sabri, "Kars, Ardahan ve Batum Hakkında", *Yeni Mecmua*, 36/21 Mart 1918, s. 189-192; *Accounts and Papers: Commercial Reports*, (Report On the Provinces of Trebizond, Sivas, Kastemouni, and Part of Angora, By Mr. Consul W. Gifford Palgrave 10 December 1868-11 August 1869), s. 399; *Selections From the British National Archives on Adjara 1830-1921, I*, s. 126,551.

<sup>36</sup> *Trabzon Vilâyeti Salnâmesi, IV*, 1872, s. 168.

<sup>37</sup> BOA, *BEO.AD.*, 929, s.28. 4 Ca 1284/3 Eylül 1867; BOA, *İ.ŞD.*, 15/675. 29 Ra 1286/9 Temmuz 1869; Rickmers, *a.g.m.*, s. 473.

<sup>38</sup> Belgede şöyle geçmektedir. "Çoruk kayıklarına binerek mal ve eşyalarını dahi tahmil ederek nehrin cereyanıyla mezkûr Kapandibi'ne değin ferih fahûr gelmekte ve oradan bahre müntehi olan mevkilere inerek hava müsâid ise hemen nehrin boğazından çıkup bahren dört beş saat zarfında Batum iskelesine muvasalât etmekde iseler de havanın adem-i müsâadesi vakitlerinde bunların cümlesi denize çıkamayarak takım takım nehr-i mezkûrun boğaza karib olan mahallerinde envâ'-i meşakkat ve sefâletle imrâr-ı vakt etmekde ve kâr u kisblerinden mahrum kalmakda..." BOA, *İ.ŞD.*, 15/675. 17 Za 1285/2 Mart 1869; Proje bundan sonra da zaman zaman gündeme getirilmiştir. BOA, *BEO.AYN.d.*, 928, s.250. 21 Za 1287/11 Şubat 1871; Guaracino, *a.g.m.*, s. 296-305.

<sup>39</sup> BOA, *ML.VRD.*, 5011. Ağustos 1272/Eylül 1856 (Bir aylık gümrük kayıtlarını içermektedir); BOA, *ML.VRD.d.*, 3006. 30 Nisan 1274/12 Mayıs 1858 (Bir aylık gümrük kayıtlarını içermektedir).

<sup>40</sup> BOA, *ML.VRD.*, 5011. 1275/1859 (Bir aylık gümrük kayıtlarını içermektedir).



yerel ürünler ile kereste, çömlek, kiremit, tahta, taş, ağaç ve tuz gibi malzemeler taşıyorlardı. Bunun yanı sıra Rus iskeleleri ile ticari ilişkiler az da olsa devam etmekteydi. Osmanlı gemicileri yüklerini Trabzon'dan kuzeyde Faş ve Sohum'a, iç kesimlerde ise nehir taşımacılığı yoluyla Livane'ye kadar götürüyorlardı<sup>41</sup>.

Buharlı gemi seferlerinin başlaması limana giriş yapan yük ve yolcu sayısını artırarak önemli gelişmelere yol açtı. Batum'a gelen buharlı gemilerin başlangıçta doğrudan hedefleri şehir değildi. Ana güzergâh Trabzon olmasına karşın, Batum limanı ya son liman veya önemli bir ara liman olarak fonksiyon icra ediyordu. İngiliz ve Avusturya kumpanyaları Trabzon'a kadar devam eden seferlerin Batum'a kadar uzatılması için önemli girişimlerde bulundular; ancak uzun karantina uygulamaları buna engel teşkil ediyordu. Hatta Avusturya kumpanyası Batum'a sefer koyma girişiminde bulunmuş; fakat karantinaya denk geldiğinden seferleri iptal etmek zorunda kalmıştı<sup>42</sup>. 1849 yılında Trabzon'a kadar gelen seferlerin Batum'a uzatılması tartışmaları hâlâ devam etmekteydi. Batum meclisi, seferlerin şehre kadar uzatılması talebinde bulundu<sup>43</sup>. Nihayet aynı yıl Avusturya'nın Lloyd şirketi Trabzon seferlerini Batum'a kadar uzattı. Ardından Osmanlı Devleti de Batum'a sefer düzenleme kararı aldı. Ancak şehre yapılan seferlerin kâr getirmemesi düzenli seferler yapılmasını zorlaştırıyordu. 1852 yılında şehre sefer düzenlenmesi talepleri devam etmekteydi<sup>44</sup>. Bu sırada özel teşebbüsün de bazı girişimleri oldu. 1863'de Trabzonlu zengin tüccarlar Batum ve Samsun arasındaki iskelelerde işlettirilecek bir vapur kumpanyası kurmak üzere Trabzon valisine başvuruda bulundu. Vali gemilerin uğrayacağı yerlerde birer iskele inşasıyla, gemiler için gerekli kömürü depolamak üzere depolar tesis edilmesine imkân vermek üzere arsa tahsis edilmesine izin vermiş; ancak söz konusu girişim başarıya ulaşamamıştır<sup>45</sup>. Şehirdeki ticari hareketlilik Avusturya kumpanyası ile rekabete girişen Fransızları da harekete geçirdi. Marsilya'dan hareket eden Fransız Messageries Maritimes'e ait gemiler İstanbul üzerinden sahil iskelelerine uğrayarak Batum'a kadar gitmekteydi<sup>46</sup>.

1850'lerde Batum'da ilk acenteyi açan Rus kumpanyası sefere Odessa'dan başlamakta, İstanbul'a ulaştıktan sonra aynı hat üzerinden sahil iskelelerine uğrayarak Batum'a geri dönmekteydi. Batum'dan kuzeye doğru Poti ve Faş arasında

---

<sup>41</sup> BOA, *MLVRD.d.*, 5040. 30 Eylül 1279/12 Ekim 1863. (Bir aylık gümrük kayıtlarını içermektedir); BOA, *MLVRD.d.*, 5040. Selh Ta 1279/11 Kasım 1863. (Bir aylık gümrük kayıtlarını içermektedir); *Accounts and Papers: Commercial Reports*, (Report On the Provinces of Trebizond, Sivas, Kastemouni, and Part of Angora, By Mr. Consul W. Gifford Palgrave 10 December 1868-11 August 1869), s. 397; *Selections From the British National Archives on Adjara 1830-1921, I*, s. 408,416.

<sup>42</sup> Charles Issawi, *the Economic History of Turkey, 1800-1914*, Chicago Press, Chicago and London 1980, s. 165-166; Özgür Yılmaz, "XIX. Yüzyıl Trabzon'unda Buharlı Gemi Taşımacılığı ve Deniz Ticareti", *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu IV: Doğu Karadeniz (Bildiriler Kitabı)*, Karadeniz Teknik Üniversitesi 16-17 Nisan 2012, (Yay. Haz. Ersan Başar ve diğerleri), Sena Ofset, İstanbul 2012, s. 285-306, 293.

<sup>43</sup> BOA, *A.MKT.*, 229/96. 27 Za 1265/14 Ekim 1849.

<sup>44</sup> BOA, *A.MKT.MVL.*, 19/70. 8 Za 1265/26 Eylül 1849; BOA, *A.MKT.*, 229/96. 27 Za 1265/15 Ekim 1849; BOA, *A.AMD.*, 33/100. 9 S 1268/3 Aralık 1851; BOA, *A.MKT.MHM.*, 51/30. 25 S 1269/7 Aralık 1852.

<sup>45</sup> BOA, *İ.MVL.*, 497/22477. 14 Ca 1280/26 Kasım 1863.

<sup>46</sup> *Trabzon Vilâyeti Salnâmesi 1869, I*, s. 165; *Trabzon Vilâyeti Salnâmesi, 1871, III*, s. 171; *Trabzon Vilâyeti Salnâmesi, 1872, IV*, s. 80.

daha küçük gemilerin işlediği ikinci bir hat da bulunuyordu<sup>47</sup>. Yolcu ve yük taşıyan Rus Black Sea Company/Steam Navigation Company kumpanyasına ait Don, Aya Nikola, Kont, Sebastiyen, Vilademir ve Elbruz buharlıları Kerç, Anapa, Sohum, İstanbul ve Faş arasında düzenli seferler yapmaktaydı<sup>48</sup>. Avrupa kumpanyalarının düzenlediği seferler şehrin İstanbul aracılığıyla Rumeli, Yunanistan, İngiltere, Mısır, İtalya, Suriye ve Fransa ile bağlantısını sağlarken, Rus gemileri de Odesa, Sivastopol, Yalta, Kerç, Kırım, Abhazya ve Çerkezya ile doğrudan bağlantı kurmasını sağladı. 1867'de Ruslar İstanbul'dan Batum'a 52, Odessa'dan Batum'a 26 ve Poti'den Batum'a haftada iki kez yaptıkları seferlerle toplamda 104 sefer yapmışlardı<sup>49</sup>. Rus şirketi zamanla hükümet desteği, İranlı tüccarlar ile özel anlaşmalar ve sahil iskelelerindeki geniş ve düzenli acente ağı gibi sebeplerle tekel oluşturdu<sup>50</sup>.

Osmanlı Devleti şehre yönelik gemi seferlerine geç tarihlerde katıldı. Osmanlı Devleti'nin sefer düzenlemesinde Rus kumpanyasıyla girişilen rekabet etkili olmuştur. Lazistan mutasarrıfı sadarete yazdığı layihada limana Rus gemilerinin sıkça uğradığını, buna karşılık Osmanlı Devleti'nin de şehre vapur seferleri düzenlemesi gerektiğini vurguluyordu<sup>51</sup>. Bu sırada şehre sefer düzenleyen Fransız Kumpanyası'nın rahatsız edici tutumu 1867'de Fevâid-i Osmaniye Kumpanyası'nın seferlere başlamasına neden oldu<sup>52</sup>. Her hafta İstanbul'dan hareketle küçük iskelelere uğrayarak Trabzon, Rize ve Batum'a ulaşan gemi, aynı güzergâh üzerinden İstanbul'a geri dönüyordu<sup>53</sup>. Ancak, Osmanlı gemilerinin fonksiyonel olmamaları ve eksik donanımları Rus buharlılarıyla rekabet etmelerini zorlaştırıyordu. Kötü idare edilen şirket zarar etmekte ve bu da seferlerin düzensiz yapılmasına yol açmaktaydı<sup>54</sup>.

Avrupa devletleri ve Rusya'nın şehre yönelik düzenli seferleri limanın ticari kapasitesini artırdı. Buna bağlı olarak yabancı malların ithalatı da gittikçe artarak bölgeyi Avrupa mallarının bir pazarı hâline getirdi. Poti-Trabzon arasında çalışan Fransız buharlısı Rion'un bir aylık ithalat-ihracat değerleri limana giriş yapan Avrupa menşeli mallar hakkında değerli bilgiler vermektedir. 1867'de Rion Batum'a toplam 263,233 kuruşa ulaşan Manchester yapımı eşyalar, yünlü fanilalar, şeker, kahve, demir, çeşitli içecekler, kırmızı şaraplar ve çeşitli eşyalar getirmiş; toplam 54280 kuruş değerinde Ahıska yoluyla şehre getirilen ticari mallar ile birlikte yöreye

<sup>47</sup> Selahattin Tozlu, *Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu (1850-1900)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, (Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü), Erzurum 1997, s. 55-57; Bostan, "Batum", s. 210-211; Yılmaz, "XIX. Yüzyıl Trabzon'unda Buharlı Gemi Taşımacılığı ve Deniz Ticareti", s. 299-301.

<sup>48</sup> BOA, *ML.VRD.d.*, 5040. 31 Eylül 1279/12 Ekim 1863. (Bir aylık gümrük kayıtlarını içermektedir); BOA, *ML.VRD.d.*, 5040. Selh Ta 1279/11 Ekim 1863. (Bir aylık gümrük kayıtlarını içermektedir).

<sup>49</sup> *Accounts and Papers: Commercial Reports*, (Report On the Provinces of Trebizond, Sivas, Kastemouni, and Part of Angora, By Mr. Consul W. Gifford Palgrave 10 December 1868-11 August 1869), s. 397; *Selections From the British National Archives on Adjara 1830-1921*, I, s. 408-416, 545.

<sup>50</sup> Yılmaz, "XIX. Yüzyıl Trabzon'unda Buharlı Gemi Taşımacılığı ve Deniz Ticareti", s. 301.

<sup>51</sup> BOA, *İ.MVL.*, 529/23759. 19 B 1281/18 Aralık 1864.

<sup>52</sup> Fevâid-i Osmaniye Kumpanyasının adı daha sonra İdâre-i Aziziye ve İdâre-i Mahsûsa olarak değiştirilmiştir. BOA, *MVL.*, 740/34. 17 C 1284/15 Ekim 1867; BOA, *MVL.*, 736/84. 2 R 1284/3 Ağustos 1867.

<sup>53</sup> *Trabzon Vilâyeti Salnâmesi 1869*, I, s. 165; *Trabzon Salnâmesi, 1870*, s. 157; *Trabzon Vilâyeti Salnâmesi, 1871*, III, s. 171; *Trabzon Vilâyeti Salnâmesi, 1872*, IV, s. 80.

<sup>54</sup> Tozlu, *a.g.t.*, s. 50-57; Murat Baskıcı, "XIX. Yüzyılda Trabzon Limanı: Yükseliş ve Gerileyiş", *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 67, 3/2012, s. 33-56.

has yünlü kumaşlar, ceviz, mısır, arpa, keten ve az miktarda petrol götürmüştü. Yörede yaygınlaşan Avrupa malları karşısında Halep, Şam ve Diyarbakır üretimi Osmanlı kumaşları hâlâ alıcı buluyordu<sup>55</sup>.

1848'de Trabzon'a gelen Austen Henry Layard, gemilerin yirmi yıl önce Doğu Karadeniz limanlarını çok az ziyaret ettiklerini, fakat buharlı gemilerin seferlere başlamasıyla limanlar arasında irtibatın arttığını, iç ticaretin hız kazandığını ve hükümetin siyasi otoritesinin uzak bölgelere de ulaştığını belirtmektedir<sup>56</sup>. XIX. yüzyılın ikinci yarısında bu etkiler daha da arttı. Ayrıca bir dizi gelişme de buna kuvvet verdi. Poti'nin karayolları ile geniş bir artalana bağlanmasının ortaya çıkardığı ticari hareketlilik, Batum limanının ticari potansiyelini de olumlu etkiledi. Yine, Rusların kuzeyden başlayarak düzenledikleri düzenli seferler, adeta Batum'u Rusya'nın bir iç limanı hâline getirmiş ve ticari potansiyelini artırmasına yardımcı olmuştu. Avrupa devletlerine ait kumpanyalar da yaptıkları seferlerle bu ticari ağın gelişmesine kuvvet verdiler. Gelişen bu ticari ağ Batum'un, Karadeniz ve Kafkasya boyunca uzanan limanlar arasında ön plana çıkmasına yardımcı oldu<sup>57</sup>.

### **Kafkasya'da Emperyal Arzular, Rekabet ve Çatışma**

Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmasıyla birlikte ticaret doğu-batı ve kuzey-güney hatlarında yeniden şekillenecek yeni şehirler, limanlar, yeni yollar ve köprübaşları önem kazanmış, bir kısmı ise ikinci plana düşmüştür<sup>58</sup>. Stratejik önemi en fazla artan yerlerden biri olan Batum'un Osmanlı idaresinde bulunması civar yerler üzerindeki etkinliğini pekiştiriyor ve üstünlük sağlıyordu. Rus çarı stratejik olarak Batum'un ele geçirilmesinden sonra Kafkasya politikasında önemli bir aşama kaydedileceğine inanıyordu. Kafkasya'da hâkimiyet kurduktan sonra Rusya için Batum'un ele geçirilmesi artık zorunluluk hâline gelmişti. Askerî açıdan da şehir Kafkasya'da kilit noktadaydı; çünkü kıyıda içeriye doğru geçit veren tek yolu denetim altında tutmaktaydı<sup>59</sup>. Batum'un stratejik konumu ilk defa Kırım savaşı sırasında İngilizlerin de dikkatini çekmişti. Erzurum'da görevli İngiltere Konsolosu Holmes, Kırım Savaşı arifesinde "*Eğer siyasi olaylar İngiliz donanmasının Karadeniz'de üslenmesini gerektirirse, bunun için en iyi limanın Batum olacağını sanıyorum. Böyle bir durumda, hububat ve sığır ihtiyacı Kars ve çevresinden bol miktarda temin edilebilir.*" değerlendirmesinde bulunuyordu<sup>60</sup>.

Ruslar 1829'da topraklarına kattıkları Poti'nin ticari ve askerî açıdan yeterli olacağını sanmışlardı. Şehri ele geçirdikten sonra Kafkas ticaretini buraya yönlendirmek üzere büyük yatırımlar yaparak yeni projeler ortaya koydular. Bunda da kısmen başarılı oldular. Bu yol Trabzon yolu ile rekabet edebilecek duruma

<sup>55</sup> *Accounts and Papers: Commercial Reports*, (Report On the Provinces of Trebizond, Sivas, Kastemouni, and Part of Angora, By Mr. Consul W. Gifford Palgrave 10 December 1868-11 August 1869), s. 397; *Selections From the British National Archives on Adjara 1830-1921, I*, s. 125-126.

<sup>56</sup> Austen Henry Layard, *Discoveries in the Ruins of Nineveh and Babylon with Travels in Armenia, Kurdistan and the Desert*, London 1853, s. 6; Baskıcı, *a.g.m.*, s. 42.

<sup>57</sup> *Selections From the British National Archives on Adjara 1830-1921, I*, s. 545.

<sup>58</sup> Ekinci, *a.g.e.*, s. 65; Kemal Beydilli, "Karadeniz'in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve Mirî Ticaret Teşebbüsü", *Belleten*, CLV, 214/Ankara 1991, s. 688; İdris Bostan, "İzn-i Sefine Defterleri ve Karadeniz'de Rusya ile Ticaret Yapan Devlet-i Aliyye Tüccarları 1780-1846", *Marmara Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Türklük Araştırmaları Dergisi*, 6/İstanbul 1991, s. 23.

<sup>59</sup> Marx, Engels, *a.g.e.*, s. 196-200.

<sup>60</sup> Ersoy, *a.g.m.*, s. 245.

gelmişti. Avrupa’da Leipzig şehri üzerinden getirilen ürünler karayolu ile Odesa limanına getirilmekte, buradan gemilere yüklenen ticari eşyalar, Sohum’da karaya çıkarılmakta; oradan da Tiflis, Erivan ve Azerbaycan üzerinden Osmanlı’nın doğu eyaletlerine ve İran’a ulaştırılmaktaydı<sup>61</sup>. Bu amaçlarla 1866’da başlanıp 1869’da bitirilen Poti-Yeni Culfa demiryoluyla Tebriz’e bağlantı sağlanmıştı. Ancak tüccarlara istisnâî kurallar dışında kısa taşıma koşulları ve karantina süreleri, istikrarlı mali politikalar ve serbest transit gibi bazı ticari ayrıcalıklar getirildiği hâlde, Poti limanının fiziki şartlarının büyük gemilerin yanaşmasına izin vermemesi yüzünden arzu edilen başarı elde edilememiştir<sup>62</sup>. 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı’ndan sonra Berlin Kongresi’ne hazırlık amacıyla üst rütbeli Rus subaylar tarafından hazırlanan üç ayrı raporda da istisnasız şehrin stratejik konumuna vurgu yapılmıştır. Raporlarda Batum limanının stratejik konumundan dolayı hem askerî, hem de ticari açıdan Poti’den daha önemli olduğu belirtilmiştir<sup>63</sup>.

Ruslar Trans-Kafkasya demiryolu için köprübaşı vazifesi gören Batum’a mecburen yönelmek zorunda kalmışlardı<sup>64</sup>. Rusya, Batum limanını kullanarak Kafkasya, Doğu Anadolu ve Kuzey İran’a hâkim olup buradaki artalanı Batum’a bağlamak istiyor, eğer mümkün olursa Mezopotamya ve Hint Denizi’ne inışı sırasında limanın kolaylıklar sağlayacağını umuyordu<sup>65</sup>. Ruslar, Batum’u ele geçirmek amacıyla 24 Nisan 1877’de Rumeli ve Kafkas cephelerinden saldırıya geçti. Savaşın asıl sebebi Rusya’nın Besarabya ve Batum’u ele geçirmek istemesiydi<sup>66</sup>. Her iki taraf için de Kafkasya’daki savaşın anahtarı Batum’du<sup>67</sup>.

---

<sup>61</sup> Masoumeh Daei, “XIX. Yüzyıl’da İran-Osmanlı Ticaretinde Trabzon-Erzurum-Tebriz Ticari Yolunun Önemi”, *SBAR’D*, 19/Mart 2012, s. 45.

<sup>62</sup> Şemsettin Sami, *Kâmûs’ul Âlâm*, II, s. 1199; Reşid Safvet, “Kafkas Etekleri Türk Ticaret Yolları”, *Yeni Mecmua*, 43/9 Mayıs 1918, s. 335-336; “1293 muharebesinden mukaddem inşa edilmiş olan Mâverâ-yı Kafkas demiryolunun Karadenizdeki müntehâsı Poti limanı idi. Fakat bu limanın müsaâdesizliği üzerine mezkûr demiryolun müntehâsı olmak üzere Batuma kadar bir kol uzadılmıştır. O zamandan itibaren Cenûbi Rusyaya ve memâlik-i ecnebiyeye Kafkasya petrollerinin ihrâcâtı için mahreç limanı itihaz olunmuştur”. “Batum Hakkında”, *Donanma*, 113/18 Nisan 1336, s. 32; 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; Bijişkyan, *a.g.e.*, s. 77; Charles Issawi, “The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Route”, *International Journal of Middle East Studies*, 1, 1/Jan.1970, s. 18-27; A. Turgay Üner, “Port-Cities of the Eastren Mediterranean 1800-1914”, *Review (Fernand Braudel Center)*, 16, 4/Fall 1993, s. 435-465, 452.

<sup>63</sup> Tozlu, *a.g.t.*, s.195; “Berlin konferansına iştirak eden Rus murahhasları Batum’u elde eylemek için çok uğraşmışlardır. Karadeniz hâkimiyetinin birinci şartı Batum’a mâlik olmaktır. Etraftaki petrol menbalarının temin ettiği iktisadî fâideler pek çoktur”. “Şuun Batum”, *Yeni Mecmua*, 40/18 Nisan 1918.

<sup>64</sup> Barbara Jelavich, “Great Britain and the Russian Acquisition of Batum, 1878-1886”, *The Slavonic and East European Review*, 48, 110/Jan.1970, s.44; Rusların Batum üzerinde ısrar etmelerinin sebebini Kazım Karabekir şöyle açıklar. “Çarlık Rusyası zamanında fabrika ve demiryolu hatları tamamen Bakü kaynaklarına göre yapılmış olduğundan Rusya, ne şekle girerse girsin Baküsüz olmaz. Bakü de Batumsuz olmaz”. Kazım Karabekir, *İstiklal Harbimiz*, Türkiye Yayınevi, İstanbul 1960, s. 940-944.

<sup>65</sup> E.A.Yarrow, “The Caucasus: The British Withdrawal and Present Conditions”, *The Journal of International Relations*, 10, 3/Jan.1920, s.251-255; Jelavich, *a.g.m.*, s. 47.

<sup>66</sup> John Holland Rose, *The Development of the European Nations, 1870-1914*, Beşinci Baskı, Cambridge, 1915, s.205; Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi, VIII*, TTK, Ankara 1983, s. 45.

<sup>67</sup> Marx, Engels, *a.g.e.*, s. 196-200.

## Rus İdaresi: Entegrasyondan Sanayi Şehrine

Batum'un tarihî seyri içinde en önemli dönüm noktalarından birisi 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı olmuştur. Kafkas cephesinde Rus orduları Batum, Kars ve Beyazıt olmak üzere üç ana koldan saldırıya geçmişler, ancak diğer yerleri ele geçirmelerine karşılık Batum'da yerli milis kuvvetlerinin de yardımıyla ummadıkları bir direnişle karşılaşarak geri çekilmek zorunda kalmışlardı. 31 Ocak 1878'de mütareke imzalandığı sırada Batum hâlâ Osmanlı hâkimiyetinde bulunuyordu. 3 Mart 1878'de imzalanan Ayastefanos Antlaşması'yla Batum bir miktar savaş tazminatı karşılığı Rusya'ya terk edilmişti. Ancak, antlaşmanın Karadeniz'deki dengeleri altüst etmesi ve Akdeniz güvenliğini tehlikeye düşürmesi İngiltere'yi harekete geçirmiş ve baskılar sonucu Berlin Antlaşması'nın 59. Maddesi ile Batum'un "*ticarete mahsus serbest bir liman*" olması kabul ettirilmişdir<sup>68</sup>.

Ruslar, şehri teslim aldıktan sonra uzun süredir planladıkları projeleri gerçekleştirmek üzere çalışmalara başladılar. İlk iş olarak idari teşkilatı değiştirerek Batum ve çevresini Batum, Acara ve Artvin olmak üzere üç vilayete ayırdılar<sup>69</sup>. İdari teşkilatın gerçekleştirilmesinden sonra yüzyıllardır şehrin en büyük problemi olan bataklıkla kurutmak üzere çalışmalara başladılar. Bu amaçla, 1879'da askerî vali, şehir çevresinde şehrin havasını ve iklimini olumsuz etkileyen çeltik ekimini yasakladı. Şehrin güney ve güneybatı bölgesindeki bataklıkları kurutmak üzere 1882-1884 yılları arasında kanallar inşa edildi. 1888-1902 yılları arasında ihtiyaç duyuldukları kanal inşasına devam edildi. Gerçekleştirilen bu çalışmalarla birlikte bataklıklar büyük oranda kurutulmuş bulaşıcı hastalıklar kontrol altına alındı<sup>70</sup>.

Rus idaresinde sınır özelliğini devam ettiren Batum, kuvvetli şekilde tahkim edilmeye başlandı. Bu durum şehrin nüfus yoğunluğunu da artırıyordu. Özellikle serbest liman (*Port Frank*) statüsünü kaldırmak üzere yapılan askerî hazırlıklar sırasında kentin muhtelif yerlerine yeni tabyalar ve kışlalar inşa edilmiş ve kalabalık askerî kıtalar şehirde tutulmuştu<sup>71</sup>. 1881-1886 yılları arasında şehir çevresinde 10 yeni kışla inşa edilmiş, Osmanlı zamanında yapılan Burun, Çoruh ve Sarısu tabyaları kuvvetlendirilmişti<sup>72</sup>.

Bir dizi geniş çaplı bayındırlık faaliyetlerine de girişen Ruslar, Rus şehir mimarisine uygun yeni bir şehir kurmak üzere çalışmalara başladılar. Şehir merkezindeki mezarlık taşınarak yerine okul, ticaret mahkemesi, kilise ve hastane inşa edildi. Elektrik sağlamak üzere santral inşa edildi. İçme suyu ihtiyacını

<sup>68</sup> Faik Sabri, "Kars, Ardahan ve Batum Hakkında", *Yeni Mecmûa*, 36/21 Mart 1918, s. 189-192 Jelavich, *a.g.m.*, s. 46-47; Berlin antlaşmasının Batum'un terki ile ilgili 58. maddesi şu şekildedir. "*Bâb-ı Ali Rusya imparatoruna Asyada (Ardahan) ve (Kars) ve limanıyla beraber (Batum) arazisini ve eski (Rusya) hududuyla âtide muharrer hat arasında bulunan bi'l-cümle araziye terk eder*". *Berlin Kongresi Protokollerinin Tercümesidir*, Matbaa-i Âmire, İstanbul 1298/1880, s. 270-271; Mahmud Celaleddin Paşa, *Mir'at-i Hakikat, II*, Matbaa-i Osmaniye, Dersaadet 1326-1327, s. 168; Muammer Demirel, "Doğu Anadolu'da İdarî Yapılanma (1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'ndan Sonra)", *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 37/Erzurum 2008, s. 250.

<sup>69</sup> 12 Haziran 1883 tarihinde Batum Vilayeti Kutaisi ile birleştirilerek Batum Oblastı adı altında yeni bir idarî birim kurulmuştur. Sarı, *a.g.e.*, s. 18.

<sup>70</sup> *Selections From the British National Archives on Adjara 1830-1921, II*, s.620; Sarı, *a.g.e.*, s. 20.

<sup>71</sup> Allen, Muratoff, *a.g.e.*, s. 225-231.

<sup>72</sup> Hazırlıkların tamamlanmasından sonra uluslararası şartların da uygun olmasından yararlanan Rus Çarı III. Aleksandr, 3 Temmuz 1886'da bir karamame ile Batum limanının serbestlik statüsünün kaldırıldığını ilan etmiştir. Geniş bilgi için bkz. Allen, Muratoff, *a.g.e.*, s. 207; Ekinci, *a.g.m.*, s. 77.

karşılmak üzere Korokolistskali nehrinden su getirildi. Ticari faaliyetlerin artmasıyla birlikte limanın kapasitesi yetmeyince, yeni dalgakıranlar yaptırılarak kapasitesi genişletildi. 1871’de bitirilen Poti-Tiflis demiryolu hattı 1883’de vali başkanlığında kurulan bir komisyon tarafından Batum’a kadar uzatılarak şehir Tiflis-Bakü hattına bağlandı<sup>73</sup>. Bunlara ilave olarak Gümrü’den Culfa’ya kadar bir demiryolu da inşa edilmişti<sup>74</sup>. Bu bağlantılar Poti’deki ticari hareketliliğin bir kısmının Batum’a kaymasına yol açtı<sup>75</sup>. Rusların transit ticaretini İran ve özellikle de Osmanlı topraklarından çekmek üzere bir dizi altyapı çalışmalarına yönelmeleri ve bunda başarılı olmaları şehrin ekonomik hayatının değişmesinde motor görevi üstlenmişti<sup>76</sup>.

Ruslar şehirde Avrupa tarzı parklar, bahçeler, oteller ve tiyatrolar mağazalar açarak şehrin sosyal havasını da değiştirdiler. Gerçekleştirilen düzenlemelerle birlikte Batum, XX. yüzyılın başında elektrikle aydınlatılmış düzenli ve temiz sokakları, bahçeleri, taştan evleri ve kamu binaları, sinemaları, kulüpleri ve kafeleriyle modern bir şehir kimliğini kazanmıştı<sup>77</sup>. Demiryolu bağlantıları, şehrin iç kesimlerle güvenli ve hızlı iletişim kurmasına imkân veriyor; en önemlisi caddelerin aydınlatılması şehirde hayatın gece de devam etmesini sağlıyordu. Şehirde yavaş yavaş ticaretle ilgili alanlar ve ilişkiler ön plana geçerek, iç bölgelerdeki üreticiler ile denizim ötesindeki alıcıların aracılığına dayanmaya başladı. Ticaret hayatının gelişmesiyle birlikte şehirde Fransız, Alman ve Amerikan mağazaları açıldı. Başlangıçta şehirde hiçbir banka bulunmuyordu. Para transferleri genellikle Rus denizcilik şirketi tarafından gerçekleştiriliyordu. Rus idaresinde şehirde birçok banka da açıldı<sup>78</sup>. Değişim arttıkça şehir daha kozmopolit hâle gelmeye başlamıştı. Batum, aldığı göçlerle birlikte Ermeni diasporasının en kalabalık olduğu şehirlerden biri hâline geldi. Hatırı sayılır oranda Rum da şehre göç etmişti<sup>79</sup>.

Batum’da meydana gelen gelişme aynı zamanda demografik yapıyı da büyük oranda değişikliğe uğrattı. Savaş sırasında Osmanlı topraklarına gerçekleşen göç hareketi şehrin merkezini de olumsuz etkilemiş ve savaştan önce yaklaşık 15 bine

---

<sup>73</sup> *Selections From the British National Archives on Adjara 1830-1921, II*, s. 95; *Kızıl Acaristan Salnamesi*, s. 30; İBB Atatürk Kitaplığı, Krt.006111; İBB Atatürk Kitaplığı, Krt.003180; İBB Atatürk Kitaplığı, Krt.003181; Issawi, “The Tabriz-Trabzon Trade”, s. 23; “*Moskovlar Batumu Cenûbî Kafkasyanın ihrâcat limanı ittihaz etmişlerdi. Beş sene zarfında son derecede i’mar edilerek vâsi parklar tesis ve pek mükemmel ve vâsi rıhtımlar ve doklar inşa edilmiştir*”. “Batum Hakkında”, *Donanma*, 113/18 Nisan 1336, s. 32; Hüseyin Kaleli, “19. Yüzyılda İran Transit Ticaret Yolu İçin Osmanlı-Rus Rekabeti”, *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 9/Kütahya 2003, s. 1-19; Bostan, “Batum”, s. 210-211.

<sup>74</sup> Allen-Muratoff, *a.g.e.*, s.206-212; Daei, *a.g.m.*, s. 49.

<sup>75</sup> *Selections From the British National Archives on Adjara 1830-1921, II*, s. 91.

<sup>76</sup> Charles Issawi, “Iranian Trade, 1800-1914”, *Iranian Studies*, XVI, 3-4/Autumn 1983, s. 236; Issawi, “The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise and Decline of A Route”, s. 18-27,19.

<sup>77</sup> *Kızıl Acaristan Salnamesi* s. 30; İBB Atatürk Kitaplığı, Krt.006163; İBB Atatürk Kitaplığı, Krt.003178; İBB Atatürk Kitaplığı, Krt.006113; İBB Atatürk Kitaplığı, Bel.mtf.001735; *Selections From the British National Archives on Adjara 1830-1921, II*, s. 94; Ahmed Refik, *Kafkas Yollarında*, Matbaa-i Orhaniye, İstanbul 1919, s. 72-80; “..hakikaten büyük emeklerle vücûda getirilmiş olan cesîm nebâtun bağçesinde Türkistan, Çin, Japon vesâir memâlik-i bâide nebâtatının enmüzecleri ve bu kadar muhtelif’ül tabâyi’ nebâtatın yetiştirilmesi..”. Faik Nuzhet, “Batum Mektubu”, *Bağçevan*, 4/1 Eylül 1334, s. 47-48.

<sup>78</sup> *Selections From the British National Archives on Adjara 1830-1921, II*, s. 91-93, 101.

<sup>79</sup> Rıza Nur, 1921’de gerçekleştirdiği seyahatinde Hristiyan Gürcüler ve Rusların yerleşmesiyle şehrin kozmopolit bir hale geldiğine değinir. Rıza Nur, *Hayat ve Hatıratım, III*, Altındağ Yay., İstanbul 1967, s. 812-813.

ulaşan nüfus, savaşın ardından yapılan Rus sayımlarına göre 8.671'e gerilemişti. Savaşın hemen ardından şehir nüfusu hızlı bir artış sürecine girdi. 17 Haziran 1890'da gerçekleştirilen nüfus sayımına göre nüfus 18 bine yaklaşmıştı. Şehirde Gürcü nüfusu çoğunlukta olsa bile Ermeni ve Rum nüfusu Gürcü nüfusuna yaklaşmış, Rus nüfus ise ikinci sıraya yükselmişti. Sanayileşme hareketiyle uyumlu şekilde kentin erkek nüfusunda da hızlı bir artış görüldü. 1897'de şehir nüfusu gelişmesini devam ettirerek yaklaşık 28 bine, 1903'de ise 30 bine yaklaşmıştı<sup>80</sup>.

XX. yüzyılın başında Bakü'de çıkarılan petrolün Batum limanına taşınması şehrin ekonomik gelişmesine ivme kazandırdı. Petrol, Trans-Kafkasya demiryoluyla Batum limanına getirilerek başta İstanbul ve Doğu Karadeniz şehirleri olmak üzere Osmanlı Devleti, Mısır, İran, Hindistan, Çin ve Japonya gibi dünya pazarlarına ihraç ediliyordu<sup>81</sup>. Batum'un ucuz petrol taşıma maliyetiyle diğer güzergâhlardan daha avantajlı durumda bulunması tercih edilmesinin en önemli sebebinin oluşturuyordu. Dünya pazarlarında talep görmeye başlayan Bakü petroleri Volga, İran, Viladikavkas-Petrovsk ve Tiflis aracılığıyla ihraç edilebilirdi. Ancak maliyet avantajı şehrin mevcut alternatiflerin önüne geçmesini sağlamıştı<sup>82</sup>. Büyük enerji yatırımlarına girişen Nobel Brothers, Rothschild ve Standard Oil Company şirketlerinin şehirdeki yatırımları petrol ve kimya sanayilerinin gelişmesine yol açtı. 1902'de şehirde yarım ton fazla gazyağı ve petrol ihracatı yapan 21 sanayi tesisi bulunmaktaydı. 1896-1906 yılları arasında yapılan çalışmalarla bitirilen ve petrolün ucuz taşınmasını mümkün kılan Bakü-Batum petrol boru hattı, şehri önemli bir petrol ihraç limanına dönüştürmüştü<sup>83</sup>.

Rus idaresinde limanın ithalat-ihracat yapısı da artan refah seviyesi ve başlatılan bayındırlık çalışmaları sebebiyle büyük oranda değişikliğe uğradı. Batum'da tüketilmek üzere kumaşlar, Fransız şarapları, Marsilya'dan inşaat malzemeleri, çimento, tuğla, İngiltere'den inşaat demiri, kömür, Amerika'dan petrol endüstrisi ile ilgili makineler ve çeşitli Alman malları limana giriyordu. İthal mallar Ruslar tarafından başlatılan büyük çaplı inşaat çalışmalarında kullanılıyordu. Batum limanından kuzeye Osmanlı idaresinde olduğu gibi yiyecek maddeleri sevkiyatı devam etmekteydi. Limana giriş yapan toplam gemi tonajı gittikçe artarak 1879'da 256,896, 1880'da 376,880, 1881'de ise 362,420'ye ulaşmıştı<sup>84</sup>.

---

<sup>80</sup> 1916 yılına ait Rus istatistiğine göre, şehir merkezinde genel olarak, 10220 Rus, 9828 Ermeni ve 2201 Müslüman nüfus bulunuyordu. Sanayileşme ve Rusların bilinçli politikaları şehrin nüfus yapısını Müslümanlar aleyhine değiştirmişti. Nisan 1918'de yapılan Osmanlı sayımına göre de şehir merkezinde 20.995 kişi yaşıyordu. Bunun 6111'i Rus, 2566'sı Türk, 3040'ı Gürcü Müslüman ve 3077'si Hıristiyan, diğerleri çeşitli milletlerden oluşuyordu. Sarı, a.g.e., s. 29-31.

<sup>81</sup> Şemsettin Sami, *Kâmûs'ul Âlâm*, II, s. 1199; Reşid Safvet, "Kafkas Etekleri Türk Ticaret Yolları", *Yeni Mecma*, 43/9 Mayıs 1918, s. 335-336; W.E.D.Allen, "The March-Lands of Georgia", *The Geographical Journal*, 74, 2/Aug.1929, s. 135; Bostan, "Batum", s. 210-211; D. Ghambashidze, *The Caucasian Petroleum Industry and its Importance for Eastern Europe and Asia*, London 1918, s.8-14; Ahmed Refik, a.g.e., s. 75-80.

<sup>82</sup> *Selections From the British National Archives on Adjara 1830-1921*, II, s. 99-100.

<sup>83</sup> *Selections From the British National Archives on Adjara 1830-1921*, II, s. 96, 621; Bakü'de üç çay fabrikası bulunuyordu. Faik Nuzhet, "Batum Mektubu", *Bağcıvan*, 4/1 Eylül 1334, s. 47-48; Özellikle Amerika, Romanya ve Hollanda'dan kaynaklanan uluslararası rekabet yüzünden I. Dünya Savaşı öncesinde ihracat düşmeye başlayacak, bu da şehirde işçi sayısının düşmesine yol açacaktır. Ghambashidze, a.g.e., s. 8-14; Sarı, a.g.e., s. 22-24; Baskıcı, a.g.m., s. 52.

<sup>84</sup> *Selections From the British National Archives on Adjara 1830-1921*, II, s. 91-93, 101.

XX. yüzyılın başında gelişmesini sürdüren Batum, Kafkasya'da Bakü ve Tiflis'ten sonra üçüncü büyük sanayi şehri hâline geldi. Batum limanı Bakü ve Tebriz'e ulaşan karayolları ve demiryollarıyla İran pazarına ulaşmış, bunun yanında Osmanlı sınırları içinde bulunan Doğu Anadolu'yu da kendine entegre etmeyi başarmıştı. Osmanlı idaresinde yer alan Van, Bitlis ve Erzurum gibi şehirlere gitmek isteyen yolcular Poti ve Batum'dan trene binip, ters istikamette yolculuk yaparak İran üzerinden karayoluyla memleketlerine ulaşıyorlardı<sup>85</sup>. Şehir, Avrupa mallarını Kafkasya, İran ve Asya'ya, yerel malları da Avrupa'ya ulaştırarak transit merkez hâline gelerek yüzyılın başından itibaren Trabzon limanını da ikinci plana düşürmüştü. 1905'de Batum "*dünyadaki en büyük petrol limanı*" hâline gelmişti<sup>86</sup>. Şehri gezen Ahmed Refik şehrin Japon, Ermeni, İran ve Rum gibi çeşitli milletlerden tüccarlarla dolu olduğunu belirtmektedir<sup>87</sup>.

### Sonuç

XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren ticaretin gelişmesi Doğu Karadeniz liman kentlerini Avrupa ve Rusya'nın ekonomik merkezlerine bağladığı gibi birbirine yakın limanlar arasındaki ilişkileri de artırdı. Bu gelişmeler Batum limanını da etkiledi ve ticari potansiyelini gittikçe artırdı. Osmanlı devlet adamları, uluslararası ticaretin yol açtığı hareketliliğin şehrin ticari potansiyelini artırdığının farkındaydılar. Dolayısıyla, Batum'da büyük bir bayındırlık projesi başlatarak yeni bir şehir kurma çabası içine girdiler. Bu yolla modern liman kentin temellerini attılar. Şehrin artalanı ile bağlantısını kurmak üzere yeni yollar inşa ettiler. Ancak, bu çabaları tamamlayamadan şehir Rus idaresine geçti.

Şehir Ruslar için ticari, askerî ve siyasî açıdan çok şey ifade ediyordu. En başta, Bakü'de yeni keşfedilen petrolün en ucuz şekilde dünya pazarlarına sunulması Batum ile mümkündü. Şehrin Rusların eline geçmesiyle başlatılan bayındırlık çalışmaları şehrin gelişmesini sağladı. İnşası tamamlanan yeni karayolları ve demiryolları, şehri köklü dönüşüme uğratan ana katalizörler oldu. Yeniden inşa edilen liman, şehri dünyaya ve Avrupa'ya açtı. Modern gümrük binaları ve ambarların yapımı, şehrin görünümünü değiştirerek prestijini gittikçe artırdı. Bunlar yanında, petrol boru hattının döşenerek petrolün dünya pazarlarına ulaştırılması gibi artalanı kıyıya daha fazla bağlayan projeler dönüşümü hızlandırdı.

Şehirde meydana gelen hızlı ekonomik değişim önemli sosyal gelişmelere de yol açtı. Limanın ticari potansiyelinin artışı değişimin büyük oranda kapısını aralıyor ve geçmişten gelen sosyal ve toplumsal yapının değişmesine yol açıyordu. Yüzyılın sonunda şehrin nüfusu üç katına çıktı ve şehir gittikçe kozmopolit hâle gelmeye başladı. Geçirmiş olduğu değişimle birlikte Müslüman, Rum, Ermeni ve Yahudi cemaatlerinden oluşan mevcut çok-ırklı, dinli ve dilli yapısını artıran şehir, önemli bir ticaret merkezi hâline gelmişti.

Batum şehrinin gelişmesi bölgeyi de etkileyen sonuçlara yol açtı. Limanın ticari değerinin artması, Trabzon limanının gerilemesine yol açtı. 1800-1860 yılları

<sup>85</sup> Abdülvahab Hayri, *İktisadi Trabzon (İktisadi Nokta-i Nazardan Trabzon'un Vaziyeti Hâzırası ve İstikbâli)*, Trabzon 1329, s. 15, 74, 79.

<sup>86</sup> J.D.Henry, *Baku, an Eventful History*, Bradbury Agnew, London 1905, s. 219; Jelavich, *a.g.m.*, s.44; Issawi, "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Route", s. 18-27.

<sup>87</sup> Ahmed Refik, *a.g.e.*, s. 74.



arasında ticaret payı sürekli artan Trabzon limanı bundan sonra sürekli gerilemeye başlamış, XX. yüzyılın başından itibaren transit ticaret payını neredeyse tamamen Batum'a kaptırmıştı. Şehir, bu gelişmelerle birlikte Kafkasya'yı dünyaya bağlayan ana ulaşım arteri hâline geldi. Diğer bir deyişle, Batum, Bakü petroleri için transfer noktası olmaya doğru evrildi ve bölgenin de büyük oranda değişmesine yol açtı.

## KAYNAKÇA

### 1-Arşiv Kaynakları

#### a-BOA (Başbakanlık Osmanlı Arşivi)

A.AMD. (Bab-ı Asafî Amedi Kalemi), 33/100.

A.DVN.DVE. (Bab-ı Asafî Divan-ı Hümayun Düvel-i Ecnebiye Kalemi), 5/99.

A.MKT. (Sadaret Mektubi Kalemi Evrakı), 229/96.

A.MKT.MHM. (Sadaret Mektubi Mühimme Kalemi Evrakı), 398/20; 51/30.

A.MKT.MVL. (Sadaret Mektubi Kalemi Meclis-i Vala Evrakı), 19/70; 78/5.

A.MKT.UM. (Sadaret Mektubi Kalemi Umum Vilayat Evrakı), 19/94; 423/22; 410/17.

BEO.AYN.d. (Babıali Evrak Odası Ayniyat Defterleri), 928; 929.

C.AS. (Cevdet Askeriye), 942/40895.

HAT. (Hatt-ı Hümayun), 593/29075.

İ.DH. (İrade Dâhiliye), 599/41771; 603/42017; 614/42819; 634/44063.

İ.HR. (İrade Hariciye), 222/12950.

İ.MMS. (İrade Meclis-i Mahsus), 40/1642; 1058/24.

İ.MSM. (İrade Mesail-i Mühimme), 87/2482.

İ.MVL. (İrade Meclis-i Vala), 20679; 23759; 375/16448; 460/20679; 497/22477; 529/23759; 548/24584; 557/25021; 586/26378; 601/65; 736/87; 747/79.

İ.ŞD. (İrade Şura-yı Devlet), 15/675.

ML.VRD.d. (Maliye Varidat Muhasebesi Defterleri), 3006; 5011; 5040.

MVL. (Meclis-i Vala Evrakı), 359/51; 58/16; 714/45; 721/47; 733/68; 736/84; 738/79; 740/34; 1826/25; 2395/9.

#### b-Gazeteler

Bağcıvan, 4/1 Eylül 1334.

Donanma, 113/18 Nisan 1336.

Yeni Mecmûa, 36/21 Mart 1918; 40/18 Nisan 1918; 43/ 9 Mayıs 1918.

#### c-Salnameler

*Trabzon Vilâyeti Salnâmesi, 1869, I*, (Haz. Kudret Emiroğlu), Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı, Ankara 1993.

*Trabzon Vilâyeti Salnâmesi, 1870, II*, (Haz. Kudret Emiroğlu), Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı, Ankara 1993.

*Trabzon Vilâyeti Salnâmesi, 1871, III*, (Haz. Kudret Emiroğlu), Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı, Ankara 1993.

*Trabzon Vilâyeti Salnâmesi, 1872, IV*, (Haz. Kudret Emiroğlu), Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı, Ankara 1994.

*Kızıl Acaristan Salnâmesi*, Batum 1338.

## **d-Konsolosluk Raporları**

*Accounts and Papers: Commercial Reports*, (Report On the Provinces of Trebizond, Sivas, Kastemouni, and Part of Angora, By Mr. Consul W. Gifford Palgrave 10 December 1868-11 August 1869), LIX, 1868-9.

*Selections From the British National Archives on Adjara 1830-1921, I*, (Report by Consul Palgrave on the Lazistan 1872), (Ed. Aslan I. Abashidze), Aslan I. Abashidze Historical Centre Publications.

## **e-İBB Atatürk Kitaplığı**

Krt., 003178; 006111; 006113; 006163; 003180; 003181.

Bel.mtf., 001735.

## **2-Araştırma ve İnceleme Eserler**

Abdülvahab Hayri, *İktisadî Trabzon (İktisadî Nokta-i Nazardan Trabzon'un Vaziyeti Hâzırası ve İstikbali)*, Trabzon 1329.

Ahmed Refik, *Kafkas Yollarında*, Matbaa-i Orhaniye, İstanbul 1919.

Ahmet Lütfi Efendi, *Vak'a-nüvis Ahmet Lütfi Efendi Tarihi, IX*, (Yay. Haz. Münir Aktepe), İstanbul Üniversitesi Yay., İstanbul 1984.

ALLEN, W.E.D., "The March-Lands of Georgia", *The Geographical Journal*, 74, 2/Aug.1929, s.135-156.

ALLEN, William Edward David, Muratoff, Paul, *Kafkas Harekâtı (1828-1921): Türk-Kafkas Sınırdaki Harplerin Tarihi*, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1966.

AYDIN, Mustafa, *Üç Büyük Gücün Çatışma Alanı Kafkaslar*, Gökkuşbu, İstanbul 2005.

AYDIN, Mahir, "Faş Kalesi", *Osmanlı Araştırmaları*, VI/1986, s.67-138.

AYGÜN, Necmeddin, *Onsekizinci Yüzyılda Trabzon'da Ticaret*, Serander Yay., Trabzon 2005.

BASKICI, Murat, "XIX. Yüzyılda Trabzon Limanı: Yükseliş ve Gerileyiş", *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 67, 3/2012, s.33-56.

BEYDİLLİ, Kemal, "Karadeniz'in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve Miri Ticaret Teşebbüsü", *Belleten*, CLV, 214/Ankara 1991, s.687-755.

BIJIŞKYAN, P. Minas, *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası 1817-1819*, (Ter. ve Notlar. Hrand D. Andreasyan), Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1969.

BİLGE, M. Sadık, *Osmanlı Devleti ve Kafkasya*, Eren, İstanbul 2005.

-----, *Osmanlı Çağı'nda Kafkasya*, Kitabevi, İstanbul 2012.

BOSTAN, Hanefi, *XV. ve XVI. Asırlarda Trabzon Sancağında Sosyal ve İktisadî Hayat*, TTK, Ankara 2002.

BOSTAN, İdris, "İzn-i Sefine Defterleri ve Karadeniz'de Rusya ile Ticaret Yapan Devlet-i Aliyye Tüccarları 1780-1846", *Marmara Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Türklük Araştırmaları Dergisi*, 6/İstanbul 1991, s.21-44.

-----, "Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787)", *Belleten*, 225/Ankara 1995, s.353-394.

- BRANT, James, "Journey Through a Part of Armenia and Asia Minor, in the Year 1835", *Journal of the Royal Geographical Society of London*, 6/1836, s.187-223.
- ÇAPRAZ, Hayri, "Gürcistan'da Rus İdaresinin Yerleşmesi (1800-1850)", *OAKA*, 1, 1/2006, s.67-80.
- DAEİ, Masoumeh, "XIX. Yüzyıl'da İran-Osmanlı Ticaretinde Trabzon-Erzurum-Tebriz Ticari Yolunun Önemi", *SBArD*, 19/Mart 2012, s.43-56.
- DEMİREL, Muammer, "Doğu Anadolu'da İdari Yapılanma (1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'ndan Sonra)", *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 37/Erzurum 2008, s.247-259.
- DEYROLLE, Theophile, *1869'da Trabzon'dan Erzurum'a Seyahat*, (Çev. Reşat Ekrem Koçu), Çığır Kitabevi, İstanbul Trh.
- EKİNCİ, İlhan, "Karadeniz'de Bir serbest Liman Denemesi: Batum (1878-1886)", *Karadeniz Araştırmaları*, 14/Yaz 2007, s.63-77.
- ERSOY, Osman, "Bir İngiliz Konsolosunun 1846 Yılında Erzurum'dan Kars'a Seyahati", *Tarih Araştırmaları Dergisi (Anakara Üniversitesi)*, 2, 2/Ankara 1964, s.237-249.
- GHAMBASHİDZE, D., *The Caucasian Petroleum Industry and its Importance for Eastern Europe and Asia*, London 1918.
- GUARACİNO, M. Fred, "Notes of an Excursion from Batum to Artvin", *Journal of the Royal Geographical Society of London*, 15(1845), s.296-305.
- HENRY, J.D, *Baku, an Eventful History*, Bradbury Agnew, London 1905.
- ISSAWI, Charles, "Iranian Trade, 1800-1914", *Iranian Studies*, XVI, 3-4/Autumn 1983, s.229-241.
- , "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Route", *International Journal of Middle East Studies*, 1, 1/Jan.1970, s.18-27.
- , *The Economic History of Turkey, 1800-1914*, Chicago Press, Chicago and London 1980.
- JELAVICH, Barbara, "Great Britain and the Russian Acquisition of Batum, 1878-1886", *The Slavonic and East European Review*, 48, 110/Jan.1970, s.44-66.
- KALELİ, Hüseyin, "19. Yüzyılda İran Transit Ticaret Yolu İçin Osmanlı-Rus Rekabeti", *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 9/Kütahya 2003, s.1-19.
- KARAL, Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi, VIII*, TTK, Ankara 1983.
- KARABEKİR, Kazım, *İstiklal Harbimiz*, Türkiye Yayınevi, İstanbul 1960.
- KORTEPETER, Carl M., "Ottoman Imperial Policy and the Economy of the Black Sea Region in the Sixteenth Century", *Journal of the American Oriental Society*, 86/2(Apr.-Jun., 1996), s.86-113.
- LAYARD, Austen Henry, *Discoveries in the Ruins of Nineveh and Babylon with Travels in Armenia, Kurdistan and the Desert*, London 1853.
- Mahmud Celalaeddin Paşa, *Mir'at-i Hakikat, II*, Matbaa-i Osmaniye, Dersaadet 1326-1327.
- MARX, Karl - ENGELS, Friedrich, *Doğu Sorunu (Türkiye)*, (Çev. Yurdakul Fincancı), Sol Yayınları, Ankara 1977.
- Muvahhid Zeki, *Artvin Vilâyeti Hakkında Malûmât-ı Umûmiye*, Şirket-i Mürettebiye Matbaası, 1927.

- ÖZVEREN, Y.Eyüp, "A Framework for the Study of the Black Sea World, 1789-1915", *Review (Fernand Braudel Center)*, 20, 1/Winter, 1997, s.77-113.
- RICKMERS, W. Rickmer, "Lazistan and Ajaristan", *The Geographical Journal*, 84, 6/Dec.1934, s.465-478.
- Rıza Nur, *Hayat ve Hatıratım, III*, Altındağ Yay., İstanbul 1967.
- ROSE, John Holland, *The Development of the European Nations, 1870-1914*, Beşinci Baskı, Cambridge 1915.
- SANDWITH, Humphry, *A Narrative of the Siege of Kars and of the Six Months' Resistance by the Turkish Garrison Under General Williams to the Russian Army*, London 1856.
- SARI, Mustafa, *Türkiye-Kafkasya İlişkilerinde Batum (1917-1921)*, TTK, Ankara 2014.
- Şakir Şevket, *Trabzon Tarihi*, Cild-i Evvel, Umran Matbaası, 1294.
- Şemseddin Sami, *Kamûs 'ul Âlâm, II*, Mihran Matbaası, İstanbul 1306/1880.
- TOZLU, Selahattin, *Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu (1850-1900)*, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum 1997.
- ÜNER, A. Turgay, "Port-Cities of the Eastren Mediterranean 1800-1914", *Review (Fernand Braudel Center)*, 16, 4/Fall 1993, s.435-465.
- YARROW, E.A., "The Caucasus: The British Withdrawal and Present Conditions", *The Journal of International Relations*, 10, 3/Jan.1920, s.251-255.
- YILMAZ, Özgür, "Karadeniz'in Uluslararası Ticarete Açılması ve Trabzon", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi ("Karadeniz Sosyal Araştırmalar" Özel Sayısı)*, 7/Spring 2009, s.359-382.
- , "XIX. Yüzyıl Trabzon'unda Buharlı Gemi Taşımacılığı ve Deniz Ticareti", *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu IV: Doğu Karadeniz (Bildiriler Kitabı)*, Karadeniz Teknik Üniversitesi 16-17 Nisan 2012, (Yay. Haz. Ersan Başar ve diğerleri), Sena Ofset, İstanbul 2012, s.285-306.