

Tanzimat ve Ticaret: Buharlı Çağında Ünye Limanı Tanzimat and Trade: Ünye Harbor in the Steam Age

Doç. Dr. Abdullah Bay¹ 

Öz

Karadeniz'in orta kesiminde yer alan Ünye Limanı, 18.yüzyıldan itibaren Tokat ve Amasya'da gelişen dokuma sektörüyle birlikte gittikçe önemini artırmıştır. Ünye İskelesi'nin önem kazanmasında coğrafi konumu ve iç kesimlere olan ulaşım kolaylığı etkili olmuştur. Liman, buharlı gemilerin bölgede seferlere başlaması ve Kuzey bölgelerinin Osmanlı egemenliğinden çıkmasıyla birlikte gittikçe gerilemiş, 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren art bölgesi ve ticari ağlarıyla yeniden gelişmeye başlamış, bunun sonucu olarak da nüfus artmış, önemli derecede göç yaşanmış, ekonomik faaliyetlere bir dinamizm gelmiştir. Kırım Savaşı'nın güney Karadeniz iskelelerine getirdiği hareketlilik bu gelişmenin diğer etkenlerinden bir diğeridir. Fakat asıl önemli sebep, 19. yüzyılda Osmanlı tarım ürünlerine olan Avrupa talebidir. Doğu Karadeniz sahil yerleşimlerinin pek çoğunun gelişiminde ve bazılarının da bir iskeleden liman şehrine evrilmesinde, Avrupa ticaretinin Osmanlı limanlarında yarattığı üretim biçim ve ilişkilerindeki değişimin etkisini göz ardı etmek olanaksızdır. Amasya, Tokat, Sivas gibi geniş bir artalanın dışı açılan kapısı olan Samsun ve Ünye gibi limanların yükselişi bu dış talebin desteklediği istikrarlı tarımsal üretim artışından kaynaklanmıştır. Bu sayede yüzyılın sonlarına doğru Güney Karadeniz sahillerinin önemli limanları arasına giren Ünye önemli bir ticari hareketliliğe kavuşmuştu. Bu çalışmanın amacı, 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren öne çıkmaya başlayan Ünye iskelesinin ticari gelişimini ortaya koymaktır.

Anahtar Kelimeler: Karadeniz, Ünye, Deniz ticareti, Gümrük, Canik, İhracat

JEL Kodları: F15, F54, N63

Abstract

Unye Port, located in the middle of the Black Sea, has gradually increased its importance with the developing weaving industry in Tokat and Amasya since the 18th century. The geographical location and the ease of transportation to the inner parts have been effective in the importance of Unye Port. While the port gradually regressed after the steamships had started voyages in the region and the northern regions came out of Ottoman domination, it started to develop again with its background and commercial networks as of the second half of the 19th century. Thus, the population increased, a significant migration was experienced, and a dynamism came to the economic activities. The mobility brought by the Crimean War to the southern Black Sea ports was another factor this development. However, the main reason was Europe's demand for Ottoman agricultural products in the 19th century. It is impossible to ignore the impact of the change in the mode of production and relations created by European trade in the Ottoman ports on the development of many of the Eastern Black Sea coastal settlements and the evolution of some of them from a pier to a port city. The rise of ports such as Samsun and Unye, which are the gateways to a wide background such as Amasya, Tokat and Sivas, resulted from the steady increase in agricultural production supported by this foreign demand. In this way, Unye, which became one of the important ports of the Southern Black Sea coast towards the end of the century, gained an important commercial activity. The aim of this study is to reveal the commercial development of Unye port, which started to stand out the second half of the 19th century.

Keywords: Black Sea, Unye, Maritime Trade, Customs, Canik, Export

JEL Codes: F15, F54, N63

¹ Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, abduallah.bay@erdogan.edu.tr, ORCID: 0000-0001-5420-8999

Giriş

Ünye iskelesinde 19. yüzyılın ilk çeyreği boyunca yavaşlayan ticaret hacmi 1840'tan itibaren tekrar yükselmeye başladı (Uygun, 2021). 1774 Küçük Kaynarca Anlaşması ile Rusya'nın Karadeniz'de ticaret yapma hakkını elde etmesi (Bostan, 1995: 353-394), benzer hakların kısa süreli aralıklarla Avusturya, İngiltere, Fransa, Prusya, Norveç, İsveç ve İspanya, ABD, Toskana ve Belçika'ya da verilmesi (Baskıcı, 2012) ve ekonomik hayatı serbestleştiren 1838 Balta Limanı anlaşması Karadeniz iskelelerinin ticaret hacmini artırmaya başladı. Ünye iskelesi de artış eğilimi gösteren Orta Karadeniz iskeleleri arasında bulunuyordu. Ünye'nin uğrak bir iskele hâline gelmesinde her ne kadar bu sebepler etkili olsa da gerçek anlamda hareketlenmesi buharlı gemilerin seyrüsefere başlamaları ile mümkün olabilmiştir. Karadeniz'de kullanılabilecek korunaklı limanların azlığı ve rıhtım ve iskele gibi altyapı hizmetlerinin yetersizliği gibi birçok olumsuzluk ticaretin önündeki en büyük engeli oluşturuyordu. Buharlı gemilerin 1830'lı yıllarda bölgede seyrüsefere başlamasıyla birlikte, ithalat ihracat oranları bakımından Orta Karadeniz iskeleleri önemli bir gelişim sürecine girdi (Woods, 1976). Özellikle buharlıların Osmanlı karasularına girişini müteakip adeta yeni bir dönem yaşanmaya başladı. Vapurların seyrüsefere başlaması deniz taşımacılığında olumsuz hava şartlarına bağımlılığı önemli oranda ortadan kaldırırken, iskeleleri Avrupa limanlarıyla entegre ederek batılı tüccarların ve girişimcilerin sahil iskelelerini keşfetmelerini, ardından da ticarî bağlantılar kurmalarını sağladı. Ancak buharlı gemilerin Karadeniz'de boy göstermesi ticarî hayatı hareketlendirse de geleneksel birçok sektörü olumsuz etkiledi (Emiroğlu, 1894/2007; Emiroğlu, 1888/2002; Emiroğlu, 1896/2007).

Bunların başında da gemi inşa sektörü geliyordu. 19. yüzyıldan önce Ünye'de gemi inşası önemli sektörler arasında bulunuyordu. Fatsa, Terme kazaları ile Ünye kazasına bağlı Cevizdere, Çöreği, Fenaris, İfraz nahiyelerinde bulunan ormanlardan sağlanan kereste ile Ünye tersanesinde tüccar gemileri inşa ediliyordu. Kentte, her yıl yirmi beş gemi inşa ediliyor, iskelede yüksek tonajlı yüz yelkenli faaliyette bulunuyordu. (Emiroğlu, 1902/2008; Emiroğlu, 1898/2007: 17; Serbestoğlu, 2015). Buharlıların bölgede seyrüsefere başlamasından sonra 19. yüzyılın sonlarına doğru artık beş on tonilatoluk sandallara bile nadiren rastlanılır olmuştu. (Emiroğlu, 1870/1993; Emiroğlu, 1896; Emiroğlu, 1872/1994; Emiroğlu, 1898). Bunun başlıca sebebi olarak buharlıların bölgede seyrüsefere başlaması gösteriliyordu.

Karadeniz'de vapurlar işlemezden evvel Ünye'de cesim ve müteâddit yelken gemileri inşa edilmekte ve ahalisinin kısm-ı azamı gemicilik sayesinde kesb-i servet ve saman eylemekte idi. İşte bu esnada idi ki Ünye'de müsaâde-i vakit ve hal ile büyük büyük konaklar yapılmış ve orası bir sûret-i fâikada lemadâr-ı şeref ve itibar olmuş idi. Ancak sonraları vapurların tekessür etmesiyle mevaridât-ı ticariyenin o vesâite inhisarı yelken gemilerinin sebep-i mahv u itibarı olduğundan Ünye'de gemicilik sanatı adeta mahv u münkariz olmuş (Emiroğlu, 1894/2007: 15, 575; Emiroğlu, 1896/2007: 16, 523-525).

Buharlı gemilerin seyrüsefere başlaması karşısında yelkenli gemiciliğin uğradığı dönüşümü konsolos raporlarından da izlemek mümkündür. Vapurların limanlar arasında kabotaj hakkından yararlanarak taşımacılık yapmaları bunun yanında Yunan, Avusturya, İtalyan ve İngiliz bandıralı yelkenli gemilerin de bu rekabete katılması özellikle kıyı iskeleleri arasında ticaret yapan yelkenlileri olumsuz etkiledi. Ünye, rekabetten en çok etkilenen yerler arasındaydı. Yelkenliler, ancak altyapı yetersizliklerinden iskelelere yanaşamayan buharlıların

yük ve yolcularını kıyıya ulaştırarak üstlendikleri yeni fonksiyonla varlıklarını devam ettirebildiler. Navlunların düşüklüğü, bir süre daha kıyı iskelelerinde varlıklarını korumalarını sağladı. Ancak rekabete dayanamayarak iş hacimleri eskisiyle kıyaslanamayacak derecede düştü. 19. yüzyılda Avrupa ekonomik yayılmasının denizlerdeki simgesi olan buharlıların, Osmanlı sahillerdeki üstünlüğü 20. yüzyılın başlarında iyice belirginleşti (Yılmaz, 2015). Sektörün gerilemesi karşısında işlerini kaybeden yöre halkı kunduracılık, demircilik, bakırcılık, kalaycılık, doğramacılık, kayıkçılık, dülgerlik gibi mesleklere yöneldi. Ayrıca Rusya, Romanya ve Bulgaristan'a veya İstanbul'a büyük bir göç dalgası yaşandı (Emiroğlu, 233-237; Emiroğlu, 1896/2007; Emiroğlu, 1872/1994; Emiroğlu, 1898/2007).

1. Orta Karadeniz İskelelerine İlk Vapur Seferleri: Kumpanyalar ve Acenteler

Karadeniz'de seyrüsefere çıkan ilk buharlı gemi hakkında mevcut bilgi, 1831'de İngiliz bandıralı iki buharlı geminin, İran'dan gelen ticarî malları nakletmek amacıyla İstanbul-Trabzon hattında seferlere başladığına yöneliktir (Weiener, 2003: 84-95). 1836 baharında İngiliz bandıralı Essex buharlısıyla Trabzon'a gelen İngiliz iş adamları İstanbul-Trabzon arasında buharlı gemi işletmek üzere sözleşme imzaladı. Buna kısa süre sonra Crescent adlı başka bir gemi de eklendi. 1836 yılında hat üzerinde Osmanlı ve Avusturyalıların işlettiği başka gemiler de sefere başladı. Avusturya Tuna Buharlı Nakliyat Şirketi, 1836 yılında Trabzon hattına haftada bir düzenli seferler başlatmıştı. Samsun limanından 1837 yılında İngiliz Crescent 4,272 ton, Avusturya bandıralı Ferdinando 2256 ton, Metternich ise 1680 ton emtia taşımıştı (Issawi, 1970; Uygun, 2017). Kumpanyaların seferlere başlamasıyla birlikte karayoluna göre daha güvenli ve hızlı olmasından dolayı vapurlar tercih edilmeye başlamıştı (Çağlayan, 2006). Birkaç buharlı gemiyle başlayan seferler kısa sürede gelişerek yüksek sermayeli anonim şirketlere dönüşmüştü.

Osmanlı Devleti de bu gelişmelere ilgisiz kalamayarak buharlı serüvenine dâhil oldu. 1840'larda Karadeniz limanları arasında seferlere başlayan Osmanlı Tersane Şirketi (daha sonra İdare-i Mahsusa), önceleri Trabzon ve Samsun gibi büyük limanlara uğrarken zamanla, Ereğli, Ordu, Ünye ve Rize gibi küçük limanlara da düzenli olarak uğramaya başladı (Baskıcı, 2012). 1845'te Fevaid-i Osmaniye Şirketine ait buharlıların İstanbul-Trabzon hattında düzenli seferlere başlamasıyla İstanbul'un Karadeniz kıyı iskeleleriyle bağlantısı düzenli hale geldi. Peş peşe kurulan yerli ve yabancı şirketlerle liman şehirleri arasında yük ve yolcu trafiğinde canlılık artmaya başladı (Kütükoğlu, 1995). Bunlardan biri olan Avusturya'ya ait Lloyd Kumpanyası, Trieste, İzmir, İstanbul, Sinop, Samsun, Ordu, Giresun, İnebolu ve Trabzon hattında düzenli seferler yapmaya başlamıştı. 1851 yılından itibaren Osmanlı vapurları ve Lloyd kumpanyasının bu hattaki etkinlikleri giderek arttı. 1845'te İngiliz Peninsular-Oriental Kumpanyası dört buharlısıyla Liverpool-İstanbul-Samsun-Trabzon seferlerine başladı. 1850'lere gelindiğinde dördü Osmanlı, ikisi Avusturya ve biri İngiliz olmak üzere yedi büyük tonajlı buharlı aynı güzergâhta sefer düzenliyordu. Fakat Peninsular-Oriental, sübvansiyon almaya başlayan Lloyd ve yine Messageries kumpanyalarının rekabetine dayanamayarak 1858 yılında Karadeniz seferlerinden çekilmek zorunda kaldı. Rekabete katılan Rus Buharlı Nakliyat Kumpanyası da Kafkas hattı dâhilinde Redutkale-Batum-Trabzon arasında düzenli seferlere başladı. Şirket, Samsun limanına başlangıçta haftada bir sefer düzenlemekteydi. Şirket vapurları Fatsa ve Ünye iskelelerine yolcu ve yük durumuna göre uğruyordu. Kumpanya, 1862 yılında Batum, Trabzon, Giresun, Ordu, Samsun ve İnebolu limanlarına düzenli seferler yaparken Rus Buharlı Nakliyat

Şirketi, Rusya'nın güney limanlarından gelen yük ve yolcunun büyük çoğunluğunu tek başına taşımaktaydı (Uygun, 2015; Karakulak, 2017; Kılıçaslan, 2013). Fransız Mesajeri Kumpanyası ise, 1 Temmuz 1857'de İstanbul-Sinop-İnebolu-Samsun-Giresun-Trabzon arasında haftada bir seferlere başladı. Mesajeri vapurları, İstanbul-Trabzon-Batum hattı seferleri sırasında Sinop, İnebolu, Samsun, Ünye, Fatsa, Ordu ve Giresun'a yük ve yolcu durumuna göre uğrayacaktı. Resmî makamlar seferler için alınan karardan memnuniyetlerini her vesile ile gösteriyorlardı.

Osmanlı limanlarına uğrayan buharlıların gittikçe artması ve buna bağlı olarak deniz ticaretinin gelişmesi ekonomik, siyasî, sosyal ve kültürel yönden köklü değişimlere yol açtı. Bunlar arasında bulunan Ünye, Fatsa ve Ordu gibi küçük kıyı iskeleleri bir zamanlar sahip oldukları hareketli ticarî hayata yeniden kavuşmaya başladılar (Emiroğlu, 1888/2002; Uygun, 2015). Mahsusa, Lloyd ve Paquet şirketleri de bu iskelelere düzenli seferler yapmayı yararlı ve ticarî buldular (BOA, HR.MKT, 198/8; Yılmaz, 14/29). Babıali kumpanyaların girişimlerini teşvik etmek amacıyla kaptan ve acentelerine nişan vererek memnuniyetini hissettiriyordu (BOA, İ.HR., 228/13369). Kırım Savaşı akabinde Karadeniz iskeleleri arasında en önemli aktörler Avusturya Lloyd, İdare-i Mahsusa ve Fransız Mesajeri kumpanyalarıydı. 1864 yılında Fransız vapurlarının Ünye'ye de uğraması için Trabzon'daki Fransız konsolosuna talepte bulunulmasına karşın Fransızlar bu isteği olumsuz karşıladı. Ancak Fevaid-i Osmaniye Kumpanyasına ait vapurlar Trabzon-İstanbul hattında Ünye'ye de uğramaya başladı (Serbestoğlu, 2015).

1869 yılından sonra yerli ve yabancı kumpanyaların sahil iskelelerine yönelik düzenli seferleri arttı. Rus, Fransız, Avusturya kumpanyaları Sinop, Samsun, İnebolu, Ordu ve Giresun gibi ana iskelelere uğrayarak İstanbul'a ulaşmaktaydı. Fevaid-i Osmaniye (daha sonra Aziziye ve İdare-i Mahsusa) vapurları ise her Çarşamba İstanbul'dan hareketle Ereğli, Amasra, İnebolu, Sinop, Samsun, Ünye, Ordu ve Giresun'a uğrayarak pazar günü Trabzon'a ulaştıktan sonra Rize ve Batum'a gitmekte, çarşamba sabahı Trabzon'dan aynı güzergâhı takip ederek İstanbul'a dönmekteydi. Her ne kadar Osmanlı buharlıları idarî sorunlar sebebiyle yüksek karlar elde edemiyorlarsa da yabancı vapurların düzenli uğramadıkları Ereğli, Tirebolu, Sinop, Ünye, Ordu ve Giresun gibi küçük iskelelere düzenli seferler gerçekleştirerek hem rekabet edebilirliklerini artırıyor hem de bu küçük şehirlerin ticarete katılmalarını kolaylaştırıyordu (Emiroğlu, 1869/1993; Emiroğlu, 1870; Emiroğlu, 1871/1993; Emiroğlu, 1872). Osmanlı-Rus savaşı sonrası Batum güzergâhtan çıkarıldı. Savaş sonrası seferlerine devam eden (1889'da) İdare-i Mahsusa gemileri salı günü İstanbul'dan Trabzon'a hareket ediyor, pazartesi de buradan hareketle cuma günü İstanbul'a geri dönüyordu (Koca, 2015).

19. yüzyılın son çeyreğinde İdare-i Mahsusa, Lloyd, Mesajeri ve Rus kumpanyaları yolcu ve yük taşımacılığında büyük bir rekabete girişti. Aynı şirketler ayrıca posta taşımacılığı da yapıyordu. Bu kumpanyalar haftada bir defa düzenli olarak Ünye'ye de uğruyordu. 19. yüzyılın son çeyreğinde yeni bazı küçük şirketler de bu rekabete dâhil oldu. 1885'te İngiliz Pappa Yannie Kumpanyası Ünye'ye ayda bir uğramaya başladı. 1887 yılında düzenli vapur işleyen iskeleler arasında Trabzon, Rize, Tirebolu, Ordu, Ünye ve Samsun bulunuyordu. Haziran 1887'den itibaren Courdji (Gürcü) ve Yunan Panhellenique, Temmuz 1892'de Fransız Paquet, 1896'da İtalyan Florio Rubattino kumpanyaları 15 günde bir seferlere başladı (Emiroğlu, 1888; Ünver, 2008; Uygun, 2018). İdare-i Mahsusa eski gücünü kaybettiğinden 1899 yılında Trabzon

hattını iptal etse de 20. yüzyılın başında artık iskele buharlı gemiler tarafından düzenli olarak ziyaret edilmeye başlamıştı (Koca, 2015).

Bölgedeki ticarî hareketliliğin sonucu olarak düzenli seferlere başlayan kumpanyalar Orta Karadeniz iskelelerinde acenteler açtı. Acenteler yük ve yolcu hizmetleri yanında çoğu kez konsolosluk görevlerini de yerine getiriyordu. Ünye`de acenteler ana iskelelere göre daha geç tarihte açılmıştır. 1870 yılında Rusya, Fransa ve Avusturya kumpanyalarının Samsun, Ordu ve Giresun gibi ana iskelelerde acenteleri bulunmasına karşın Ünye`de yoktu. Sadece Fevaid-i Osmaniye Kumpanyası acente açmış ve vekil olarak İsadör göreve başlamıştı (Emiroğlu, 1870/1993). Bununla birlikte Ünye`de açılan Avrupalı deniz nakliye şirketlerinin tayin ettiği acente çalışanlarının çoğunluğu yerli Ermeniler ve Rumlardan oluşuyordu. 1871 yılında Fevaid-i Osmaniye`nin acente temsilcisi Kukula, (Emiroğlu, 1871/1993). 1872`de ise Mehmet Kaptan idi (Emiroğlu, 1874/1994). 1901`de İdare-i Mahsusa acente vekili Yorgaki Efendi, kâtip Refet Bey, Emtia Memuru Filip Efendi, Refiki Ahmet Bey oldu (Emiroğlu, 1901/2008). 1902 yılında ise şehirdeki acentelerin sayısında önemli artışlar oldu. Bu, kumpanyaların düzenli sefer listesini de gösterir. İdare-i Mahsusa acentesi Ömer Efendi, kâtibi Hamdi Efendi, Gürcü acente vekili Karakaşyan Minas Efendi, Rus acente vekili Parshiyani Artin Efendi, İtalyan ve Fransız Mesajeri vekili Öksüzyan Tatyos Efendi idi (Emiroğlu, 1902/2008: 20, 519; Emiroğlu, 2008: 21, 819). 1904`te İdare-i Mahsusa acente vekili görevine Mehmed Efendi tayin edilmişti (Emiroğlu, 1904/2009).

Orta Karadeniz iskelelerinin ticarî öneminin artmasıyla Samsun`a birçok konsolosluk da açıldı. Bu konsolosluklar aynı zamanda Ünye`deki yabancı tüccarların işlerini de takip ediyordu. Samsun`da temsilcilik açan ilk ülke İngiltere olmasına karşılık Avusturya-Macaristan, Fransa, Rusya, Sicilya, İsveç Norveç, İran, Belçika, Amerika ya konsolosluk açmış ya da vekâletle işi halletme yoluna gitmişlerdir (Emiroğlu, 1901/2008). 1904 yılında bunlara Yunan konsolosluğu da eklenmişti (Emiroğlu, 1904/2009).

Kaza statüsünde olan Ünye`nin ekonomisi bu dönemde bir hayli hareketlilik kazandı. 19. yüzyılın son çeyreğinde Ünye kazası nüfus açısından Samsun, Çarşamba ve Bafra`dan sonra gelmesine rağmen dükkân, mağaza, fabrika ve han açısından üst sıralarda yer alıyordu. Fabrika sayısı açısından ikinci, han açısından da üçüncü sıradaydı. Bu durum Ünye`deki ticarî hayatın canlılığını yansıtmaktadır (Emiroğlu, 1881/1999).

2. Tanzimat Bayındırlığı ve Ünye İskelesi

Devlet adamları, daha Tanzimat`ın ilanından önce vapurlar karşısında rekabet edemeyen yelkenli gemilerin rekabet edebilirliğini artırmak için alternatif çareler üzerine kafa yormaya başlamışlardı. Bu kapsamda kaptanıderya Hüsrev Mehmed Paşa`nın teklifi uygulamaya koyulmuştu. Gönderilen emirle Karadeniz sahillerinde yapılan küçük boyutlu çiftbaşlı, birik ve mortiko gibi ufak gemilerin inşası yasaklanmış, küçük tonajlı gemiler için çalışma ilanı verenlerin cezalandırılacağı kadırlara duyurulmuştur.

...ticaretleri birkaç iskeleye münhasır ve bu iskelelerde hamûle bulamadıkları sûrette zarûri ahar tarafa gidemeyub hamûle zuhuruna muntazır olarak tûl müddet boş durup bir takım masârife dûçar ve ticaretten hâsıl olan nema masârife vefa etmeyerek beyhûde rahnedâr olduklarından gayri bu sûret matlûb olan ticaretin ta`tiline bâis ve bâdi bir keyfiyet olduğu ve

sevâhil-i mezkûrede inşa olunan ticaret sefâyini beş çifte ve soba başlı olmayıp ve ikişer üçer direkli şehtiye birik, iki direkli birik...

Ayrıca büyüklükleri ölçmek üzere Tersane-i Amire, yerel tersanelere endaze ölçüsü göndermiş ve ölçüye uyulması zorunluluğu getirmiştir. Önemli bir tersanenin bulunduğu Ünye de ferman gönderilen yerler arasındaydı (MŞH, ŞSC.d., 8947, 86). Ancak girişim başarısızlıkla sonuçlandı.

Gemi tonajlarının artırılması çabasının başarısız olması üzerine vapur sayısının artırılması ve şirketleşmeye ağırlık verilmiştir. 19. yüzyılda deniz ticareti, rekabet ve süratle dayandığından yelkenlilerin yarışta yer almasının imkânsızlığı devlet adamlarını farklı çareler aramaya sevk etmiştir. Şirketleşme, yelkenlilerin buharlılara karşı rekabetinin artırılmasında önemli bir girişim olarak görülüyordu. Çünkü düşük kârlarla çalışan ve bu sebeple rekabette zorlanan yelkenliler, açık denizde zorda kaldıklarında, denize atmak zorunda kaldıkları yükler sebebiyle ya iflas etmekte veya yüksek tazminat ödemek zorunda kalmaktaydı (Emiroğlu, 1898/2007). Geleneksel politikaların başarısız olması karşısında merkez ve yerel bürokratlar, iskele altyapısının geliştirilmesine yönelik yatırımlara yöneldiler. Ünye’de de altyapı yatırımlarına öncelik verildi.

2.1. İskele ve Liman Dairesi

19. yüzyılın üçüncü çeyreğine kadar küçük yelkenli gemilere hizmet veren mütevazı yapısını koruyan Ünye iskelesi, büyük tonajlı buharlı gemilerin sefer sayılarının artmasına bağlı olarak daha büyük ve fonksiyonel iskele ve limana ihtiyaç duymaya başladı. Limanın sığ yapısı büyük tonajlı gemilerin açıkta demirlemesine, bu da ticaretin yavaşlamasına yol açıyordu. Bu sebeple rüzgârlı ve dalgalı havalarda gemiler, Sinop ve Vona limanlarına sığınmak zorunda kalıyordu. Kötü hava şartlarında büyük tonajlı gemilerin iskeleye yanaşamaması, kolaylıkla yükleme-boşaltma yapılabilen liman altyapısının bulunmaması, depoların olmaması modern rıhtım mimarisini zorunlu kılıyordu (BOA, A.MKT.UM., 305/21). Ayrıca Ünye iskelesi, Sinop, Giresun, İnebolu, Trabzon, Samsun gibi önemli asker nakil noktaları arasındaydı (BOA, Y.PRK.ASK., 100/106). İskele bölgeden sevk edilen birliklerin naklinde kolaylık sağlıyordu. Bu amaçla Ali Saip Paşa ve Canik vapuru sık sık Ünye iskelesine sefer düzenliyordu (BOA, Y.PRK.ASK., 58/104). Batum göçmenlerinin nakillerinde de Ünye önemli iskeleler arasındaydı. Bütün bu sebepler mevcut iskelenin yetersizliğini ve kullanışsızlığını gündeme getirmiştir.

Tanzimat sonrasında Ünye iskelesinin yenilenmesi düşüncesi ilk defa Samsun limanının keşfi için görevlendirilen Miralay Salih, Fazıl Efendi ve Andrey Kalfa heyetinin yaptığı keşif kapsamında gündeme gelmişti (BOA, Y.PRK.ASK., 58/104). Andrey Kalfa, Ünye’de bulunan taş ocaklarını incelemiş ve Samsun limanının inşası için ihtiyaç duyulan büyük düzgün tomruk taşların buradaki ocaktan getirilebileceğini belirtmişti. Fakat iskeleden gemilere taş yüklemek mümkün görünmüyordu. Bu sebeple Ünye’ye 75 m., Derbent’e ise 38 m. uzunluğunda iki ahşap iskele inşasını teklif etti. Aynı zamanda yapılacak iskeleler yerel ticaretin gelişmesine de katkı sağlayacaktı (BOA, İ.MVL., 505/22860; Serbestoğlu, 2015). Gerekli masrafların belediye tarafından iskeleye eklenecek resimlerden karşılanması da teklif edilmişti. Samsun limanının keşfiyle görevlendirilen Miraliva Fevzi Paşa ve Mühendis Torino, Ünye iskelesinde de keşif yapmakla görevlendirildiler (Serbestoğlu, 2015). Yapılan keşfin ardından teklif kabul edildi.

Ünye iskelesine eklenecek resimlerden alınacak tarife de belirlenmişti: Tarifeye göre gelen giden yolculardan yolcu başına 5, kuzu, koyun ve keçiden 5, beygir, sığır, camus, ester ve merkep 200, şeker, kahve ve sabun denklelerinden 10, Karavice (Karavide-Kerevit) fıçısından ve demir ve diğer eşyadan 5, vapura yüklenen elma, kendir, halat denklelerinden 5, pirinç, fasulye lazot denklelerinden 5, 200 kileye kadar Fatsa ve Terme'ye gidip gelen pazarcı kayığıyla yelkenlilere eşya yükleyenlerden 100, Trabzon, Samsun, Tirebolu, Giresun ve diğer yerlerden gelip giden kayıklardan 200 kuruş alınacaktı. Kısa sürede tamamlanan iskele hizmet vermeye başlamıştır. Ancak iskele buharlıların yanaşmasına uygun olmadığından daha çok yerel ihtiyaçlara cevap verebiliyordu (BOA, ŞD., 1826/3).

İskelenin yetersiz kalması ve onarıma ihtiyaç duyması kısa süre sonra inşasını tekrar gündeme getirmiştir. Gerekli paranın da belediye bütçesinden karşılanması, buna karşılık belediye bütçesine iskele gelirlerine eklenecek resimlerin tahsis edilmesi teklif edilmişti. Onarıma ihtiyaç duyan iskelenin yolculara zorluk çıkarması üzerine inşa için gerekli 5980 kuruşun belediye gelirlerinden karşılanması, buna karşılık yıllık miktarı 600 kuruşu geçmemek üzere iskele gelirlerinin masrafları karşılayana kadar belediye bütçesine sayılması kararlaştırılmıştır² (BOA, BEO.AYN.d., 930, 31). Ancak belediye idaresinin resim toplaması sorun oluşturmuş, Ünye'den gönderilen Liva Meclis-i İdare mazbatasına üzerine, karar Encümeni Mahsus-ı Meşveret'te görüşülerek onarım harcamalarını karşılayana kadar resim alınmasına izin verilmiştir (BOA, İ.MMS., 53/2349; BOA, BEO.AYN.d., 929, 86). Belirtilen tarifeye göre gelip giden yolculardan 20 para, iskeleye getirilen atlardan 2, İstanbul'dan gelen eşya sandıklarından 20, şeker fıçası 10, balya dengi 1, pirinç çuvalı 5, mısır kile 1, kendir dengi 5, şişe sandığı 2, çelik sandığı 5, çam sandığı 5, içki fıçası 1, gazyağı 5, sabun çuvalı 5, çivi fıçası 5, kına çuvalı 5, elma sandığı 20 para ve yüklü gelip-giden deniz araçlarından 1 kuruş alınacaktı (BOA, ŞD.,1829/12; BOA, BEO.AYN.d., 929, 86). 1874 yılına gelindiğinde şehirde iskele hizmet vermeye başlamıştı. Bunun yanında Taşbaşı mevkiinden Rum mahallesinin dere ağzına kadar 250 m. uzunluğunda rıhtım da yapılmıştı (Emiroğlu, 1874/1994). 1893 yılında iskeleye hizmet veren gümrük binasının sahilten uzakta kiralık bir hanede bulunmasının liman gelirlerini düşürmesi ve yüksek kira ödemesini gerektirmesi sebebiyle sahile yakın hazine arazisi üzerine liman dairesi inşasına da girişilmişti.³ (BOA, İ.BH., 1/12). Böylece Ünye iskelesi ve ticari altyapısı için önemli bir adım daha atılmıştı.

2.2. Telgraf

Telgraf, iletişimi hızlandırmasıyla girdiği yerlerde ticaretin gelişmesine sebep oluyordu. 1868 yılında Samsun üzerinden Ünye sahili boyunca telgraf hattının döşenmesi ve kasabada bir telgrafhane açılması için hazırlıklara başlanmıştı (BOA, A.MKT.MHM., 431/92). 1873 yılında Samsun üzerinden gelen telgraf hattı, Ünye'ye ulaşmış ve Niksar ile de bağlantı kurulmuştu. (BOA, A.MKT.MHM., 457/16). Samsun ve Ünye çevresi döşenen telgraf hattıyla öncelikle başkent İstanbul ve bu yolla da dış dünyayla haberleşme ağı içine girdi.

² "...iskelenin inşası ticaret-i mahalliyeyi tevsi'..."

³ "Ünye iskelesinin memerr ve işlek mahallden olduğu halde bir liman dairesi olmayıp liman reisi ötede beride ve sahilde uzakta ikamet ederek..." 20 C 1310/9 Ocak 1893.

2.3. Karantinahane

19. yüzyılda sahil kentlerinde en önemli sağlık kuruluşu olarak karantinahane bulunuyordu (Sarıyıldız, 2001; Yılmaz, 2017; Çalışkan, 2019). Ünye'de ilk karantina teşkilatının belgelere yansması 1863 tarihindir. Bu tarihte şehirde bir karantinahane bulunuyordu (BOA, MVL., 658/15). 1870 yılında başında müdür ve tabibin bulunduğu karantina teşkilatı da faaliyette bulunuyordu. Ünye kazası müdür vekili Osman Efendi, aynı zamanda karantina memuru olarak görevlendirilmişti (Emiroğlu, 1993; Emiroğlu, 1872/1994; Emiroğlu, 1881/1999; Emiroğlu, 2008; BOA, TFR.I.A., 19/1873; Emiroğlu, 1896/2007; Emiroğlu, 1898/2007; Emiroğlu, 1900/2008; Emiroğlu, 1901/2008). 1895'te liman reisi Mustafa Efendi, karantina memuru Osman Efendi, kâtip ise Osman Efendi idi. (Emiroğlu, 1894/2007). 1903 sonrasında da kazada karantina idaresi varlığını aktif olarak devam ettiriyordu. Karantina dairesinde memur Suat Efendi, kâtipi ise Hakkı Efendi idi. İskelenin idaresinden sorumlu komisyonda mülazım Tahsin Efendi, nüfus memuru Ali Rıza Efendi, zabıta memuru Reşid Ağa görevlendirilmişti. (Emiroğlu, 1902/2008).

2.4. Fener

Ünye iskelesinin altyapısı için yapılan diğer önemli bir girişim de fener inşasıydı. Önemli bir buharlı trafiğine sahne olan Orta Karadeniz iskelelerinde deniz güvenliğini sağlayan fener bulunmaması önemli bir eksiklikti. Eksişin giderilmesinde Kırım Savaşı bir dönüm noktası oldu. Karadeniz'in Anadolu sahillerinde 1863 yılında fenerler hizmet vermeye başlamıştı. Ancak Ünye'de fenerin hizmet vermeye başlaması sonraları olmuştur. 1872 yılında Ünye limanına muhtemelen seyyar bir fener asılması için emir verilmiştir (BOA, ŞD., 1826/21). Dâhiliye Nezaretine 1893 tarihinde çekilen telgrafta Ünye iskelesine bir fener inşa edilmesi gerektiği bildiriliyordu. (BOA, İ.BH., 1/12). Hazırlanan proje gecikmelerle birlikte Meclis-i Mebusan tarafından ancak 1909 bütçesiyle onaylanmıştı (BOA, İ.BH., 1/12; BOA, DH.İD., 75-1/20). Fener, 1. Dünya Savaşı öncesinde hizmette bulunuyordu (BOA, DH.İD., 74/67).

2.5. Ulaşım ve Yollar

Devleti uzun yıllar uğraştıran temel sorun ise artalanla irtibatı sağlayacak yolların inşasıyla ulaşım sorununun çözüme kavuşturulmasıydı. Bölgenin yeryüzü şekillerinden dolayı artalanla bağlantısı hep sorun teşkil etmişti. Tanzimat'a kadar bölgede iç kesimlerle ulaşımı sağlayacak önemli bir bayındırlık hizmeti yapılmamıştı. Canikli Ali Paşa, 1791 yılında Ünye'de kaldırımlı bir yol yaptırmış, ancak tamir yapılmadığından bu yol zamanla kullanılmaz hale gelmişti. (BOA, İ.DH., 508/34574). 1840 yılında Tokat kalhanesinde dökülen bakırın Samsun iskelesine nakledilmesinde karşılaşılan lojistik sorunlar, sancakta yol yapımını yeniden gündeme getirmiştir. Devlet karşılaştığı sorunlar karşısında nakliye işlemlerini hızlı ve düşük maliyetli hale getirmek üzere yol çalışmalarına ağırlık vermeye başlamıştır. Trabzon Valisi Osman Paşa'ya Canik sancağında yol yapılarak araba naklinin kolaylaştırılması emredilmişti. O da Canik, Lâdik ve Amasya arabalarının kullanabilmesi için Canik'te yol ve köprü yapımı için keşif yaptırmış, keşfin ardından 3800 kulaçlık bir yolun Karadağ, Kavak, Kuzpınar, Mamur dağı güzergâhı üzerinden inşasının başlaması için Meclis-i Vala karar vermiştir (BOA, İ.MVL., 10/156).

1862 yılında Çarşamba yolu üzerinde Samsun'a bir saat kadar uzaklıkta Derbend mevkiinin tamiri için girişimde bulunulmuştur. Derbend mevki, Arim, Ökse, Ayvacık, Terme,

Akçay, Ünye, Fatsa kazalarına oradan da Trabzon'a kadar irtibat kurulmasına engel oluşturuyordu. Kazalarda yetiştirilen ürünler ulaşım engeli yüzünden buraya kadar getirilmekte, buradan yüksek ücret ödenerek kayıklarla Samsun'a nakledilebilmekteydi. Anadolu'nun iskelesi konumunda bulunan Samsun ile doğudaki kazalarla ulaşımın sağlanması asker nakillerinde de kolaylık sağlayacaktı. Bu değerlendirmeler üzerine gönderilecek cephane ile ulaşım engel olan taşlık alanın patlatılarak yol bağlantısının sağlanması kararlaştırılmıştır. Yol, 57 günlük çalışmayla tamamlanmış ve doğudaki kazalarla irtibat sağlanmıştı (BOA, İ.DH., 508/34574; Serbestoğlu, 2015).

Ünye için daha hayati öneme sahip asıl güzergâh sahili iç kesimlere bağlayacak Niksar yolu projesiydi. Ünye'yi Niksar üzerinden iç kesimlere bağlayacak yol hem kaza hem de artalanı için hayati öneme sahipti. Yol bağlantısıyla iç kesimlerde yetiştirilen ürünler Ünye iskelesi üzerinden kısa sürede pazarlanabilecekti. 19. yüzyılın sonunda ticarî önemi dikkati çeken bu yolun inşası için teşebbüse geçilmiştir. 1864 yılında yol kısa sürede şose olarak tamamlanarak ulaşım açılmıştır.⁴ (BOA, A.MKT.MHM., 315/63; BOA, A.MKT.MHM., 315/56). Tokat'tan Samsun'a 40 saatte gidilirken artık Niksar yoluyla Ünye'ye 25 saatte gidilebiliyordu. Erzak ve yük arabaları bu yolu kullanarak iç kesimlerden Ünye'ye mal taşımaya başlamıştı. Ancak yol toprak kaplı olduğundan yağmurlu havalarda ve kış mevsiminde sorunlar baş gösteriyordu. Bundan sonra da yolun onarımı ve tamamlanması için çalışmalar devam etti. 1881 yılında Tokat-Niksar-Ünye yolunu açma çalışmaları yoğun şekilde devam ediyordu. Tokat'tan Ünye iskelesine kadar açılacak yolun Niksar kasabasına kadar ki 50 km. kısmının düzenlenmesine aynı yıl başlanmış, Kelkit ırmağı üzerinde ayakları kargir, üzeri ahşap 640 m. uzunluğunda 45 köprü tamamlanmıştır (BOA, İ.DH., 904/71851). 1894 yılında Ünye ile Tokat'ı birbirine bağlayacak yol tamamlanmıştır. Yolun Ünye kazası sınırlarındaki kısmı 77 km uzunluğundaydı (Emiroğlu, 1894/2007; Emiroğlu, 1898/2007; Emiroğlu, 1902/2008). Ancak 1902 yılında hala daha Tokat-Niksar yolunun işlerliğini artıracak hususi yollar yapılamamış, çarşının dar ve düzensiz yolları ıslah edilememişti. Yalnızca yedi sekiz altı üstü mağaza inşa edilmiş, hükümet dairesinin yanından Niksar yolunun başlangıcına kadar yeni bir yol yapılabilmişti (Emiroğlu, 1902/2008; Emiroğlu, 2008). Ancak yine de Tokat-Niksar yolu mevcut haliyle Ünye iskelesine hareketlilik kazandırmıştır.

Ünye kazasına gelince vaktiyle gemi inşaatı ve kereste ihracatı yüzünden mühim bir servete mâlik olmak cihetiyle pek mamûr olan Ünye kasabası bilâhare servet-i tabîye ve sınaîyesine galebe etmiş ve bu sebeple mamûriyet ve nüfus-ı sâbıkası dahi hayli tedenniye uğramış ise de saye-i umranvâye-i cenab-ı cihandârîde âhiren Ünye'den Niksar'a ve oradan Tokat'a doğru küşâd olunan tarîk sayesinde hayat-ı ticariye yeniden uyanmağa başlamıştır (BOA, DH.MKT., 1042/61).

19. yüzyılın son çeyreğinde Ünye'yi de yakından ilgilendiren merkezinde Samsun'un olduğu daha büyük bölgesel projelere girildi. Planın en önemli ayağını, Samsun'u ve burada inşa edilecek limanı iç kesimlere bağlayacak olan Amasya-Sivas yolu oluşturuyordu. Üsküdar'dan başlayıp Anadolu'yu baştanbaşa aşacak yol Samsun'a da bir çıkış kolu verecek, yol doğruya Erzurum ve Diyarbakır'a oradan Bağdat'a inecekti. Bu amaçla Samsun limanının işlem hacmi de özel olarak değerlendirilmişti (BOA, İ.MVL., 370/16270). Asıl amaç, Rusların

⁴ "Bir buçuk mah zarfında kâmilten tesviye ve inşa olunarak zahire arabaları mürur ve ubura başlandığından..". "Yakın vakitte oradan Ünye pazarına arabalar gelip...".

yatırımlarıyla büyük gelişme gösteren Kafkasya'nın ticarî potansiyelini Samsun'a çekmekti (BOA, BEO.AYN.d., 934). Bunun yanında artalanı oluşturan Amasya, Sivas, Harput, Mardin, Musul, Şehrizar, Süleymaniye, Revandez, Basra, Bağdat, Ankara, Kayseri, Aziziye, Yozgat şehirleri ve bağlı yerleşim yerlerinin ulaşım altyapısının inşa edilerek ticaretin geliştirilmesi de amaçlanıyordu. Gerçekleşmesi durumunda Ünye iskelesinin de işlem hacmini artıracak bu projenin keşfi için emir verilmiştir.⁵ (BOA, BEO.AYN.d., 936). 1863 yılında projenin gerçekleştirilmesi için çalışmalar yoğunlaştırıldı. Yol çalışmalarına törenle başlandı (BOA, MVL., 697/38). Ayrıca yapılan değerlendirmede bölgede yetiştirilen tütünün dünya piyasalarına sunulabilmesi için Samsun'da bir duhan çarşısı ve liman yapılması şart görülüyordu (BOA, BEO.AYN.d., 936). Müfettiş Ali Rıza Efendi'nin bölgeden ayrılmasıyla birlikte yapılan çalışmalar yavaşladı⁶ (BOA, BEO.AYN.d., 929; BOA, BEO.AYN.d., 929). Her ne kadar 1867 yılında yabancı mühendislerin nezaretinde yol inşaatına devam edilse de yolun masraflı olacağı hesaplanınca çalışmalar ertelenmiş, ancak yerel imkânlarla devam ettirilmiştir. Samsun-Sivas demiryoluna öncelik tanınarak 10 yıl gibi uzun bir sürede bitirilebileceği gerekçesiyle projeden vaz geçilmiş, mevcut Amasya ve Sivas yolunun şose şekilde korunmasının sağlanması ve elde bulunan paranın da limana harcanmak üzere saklanması istenmiştir.⁷ (BOA, BEO.AYN.d., 934; BOA, BEO.AYN.d., 930; Serbestoğlu, 2015). Kısa süre sonra liman inşaatının büyük sermaye gerektirmesi ve yol gibi altyapı hizmetlerinin öncelikli görülmesi sebebiyle Amasya yolu tekrar gündeme geldi.⁸ (BOA, BEO.AYN.d., 934). 1878 yılında Samsun-Amasya yolunun yapılmasının hızlandırılması ve tamamlanmasıyla yakından ilgileniliyordu (BOA, BEO.AYN.d., 929). 1894 yılında şose olarak açılışı yapıldığı kayıtlara yansıyan Sivas-Samsun yolunun Samsun kısmı, geçen dokuz yılda bakıma muhtaç hale geldiğinden esaslı onarımdan geçirilmiştir (Emiroğlu, 1894/2007; Emiroğlu, 1898/2007).

3. Seyrüsefer: İskele Trafığı ve İthal/İhraç Ürünleri

Vapurların seyrüsefere başlaması bölge ticareti ve iskeleleri için itici bir güç olmuştur. 19. yüzyıl öncesinde mallarını çoğunlukla karayolu ile İzmir'e götürmeyi tercih eden Kayserili tüccarlar, artık Samsun ve çevresindeki iskeleleri tercih etmeye başladı. Bunun sonucu olarak Orta Karadeniz iskeleleri özellikle de Samsun gelişmeye başlamıştı. Samsun ve yakınındaki İnebolu, Sinop, Ünye, Fatsa ve Ordu iskeleleri 1840'lara doğru Trabzon limanının etki alanından çıkarak uluslararası ticaretin Anadolu'ya giriş noktaları haline gelmişlerdir (Yılmaz, 2015; Karakulak, 2020). 1840-1842 yılları arası Samsun, Sinop ve yakınındaki bağlı iskelelerin ithalat-ihracat görünümü hakkında bilgi veren aşağıdaki tablo, ithal-ihraç ürünleri ve gelirlerindeki yükselişe ışık tutmaktadır (Tablo 1).

⁵ Canik mutasarrıflığına Samsun limanının inşası için tahrirat üzerine Meclis-i Valadan yazılan keşif mazbatası. Liman olmamasının tehlikeli sonuçları şöyle belirtiliyordu "ekseriya vuku bulan fırtunalarda göz göre yolcu ve eşya gark ve telef olmakla ve hususan vapurlar çok duramadıklarından mevsim i şitada ve gecelere tesadif ettiği esnada nisvan ve sibyan küçük sandal ve kayıklar ile büyük dalgalar arasında aşırı derece heyecana düşmekte olduğu ...". 19 Ca 1283. 1866.

⁶ "...Samsun'dan Amasya'ya kadar yapılmakta olan tarikin tesviyesine...". 21 Trabzon Vilayetine Şukka 29 Ra 1285/20 Temmuz 1868

⁷ Trabzon Vilayetine şukka. "Sebebi verilecek cüzî meblağ ile sekiz-on senede vücûda gelerek ol vakte kadar sâye-i terakkiyatvâye-i hazret-i mülûkânede yapılması mutasavver olan demiryolun inşası ikmâliyle şose tarikin o kadar ehemmiyeti kalmayacağından ve esabab-ı dâireden naşi mevcûd yolun inşasından sarf-ı nazarla...". 13 Ra 1291/30 Nisan 1874.

⁸ "...liman inşasından matlûb vecihle istifade ise de nakliyata elverişli müteaddid yollar vücûduna münhasır ve maksûme idîğüne mebnî liman inşası ileriye bi't-talik...". Canik mutasarrıflığına Şukka. 13 M 1290/1874.

Tablo 1

1840-1842 Yılı Samsun, Sinop ve tabii Gümrükleri İthal/İhraç Malları ve Gelirleri

Yıl	Malın Cinsi	Gümrük Gelir (K.)
Ağustos 1839	Aba, Ham Harir, Tuz, Halat, Bez, Kahve, Yemeni, Sabun, Pirinç, Kaytan, Kasatura, Camus derisi, Koyun derisi, Nuhas, Mahlut, Fındık, Urgan, Pabuç, Meşin, Türkmen kilimi, Külâh, Aba ipliği, Şarap	846
Ocak 1840	Nuhas, Penbe, Revgan, Camus derisi, Pekmez, Urgan, Bez, Pirinç, Üzüm, Ceviz Helvası, Halat, Demir, Nal, Keçe, Çorap, Şal İngiliz, Leblebi, Pastırma, Tarhana, Mum, Asel, Yemeni, Pabuç, İplik, Meşin, Aba, Kösele, Sahtiyan	1002,05
Şubat 1841	Halat, Keçi derisi, Urgan, Pirinç, Revgan, Yemeni, Harar, Pekmez, Bez, Sığır derisi, Asel, Kendir tohumu, Mahlut, Leblebi, Meşin, Sahtiyan, Fındık	1140
Ekim-Kasım 1842	İslimye abası, Aba, Barut, Sığır derisi, Şiyak, Yemeni, Asel, Deve Tüyü Aba, Kaytan Kılıf, Rus ham demiri, Çavdar, Rus Yapağı, Lazot, Fasulye, Ceviz, Rus sığır derisi, Rus Halat, Yapağı, Keçi derisi, Balmumu, Asel, Hintta, Çuka Rif, Astar, Halı, Çit İngiliz, Fransız çuha, Boya, Şeker, Astar, Sahtiyan, Kösele, Hintta, Şair, Yemeni, Pabuç, Ağaç Kaşık, Ordu kilimi, Rus Keçe, Rus kösele meşini, Fındık, Dakik, Kirbas, Leblebi, Halat, Urgan, Nohut, Bulgur, Pekmez, Bez, Çivi, Sucuk, Kırmızı Havyar, Nal, Fındık, Üzüm, Demir, Kaytan, Yağmurluk Aba	1745

Kaynak: (BOA, ML.VRD.d., 162; BOA, ML.VRD.d., 91; BOA, ML.d., 286).

19. yüzyılın ortalarında Kayseri, Trabzon, Tokat, Giresun, Zile, Tirebolu, Köprü, Merzifon, Lâdik, Çorum, Zile ve Amasyalı tüccarların Orta Karadeniz iskelelerini kullanma oranlarındaki artış defterlere yansımıştır. İskelelere gelen Kayserili tüccarlar dokuma, Trabzonlu tüccarlar ise ham ve işlenmiş deri ticaretiyle uğraşıyorlardı. Getirdikleri işlenmiş deri ürünleri arasında yemeni, sarı meşin, pabuç, sahtiyan, kösele, pabuç, kaytan gibi mamul maddeler başı çekiyordu. Ancak tüccarlar çoğunlukla ham deri ticaretine yoğunlaşmışlardı. Canik'in iç kesimleri bölgenin kenevir merkezi olmasının da etkisiyle halat üretimine yoğunlaşmıştır. Başlıca dokuma ürünleri arasında harir-i ham, kirpas bezi, ham halat, Gedus bezi, rişte-i penbe, urgan ve kaytan başı çekiyordu. Kayda geçen toplam 182 tüccarın 62'sini gayrimüslimler oluşturuyordu. Rusya'dan ithal demir ve deri ürünleri miktarca önemli oranlara ulaşmıştır. Çoğunlukla yerli Rum tüccarlar, Rus demir ithalinde aracı rol üstleniyorlardı. Tarımsal ürünler de ticarete konu olan başlıca ürünler arasındaydı. Başlıca tarım ürünleri pamuk, pirinç, fındık, nohut, leblebi idi. 1840 yılında Ünye iskelesinin gümrük geliri 885 kuruşa, Fatsa 255 kuruşa, Ordu ise 250 kuruşa ulaşmıştı (BOA, ML.VRD.d., 41; BOA, ML.VRD.d., 162; BOA, ML.d., 286; BOA, D.MMK.d., 23242). 1842 yılında ise Ünye ve Fatsa iskeleleri toplam 1745 kuruş, Ordu ve Bulancak iskeleleri ise 1273,05 kuruş gelir elde etmiştir (BOA, ML.d., 286).

1853 yılında başlayan Kırım Savaşı Orta Karadeniz iskelelerinin ticari hareketliliğine daha fazla ivme kazandırdı. Tarımsal üretim potansiyeli ile Canik ve artalanı savaş döneminde müttefik orduları için önemli bir tedarik merkezi haline geldi. Kırım savaşı bölgedeki iskelelerin dünya piyasalarına entegre olmasını hızlandırdı. Bu da bu iskelelere Osmanlı, İngiliz, Avusturya, Fransız, Yunan, İtalyan, Rus bandıralı gemilerin uğramaya başlamalarıyla mümkün oldu. 1853 yılında yalnızca Samsun'a gelen İngiliz gemi sayısı 26 ve bu gemilerin yaptığı ithalat değeri 30.100, ihracat değeri 45.378 sterlin iken savaşın sona erdiği 1856 yılında rakam 167 gemiye, ithalat 319.926, ihracat ise 220.749 sterline yükselmişti. 1856 yılında limandan toplamda 433 buharlı seferi, 702.418 sterlin ithalat, 581.917 sterlin ihracat gerçekleştirilmişti. 1860 yılında ithalat 451.858, ihracat ise 510.182 sterline gerilese de yine de mevcut hâliyle oran yüksekti (Yılmaz, 2015). Bu sırada hareketliliği artan Samsun limanının

1856 yılı ithalat ihracat rakamları aşağıda yer alan Tablo 2’de gösterilmiştir.

Tablo 2

1856 yılı Samsun Limanı İthalat İhracat Oranları

Gemi bandırası	Gemi sayısı	Tonilato cinsi	İthalat		İhracat	
			Yük (Sterlin)	Para	Yük (Sterlin)	Para
Osmanlı	171	46957	54925		151000	
İngiltere	167	74988	319926	60239	220749	23116
Avusturya	44	25071	318902	39629	136958	
Yunan	32	7330	5100		48600	
Sardunya	5	1266	515		6800	
Amerika	6	2273	2500	83	10000	69
Fransa	2	579				
Toskana	1	171				
İsveç Norveç	2	472			4950	
Felemenk	1	136	550			
Sicilyateyn	1	245			2860	
Toplam	433	160363	702418	99951	581917	44990

Kaynak: (BOA, İ.MVL., 370/16270)

1860-1864 yılları arasındaki gümrük verileri bölge iskelelerinin yaşadığı hareketliliğe işaret etmektedir. 1860-1864 yılları arası iskeledeki yoğunluk kotra, şayka, sandal, kayık, birik, galete, şehdiye birik ve çekdiri gibi küçük tonajlı gemilerden oluşuyordu. Müslüman gemiciler sayısal yönden fazla olsa da gemi tonajları açısından gerideydi. Yabancı bandıralı gemiler genellikle 10000 kileyi aşan ağır tonajlı gemilerdi. (BOA, ML.MSF.d., 16947). Bu çoğu kez rekabet açısından Müslüman denizciler aleyhine bir durum oluşturuyordu. Bölgeye düzenli seferler düzenleyen İtalya, Rus, İnoz, Sisam ve Avusturya bandıralı gemiler de kayıtlara geçmişti. Yerli ve yabancı gemiler, yerel iskeleler ve Trabzon-İstanbul arası yük ve yolcu taşıyordu. Temel yükleri dakik, demir, hinta ve mısır ağırlıklı tahıl ürünleriydi. (BOA, ML.d., 1024). Yabancı kumpanyalar Ünye’ye düzenli seferler düzenliyordu. İtalyan uyruklu Kastro Saraffano 16200 kilelik vapuruyla Trabzon-İstanbul arasında düzenli sefer düzenlerken Ünye’ye de uğramaktaydı. (BOA, ML.d., 873; BOA, ML.d., 1022). En büyük Osmanlı bandıralı gemi 4600 kilelik Bulgaron idaresindeki Osmanlı uyruklu birikti. Gemi, düzenli olarak Giresun’a tütün, mısır, Giresun’dan İstanbul’a ise mısır taşımaktaydı. (BOA, ML.MSF.d., 14680). Aşağıda yer alan Tablo 3’te 1860-1864 yılları arasında Samsun ve Sinop gümrükleri ithal/ihraç malları ve gelirleri gösterilmiştir.

Tablo 3

1860-1864 Yılları Samsun ve Sinop Gümrükleri İthal/İhraç Malları ve Gelirleri

Yıl	Mahın Cinsi	Gümrük Geliri (Kuruş)
Ağustos 1859	Tütün, Fındık, Mısır	392
Eylül 1859	Mısır, Mahlut	312
Kasım 1859	Dakik, Demir, Hinta, Mısır	213
Nisan-Mayıs 1863	Hinta, Dakik, Duhan	312
Kasım-Aralık 1863	Şair, Hinta, Dakik	132
Ocak 1864	Hinta, Mahlut	173
Ocak-Şubat 1864	Hinta, Şair, Dakik.	251

Kaynak: (BOA, ML.MSF.d., 14680, 5-6; BOA, ML.d., 873, 2-3; BOA, ML.MSF.d., 16947; BOA, ML.d., 1022, 2; BOA, BEO., 2961/222041, 2-4).

1856 yılında başlayan 1864 Çerkez göçüyle artarak devam eden göç akınında yerli yelkenli kaptanlar ve yabancı vapurlar göçmen nakline odaklandılar. Kafkasya'dan kitlesel göçmen akını denizciler için yeni fırsatlar doğurmuştu. Kırım ve Kafkasya limanlarına yönelik göçmenlerin nakli genellikle İnebolu, Sinop, Gerze, Samsun, Ordu, Giresun, Ünye, Fatsa gibi ara limanlar ile Trabzon ve Batum'a uzanan hat boyunca yapılmaktaydı. En son durak İstanbul idi. Özellikle yerli ve yabancı kumpanyalar göçmen naklinden büyük kârlar elde ettiler. Örneğin, Hasan b. Ömer Reis 800 kilelik sandalıyla Polatane üzerinden Ünye'ye 130 Çerkez göçmen taşımıştır. Yine aynı iskeleleri takiben 147 göçmen İstanbul'a gitmek üzere Ünye'ye gelmiştir. Takip eden günlerde Rizeli Yusuf Reis 77, Ahmet Reis 150, Samsun'a gönderilen Rizeli Salih b. Yakup Reis 109, Ahmet b. Mehmet Reis 147 göçmen taşımıştır (BOA, ML.d., 873). Yoğun göçmen talebini yerli gemiler ve İdare-i Mahsusa çoğu kez karşılayamıyordu.

Göçmen naklinde İdare-i Mahsusa gemileri yetersiz kaldığında, Lloyd, Mesajeri, Piquet gibi yabancı kumpanyalardan gemiler kiralanarak sorun çözülmüyordu. (Uygun, 2017). 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nın hemen ardından göçmen dalgası artarak devam etti. Savaşın hemen ardından Samsun limanına 8000, Ünye, Fatsa ve Terme iskelelerine 7000 kişi çıkarılmıştır. Göçmen taşımaya tahsis edilen Hidayet-i Bari, Asir, Batum ve Mürur-u Nusret vapurlarının uğrak iskeleleri arasında Ünye de bulunuyordu (BOA, ML.d., 873; Kara, 2021). Özellikle yabancı kumpanyalar göçmen naklinden büyük kârlar elde etmek için kıyasıya rekabet içine girmişlerdi. Bu işlem hacimlerine dolayısıyla kârlarına da yansiyordu. 1880 yılında Mesajeri kumpanyası yalnızca Ünye iskelesinden 6280 kilogram, 1882 yılında ise 2000 kilogram ithalat ve ihracat gerçekleştirmişti (Uygun, 2015).

Tablo 4

Orta Karadeniz İskelelerine Sefer Yapan Şirketler ve Güzergâhları

Kumpanya	Uyruğu	Güzergâh	Sefer Sıklığı
Messageries Maritime	Fransa	Marsilya-Batum	15 günde
Paquet	Fransa	Trieste-Batum	Haftalık
Lloyd	Avusturya	Trieste-Batum	Haftalık
Panhellenique	Yunan	Trieste-Trabzon	Haftalık
Kürçi Courtgi	Osmanlı	İstanbul-Trabzon	Haftalık
Rus Vapur Şirketi	Rus	İstanbul-Batum	15 günde
Stamadiadis		Pire-Trabzon	15 günde
Ünye Şirketi	Osmanlı	İstanbul-Rize	15 günde
Florio Rubattino	İtalya	Cenova-Batum	15 günde
Ellermann	İngiltere	Liverpool-Batum	Aylık
Mosa	İngiltere	Liverpool-Batum	Aylık
Levant Line Şirketi	Almanya	Hamburg-Batum	Düzensiz
Hacı Davud Şirketi	Osmanlı	İstanbul-Trabzon	Düzensiz
Mahsusa Şirketi	Osmanlı	İstanbul-Trabzon	Düzensiz

Kaynak: (Yılmaz, 2015: 1062).

Vapurlarla rekabete giren yelkenliler tonajlarını artırarak tepki vermişler, ancak bu mücadelede başarısız olmaktan kurtulamamışlardır. Vapurların toplam tonajları sürekli artmıştır. Bu durum karşısında yelkenliler, küçük iskeleler arasında sefer düzenlemeye veya açıkta demirleyen buharlılara yolcu ve yük taşımaya yönelerek varlıklarını koruyabildiler. Fatsa, Ünye, Terme, Kumcağız, Sinop, İnebolu ve Samsun iskeleleri arasında canlı bir yelken trafiği 20. yüzyılın başında devam ediyordu. Bu durum yeni bir istihdam sahası oluşturdu.

1880'lerin sonuna doğru İstanbul'un çekiciliğini giderek yitirmesi, bunun aksine Samsun, Ünye, Fatsa ve Ordu gibi küçük kıyı iskelelerinde ticarî hareketliliğin artması işçi göçüne sebep oldu. İç kesimlerden özellikle Ermeniler, kayıkçı, mavnacı ve sandalcı olarak bu mesleklerin cazibesinin devam ettiği Ünye, Fatsa ve Ordu gibi küçük iskelelere göç ettiler (Uygun, 2015) Bu hattın en yoğun olduğu yer ise Samsun-Ünye arasıydı (Emiroğlu, 1901/2008: 19, 481; Emiroğlu, 1904). Ordu ve Ünye'de inşa edilen 3-15 ton arasındaki uzun, düz, kötü teçhizatlı, yavaş, ancak oldukça sağlam bu tekneler küçük iskelelerden Samsun'a tahıl, kenevir, kereste getirmekte, dönüşlerinde ise un, petrol ve hırdavat taşımaktaydı. 1893-1903 yılları arası Samsun limanına bu şekilde 1601 sefer ve 7.921 ton yük taşınmıştı (Yılmaz, 2015; Uygun, 2017).

Tablo 5

1898-1904 Yılları Arasında Ünye İskelesine Gelen-Giden Gemi Miktarı

	Osmanlı		İngiltere		Rusya	Avusturya	Fransa	Yunan		Almanya
	V/T	Y/T	V/T	V/T	V/T	V/T	V/T	Y/T	V/T	
1898	103/135924	125/1708	2/3724	3/3795	1/1149	8/12679		1/434		
1901	95/95972	175/2295	6/7997	1/1038		3/4776		1/426	1/1599	
1902	91/86764	1/431	3/4263	5/5216	10/12343	7/10628	1/1248			
1904	69/72329	1431/6494	1/1714	1/1013	4/6600	40/61749			4/5588	

(V vapur/Adet, Y yelkenli/Adet, T tanilato)

Kaynak: (Emiroğlu, 1901: 19, 483-485; Emiroğlu, 1903: 21, 967-969; Emiroğlu, 1904: 22, 901-903; Emiroğlu, 1902: 20, 525).

Tabloda da görüldüğü gibi 19. yüzyılın ortalarına göre iskelenin trafiği önemli oranda artmıştır. Bu artış iskeleye uğrayan gemi sayısı, yolcu sayısı ve ithalat-ihracat oranlarına dolayısıyla gelirine olumlu yansımıştır. Gümrük kayıtlarına göre İngiltere, Rusya, Avusturya, Fransa, Yunanistan, Almanya bandıralı vapurlar bölgede etkin idi. Özellikle Fransa ve Avusturya kumpanyaları başı çekiyordu. 19. yüzyılın yarısında Fransa ve Avusturya kumpanyaları arasında başlayan rekabet, 20. yüzyıl başında da devam ediyordu. 20. yüzyılın başında ithalat-ihracat rakamlarında da önemli oranda artış gerçekleşmiştir. Ünye'nin ithalatı genel olarak Avrupa menşeli mamul mallar, yünlüler, pamuklular, işlenmiş gıdalar, bakır, demir, çelik, hırdavat, çivi ve işlenmiş deri ürünleriydi. İthal mallar daha çok işlenmiş ve yarı işlenmiş mallardan oluşuyordu. Bu mallar içinde en önemli kalemi yünlü ve pamuklu dokumalar oluşturuyordu. Bu ürünler toplam ithalatın neredeyse yarısına karşılık gelmektedir. Ardından petrol ürünleri geliyordu. Bu ürünler arasında İngiliz menşeli tekstiller başı çekiyordu. Ancak Fransız, Avusturya, Amerika, Almanya ve Belçika malları da talep görüyordu. İhracatın hemen tamamını hayvan ve tarım ürünleri oluşturmaktaydı. Yurt dışına ihraç edilen ürünler, kenevir, susam, sebze-meyve, ceviz ve yumurta idi (Yılmaz, 2015; BOA, Y.MTV., 252/303).

Ünye, Sürmene ve Of'un 1898 yılında toplam ithalatı 4782008, ihracatı 17600364, 1899'da ithalatı 10518948, ihracatı 20760300, 1900'de ithalatı 15233240, ihracatı 19980800, 1902 yılında Ünye'nin tek başına ithalatı 4200000, ihracatı 4170000 kuruşa ulaşmıştı (Emiroğlu, 1901/ 2008: 19, 451; Emiroğlu, 1902/2008: 20, 661; Emiroğlu, 2008: 21, 923; Emiroğlu, 1904: 22, 867). 1902 yılında Ünye-Fatsa limanına 215 vapur sefer düzenlemiş, bu seferlerde 227581 tonaj, 10490 yelkenli seferiyle de 92798 tonaj yük taşınmıştır. Toplam tonaj oranları bölgede vapurların artan etkinliğini ortaya koymaktadır (BOA, Y.MTV., 252/303).

Tablo 6

1902 yılında Ünye Limanı İthalat-İhracat Listesi

Ürün	İthalat		İhracat		
	Kıyye-i cedid	Kıymet Kuruş	Ürün	Kıyye-i Cedid Kıymet Kuruş	
Kahve	65000	243000	Buğday, Arpa, Mısır	260000	1450000
Şeker	250000	326000	Kenevir	370000	994500
Yün ve Pamuk Ürünleri	234000	1933650	Sisam, keten tohumu	240000	225000
Çuval ve saire	20000	83250	Ağaç tekne	390000	157300
Zeytin Yağı	120000	444000	Sebze	340000	360000
Petrol Gazı	400000	270000	Ceviz	120000	378000
Sabun Kibrit	67000	202050	Yumurta	210000	102000
Demir, Maden ürünleri	90000	183600	Kemik ve deri	35000	30250
Tuz	800000	337500	Elma	350000	155250
Çeşitli eşya	56000	375800			
1902 yılı ithalatı		4200000	1902 İhracatı		4180000
İthalat fazlası		208850	İhracat fazlası		3085000

Kaynak: (Emiroğlu, 1904: 22, 863).

İskelenin işlem hacmindeki artış altyapı ve bayındırlık faaliyetlerinin etkisini göstermektedir. Bu çabaların da etkisiyle 20. yüzyıl başında Orta Karadeniz iskeleleri büyük bir gelişme göstermiştir. Bölgenin ana iskelesi Samsun'un başlıca ithalatı olan manifatura, Manisa basma, petrol gazı, şeker gibi maddelerde yükseliş görüldüğü gibi buğday, arpa, mısır, dakik, afyon, tütün ve yumurtadan oluşan ihracatı da yükselmiştir. Benzer artışlar Giresun ve Ordu limanlarında da gerçekleşmiştir. (Emiroğlu, 1901/2008; Kütükoğlu, 1998; Çağlayan, 2006; Baskıcı, 2012).

Bu ticarî hareketlenme Ünye'yi de olumlu etkilemiştir. Bunun etkisiyle kaza statüsünde olan Ünye'nin ekonomisi bu dönemde bir hayli canlanmıştır. 19. yüzyılın son çeyreğinde Ünye nüfus açısından Samsun, Çarşamba ve Bafra'dan sonra gelmesine rağmen dükkân, mağaza, fabrika ve han açısından üst sıralarda yer alıyordu. Ünye kazası, sancaktaki kazalar arsında fabrika sayısı açısından ikinci, han açısından ise üçüncü sırada yer alıyordu (Emiroğlu, 1881/1999).

Sonuç

Ünye iskelesi, 18. yüzyıldan itibaren özellikle Tokat çevresinde dokuma sektörünün gelişmesinin bir sonucu olarak hızlı gelişme göstermiş, ticarî hareketlilik şehre mevsimlik işçi göçüne de sebep olmuştur. 18. yüzyıl boyunca Kırım ve Orta Karadeniz kıyıları arasındaki ticarî ilişkiler, her iki yanının ihtiyaç duyduğu malların tedarik edilmesi ekseninde yoğun şekilde varlığını sürdürmüştür. Bu gelişim döneminde deniz ticaret hacminde yaşanan artış, Ünye'de önemli tüccarların ortaya çıkmasını sağlamış, şehir zenginleşmiştir. Ancak iskele, bu ticarî canlılığını uzun süre devam ettirememiş, Karadeniz'in kuzeyindeki toprakların Rusya'ya terk edilmesinin de etkisiyle kısa süren bir durgunluk sürecine girmiştir.

19. yüzyılın ortalarından itibaren vapur kumpanyalarının Ünye iskelesine uğramaya başlaması ve gün geçtikçe seferlerin düzenli hale gelmesi, iskelenin yeniden ticaret hacmini artırmasına sebep olmuştur. İskele, 19. yüzyılın ortalarından itibaren yeniden hareketlenmeye başlamıştır. Vapurların seyrüsefere başlamasıyla yaşanan ticari hareketlilik, geleneksel yelkenli ve gemi inşa sektörünü olumsuz etkilemiştir. Devlet, artan ticareti geliştirmek amacıyla

birtakım bayındırlık faaliyetlerine girişmiştir. Bu amaçla inşa edilen Ünye-Niksar yolu iskelenin artalanıyla bağlantısını kolaylaştırmıştır. 19. yüzyılın son çeyreğinde döşenen telgraf hattı, Ünye çevresini, başkent ve onun aracılığıyla da dış dünyayla haberleşme ağı içine sokmuştur. Bütün bu altyapı yatırımları iskeleyi, iç kesimlerin bir çıkış noktası haline getirmişti. Kentin coğrafi konumu, Samsun ve Sinop gibi büyük limanlar kadar olmasa da bölgedeki küçük limanlar arasında ayrıcalıklı bir konuma sahip olmasını sağladı. Ünye limanı, bu süreç içerisinde Avrupa sanayinin ihtiyaçlarını karşılayan bir yapısal değişim geçirdi. 20. yüzyıla gelindiğinde iskele, Orta Karadeniz bölgesinin önemli limanları arasına girmişti.

Extended Abstract

Ünye pier has shown rapid development as a result of the development of the weaving industry, especially around Tokat, since the 18th century, and the commercial activity also caused seasonal worker migration to the city. During the 18th century, commercial relations between the Crimea and the Central Black Sea coasts continued to exist intensively on the axis of supplying the goods needed by both sides. The increase in the maritime trade volume during this development period led to the emergence of important traders in Ünye, and the city became rich. However, the pier could not maintain its commercial vitality for a long time and entered a short period of stagnation due to the abandonment of the lands in the north of the Black Sea to Russia.

The trade volume, which slowed down during the first quarter of the 19th century at the Ünye pier, started to rise again after 1840. With the Küçük Kaynarca Agreement of 1774, Russia gained the right to trade in the Black Sea; similar rights were given to Austria, England, France, Prussia, Norway, Sweden and Spain, the USA, Tuscany and Belgium at short intervals, and in 1838, which liberalized the economic life. The Balta Port agreement put the trade volume of the Black Sea piers on an increasing trend. Ünye pier was also among the Central Black Sea piers showing an increasing trend.

Although these factors were influential in Ünye's becoming a frequented port, its real mobilization was only possible with the starting of navigation of steamships. Many negativities such as the scarcity of sheltered ports that could be used in the Black Sea and the inadequacy of infrastructure services such as docks and piers were the biggest obstacles to trade. With the introduction of steamships in the region in the 1830s, the Central Black Sea piers entered an important development process in terms of import-export rates. After the steamboats entered the Ottoman territorial waters, a new era began to emerge. The start of navigation of the ferries significantly eliminated the dependence on adverse weather conditions in maritime transport, and by integrating the piers with European ports, it enabled western merchants and entrepreneurs to explore the coastal piers and then establish commercial connections.

Although the appearance of steamships in the Black Sea stimulated commercial life, it negatively affected many traditional sectors. Chief among these was the shipbuilding industry. Before the 19th century, shipbuilding was one of the important sectors in Ünye. Merchant ships were built at the Ünye shipyard with the timber supplied from the forests in the surrounding districts. Towards the end of the 19th century, even five to ten-ton boats became rare after steamboats began navigating the region.

The fact that the ferries took advantage of the cabotage right to transport between the ports, as well as the participation of sailing ships with Greek, Austrian, Italian **and** British flags in this competition, especially adversely affected the sailboats that trade between the coastal piers. Ünye was among the places most affected by the competition. The sailboats were able to continue their existence with the new function they assumed by transporting the cargo and passengers of the steamboats, which could not approach the piers due to infrastructure inadequacies, to the shore. The low freight rates allowed them to maintain their presence at the coastal piers for a while. However, business volumes fell incomparably lower than before, unable to withstand the competition. The superiority of the steamboats, which was the symbol of European economic expansion in the seas in the 19th century, on the Ottoman coast became more evident at the beginning of the 20th century. Losing their jobs in the face of the decline of the sector, the local people turned to professions such as shoemaking, blacksmithing, coppersmithing, tinsmithing, woodworking, boating and carpentry. There was also a large wave of immigration to Russia, Romania, Bulgaria or Istanbul.

Starting from the middle of the 19th century, ferry companies started to stop at Ünye pier the voyages became regular day by day, causing the pier to increase its trade volume again. The pier started to move again in the middle of the 19th century. The state has engaged in some public works activities in order to develop the increasing trade. The Ünye-Niksar road built for this purpose facilitated the connection of the pier with the background. The telegraph line, which was laid in the last quarter of the 19th century, brought Ünye into a communication network with the capital and the outside world through it. All these infrastructure investment made the pier a starting point for the interior. The geographical location of the city has enabled it to have a privileged position among the smaller ports in the region, although not as much as big ports such as Samsun and Sinop. During this period, the Ünye port has undergone a structural change that meets the needs of the European industry. By the 20th century, the pier had become one of the important ports of the Central Black Sea region.

The method of the research was determined as empirical method and data analysis. In this context, the documents kept for the Ünye pier were examined. As a result of the research, it was determined that the Ünye pier developed again in the second half of the century after a short period of stagnation in the first half of the 19th century.

Etik Beyanı: Bu çalışmanın tüm hazırlanma süreçlerinde etik kurallara uyulduğunu yazar beyan eder. Aksi bir durumun tespiti hâlinde Artvin Çoruh Üniversitesi Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi'nin hiçbir sorumluluğu olmayıp tüm sorumluluk çalışmanın yazarına aittir.

Ethical Approval: The author declare that ethical rules are followed in all preparation processes of this study. In the case of a contrary situation, Artvin Coruh University International Journal of Social Sciences has no responsibility, and all responsibility belongs to the study's author.

Kaynakça

A.MKT.MHM., (Sadaret Mektubi Mühimme Kalemi Evrakı) 315/56; 315/63; 431/92; 457/16.

A.MKT.UM., (Sadaret Mektubi Kalemi Umum Vilayat Evrakı) 305/21.

Baskıcı, M. (2012). XIX. yüzyılda Trabzon limanı: yükseliş ve gerileyiş. *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 67(3), 33-56.

BEO., (Babıali Evrak Odası Evrakı) 2961/222041.

BEO. AYN.d., (Babıali Evrak Odası Ayniyat Defterleri) 929; 934; 936.



Atıf / Citation: Bay, A. (2023). Tanzimat ve ticaret: buharlı çağında Ünye limanı. *Artvin Çoruh Üniversitesi Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, 9(1), 173-192. DOI: 10.22466/acusbd.1281522.

- Bostan, İ. (1995). Rusya'nın Karadeniz'de ticarete başlaması ve Osmanlı imparatorluğu (1700-1787). *Bellekten* 59/225, 353-394.
- Çağlayan, K. T. (2006). İngiliz konsolosluk raporlarına göre 1841 yılında Samsun ve çevresinde ticaret. *Geçmişten Geleceğe Samsun*. Cevdet Yılmaz (Ed.), Samsun Büyükşehir Belediyesi Yayınları.
- Çalışkan, A. (2019). XVIII. ve XIX. yüzyılda antep ve civarında bazı salgın hastalıklara dair bulgular. *Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 18(4), 1556-1573.
- DH.İD., (Dahiliye Nezareti İdare Evrakı) 74/67; 75-1/20.
- DH.MKT., (Dahiliye Nezareti Mektubi Kalemi) 1042/61.
- D.MMK.d., (Bab-ı Defteri Maden Mukataası Kalemi Defterleri) 23242.
- HR.MKT, (Hariciye Mektubi Kalemi) 198/8.
- İ.BH., (İrade Bahriye) 1/12.
- İ.DH., (İrade Dahiliye) 508/34574; 904/71851.
- İ.HR., (İrade Hariciye) 228/13369.
- İ.MMS., (İrade Meclis-i Mahsusa) 53/2349.
- İ.MVL., (İrade Meclis-i Vala) 10/156; 370/16270; 505/22860.
- Kara, B. (2021). *XIX. yüzyılda Ünye kazasında göçler*. [Yayımlanmamış yüksek lisans tezi]. Ordu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Karakulak, M. (2017). *Türk tarihine dair yazılar*. Prof. Dr. Eşref Buharalı'ya Armağan. A. Demir vd (Ed.), Buharlı çağında İstanbul'da bir Rus vapur kumpanyası (s.657-676) içinde. Gece Kitaplığı.
- Karakulak, M. (2020). *Osmanlı sularında rus vapurları buharlı çağında rus vapur ve ticaret kumpanyası (1856-1914)*. TTK.
- Kılıçaslan, M. E. (2013). *Avusturya lloyd vapur kumpanyası'nın osmanlı iskelelerindeki faaliyetleri*. [Yayımlanmamış doktora tezi]. Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Koca, Y. N. (2015). 19.yy'da Trabzon Limanı: Seferler, Tüccarlar, Mallar. *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 5(12), 442-482.
- Kütükoğlu, M. (1995). *Çağı yakalayan Osmanlı Devleti'nde modern haberleşme ve ulaştırma teknikleri*. S. Çolak (ed.) içinde. Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi. 165-206.
- Kütükoğlu, M. S. (1998). XIX. yüzyılda Trabzon ticareti. *Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri (13-17 Ekim 1988)*. Eser Matbaası, 97-108.
- ML.d., (Maliye Kalemi Defterleri) 286; 873; 1022; 1024.
- ML.MSF.d., (Maliye Masarifat Defterleri) 14680; 16947; 41
- MŞH, ŞSC.d., (Ünye Kadı Sicili) 8947.
- ML.VRD.d., (Maliye Varidat Muhasebesi Defterleri) 91; 162.
- MVL., (Meclis-i Vala Evrakı) 658/15; 697/38.
- Issawi, C. (1970). The Tabriz-Trabzon trade, 1830-1900: rise and decline of a routes. *International Journal of Middle East Studies*, 1(1), 18-27.
- Sarıyıldız, G. (2001). Karantina. *TDV İslam Ansiklopedisi*. C.24, 463-465.
- Serbestoğlu, İ. (1015). *Bir taşra şehrinde tanzimat ve modernleşme Canik sancağı 1863-1865*. Mengüceli Yayınları.
- Serbestoğlu, İ.(2015). Tanzimat dönemi'nde Samsun limanı projeleri. *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu-VII (Karadeniz Limanları) Özel Sayı/12.



103-117.

ŞD., (Şura-yı Devlet Evrakı) 1826/3; 1826/21; 1829/12.

TFR.I.A., (Rumeli Müfettişliği Sadaret Evrakı) 19/1873.

Trabzon vilayeti salnamesi 1869. (1993). (K. Emiroğlu, Çev.). Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı.

Trabzon vilayeti salnamesi -1870. (1993). (K. Emiroğlu, Çev.). Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı.

Trabzon vilayeti salnamesi 1871. (1993). (K. Emiroğlu, Çev.). Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı.

Trabzon vilayeti salnamesi 1872. (1994). Kudret Emiroğlu (çev.). Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı.

Trabzon vilayeti salnamesi 1874. (1994). (K. Emiroğlu, Çev.). Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı, 1994.

Trabzon vilayeti salnamesi 1881. (1999). (K. Emiroğlu, Çev.). Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı.

Trabzon vilayeti salnamesi 1888. (2002). (K. Emiroğlu, Çev.). Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı.

Trabzon Vilayeti Salnamesi 1894. (2007). (K. Emiroğlu, Çev.). Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı.

Trabzon vilayeti salnamesi 1896. (2007). (K. Emiroğlu, Çev.). Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı.

Trabzon vilayeti salnamesi 1898. (2007). (K. Emiroğlu, Çev.). Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı.

Trabzon vilayeti salnamesi 1900. (2008). (K. Emiroğlu, Çev.). Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı Yayınları, 2008.

Trabzon vilayeti salnamesi 1901. (2008). (K. Emiroğlu, Çev.). Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı.

Trabzon vilayeti salnamesi 1902. (2008). (K. Emiroğlu, Çev.). Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı.

Trabzon vilayeti salnamesi 1903. (2008). (K. Emiroğlu, Çev.). Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı.

Trabzon vilayeti salnamesi 1904. (2009). (K. Emiroğlu, Çev.). Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı Yayınları.

Uygun, S. (2015). Acente konsolos (Mesajeri Maritim Kumpanyası Acentesi ve Fransız Viskonsoslosu) raporlarına göre Giresun limanı (1880-1909). *OUSBAD* 12, 364-394.

Uygun, S. (2018). Fransız Fraissinet Vapur Kumpanyası (La Compagne Fraissinet) ve Osmanlı Limanlarındaki Faaliyetleri. *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 24, 97-140.

Uygun, S. (2021). Fransız kaynaklarında Ordu. S. Gülten vd (Ed.), *Tarihi ve kültürel boyutlarıyla Ordu I* (293-351) içinde. Fenomen Yayınları.

Uygun, S. (2015). Göç II. O. Köse (Ed.), *Karadeniz'de Yabancı Vapur Kumpanyaları ve Göç (789-807)* içinde Canik Belediyesi Kültür Yayınları.

Uygun, S. (2015). *Osmanlı sularında rekabet mesajeri maritim vapur kumpanyası (1851-1914)*. Kitap Yayınevi.



Atıf / Citation: Bay, A. (2023). Tanzimat ve ticaret: buharlı çağında Ünye limanı. *Artvin Çoruh Üniversitesi Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, 9(1), 173-192. DOI: 10.22466/acusb.1281522.

Ünver, M. (2008). Courtgi (Gürcü) Bahr-i Sfid (L'egee) Vapur Kumpanyası, 1883-1911. *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı* 16/24, 175-210.

Weinert, W. (2003). *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul limanı*. (E. Özbek, Çev.). Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Woods, H. F. (1976). *Türkiye anıları, Osmanlı bahriyesinde kırk yıl 1869-1909*. (F. Çoker, Çev.). Milliyet Yayınları.

Yılmaz, Ö. (2015). Fransız arşiv belgelerine göre 20. yüzyılın başlarında Samsun limanı. *Bellekten* 79/286, 1039-1072.

Yılmaz, Ö. (2014). Samsun limanı üzerine denizcilik raporu, köy haritası, ticaret ve denizcilik istatistikleri, grafikler v.s. *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi* 14(29), 397-434.

Yılmaz, Ö. (2017). 1847-1848 kolera salgını ve Osmanlı coğrafyasındaki etkileri. *Avrasya İncelemeleri Dergisi*, 6(1), 23-55.

Y.MTV. (Yıldız Mütenevvi Maruzat Evrakı) 252/303.

Y.PRK.ASK. (Yıldız Perakende Evrakı Askeri Maruzat) 58/104; 100/106.