ISSN: 1309 4173 (Online) 1309 - 4688 (Print)

Volume 12 Issue 6, December 2020

DOI Number: 10.9737/hist.2020.957

Araştırma Makalesi

Makalenin Geliş Tarihi: 04.09.2020 Kabul Tarihi: 14.11.2020

Atıf Künyesi: Kubilay Hamzaoğlu, "XIX. Yüzyılda Trabzon Vilayetinde Kaçakçılık Güzergâhları ve Rotaları", *History Studies*, 12/6, Aralık 2020, s. 3107-3126.

*XIX. Yüzyılda Trabzon Vilayetinde Kaçakçılık Güzergâhları ve Rotaları**

Smuggling in Trabzon Province in The 19th Century Highways and Sea Routes

Kubilay Hamzaoğlu

ORCID No: 0000-0001-6569-1680

İçişleri Bakanlığı

Öz

XIX. yüzyılda Trabzon Vilayeti dört sancaktan müteşekkil olup bunlar; Trabzon, Lazistan, Gümüşhane ve Canik Sancaklarıydı. Bu sancakların stratejik konumları hem Karad^{*}eniz'e hem de Anadolu ve Doğu vilayetlerine ulaşımını mümkün kılıyordu. Arşiv vesikaları, kaçakçılık vakalarının Trabzon Vilayeti dahilinde ve bu vilayete komşu vilayetlerde de var olduğunu göstermektedir. Bu çalışmanın amacı, Trabzon Vilayeti'nin sahip olduğu konum itibarıyla kaçakçılık vakalarında oynadığı role bir yol haritası tayin edebilmek ve böylece kaçakçılığın yapıldığı kara güzergâh ve deniz rotalarını tespit edebilmekten ibarettir.

Anahtar Kelimeler: Emtia, Eşkiya, Harita, Karadeniz, Kumpanya.

Abstract

Trabzon province in the 19th century consisted of four sancaks named Trabzon, Lazistan, Gümüşhane and Canik Sancak. Due to the geographical location of the sanjaks, it was possible to reach both the Black Sea and the Anatolian and Eastern provinces. The existence of road and sea routes in Trabzon province shows us that the cases of smuggling exist in this province and other centers connected with this province, thanks to the archive documents. The aim of this study is to define a roadmap for the role played by Trabzon Province in smuggling cases due to its location and thus, it consists of determining the land routes and sea routes where smuggling is carried out.

Keywords: Commodity, Bandit, Map, Black Sea, Company.

* Yazarın yüksek lisans tezinin bir bölümünün farklı belge, harita ve verilerle yeniden düzenlenerek genişletilmiş halidir.

Giriş

“Kaçakçılık; Yasalara aykırı olarak, bir malın veya ürünün gizli bir şekilde bir ülkenin sınırları içerisine sokmak veya çıkarmak olarak tanımlanabilir.¹ Bu işi yapan şahıs ve zümrelere kaçakçı denilmektedir. Kaçakçılık tarihi, ekonomik değere sahip emtianın ticaret sonucunda ilk olarak vergilendirilmesine kadar götürülebilir. Zira vergi kaçırarak kâr amacı gütmek kaçakçıların başvurduğu en etkili yöntemlerin başında gelir.²” Bununla birlikte bir ürüne ait vergilendirme ve yasaklamaların³ gündeme gelmesi de kaçak ürün ve kaçakçılığın oluşmasına hatta gelişmesine olanak sağlayan bir durumdur. Emtia üzerinde yapılan yasaklamaların uygulandığı zamanı doğru tespit edebilmek kaçak ve kaçakçılık olgusunun sıhhatli bir tanımı için elzemdir. Kaçakçılığın oluşmasına etki eden yasaklamaların yanı sıra kaçakçılığı meydana getiren diğer başlıca sebepler arasında; emtiayı depolama ve ruhsat alınması sorunlarını, eksperlerin düşük fiyat uygulamalarını, üreticinin borçlanması ve kaçakçılığa yönelmesini sayabiliriz. Biz burada kaçakçılığı meydana getiren sebepleri ayrıntılı bir şekilde incelemekten kaçınacağız. Bununla birlikte kaçakçılık hadiselerinin var olup olmadığı tartışmalarına da girmeyeceğiz. Bütün bunlardan ziyade çalışmamız Osmanlı Devleti’nde kaçakçılık hadiselerinin varlığını bir realite olarak kabul ederek kaçakçılığın meydana geldiği güzergâh ve rotaları Karadeniz bazında incelemeyi amaçlamaktadır. “Güzergâh” olarak kullandığımız terim, karayolu ile yapılan kaçakçılık yollarını ifade etmekten ziyade “Rota” olarak kullandığımız terim ise denizyolu ile yapılan kaçakçılık yollarını ifade etmektedir. Rota ve güzergâhların birbirleriyle bağlantıları o kadar girift bir yapıdadır ki birbirinden ayırt edilmesi güçtür. Bu güçlüğü ve girift yapıya rağmen konunun net bir şekilde ifade edilebilmesi için rota ve güzergâh iki başlık halinde incelenecektir.

1. Kaçakçılık Rotaları

Osmanlı Devleti dâhilinden dışarıya kaçırılacak olan emtia önce güzergâhlar yoluyla limanlara ardından limanlar vasıtasıyla rotalara bağlanıyor ve yurtdışına çıkarılıyordu. Yurtdışından gelen kaçak emtia ise rotaları takiben limanlara sonra da güzergâhlara bağlanarak yurtiçine intikal ettiriliyordu.⁴ Karadeniz’de ticaret ve kaçakçılık yolları birbirleriyle irtibat halinde idiler. Bu nedenle Karadeniz’in yollarını kuzey-güney, doğu-batı ekseninde incelediğimizde Trabzon Vilayeti dâhilinde veya havalisinde Sinop, Samsun, Trabzon, Giresun, Batum gibi belirli limanlar öne çıkmaktadır. Bu limanlar arasında bilhassa, XVIII. ve XIX. yüzyılda Trabzon ve Samsun limanları önem kazanmıştır.⁵ Trabzon Limanı doğuda Kars’tan,

¹ Kubilay Hamzaoglu, *Osmanlı Karadeniz’inde Kaçakçılık (1805-1912)*, Libra Kitapçılık ve Yayıncılık, İstanbul 2020, s. 19.

² *age.* s. 19.

³ Ekstra vergiler ile birlikte ürünlerin ihracat ve ithaline dair yasaklamalar kaçakçılığı arttıran bir olgudur. Vergilerin yükseldiği ve yasaklamaların arttığı dönemler kaçakçılık olayları da artıyordu. Ne var ki vergi yükü fazla olmadığı zamanlarda da kaçakçılık olayları meydana gelebiliyordu. Bu durumda bir çelişki meydana gelmiyor muydu? Olayların çıkış sebepleri dikkate alındığında kaçakçılığın çok aktif bir etken olması bu fiilin her aşamada ve konumda kullanıldığını bize göstermektedir. Meseleye örnek vermek gerekirse bir şahsın tarlasındaki tütünü devletin belirlediği bir fiyattan satmak yerine yüksek kâr ile satma güdüsüne girmesi onu kaçakçılığa yönlendirir. Bu duruma bir de şu açıdan bakıldığında durum değişir, şahsın tarlasındaki tütün tek geçim kaynağıdır ve alınan vergilerden sonra geçimini temine yarayacak belirli bir geliri kalmaz bu durumda şahıs aldığı ürünün hasadını eksik gösterecek ve kar sağlayacağı kaçakçılığa yönelecektir. Bu iki örnekte kaçakçılıkla ilgilidir ve çelişki gibi görülebilir ancak devlet kanunlarla yönetilir. Bu noktadan bakıldığında kaçakçılık yasadışı bir fiildir ve çelişki kabul etmez. Bununla birlikte teoride meydana gelen kanunlar pratikte çoğu zaman bir karşılık bulamaz. Bu durum ise bir çelişkidir.

⁴ Tütün kaçakçıları vasıtasıyla silah ve mühimmatlar Rusya’dan rota ile Trabzon’a ve oradan da güzergâhlar kullanılarak vilayete dahil edilmiştir. Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı, Osmanlı Arşivi (BOA), Dahiliye Şifre Kalemî Evrakı (DH. ŞFR), 321/95,9 Şubat 1904, (27 Kânûn-ı Sâni 1319)

⁵ Abdülvahap Hayri, *İktisadi Trabzon*, Haz. Melek Öksüz, Serander Yayınevi, Trabzon 2008, s. 43.

güneydeki Diyarbakır ve Malatya'ya, batıda ise Tokat'a⁶ kadar Karadeniz'in güney doğusunda bulunan şehirler için bir liman olmanın yanı sıra Erzurum yoluyla Tebriz ve Tahran gibi önemli merkezlerin de transit ticaret limanıydı.⁷ Trabzon ile İran arasındaki transit ticaret Bayburt, Erzurum, Bayezıd ve Kızıldeniz'e oradan Tebriz'e doğru yapılmıyordu.⁸ Tebriz-Erzurum-Trabzon güzergâhı Karadeniz ve Doğu Anadolu'yu Kafkasya ve Kuzey İran'a bağladığı gibi uzak doğudan gelen ticaret yolunu Trabzon Limanı vasıtasıyla İstanbul'a veya Tuna üzerinden Orta Avrupa'ya bağlamaktaydı.⁹ Güney vilayetlerden başlayıp Karadeniz'e ulaşan bir diğer ticaret yolu ise, Basra'dan başlayıp Bağdat -Musul – Mardin – Urfa – Diyarbakır – Harput – Malatya – Sivas – Tokat – Amasya – Samsun - Sinop yoluyla Karadeniz'e ve oradan deniz yoluyla İstanbul'a ulaşan ticaret yoluydu.¹⁰ Anadolu'dan gelen ticari mallar ise, Sivas'ta birleşerek Samsun, Sinop limanları vasıtasıyla ihraç olunuyordu.¹¹ Kuzey-güney ticaret yolunun Doğu Karadeniz kıyısında Trabzon-Gönye-Batum-Faş-Anapa-Sohumkale (Sohum) gibi limanlar takip edilirdi.¹²

Karadeniz üzerinden yapılan ticaret iç ve dış ticaret olarak ikiye ayrılabilir. İç ticaret Kırım Hanlığı ile Kefe Vilayetiyle, dış ticaret ise Sohumkale Limanı üzerinden Abazalarla ve Mingrelistan ile yürütülürdü. Bu ticaret en azından XVI. yüzyılın son çeyreğinde kaçakçılığa dayanıyordu.¹³ Ayrıca Leipzig'den tüm mallar kara yoluyla Odesa'ya getiriliyor, buradan gemilere yüklenerek Karadeniz üzerinden Sohumkale'ye taşınıyordu.¹⁴ Karadeniz'in kuzey limanları ile yapılan bu ticaret, uluslararası antlaşmalar ile Karadeniz'in siyasi ve ticari konumunun değişmesi neden olmuştur. Böylece Karadeniz üzerinde yapılan ticari münasebetler artış göstermiş ve farklı ticaret ve kaçakçılık rotaları oluşturulmuştur. Karadeniz'in doğu bölgelerinde kaçakçılık sahil köylerinde meydana gelmekteydi. Bölgede özellikle Sera, Hacıbeşir Deresi ile Ağrı Köyü'nde yaşayan Karabinoğulları ve Sincan Mesohori halkı kaçakçılıkla ün yapmışlardı. Sahil boyunca Keşap, Akköy ve Giresun'da kaçakçılar tarafından bölge halkına zorla tütün satılmaktaydı.¹⁵ Trabzon Vilayeti'nde tütün kaçakçılığında öne çıkan kaza yerleşkesi Akçaabat idi. Bu kazanın kaçakçılıkta nam salmış köyleri ise; Bodemiya, Fakalanca, İlana, Kaloniya, Fiz ve Horavi'dir.¹⁶ Kaçakçılık, Trabzon'da yer alan Espiye-Görel-Tirebolu-Vakfikebir-Akçaabat-Vona-Perşembe-Çömlekçi-Ganita-Tuzluçeşme-Taşdirek-Kemer kaya-

⁶ Tokat ve Amasya'dan çıkarılan madenler, cevherleri çıkarılmış olarak yük hayvanlarıyla Canik Limanı'na taşınıyor ve buradan İstanbul ve diğer yerlere götürülüyordu, Osman Köse, "Canik'in Osmanlılara Geçışı ve Canik'te İktisadi Hayat", *İlkağdan Cumhuriyete Canik*, ed. Cevdet Yılmaz Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun 2013 s. 90; Tokat'ta işlenen bakır kara yoluyla Samsun iskelesine oradan da İstanbul'a naklediliyordu. Bu yol güzergâhı Tokat Ezine pazarı, Amasya ve Kavak yoluyla Samsun iskelesi idi. Mehmet Beşirli, "İstanbul'a Yapılan Bakır Sevkiyatında Tokat- Samsun Yolunun Ticari Bakımdan Analizi ve Taşımacılık (XVIII. Yüzyıl Sonu XIX. Yüzyıl başları)" *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, ed. Osman Köse, C. 1, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun 2013, s. 75.

⁷ Turgay Üner, "Trabzon", *Doğu Akdeniz Liman Kentleri*, ed. Çaylar Keyder vd., Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1994, s. 48.

⁸ Hayri, age, s. 80; Selahattin Tozlu, "Trabzon-Erzurum-Tebriz Yolu (XIX. Yüzyılda Sosyal ve Ekonomik Bakımdan Bir İnceleme)", *Türkler*, C.14, İstanbul 2002, s. 481-484.

⁹ A. Vasiliev, *Bizans İmparatorluğu Tarihi*, (Çev. A. Müfid Mansel), Ankara 1943, s. 206.

¹⁰ M. Ali Ünal, "XVI. ve XVII. Yüzyıllarda Karadeniz-Basra Körfezi Ticareti", *Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri*, Haz. Mehmet Sağlam vd., Eser Matbaası, Samsun 1988, s. 471.

¹¹ İbrahim Güler, "XVIII. Yüzyılda Sinop-Samsun İlişkilerine Ait Bazı Gözlemler", *Samsun Araştırmaları*, ed. Cevdet Yılmaz, C. 1, Samsun Büyükşehir Belediyesi, Samsun 2013, s. 104.

¹² Temel Öztürk, "Savaş Zamanı Karadeniz'deki Ticari Gemiler (1700-1774)", *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, ed. Osman Köse, C. 2, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun 2013, s. 872.

¹³ Suraiya Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2011, s. 108.

¹⁴ Üner, age, s. 52.

¹⁵ Mehmet Akpınar, *Reji İdaresi (1908-1925)*, (Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Trabzon 1998, s. 75-76.

¹⁶ Filiz Dıgıroğlu, "*Reji'nin Karadeniz Bölgesi'ndeki Uygulamaları (1884-1914)*", (Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2004, s.130.

XIX. Yüzyılda Trabzon Vilayetinde Kaçakçılık Güzergâhları ve Rotaları

Mumhane ve Moloz gibi iskeleleri hedef almaktaydı. Bunun nedeni güvenlik zafiyetinin olması ve dağ yollarına yakınlığı idi. Bu iskelelerden başka Trabzon Limanı'nın transit bir liman olması hasebiyle kaçakçılar için bu iskele ve limanlar elverişli bir konumda idi.¹⁷ Ulaşım ve güvenliğinin az olduğu iskeleler ile dağlar ve patikalar gibi aşılması zor yollar kaçakçılar tarafından tercih ediliyordu. Bir arşiv belgesinden anlaşıldığına göre, silah kaçakçılığı maksadıyla yol alan yabancı bir vapur kumpanyasının¹⁸ İnebolu, Samsun, Giresun, Trabzon İskelelerine uğrayarak silahları Anadolu'ya sevk ve ihraç edeceği ihbarı üzerine tahkikat başlatılmış ve silahlar ele geçirilmiştir. Belgenin devamında iskelelerin güvenli konumda olmadığı rapor edilerek İnebolu İskelesinde görülen intizamın diğer iskelelerde bulunmadığı ifade edilmiş ve Samsun'da yalnız bir komiser ve bir de jandarma çavuşu bulunduğu ve kaçakçılığı engellemek için rütbeli personelin yetersizliğinden bahsedilmiştir.¹⁹ Bir başka arşiv vesikasından ise Rusya sahillerinden Batum yoluyla Karadeniz sahiline kaçak gönderilen tuzların memur ve liman görevlileri tarafından engellenemediğini ve bu nedenle kaçakçıların, görevlilerin olmadığı yerlere yayıldığını tespit edebilmekteyiz.²⁰ 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması ile Karadeniz'in hüviyetinin değişerek bir Türk gölü olmaktan çıkması ve ilerleyen dönemlerde yabancı ticaret gemilerine açılmasıyla Karadeniz'in ticaret potansiyelinde değişimler görülmeye başlandı. Böylece Karadeniz ve Osmanlı Devleti'nin Karadeniz'e ait güney iskele ve limanları İngiltere, Rusya, Avusturya, Fransa için önemli bir ticaret bölgesi haline almış oldu. Karadeniz'de gerçekleşen bu durum kaçakçılık olaylarını da etkilemekteydi. Kaçakçılık olaylarının Trabzon Vilayeti'nin sınırlarının dışına çıkılması diğer vilayet ve sancaklarla hatta denizasırlı ülkelerle bağlantı kurulması, kaçakçıların birbirleriyle irtibatlı ve birbirlerinden haberdar olarak müşterek hareket ettikleri sonucuna işaret olabilir.

Yabancı bandıralı gemiler²¹ çoğu zaman ticari rotalar boyunca arama ve tarama işlemlerinden geçirilemiyordu. Osmanlı Devleti'nin, yabancı bandıralı gemileri kendi karasularında araması XIX. yüzyıl boyunca Karadeniz'in kazanmış olduğu hüviyeti nedeniyle zorlaşmıştı. Yabancı bandıralı gemilerin aranmalarının uluslararası siyasi sorunlara neden olabileceği algısı bu tür bir girişimde bulunulmasını engelliyordu. Gelimeler ticari rotalarda aramaya tabi tutulmıyor, bu işlem ancak iskele ve limanlarda yapılması zorunlu hale geliyordu. Bu durum gemi reisleri veya kaçakçıların, kayıkçıların anlaşılabilir rota dışındaki, iskele ve limanlara mallarını kaçırma ve ya coğrafi şartlar itibarıyla güvenliğin sağlanamadığı kıyılara mallarını çıkarmalarına neden oluyordu.²² Kaçakçılar, yabancı vapur kumpanyalarını bir paravan olarak kullanarak gümrükten

¹⁷ Limanların ticaret ve kaçakçılık ile ilgili münasebetleri ayrıca liman ve iskelelerin durumu, konumu ve etkinliğini ifade eden pek çok konsolosluk raporu ve seyyah yazıları mevcuttur. Özgür Yılmaz, "Fransız Belgelerine Göre 19. Yüzyılın Başlarında Güney Karadeniz Limanları", *Mavi Atlas*, C.7, S.1, Ocak 2019, s. 111.

¹⁸ Kumpanyalar hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız. Yasemin Nemlioğlu, "19. Yüzyılda Trabzon Limanı: Seferler, Tüccarlar, Mallar", *Karadeniz Araştırmaları Dergisi*, S. 49, Bahar 2016, s. 160.

¹⁹ BOA, Zabtiye Nezâreti (ZB), 384/72, . 6 Ekim 1907. (28 Şa'bân 1325).

²⁰ BOA, Bâbîâlî Evrak Odası Defterleri (BEO), 3/2215, 1 Temmuz 1892. (5 Zi'l-hicce 1309).

²¹ Kaçakçıların kendilerini kamufle etmek için kullandıkları bir yöntemde; tekne, vapur gibi deniz taşıma araçlarına yabancı menşeli bir bandıra çekmek ve bu sayede aranmaktan ve yakalanmaktan kurtulmaktır. Bu organizasyonu genel itibarıyla Osmanlı tebaasına bağlı ticaret ve kaçakçılıkla uğraşan Rumlar yapmakta idi. Bandıra meselesi aynı zamanda tabiiyet sorununu da meydana getirmiştir. Ayrıntılı bilgi için bakınız. Emre Kılıçaslan, "Bandıra Usulsüzlüklerine Bir Örnek: Trabzon Kayıklarındaki Rusya", *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu IV: Doğu Karadeniz*, Trabzon 2012, s. 220.

²² BOA, Yıldız Perakende Evrakı Zabtiye Nezâreti Maruzâtı (Y..PRK.ZB), 23/50, 9 Eylül 1899. (3 Cemaziye'l-evvel 1317). Açıkta demirleyen gemilerin denetlenmesi zor olduğundan bu gemiler kaçakçılık yapmaktaydılar. Ayrıca bazı gemiler köprüden izinsiz geçerek yasak malları karaya çıkartıyorlardı; BOA, Yıldız Mütenevvi Maruzât Evrakı (Y.MTV), 139/34, 6 Nisan 1896. (22 Şevvâl 1313). Trabzon Vilayeti'nden Dahiliye Nezâreti'ne çekilmiş olan bir telgrafta Sinop ve İnebolu sahillerinde kayıklarla kaçakçılık yapan Karatavukoğlu Ahmed ve işbirlikçilerinin yakalanması için bunları takip eden gemilerin yanı sıra karadan da destek verilmesi istenmiştir; BOA, Meclis-i Vukelâ Mazbataları (MV), 45/68, 30 Temmuz 1889, (2 Zi'l-hicce 1306). Alaçam ile Bafra arasında Laz sandallarıyla

geçmeye ve faaliyetlerini tamamlamaya çalışıyorlardı. Kayıklar ise, vapurların giremediği sığ sulara yaklaşarak kaçakçılık yapan vapurlara yardımcı oluyorlardı. Kayıkçıların bu tür kaçakçılık vakalarına karışmaları devletin birtakım önlemler almasına neden olmuştur. Devlet, 1860 tarihinde gümrükten eşya kaçırılmasına vasıta olan sandalcı, mavnacı ve kayıkçılar hakkında uygulanacak cezalara dair bir nizamnameyi yürürlüğe koymuştur. Devletin, kayıkçıların bu faaliyetlerine engel olamaması, yirmi beş yıl sonra yaptırımları daha ağır bir nizamnameyi yürürlüğe koymasına neden oldu.²³ Buna göre, vapur ve yelkenli gemi ile gelen mallar başka bir yere uğramadan, doğrudan gümrük noktasına getirilecekti. Kaçakçılık yaptığı tespit edilen kayıkçıların kaçırmaya çalıştıkları mallarına el konulacak ve hangi devletin tabiiyetinde olursa olsun söz konusu malın fiyatının iki katı nakdi ceza verilecekti.²⁴ Deniz rotaları kullanılarak yapılan kaçakçılık, çoğunlukla yabancı kumpanya ve gemi şirketleri vasıtasıyla yapılmaktaydı. XIX. yüzyılda deniz rotalarının kullanımı karayolu güzergâhlarının kullanımından daha güvenli ve daha ucuzdu. Ucuzdu çünkü bu dönemde motorlu araçların ve demiryolu nakliyatının Trabzon Vilayetinde bulunmaması taşımacılık maliyetini ve ulaşım zamanını arttırıyordu. Bu durum kaçakçıların denizyolu rotalarını kullanarak emtia kaçakçılığını bu yol ile yapmalarını kolaylaştırıyordu. Yabancı kumpanya vapurları ile Osmanlı Devleti'ne bağlı yerli vapurların ticaret rotaları aynı zamanda birer kaçakçılık rotası özelliği taşımaktaydı. Bu yabancı ve yerli kumpanyaların rotaları çıkış limanları itibarıyla farklılık arz ediyordu. Bunlardan Avusturya Lloyd Kumpanyası Vapurları, Trieste ile İstanbul, Suriye limanları ve İskenderun arasında faaliyet sürüyordu. İstanbul'a gitmek üzere Trieste'den yola çıkan bir Avusturya Lloyd Kumpanyası Vapuru; Trieste'den hareket ederek Ankona-Korfu-Patras-Pire-Sira ve İzmir-Midilli-Babakale-Bozcaada-Çanakkale-Gelibolu, üzerinden İstanbul'a geliyordu.²⁵ Ayrıca Trieste-Koper-Porec-Rovinj-Pula-Medulin-Opatija-Rijeka-Ankona-Korfu-Patras-Pire²⁶ rotasını takiben İstanbul'a gelebilirdi Bu iskele ve limanlarda kaçakçılık yapılmış olabilir zira Trieste ve Fiume (Rijeka) rotasıyla Osmanlı Vilayetlerine silah sokularak silah ve harp mühimmatı kaçakçılığı yapılmaktaydı.²⁷ Aynı kumpanyanın Teselya hattı; İstanbul-Gelibolu-Çanakkale-Larisa-Golos-Stylis idi. İskenderiye hattı ise İstanbul'dan başlayarak İzmir limanına uğrayarak İskenderiye ulaşıyordu.²⁸ Bu hat için verilen resmi rotanın dışına çıkıldığını ve kaçakçılık maksadıyla rota dışındaki Beyrut'a gidilerek kaçak barut nakli yapıldığını bir arşiv belgesinden öğrenmekteyiz.²⁹ Avusturya Lloyd Kumpanyasının İstanbul-Trabzon rotası ise her Cuma günleri İstanbul'dan hareket ile İnebolu, Sinop, Samsun, Ordu, Giresun, Tirebolu iskelelerine uğrayarak pazartesi günü Trabzon'a gelip Perşembe günü Trabzon'dan hareketle tekrar aynı iskelelere

Rusya'dan kaçak tuz getirildiği ve kaçakçılar ile kolcular arasında sık sık çatışmaların yaşanmasından dolayı güvenliğin sağlanarak kaçakçılığın önlenmesi için Karadeniz sahillerinde karakol vazifesi görececek bir vapura ihtiyaç duyulmuştur. BOA, Dahiliye Nezâreti Mektubî Kalemi (DH.MKT.), 1502/69, 20 Nisan 1888, (8 Şa'bân 1305). Amasra ve bazı iskelelerde tuz ve tütün kaçakçılığı yapan Lazların engellenebilmesi için Kastamonu Vilâyeti'nden gerekli önlemlerin alınması istenmiştir. BOA, Hattı-ı Hümayun (HAT), 948/40768, 26 Ocak 1839, (11 Zî'l-ka'de 1254). Rus ve Yunanlılara ait gemilerle kaçakçılık yapan bazı kaptanların gemilerden çıkarılması bu ecnebi kaptanların gümrük memurları bulunmayan iskelelere uğramamaları için Rusya ve Yunan sefaretleri uyarılmıştır.

²³ BOA, Şûrâ-yı Devlet Belgeleri (ŞD), 573/4, 25 Mayıs 1885. (10 Şa'bân 1302).

²⁴ BOA, Sadâret Mektubî Kalemi Mühimme Odası (Kalemi) Belgeler (A.) MKT. MHM.), 186/64, 28 Temmuz 1860. (9 Muharrem 1277).

²⁵ Emre Kılıçaslan, "Avusturya Lloyd Vapur Şirketi'nin İstanbul'un Yolcu Ve Eşya Taşımacılığındaki Yeri" *Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi*, ed. Coşkun Yılmaz, C. 6, İstanbul Belediyesi Kültür Yayınları, İstanbul 2015, 481-483.

²⁶ BOA, Muhaberat-ı Umumiye İdaresi (DH. MUİ.), 8/15, Tarih kaydı yoktur. Trabzon'a gidecek olan Avusturya vapuruna Trabzon'da ikamet eden eski İzmir Reji kolcularından Muharrem ve Mehmet adlı şahıslar adına Pireden beş çuval fişek ile üç sandık tüfeğin yüklendiği ifade edilmektedir.

²⁷ BOA, Hariciye Nezareti Siyasî Kısmı Belgeleri (HR. SYS.), 141/32, 10 Ağustos 1912.

²⁸ Kılıçaslan, *agm*, s. 481-483.

²⁹ BOA, DH.MKT. 336/31, 26 Recep 1312. 23 Ocak 1895.

XIX. Yüzyılda Trabzon Vilayetinde Kaçakçılık Güzergâhları ve Rotaları

uğrayarak İstanbul'a dönmekteydi.³⁰ Bu hat sonradan Batum'a kadar uzatılmıştır. Kumpanyanın bu ticari hatları birer kaçakçılık rotası olarak da kullanılmıştır. 1904 tarihli bir belgede, Batum'dan Trabzon'a hareket eden Avusturya Lloyd kumpanyasına ait "Galiçya" Vapurunda ince barut, bir adet revolver, doksan üç adet çeşitli fişek altı parça sandık ve bavulun içerisinde bulunup Trabzon Rüsumat Emaneti'ne teslim edilmiştir.³¹ 1909 tarihinde Avusturya Kumpanyasının "Elektra" adlı vapuru, İstanbul'dan Karadeniz'e hareket ederek İnebolu-Samsun-Giresun-Trabzon iskelelerine uğrayarak kaçak silahları Anadolu'ya sevk ve ihraç edeceği ihbarı üzerine polis kayığı vasıtasıyla yapılan aramalarda, yirmi yedi adet Yunan kara tüfeği bulunmuş ancak bunlar sahile götürülmek istenirken on dokuz adedi denize düşmüş sekiz adedi teslim alınabilmiştir.³² Yabancı kumpanyalardan bir diğeri, Fransız Messagerie Kumpanyası'dır. Bu kumpanyanın rotası on günde bir Marsilya'dan hareketle Malta-Siros-İzmir-Midilli-Çanakkale-Gelibolu üzerinden İstanbul'a; buradan ise yirmi günde bir olarak İstanbul-İzmir-Rodos-Mersin-İskenderun-Lazkiye-Trablus-Beyrut-Yafa üzerinden İskenderiye'ye düzenli seferler yapmaktaydı.³³ Bu sefer rotalarında kaçakçılık vakalarına da rastlanıyordu. Fransız Messagerie Vapurlarının, ipek kozası alma bahanesiyle Hayfa ve Süveydiye limanlarından buğday, arpa ve nohut alarak yapılan kaçakçılık faaliyetlerinin men edilmesi için Beyrut ve Halep Vilayetlerine telgraf çekilmiştir.³⁴ 1857 tarihli anlaşmaya göre ise kumpanya vapurları on günde bir İstanbul-Trabzon ve İstanbul-Kalas-İbrail'e düzenli seferler yapmaktaydı.³⁵ İstanbul ve Trabzon arasındaki seferler 1886 tarihinde Batum ve Poti'ye kadar uzatıldı. Her pazartesi günleri İstanbul'dan hareketle İnebolu, Samsun, Ordu, Giresun iskelelerine uğrayarak perşembe günü Trabzon'a gelip buradan her cumartesi günü yeniden hareketle tekrar aynı iskelelere uğrayarak İstanbul'a dönmekteydi.³⁶ Kumpanya 1892 tarihinde Marsilya-İstanbul-Odesa ve alternatif olarak İstanbul-Batum arasında serbest ticaret hattı oluşturdu.³⁷ Fransızlara ait başka bir kumpanyada Paquet Vapur Kumpanyasıdır. Kumpanya Marsilya'dan hareketle Larache-Rabat-Casablanca-Mazagan-Safi ve Mogadora gibi Cezayir limanlarına düzenli olarak sefer rotaları oluşturmuştu.³⁸ Şirketin Karadeniz hattı her 14 günde bir Marsilya'dan hareketle Çanakkale-İstanbul-Samsun-Giresun-Trabzon ve Batum olarak belirlendi. 1880'de bu hat Novorossisk'e kadar uzatıldı. Navlun durumuna göre İzmir, Selanik, Sinop, İnebolu, Ünye, Fatsa, Ordu limanlarına da uğranılabilecekti.³⁹ Bu kumpanya kaçakçılık vakalarında bir hayli ön plandaydı. Çünkü Ermenilere yardımcı olarak ayrılıkçı faaliyetleri tetikliyordu. Paquet Kumpanyası Vapuru, Samsun Limanı'nı ana üst haline getirmişti. Çünkü Anadolu dâhilinde Ermenilerin yoğun olarak yaşadıkları Kayseri, Yozgat, Sivas, Van, Muş, Bitlis, Çorum gibi vilayetlerin denize açılan kapısı Samsun Limanıydı.⁴⁰ Bu kumpanya ile ilgili bir kaçakçılık vakası arşiv vesikasına yansımıştır. Amerika'dan gelen on beş Ermeni, Marsilya'dan Paquet Kumpanyası Vapuru vasıtasıyla çok miktarda silah ve fişegi Osmanlı

³⁰ *Trabzon Vilayet Salnamesi*, Bundan sonra (TVS), 1869, s. 81.

³¹ BOA, Dahiliye Nezâreti Tesrî-i Muamelât ve Islahat Komisyonu, Muamelât (DH. TMIK. M.), 161/15, 3 Ocak 1904. (21 Kânûn-ı evvel 1319).

³² BOA, ZB. 384/72, 28 Şa'bân 1325. 6 Ekim 1907.

³³ Süleyman Uygun, "Messagerie Maritimes Vapur Şirketi'nin İstanbul'un Yolcu Ve Eşya Taşımacılığındaki Yeri", *Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi*, Ed. Coşkun Yılmaz, C. 6, İstanbul Belediyesi Kültür Yayınları İstanbul 2015, s. 494

³⁴ BOA, DH.ŞFR., 46/79, 6 Zi'l-hicce 1332. 26 Eylül 1914.

³⁵ Uygun, *agm*, s. 496

³⁶ TVS, 1869, s. 81.

³⁷ Uygun, *agm*, s. 498.

³⁸ Süleyman Uygun, "Karadeniz Sularında Fransız Paquet Vapur Kumpanyası (1878-1914)", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 10/20, Mayıs 2016, s. 141.

³⁹ *agm*, s. 146.

⁴⁰ Süleyman Uygun, "Paquet Vapur Nakliyat Kumpanyası (Compagnie De Navigation Paquet) Ve Osmanlı Ermenileri", *Ankara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, S. 56, Ocak 2016, s. 1349.

memleketlerine sokmak istemişlerdir. Ne var ki, Samsun Limanı'nda yakalanmamak için kaçakçılar, sandalcılar ile anlaşarak kaçak malları izbe iskelelere götürmüşlerdir. Paquet Kumpanyası ile Ermenilerin işbirliği açık bir şekilde görülmektedir. Bununla beraber aynı belgede, Amerika bulunan "Ermeni Fesat Komitesi" adlı bir kuruluşun asker talimini öğretecek resimli kitaplar ile askeri eğitimleri başarı ile tamamlayanlara verilmek üzere imal edilen gümüş ve altın madalya ve armalardan bahsedilmektedir. Ayrıca belgede Osmanlı istihbarat çalışanlarının faaliyetleri hakkında bilgi vermektedir. Bu istihbarat çalışanı öncelikle Marsilya'dan Osmanlı memleketlerine gelecek olan Ermeniler ile birlikte zararlı yayın, gazete ve silahları organize eden Nağikiyan'ı (?) tespit ederek, zararlı yayınların birçoğunu ele geçirmiştir. Ayrıca istihbarat çalışanı "Ermeni Fesat Komite" üyeleri tarafından;

"Sen millet ve şirket aleyhinde casus imişsen bize haber geldi. Bu işten vazgeçüp Marsilya'dan gitmez isen seni de sairleri gibi uracağız" diye tehdit edildiğini istihbarat çalışanının ise bunlara cevaben *"eğer sen uracak isen seni boğarım git senin mesûk ve hâin arkadaşlarına haber vir bana Sislioğlu derler beni öldürmek için silah çekeceklerin başlarını ayaklarımın altında ezerim"* diye çıktığını, bunun üzerine şahısların orayı terk ettikleri ifade edilmektedir. Belgenin devamında Paquet Vapuru ile Samsun'a gitmek üzere yola çıkan on beş Ermeni, silah ve zararlı yayınların Samsun'a geleceğine dair bir telgrafın deşifre edildiğinden bahsedilmektedir.⁴¹ Rusya Kumpanya Vapurları ise her cumartesi günü İstanbul'dan hareketle İnebolu-Samsun-Ordu-Giresun iskelelerine uğrayarak salı günü Trabzon'a gelerek ertesi günü Batum'a gitmekte ve her pazar günleri Batum'dan hareketle tekrar aynı iskelelere uğrayarak İstanbul'a dönmekteydi.⁴² Rus Kumpanyalarının kaçakçılık yaptıklarına dair Rusya sahillerinden Batum yoluyla Karadeniz sahiline kaçak gönderilen tuzların memur ve liman rüesası tarafından engellenmesi hasebiyle kaçakçıların memurların olmadığı yerlere yayıldığını arşiv belgelerinden tespit edebilmekteyiz.⁴³ 1902 tarihinde Rusya'nın "Rostof" Vapuruyla Rize gümrüğüne çıkarılan bir adet Moldovan Martini tüfeği ile yüz adet Mavzer fişegi yakalanmıştır. Bazı arşiv belgelerinde kaçakçılığın sadece yabancı kumpanyalar vasıtasıyla yapılmadığını aynı zamanda Osmanlı tebaasına ait yerel yelken, vapur ve sandallar ile yapıldığını da tespit edebilmekteyiz. Bir arşiv belgesinde, Canik Sancağına bağlı Alaçam ile Bafra arasında bulunan bir sahile yanaşmış olan üç adet Laz sandalı taifesinin Rusya'dan getirdikleri kaçak tuzu satmakta oldukları sırada tesadüf eden Reji kolcularıyla çıkan çatışmada üç kolcu vefat etmiştir.⁴⁴ Bir başka arşiv belgesinde ise, İnebolu civarında Fakaz İskelesi'nde Trabzon Vapuru ile kolcular üzerine ateş açarak bir kolcunun ölümüne sebep olan tuz kaçakçılarından bu sefer dört bin kıyyeyi aşan tuz ele geçirilmiştir.⁴⁵ 1902 tarihinde İrade-i Mahsusa'nın "Sakarya" adlı vapurunda ise iki adet Yunan Martini ve altı adet Osmanlı Martini çakmağı ve üç adet Revolver ve bir takım Martini edevatı gümrükte zapt edilmiştir. Ayrıca pek çok Martini çakmağı yolcuların üzerinden çıkmıştır.⁴⁶ Kaçakçılığa dair başka bir rota ise, Trabzon Vapur-ı Hümayunu tarafından verilen bir jurnal ile tespit edilmiştir. Jurnalde iki Ermeni, sekiz Rum Batum'dan bir kaçakçı filikası ile Samsun'a geldikleri bu kaçakçıların fırsat buldukça Martini Henry vesair silahları Kerpe civarına getirip satmakta oldukları haber verilmiştir. Bunun üzerine Kastamonu Vilayeti sahillerinin gerekli tedbirleri alması istenmiştir.⁴⁷ Bir diğer rotayı da Lazistan-Gümüşhane-Bayburt-Şiran-Kelkit-İspir ve Keskim ahalisinden çok sayıda Ermeni suçlu ve kaçakçının pasaportsuz olarak

⁴¹ BOA, BEO, 307/22984, 8 Ekim 1893. (27 Rebî'u'l-âhîr 1311).

⁴² TVS, 1869, s. 81.

⁴³ BOA, BEO, 30/2215, 1 Haziran 1892. (5 Zi'l-hicce 1309).

⁴⁴ BOA, MV. 45/68, 30 Haziran 1889. (2 Zi'l-hicce 1306).

⁴⁵ Ferhat Sainkaplan, *1793/39 Numaralı Samsun Şeriye Sicil Defterinin Transkripsiyonu ve Tahlili (1906-1916)*, (Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Samsun 2015. s. 178.

⁴⁶ BOA, İrade Rûsûmat (İ.RSM), 16/35, 21 Kasım 1902. (8 Teşrin-i Sani 1318).

⁴⁷ BOA, DH.MKT.265/12, 17 Temmuz 1894. (13 Muharrem 1312).

XIX. Yüzyılda Trabzon Vilayetinde Kaçakçılık Güzergâhları ve Rotaları

Lazistan iskelesinden Batum limanına sandallarla getirildiği ve tezkeresiz olarak emtia nakliyatının yapıldığı ile ilgili bir belgeden öğrenmekteyiz.⁴⁸ Bütün bu kaçakçılık vakaları neticesinde kaçakçılığın önlenememesi için çok sayıda tedbir kararı vardır.⁴⁹

Avrupalı tüccarların yerini alan Osmanlının gayrimüslim tüccarları, yasadışı faaliyet olan kaçakçılığın da el değiştirmesine neden oldular. Yabancı vapur kumpanyaları ile yurtdışından yabancı tüccarlar vasıtasıyla gelen kaçak mallar gayrimüslim Osmanlı unsurları aracılığıyla memleket dâhiline giriş yapabiliyordu. Fakat gayrimüslim Osmanlı unsurlarının Avrupalı tüccarların yerini almaya başlaması, bu yasadışı fiilin artık büyük çoğunlukla hem dâhilde hem de hariçte gayrimüslim Osmanlı unsurlarıyla yapılmasına imkân vermiştir. Böylece yabancı tüccarların oluşturduğu kaçak deniz rotaları Osmanlı tüccarları tarafından da benimsenmiştir. Bununla birlikte memleket dâhilini yabancılardan daha iyi bilen bu yetenekli ve kabiliyetli Osmanlı tüccarları bu kaçak rotalara alternatif rotalar oluşturmuşlardır. Bu rotaları besleyecek ve bir kaçak ağ meydana getirecek yeni kara güzergâhları da oluşturarak kaçakçılığı desteklemişlerdir.

Ticaret yollarının devlet politikası ve tüccar güvenliği noktasında değişim arz etmesi kaçakçılık güzergâh ve yollarının güncellenmesi anlamına da geliyordu. Bir ulaşım ağı neticesinde yüksek karlar sağlayan kaçakçılar resmi-yasal olan emtiaya nazaran düşük fiyat fizibilitesiyle ön plana çıkıyordu. Bu şu anlama geliyordu. Kaçak emtia yasal emtiaya göre daha çok talep ediliyor ve daha fazla kar sağlıyordu. Ticaret yollarının değişmesi bilhassa Doğu Karadeniz ve Trabzon Vilayeti dâhilinde ticaret olanaklarının daralmasına neden oldu. Bu daralmayı ön plana çıkaran nedenler arasında; 1869 tarihinde Süveyş Kanalı'nın açılması vardı. Ki bu kanal Avrupa-Akdeniz limanları ile Hindistan arasında hızlı bir bağlantı kurdu ve Avrupa ile Basra Körfezi arasındaki deniz ulaşımını kısalttı. Avrupa'nın, özellikle de İngiltere'nin İran ile olan ticareti Basra-Bağdat-Kirmanşah-Tahran yoluna çevrildi. Böylece temelde İran transit ticaretine yönelik bir liman olan Trabzon, Avrupa-İran ticaretinin güzergâh değiştirmesinden etkilendi.⁵⁰ Bir başka neden ise 1870'lerden itibaren Rusya'nın Kafkaslarda demiryolu hatları inşasıdır. Bu hat Gürcistan sahillerinden Sohum-Poti limanlarından veya Batum-Tiflis-Tebriz hatlarından meydana geliyordu.⁵¹ Bu hattın kurulması Osmanlı'nın Trabzon-Erzurum-Tebriz hattının ticari olanaklarını daraltmıştı.⁵² Trabzon-Erzurum-Tebriz hattının değişmesi ticaretin güvenliğini sağlayan unsurların bölgeden zamanla çekilmelerine neden oldu. Bu güvenlik zafiyeti ise kaçakçılığın artmasına imkân verdi.

2. Kaçakçılık Güzergâhları

Karayolu güzergâhlarıyla yapılan kaçakçılık, deniz rotalarıyla gelen kaçak emtiayı liman ve iskeleler vasıtasıyla karaya taşınmasını sağlıyordu. Bununla beraber karayolu güzergâhında deniz rotalarından beslenmeyen sadece karayolu güzergâhı ile bölgeden bölgeye nakledilen kaçak emtia da vardı. Doğu Karadeniz Bölgesinin, karayolu ile bağlantılı olduğu Doğu Anadolu ve Acem diyarına yapılan nakliyatın zorluğu ve nakliyatın pahalılığı meselesinde, istedikleri emtiayı kaçakçılardan temin etmek isteyen tüketici-tüccar grubu bu sayede ticaret yollarında geçirecekleri zamandan tasarruf edecekler, yolların meşakkatlerine katlanmak zorunda

⁴⁸ BOA, Hariciye Nezareti Tahrirât-ı Hariciye Belgeleri (HR.TH), 145/59, 23 Ağustos 1894. (20 Safer 1312).

⁴⁹ BOA, DH.MKT. 2064/47, 25 Aralık 1893. (16 Cemaziye'l-âhîr 1311). Yasak silahlar, zararlı yayınlar ve ecza-yı nariyenin ithaline engel olunması için gerekli tedbirlerin alınması istenmiştir.

⁵⁰ Baskıcı, *agm*, s. 53.

⁵¹ Masoumeh Daei, "XIX. Yüzyıl'da İran-Osmanlı Ticaretinde Trabzon-Erzurum-Tebriz Ticari Yolunun Önemi", *Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırma Dergisi*, S. 19, Mart 2012, s. 45.

⁵² Ortalama 1 cwt (5080kg) ağırlığındaki bir balyayı Poti'den Tebriz'e 5 Franga taşınırken Kervanla Trabzon'dan Tebriz'e 30 franga taşınıyordu. Charles Issawi, "The Tabriz-Trabzon Trade (1830-1900) Rise and Decline of a Route", *International Journal of Middle East Studies*, Vol 1, No 1, January 1970. s. 23.

kalmayacaklardı. Bununla birlikte kaçak emtiayı piyasa fiyatının altında satın alacaklar⁵³, nakliye masraflarından⁵⁴ ve karantina⁵⁵ uygulamalarından kaçınma imkânı bulacaklardı. Bu bakımdan kaçak emtia tüketici-tüccar grubu tarafından her daim bir fırsat olarak değerlendirilmeye alınmıştır. Kaçak emtia ticaretinin bir tüketici ve tüccar grupları açısından bir faydası da zaman ve mekânın zorluklarından uzak olarak emtianın kaçakçılar tarafından ayaklarına kadar getirilmesidir. Kara yolu güzergâhları kullanılarak yapılan kaçakçılık vakalarında kaçakçılar birbirine yakın olan Trabzon Vilayeti, Erzurum Vilayeti, Sivas Vilayeti ve Mamûratü'l-Aziz Vilayetleri arasında bir ağ kurmuşlardır. Bu ağ bir kaçakçılık güzergâhıdır. Hemen belirtmekte fayda vardır ki kaçakçılar, kervan ticaret yollarını kullandıkları gibi bu yollara alternatif gidilmesi gayet zor, güvenlik açısından tenha ve izbe yolları tercih ettikleri de olmuştur. Kaçakçıların kullanmış oldukları güzergâhların bir haritasını çıkartacak olursak şu şekilde bir değerlendirme yapmak mümkün olabilir. Öncelikle deniz rotaları ile Trabzon Vilayeti liman ve iskelelerine nakledilen kaçak emtia ilk olarak Trabzon Vilayeti sınırları dâhilinde değerlendiriliyordu. Eğer bu vilayet sınırları içerisinde mevcut olan değerli bir emtia var ise yine aynı yöntem uygulanarak önce bu vilayet dâhilinde değerlendiriliyordu. Vilayetin merkez sancağı olan Trabzon Sancağı çoğunlukla kaçakçıların teşkilatlanıp silahlandığı bir alan olmuştur ve nakledecekleri emtiayı bu sancaktan çıkararak diğer sancak ve vilayetlere ulaştırıyorlardı. Trabzon Sancağı'ndan çıkan kaçakçı grupları eğer Erzurum Vilayeti'ne doğrudan gitmek istiyorlar ise Sürmene yolunu kullanmaları gerekiyordu. Ne var ki kaçakçı grupları çoğunlukla Erzurum Vilayeti'ne giden yolları kısa tutmak istememişler ve yolu uzatarak Gümüşhane-Bayburt ve Erzurum olacak şekilde bir güzergâh tayin etmişlerdir. Bunu yapmaktaki maksatları arşiv belgelerinden öğrendiğimize göre geçtikleri mahallerde daha çok satış yapmak ve güzergâh çeşitliliği oluşturarak kolcu ve jandarma gibi güvenlik unsurları tarafından yakalanma risklerini en aza indirmekti. Trabzon Sancağı'nda teşkilatlanan kaçakçılar bu sancak dâhilindeki faaliyetleri esnasında yakalanmazlar ise muhtelif güzergâhlar kullanarak hedef bölgelere ulaşabiliyorlardı. Kaçakçıların türeyip teşkilatlandıkları bölgeler olan Trabzon ve Lazistan Sancağı dâhilindeki faaliyetleri ve güzergâh tayinleri şu şekildedir: Sahil boyunca Keşap, Akköy ve Giresun'da kaçakçılık vakaları görülüyordu.⁵⁶ Tütün kaçakçılığının yoğun olduğu Akçaabad ve Rize kazaları bu güzergâhın temelini oluşturuyordu. Bir arşiv belgesinde görüldüğü üzere; Akçaabad'dan yetmişten fazla silahlı kaçakçının yola çıktığı ve jandarma ve kolcuların onların peşinden takibe gönderildiği anlaşılmaktadır. Belgenin devamında ise jandarma ve kolcuların sayılarının yetersiz kaldığı ve kaçakçılar ile yaşanan silahlı çatışmada bir kolcunun öldüğü ve bir jandarmanın da yaralandığı bilgisine ulaşılmıştır.⁵⁷ Kaçakçıların silahlı ve her an bir çatışmaya hazır olmaları kolcu ve jandarma kuvvetlerine bir zorluk oluşturuyordu. Bu nedenle Trabzon ile Akçaabad arasında meydana gelen kaçakçılık vakalarında tütün kaçakçılarının takiplerinde görevlendirilecek jandarma ile kolcuların gerektiğinde askeri kuvvetlerle desteklenmesi istenmiştir.⁵⁸ Akçaabad ve Trabzon arasındaki güzergâhta özellikle Sera, Hacıbeşir Deresi ile Ağrı Köyü'nde yaşayan Karabinoğulları ve Sincan Mesohori halkı kaçakçılıkla

⁵³ Tüketicinin kaçak emtiayı piyasa fiyatının altında satın almalarının yanı sıra örneğin tütün için ilgili tek el kurumunun üreticiye verdiği fiyatın da tam üç katı fiyat veriliyordu. Bu sayede tüketici ve üretici yapmış olduğu yasadışı ticareten memnuniyet duyuyorlardı. Kaçakçılar tütünün okkasına 10 kuruş değer biçerek Reji Şirketinin verdiği fiyatın iki üç katı bir ödeme yapıyordu. Donald Quataert, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş 1881-1908*, İletişim Yayınları, Ankara 1987 s. 52.

⁵⁴ Selahattin Tozlu, *agm*, s. 486.

⁵⁵ Güliden Sarıyıldız, "Karantina", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, C. 24. Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Araştırmaları Merkezi, İstanbul 2001, s. 463; Özgür Yılmaz, "1847-1848 Kolera Salgını ve Osmanlı Coğrafyasında Etkileri", *Avrasya İncelemeleri Dergisi*, C. 6 S. 1, Ocak 2017, s. 32.

⁵⁶ Akpınar, *agt*, s. 75-76.

⁵⁷ BOA, BEO, 994/74485, 16 Ağustos 1897. (17 Rebî'u'l-evvel 1315).

⁵⁸ BOA, BEO, 980/73428, 18 Temmuz 1897. (17 Safer 1315)

XIX. Yüzyılda Trabzon Vilayetinde Kaçakçılık Güzergâhları ve Rotaları

anılmaktaydılar.⁵⁹ Trabzon merkez dâhilinde ise silahlı tütün kaçakçılarının köylerde gezerek alenen kaçakçılık yaptıkları bilinmektedir.⁶⁰ Kaçakçıların gezdiği olası merkez köyler yeni isimleriyle beraber şu şekildedir.⁶¹

“Yeni-Ağıllı/ Eski-Ağrı; Akoluk/ Anifa; Uğurlu/ Argaliya; Kutlugün/ Aşağı Meseriya; Yeşilyurt/ Büyük Samaruska; Sayvan/ Coşera; Ayvalı/ Hoha; Beşirli/ Holamana; Çilekli/ Hoskirasya; Çimenli/ Hosmeşalos; Pelitli/ Hospalavrak; Bostancı/ Hostimasya; Doğançay/ Hurdimera; Oğulağaç/ Kadrul; Toklu/ Kalcıya; Beştaş/ Kanlıka; Akkaya/ Karlıkhozemya; Karakaya/ Karlıkşumerya; İncesu/ Kilathortokop; Bengisu/ Kisarna; Yalınca/ Komera; Sevimli/ Kongol; Geçit/ Mahmat; Çamoba/ Polita; Okçu/ Yanika; Dolaylı/ Zambur; Yeşilova/ Zangariya; Bulak/ Zefanoz.”⁶²

Trabzon’a bağlı Fakalenca (Demirtaş) köyündeki tütün kaçakçılarının yakalanması ve cezalandırılması için gerekli tedbirlerin alınması ile ilgili belgede⁶³ ve bu konuyla ilgili devam eden diğer belgelerden edindiğimiz bilgilere göre kaçakçıların yoğun olduğu bölgeleri tespit edebiliyoruz. Bu bölgeler Akçaabat-Trabzon merkez köyleri-Sürmene’yi kapsayan bir alanı oluşturmaktadır. Sürmene’den yola çıkan kaçakçılar Of Kazası’na tabii köylerden geçerek buradan Rize ve köylerine kaçak emtiayı naklediyorlardı.⁶⁴ Trabzon Sancağı dâhilinde yapılan kaçakçılık faaliyetleri eğer sekteye uğramaz ise kaçakçılar bu sefer Erzurum Vilayeti’ne doğru yönelerek doğu vilayetlerinin ardından İran’a veya Anadolu’ya doğru yol alabiliyorlardı. Bu yol güzergâhlarıyla ilgili olarak Trabzon’dan Erzurum ve Sivas taraflarına tütün kaçırarakları ihbar edilen kaçakçıların sayılarının çok ve silahlı olmaları nedeniyle askeriyeden yardım talep ettikleri⁶⁵ belgelerin sayısı fazladır. Bir belgede, Trabzon cihetlerinden Martini Henry tüfek ile silahlanmış iki yüz kadar kaçakçının iki yüz yük tütünü Erzurum havalisine götürmek için harekete geçtikleri ancak bu kadar kuvvetli kaçakçı grubunu önlemek için askeriyeden yirmi süvari ve otuz nefer piyadenin ilavesi istenmiştir.⁶⁶ Başka bir belgede beş yüz kişiden müteşekkil bir kaçakçı grubunun kaçakçılık güzergâhında bulunan köylere gasp, kız kaçırmak, zorla misafir olmak, asker firarilerine yardımcı olmak, zabıta ve kolculara tesadüf ettikleri zaman mukabelede bulunmak gibi suçları işlemişlerdir.⁶⁷ Trabzon Vilayeti’nden Erzurum Vilayeti’ne gidebilmek için muhtelif güzergâhlar vardır. Bu güzergâhları, hedef merkez bölgeler belirleyerek detaylı bir şekilde belirtmeye çalışacağız. Bu hedef merkezlerden birincisi Gümüşhane’dir. Trabzon’dan başlayan güzergâh, Cevizlik (Maçka) adlı bölgeye geldikten sonra dörde ayrılmaktadır. Dördüncü yol doğrudan Erzurum Vilayeti’nin Bayburt Kazası’na bağlandığı için bu hat sonra işlenecektir. Diğer üç güzergâha dönecek olursak bunlardan ilk hat tarihi Trabzon-Erzurum kervan yolunun geçtiği ana güzergâhtır. Trabzon – Gölçayır - Hoşoğlan Hanları - Cevizlik Köyü - Yerköprü Hanları - Derbent - Meksila - Derindere - Hamsiköy - Zigana - Abdurrahman Köprüsü – Köprübaşı - Ardaşa Köprüsü - Ardaşa (Torul’un merkezi) - Demircisuyu Köyü-Daltaban Mahallesi - Gümüşhane’dir.⁶⁸ Bu güzergâh hattında meydana gelen kaçakçılık vakaları ile ilgili bir belgede, silahlanmış iki yüz kaçakçının iki yüz yük tütün ile Erzurum’a hareket etmesinden bahsedilmektedir. Ayrıca kaçakçıların güzergâhı olan Gümüşhane Sancağı’nda görevli tabur

⁵⁹ Akpınar, *agt*, s. 76.

⁶⁰ BOA, DH.MKT. 2877/20, 15 Temmuz 1909. (26 Cemaziye’l-âhîr 1327).

⁶¹ İsmi verilen köyler, Trabzon’dan Maçka istikametine oradan da doğu vilayetlerine giden yol üzerindeki köylerdir. Bu güzergâh üzerinde yapılan kaçakçılık vakalarını işaret ettiğimiz vesikalar sayesinde öğrenmekteyiz. Bu nedenle kaçakçıların güzergâh üzerindeki bu köylerden geçme, bulunma ve ora ahalisi ile alışverişleri kuvvetle muhtemeldir.

⁶² İç İşleri Bakanlığı İller İdaresi Genel Müdürlüğü, *Köylerimiz*, Başbakanlık Basımevi-DSİ Ankara 1968.

⁶³ BOA, DH.MKT. 1649/23, 17 Ağustos 1889. (20 Zi’l-hicce 1306).

⁶⁴ BOA, DH.MKT.1831/43, 4 Mayıs 1891. (25 Ramazân 1308).

⁶⁵ BOA, DH.MKT. 118/28, 23 Kasım 1893. (14 Cemaziye’l-evvel 1311).

⁶⁶ BOA, BEO, 305/22824, Tarih kaydı yoktur.

⁶⁷ BOA, BEO, 315/23571, 22 Kasım 1893. (13 Cemaziye’l-evvel 1311).

⁶⁸ Selahattin Tozlu, “Trabzon-Erzurum Anayolunun Mevsimlik Güzergâhları”, *Anadolu’da Tarihî yollar ve Şehirler Semineri*, Globus Dünya Basımevi, İstanbul 2002, s. 195-197.

ağasının gece-gündüz sarhoş bulunması nedeniyle vazifesini yapmamasından, bu nedenle de tabur ağasının değiştirilmesi ve askeriye tarafından gönderilen yirmi süvari ve otuz piyadenin, kalabalık kaçakçı grubuna karşı yetersizliğinden dolayı kaçakçıların takip ve yakalanmasının mümkün olamayacağından bahsedilmektedir.⁶⁹ Başka bir belgede ise Trabzon Sancağı'ndan çıkan kaçakçıların dört yüz yük tütün kaçırdıklarının bu durumun Erzurum Vilayeti'ne haber verildiği ve gerekli tedbirlerin alınması için Gümüşhane Mutasarrıflığı'na yazılması üzerine ihtiyaca kifayet etmeyen alay mevcudiyetinin yüz nefer piyade ve elli nefer süvari ilave edilerek güçlendirilmesi gerektiği bildirilmiştir.⁷⁰ Aynı güzergâh üzerinde, “*Reji kolcuları tarafından Beyşehir’inde kaçakçılardan bir revolver ve bir adi tüfenk ile sekiz aded fişenk ve Gümüşhane Torul Kazası’nda bir aded Martini Henry tüfek ve bir kılınc derdest olunarak Hükümet-i mahalliyyeye teslim idildiği...*”⁷¹ kaçakçılık yapıldığı anlaşılmıştır. E.G.Browne hatıralarında bu güzergâhtan bahsetmiştir;

“Yolculuğumuzun üçüncü günü Torul Kasabası’ndan ve Demircisuyu köyünden geçtik. Son kasabadan bir mil kadar uzaklaştıktan sonra, tüfek ve hançer kuşanmış korkunç görümlü iki silahlı adam önümüzü kesti. Ben ilk başta onların eşkiya olduğunu tasavvur ettim, fakat sonradan anlaşıldı ki, kendilerine diktaban denilen devletin güvenlik memurlarıydı. Bu memurların görevi tütün ve tömbeki araştırmaktır. Çünkü Türkiye’de tütün ve tömbeki devlet tekelindedir. Devlet ambalajını ve tekel idaresi mührünü taşımayan her tür tütün ve tömbeki, kaçak sayılır.”⁷²

Cevizlik’ten başlayan ikinci hattın güzergâhı şu şekildedir; Cevizlik – Karakaban - Hoca mezarı hattıyla Krom – İstavri (Yağlıdere) - Gümüşhane’dir. Cevizlik’ten başlayan üçüncü hat ise Cevizlik - Kınalı Köprü - Larhan’dan Karakaban’a geçerek ikinci hattın güzergâhını kullanıp Gümüşhane’ye ulaşıyordu. Hedef merkezlerden ikincisi Bayburt Kazası’dır. Bu kazaya gelebilmek için yukarıda zikredilen üç hattı kullanmak gerekmekteydi. Ancak bahsettiğimiz ve Cevizlik’ten başlayan dördüncü hat Taşköprü (Yağmur Deresi) güzergâhını kullanarak direk olarak Bayburt Kazası’na gelmekteydi. Gümüşhane’de birleşen üç hat ise Bayburt Kazası’na şu güzergâh dâhilinde ulaşabiliyordu. Gümüşhane - Çakmaklı Kıran - Tekke Köyü - Pir Ahmet Köprüsü - Murat Han – Kalecik - Keçi Hanı - Sifon Deresi - Vavuk Geçidi – Hadrak – Varzahan -Bayburt. Bu hat üzerinde meydana gelen kaçakçılık vakası belgelerce kayıt altına alınmıştır.

“Bayburt kolcularını bağlayarak tütünleri aşırıdıkları ve bundan cesaret alan üç yüz kişinin martini ile müsellehan iki yüz elli yük tütünü gelecek hafta kaçırmaya hazırlanmakta oldukları Trabzon Reji İdaresine bu kerre bildirilmiş ve rivâyet-i mezkûrda muvâfık olduğu takdirde kaçakçılara karşı tedbir alınması istenmiştir.”⁷³

Bayburt Kazası’nda meydana gelen bu vaka kaçakçıların aşırıdıkları tütünleri Trabzon Vilayeti sınırlarına götürdüklerini ve Bayburt Kazası’nın kaçakçılık güzergâhında aktif olduğunu göstermektedir. Başka bir belgede bu güzergâh şu şekilde ifade edilmiştir:

“Akçaabad kaçakçılarından elli yüz kadar eşhâsın esliha-i memnûa ile müsellehân Gümüşhane târikiyle Bayburd üzerinden hareket ettikleri haber alınarak takip ve derdestleriyle vilâyetin zabıt ve kolcuları kâfi bulmadığı cihetle keyfiyet Gümüşhane Mutasarrıflığı ve Bayburd Kaimmakamlığı ile Erzurum Vilâyeti’ne vilâyat-ı şâhâne müfettişliğine yazıldığından bahisle bu bâbda ki fenalığın men’i devamı için devletçe bir tedbir-i müesser ittihâzı lüzumuna dâir ve bazı ifade Trabzon

⁶⁹ BOA, BEO, 296/22144, 19 Ekim 1893. (8 Rebî’u’l-âhîr 1311).

⁷⁰ BOA, DH.ŞFR. 381/2, 28 Mayıs 1907. (15 Mayıs 1323).

⁷¹ BOA, DH.MKT. 2501/25, 25 Haziran 1901. (12 Haziran 1317).

⁷² Hasan Çiftçi, “E. G. Browne’in Hatıralarında Doğu Seyahati (Trabzon-Erzurum-Doğubeyazıt)”, *Ankara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, C. 12, S. 28, Prof. Dr. M. Fahrettin Kırzioğlu Özel Sayısı, Ocak 2005, s. 330.

⁷³ BOA, BEO, 301/22570, 28 Ekim 1893. (18 Rebî’u’l-âhîr 1311).

XIX. Yüzyılda Trabzon Vilâyetinde Kaçakçılık Güzergâhları ve Rotaları

Vilâyeti'nden gelen 12 Kanûn-ı Sâni 311 tarihli telgrafnâme leffen bâb-ı âli-i ser askerilerine irsâl kılınmış olmağla nezâreten iktizâsında ibkâ ve inbâ bâbında irâde olunmuştur.”⁷⁴

Bir başka belgede ise Akçaabatlı kaçakçıların yine bu Gümüşhane-Bayburt yolunu kullandıkları tespit edilmiştir. Belgede:

“Akçaabadlı İmamoglu Ali ve Yanbaşoglu Mustafa müsellâh avâneleriyle beraber kırk sekiz yük tütün müstashiben bu tarafa geçdikleri Gümüşhane Reji Müdürlüğü'nden iş'âr telgrafına itâfen Reji memurluğundan bildirilmiş ve buraca mevcûd bulunan on bir jandarma atlısının kaçakçıların kesretine karşı mukavemet edemeyeceğinden keyfiyet jandarma kumandanlığına yazıldığı ifade olunmuştur bunların Erzurum cihetine savustuklarından kaçakçıların adedine mukavemet idebilecek tedâbir-i tenkîleye ve tâkibat-ı icâb-ı icrâsı husûsun lazım gelenlere irâde buyurulması zâbıtâ ifadesiyle marûzdur efendim.”⁷⁵

Belgenin devamında Gümüşhane'den Bayburt'a doğru giderek oradan da Erzurum cihetine gelecekleri ifade edilmiştir. Hedef merkezlerden üçüncüsü Erzurum'dur. Bu güzergâh diğerlerine oranla alternatifini daha fazla olan bir güzergâhtır. Bu güzergâh hattından ilki Bayburt-Erzurum hattıdır ki bu hat Kop ve Koşapınar olarak iki güzergâhla Erzurum'a bağlanır. Kop hattı, Bayburt-Koca Bey Hanı-Maden Hanları-Kop Geçidi-Kop Han-Pınakaban-Aşkale-Karabıyık-Alaca Han-Yeni Han-Ilıca-Gezköy-Erzurum'dur.⁷⁶ Koşapınar hattı ise Bayburt-Koca Bey Hanı-Maden Hanları-Masatlı Hanları-Eşki Elmalı Hanı-Zazan Hanları-Koşapınar Köyü-Aşkale-Karabıyık-Alaca Han-Yeni Han-Ilıca-Ak Yokuş- Serçeme Hanı-Pozçik Köyü-Karasu-Gezköy-Erzurum'dur.⁷⁷ Trabzon Sancağı'ndan çıkan kaçakçılar Gümüşhane üzerinden Bayburt ve Erzurum'a gelebilecekleri gibi Trabzon-Yomra-Arsin üzeri direkt Bayburt'a gelebilir ve buradan Kop istikametinden Erzurum'a girebilirlerdi. Trabzon-Erzurum arası bir başka güzergâh ise Trabzon-Yomra-Arsin-Sürmene-İkizdere-İspir istikametiyle Erzurum'dur. Rize'den çıkan kaçakçılarda bu İspir⁷⁸ istikametini kullanabilecekleri gibi İspir'den ayrılıp Uzundere-Tortum üzeri Erzurum'a ulaşabilirlerdi. Erzurum'a gelen kaçakçılarla ilgili belgelerde kaçakçıların silahlandığı hemen hemen her köye cebren satış yaptıkları ve gerekirse güvenlik güçlerine karşı mukabelede bulunmaktan kaçınmadıklarını görmekteyiz. Bir belgede:

“Ötedenberü Trabzon Vilâyeti'nden kaçakçıların otuz-kırk kişi müsellah olarak Erzurum Vilâyet dâhiline kaçak tütün getirmekte ve tütünleri ahâli-i kurâya cebren satmakta olduklarından ve geçenlerde de yine bu kaçakçılar birçok tütünü müstashiben Erzurum kurâsına geldikleri haber alınmasından nâşi Reji İdaresi'nden vukû' bulan mürâca'at üzerine kolcularla beraber jandarma ve bunlara kuvvetü'z-zuhur olmak üzere Asâkir-i Şâhâne sevk ile idilen takipte kaçakçıların teşhîr-i silaha cüretle jandarma efrâdından birini cerh ve bir kolcunun telef eyledikleri bildirilmiştir.”⁷⁹

Başka bir belgede ise;

“Tütün kaçakçısı yüzlerce Laz'ın Trabzon ve Sürmene'den her sene mevsim-i bahardan beda ile bârgîrlere tütün tahmilen ve Martini tüfekleriyle müsellehan adeta eşkiya çeteleri gibi takım takım yola çıkarak Erzurum ve Tercan ve Kığı taraflarına gitmekde ve esnâ-yı râhda Bayburt Kazası karyelerinden geçerek beher karyeye on on beş ve yirmişer yük tütün cebren bırakıp avdetlerinde kendileri tarafından tâyin edilen bedeli tehdiden tahsîl etmekde oldukları ve mahâlli hükûmetine olunan mürâca'attan netice hâsıl olmadığı gibi bu sene dahi ol vechle tütün bırakmış olmalarıyla köylüler tekrar merkez kazâya mürâca'at etmişler ise de bir ? hâsıl olmamış olduğu şöyle dursun

⁷⁴ BOA, BEO, 733/54959, 26 Ocak 1896. (10 Şa'bân 1313).

⁷⁵ BOA, DH.MKT. 2753/68, 1 Mart 1909. (8 Safer 1327).

⁷⁶ Tozlu, agm, s. 197-198.

⁷⁷ Tozlu, agm, s. 197-198.

⁷⁸ İbrahim Ethem Çakır, “1642 Tarihli Avarız Defterine Göre İspir Sancağı”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C. 2, S. 8, Yaz 2009. s. 10.

⁷⁹ BOA, ŞD. 1523/21, 2 Temmuz 1903. (6 Rebî'u'l-âhîr 1321).

bunlardan bazıları kâimmakam muâvini efendi tarafından hapis idildiği ve diğer yandan tütünler müsâdere olunarak kaçakçılar avdetlerinde esmânını köylülerden cebren ahz itmekde bulundukları mahâllinden vârid olan evrâk ve telgrafnâmeden anlaşılmış ve ahvâl-i ? bil vücûh mugayyer rızâ-ı âli hazret pâdişahi bulunmuş olmağla arz ve beyân hali ibtidâr kılındı. Ol bâbda ve her halde emr u fermân hazret menlehü'l-emrindir.”⁸⁰

Belgede isimleri geçen Kığı ve Tercan kazaları, Erzurum Sancağı’nın iki kazası olup Kığı; Çat, Hösnek, Hol hol, Liçik köylerinden teşekkül etmekteyken Tercan ise Mamahatun, Karakulak, Mans, Yavi köylerinden teşekkül etmiştir. Kaçakçılar Erzurum üzerinden Kığı Kazası’na gitmişler ise Çat güzergâhını takip etmeleri gerekiyordu. Şayet Tercan’a gideceklerse ya Çat istikametinden kuzeye yönelerek Darıtepe üzerinden ya da Aşkale istikametinden güneye yönelerek Tuz Çayı üzerinden gitmeleri gerekiyordu. Diğer bir belgede ise Akçaabat kaçakçılarından iki yüz kadar kaçakçı zümresi Bayburt üzerinden Erzurum’a hareketle Mescid Yaylası⁸¹ adlı mahalde bulundukları sırada kolcu ve yüz kadar jandarmaya tesadüf etmişlerdir. Bu kaçakçıların yakalanabilmesi için Bayburt’tan kuvvetli bir süvari müfrezesi talep edilmiştir.⁸² Erzurum Merkez Sancağı güzergâhı üzerinde bulunan Aşkale ve Ovacık kazalarında meydana gelen kaçakçılık vakalarına örnekler verecek olursak; Aşkale Kazası’na bağlı Tazegül Karyesi’nde Erzurum Reji süvari kolcuları ve kaçakçılar arasında bir çatışma meydana gelmiştir.

“Erzurum Reji süvari kolcuları iki nefer zâbıtâ ile dolaşmakta olduğu halde Tazegül Karyesi’nde on altı nefer müsellağ Laz tütün kaçakçılarına bit-tesâdüf tütünlerin terk ve teslimini teklif ittiklerinde bunlar hemen teşhîr-i silah ile zâbıtâ İsmail’i itlâf itmeleri üzerine idilen mukâbelede kaçakçılardan biri bacağından cerh idilmesiyle merkûmların üç bârgîr yüz otuz kıyye tütünü bırakup firâr itmiş ve kolcular keyfiyet-i hükûmete ihbâr ittiklerinde mahkeme-i bidâyet cezâ dâiresi tarafından...”⁸³

Ovacık Kazası’nda meydana gelen bir vakada ise kaçakçıların bu kazanın köylerine tütün sattığı ve kaçakçıların bir an önce derdestlerinin gerektiği ile ilgili bir belgedir.⁸⁴ Erzurum Sancağı’nın Pasinler Kazası’nda da silahlı olarak dolaşan kaçakçıların men edilmesi ile ilgili bir vesika mevcuttur.⁸⁵ Kaçakçıların uğradığı güzergâhlardan biri de Erzurum Vilayeti’ne bağlı Erzincan Sancağı’dır ve hedef merkezlerden dördüncüsüdür. Bu sancakta meydana gelen kaçakçılık vakaları⁸⁶ genellikle Refahiye Kazası vasıtasıyla meydana geliyordu. Bunun sebebi Refahiye’nin; Erzincan, Elazığ, Gümüşhane Mutasarrıflığı’na bağlı Şiran Kazası, Sivas Vilayeti ve Bayburt arasında bir kavşak görevi görmesidir. Bu güzergâh beş bölgeye de geçişleri kolaylaştırıyordu.⁸⁷

“Refahiye cihetine geçtikleri Sivas Vilâyeti’ne işâr olunan müsellağ kaçakçıların tâkibatı için sevk edilmiş müfreze tarafından müşâhir-i eşkıyadan ve Trabzon postasının urulmasında zi-medhal olmasından dolayı vadi-i firarda bulunup sûret-i derdesti geçenlerde vilâyet müşârûn-ileyhde bildirilen Gürcü Ahmet nâm şahsın o cihetde köyde mühtefi olduğu haber alınmasıyla abluka idülüp şâkî-i merkûmun başından ve altından cephedâr olarak refiki Bektaş ile beraber derdest ve takipte bulunan Karahisar jandarma binbaşısına teslim olduğu ve kaçakçı Lazlar ile birkaç yerde mükerreran vûk’u bulan müsâdemede Lazların alt olduğu ve bir Laz’ın mecrûh olduğu halde gicenin

⁸⁰ BOA, Dahiliye Nezâreti Tesrî-i Muamelât ve Islahat Komisyonu, Muamelât (DH. TMIK. M.), 232/46, 7 Kasım 1906, (20 Ramazân 1324).

⁸¹ Bu bölge Erzurum, Tortum ve Mescid Dağı arasında bir bölge olması muhtemeldir.

⁸² BOA, DH.MKT. 2395/11, 25 Ağustos 1900. (12 Ağustos 1316).

⁸³ BOA, DH.MKT. 1346/45, 29 Aralık 1884. (11 Rebî’u’l-evvel 1302).

⁸⁴ BOA, DH.MKT. 1783/8, 20 Kasım 1890, (7 Rebî’u’l-âhîr 1308).

⁸⁵ BOA, Yıldız Mütenevvi Maruzât Evrakı (Y.MTV.), 128/47, 10 Eylül 1895, (20 Rebî’u’l-evvel 1313).

⁸⁶ BOA, BEO, 2178/163300, 23 Eylül 1903, (10 Eylül 1319).

⁸⁷ BOA, DH.TMIK.M. 165/39, 15 Mart 1904, (27 Zî’l-hicce 1321); BOA, DH.TMIK.M. 4/15, 11 Mayıs 1896. (28 Zî’l-ka’de 1313).

XIX. Yüzyılda Trabzon Vilayetinde Kaçakçılık Güzergâhları ve Rotaları

karanlığından bil-istifâde Şiran tarikiyle Trabzon cihetine savuştukları ve keyfiyet-i vilâyet müşârûn-ileyh ile Gümüşhane mutasarrıflığına yazılmıştır.”⁸⁸

Erzurum ve Erzincan’da görülen kaçakçılar Elazığ’da da görülmüştür.⁸⁹ Elazığ hedef merkezlerden beşincisidir.⁹⁰ Erzurum’dan Elazığ’a giden kaçakçılar iki güzergâh takip etmişlerdir. Birinci hat Çat üzeri Elazığ, ikinci hat Tercan’dan güneye uzanan güzergâhtır. Elazığ’da meydana gelen kaçakçılık vakaları Arabgir, Eğin ve Çemişgezek kazalarında meydana gelmiştir.⁹¹ Arabgir ve Eğin; Elazığ’dan sonra kuzeybatıya doğru bir hat şeklinde seyir eder. Bu hatta Taşo ve Bağıştaş karyelerinde kaçakçılık vakaları tespit edilmiş olup⁹² bu karyelerin kuzeyinde bulunan Refahiye kazası ile bağlantısı mevcuttur ki eğer kaçakçılar takip ve derdest edildiklerini anladıklarında Refahiye’den Bayburt güzergâhını takiben Trabzon Sancağına kaçıyorlardı.⁹³ Trabzon Vilayeti’nden başlayan bir kaçakçılık güzergâhı ise Konya Vilayeti’ne yapılan kaçakçılık güzergâhı idi. Bu güzergâh hedef merkezlerden altıncısı olup Niğde Sancağına varmaktaydı. Laz Kaçakçılar ilk olarak Trabzon’da belli bir mahalde toplanıyorlar ve oradan Bayburt Sancağına bağlı Şiran kazasına, oradan da Erzincan Sancağına Refahiye kazasının Tekeli nahiyesi köyleri yoluyla, Sivas sancağında bulunan Koçgiri ve Tonus kazalarını geçerek Aziziye kazasına bağlı Sarıoğlan nahiyesinden Sarmısaklı köyüne geliyorlardı. Sarmısaklı köyünden Kayseri’ye bağlı olan Tomarza ve Everek köyleri yoluyla Niğde’nin Yahyalı nahiyesine vardıkdan sonra Sulucaova ve Bayemdere (Bademdere) köylerine gelerek Niğde sancak merkezine varmaktaydılar.⁹⁴

Deniz rotaları ve kara güzergâhlarıyla yapılan kaçakçılık vakalarından başka Osmanlı Devleti’nde kaçakçılar, nehir ve çay gibi doğal yollardan da yararlanıyorlardı. Üzerinde tarih tespit edilemeyen bir arşiv belgesinde, Yunan tebaalı kaçakçılardan Yorgo ile Osmanlı tebaasından Apostol Yorgi Narda Çay’ından kaçak şekerle geçerken askerlere rastlamaları sonucu kaçmışlar ancak yaşanan silahlı çatışmada kaçakçılardan birinin ölü, ikisinin ise sağ olarak ele geçirildiği, kaçakçılığın engellenmesi için Atina Sefareti’ne tebligat yapıldığı ifade edilmekteydi.⁹⁵ Bir başka arşiv belgesinde ise, Dicle ve Fırat nehirlerinde vapur işletilmesiyle kaçakçılığın ortadan kaldırılabileceği düşüncesi ifade edilmekteydi.⁹⁶ Diğer bir belgede ise, Basra Vilayeti sahil ve nehirlerinin korunması maksadıyla iki istimbote alınması için izin istediğini içeriyordu.⁹⁷ Trabzon Vilayetinde dağlar, yamaçlar, dik ve sarp olduğu ve yağışların düzensizlik

⁸⁸ BOA, BEO, 2295/172073, 15 Mart 1904, (27 Zi’l-hicce 1321).; BOA, DH.TMIK.M. 165/39, 12 Haziran 1901. (24 Safer 1319).

⁸⁹ BOA, Yıldız Sadâret Hususî Maruzât Evrakı (Y..A..HUS), 284/4, 10 Kasım 1893. (29 Teşrin-i evvel 1309); BOA, BEO, 3210/23201, 10 Kasım 1893(1 Cemaziye’l-evvel 1311); BOA, DH.TMIK.M. 272/12, 16 Ağustos 1897. (17 Rebî’u’l-evvel 1315).

⁹⁰ Mamûrat-ül Aziz Vilayeti üç Sancaktan müteşekkildir. Mamûrat-ül Sancağı (Mamûrat-ül Kazası, Arabgir Kazası, Eğin Kazası, Harput Kazası, Pütürge Kazası), Dersim Sancağı (Çemişgezek Kazası, Hozat Kazası, Çarsancak Kazası, Kızıl Kilise Kazası, Malazgirt Kazası), Malatya Sancağı (Malatya Kazası, Akçadağ Kazası, Hısn-ı Mansur Kazası, Behişi Kazası, Kahta Kazası)’dır. *Mamûrat-ül Aziz Vilayet Salnamesi*, 1894, s. 100-126.

⁹¹ BOA, DH.MKT. 1878/50, 15 Ekim 1891(11 Rebî’u’l-evvel 1309); BOA, DH.MKT. 1786/112, 30 Kasım 1890(17 Rebîül âhîr 1308); BOA, DH.MKT. 1779/41, 8 Kasım 1890, (25 Rebî’u’l-evvel 1308).

⁹² BOA, Muhaberat-ı Umumiye İdaresi (DH.MUİ.), 80-2/19, 11 Nisan 1910. (30 Rebî’u’l-evvel 1328).

⁹³ BOA, DH.MKT., 2151/11, 20 Aralık 1898. (6 Şa’bân 1316).

⁹⁴ Serdar Ösen, “Osmanlı Devleti’nde Tütün Kaçakçılarıyla Mücadele: Niğde Örneği”, *Selçuk Üniversitesi Türkiye Araştırmalar Dergisi*, S.38, Mayıs 2016, s. 55; BOA, DH.MKT. 1567/78, 10 Kasım 1888(29 Teşrin-i Evvel 1304); BOA, DH.MKT., 1560/99, 3 Kasım 1888 (28 Safer 1306); BOA, DH.MKT. 1570/96, 3 Aralık 1888. (29 Rebî’u’l-evvel 1306). Sivas, Ankara ve Niğde’de tütün kaçakçılarıyla çıkan çatışmada bazı kaçakçıların hayvan ve tütünleriyle beraber yakalandığı, firar edenlerin yakalanmasına çalışıldığı.

⁹⁵ BOA, Hariciye Nezareti Tahrîrât-ı Hariciye Belgeleri (HR.TH), 255/16, Tarih kaydı yoktur.

⁹⁶ BOA, DH.MKT. 2737/37, 11 Şubat 1909. (20 Muharrem 1327).

⁹⁷ BOA, DH.MUİ. 73/7, 2 Mayıs 1910. (21 Rebî’u’l-âhîr 1328).

arz etmesi dolayısıyla nehirlerin akış hızları fazladır. Bu sebeple olsa gerek, bu bölgede nehir vasıtasıyla kaçakçılık yapılmasına arşiv belgelerinde rastlayamadık. Bu durum Yeşilırmak, Kızılırmak, Melen ve Harşit gibi mavnalar ve kayıklarla ulaşımın sağlanabildiği nehir güzergâhlarında kaçakçılığın yapılmadığı anlamına gelmez. Muhtemeldir ki nehir seyahatleri üzerinde Osmanlı Devleti ve Reji İdaresinin bir güvenlik takibatı gerçekleştirememesi ve yapılanmaması bu güzergâhlar da kaçakçıların ele geçirilişini imkânsız hale getirmiş olmalıdır. Nehirler üzerinde yasal takibat olmadığı için ele geçirilen kaçakçı da olmadığından arşiv belgelerinde bu vakaya rastlamak güçleşmiştir.⁹⁸ Yine de ulaşım da faal olarak kullanılan akarsu rotaları kaçakçılar için denetimsiz bölgeler olması nedeniyle cazip bir kaçakçılık yolu olarak değerlendirilmiş olmalıdır.⁹⁹

Sonuç

Ulaşım olanaklarının gelişmesi, her türlü eşya ve yolcu naklini kolaylaştırarak ticaretin gelişmesine imkan sağlamıştır. Deniz rotaları ve kara güzergâhları bu kolaylaştırıcı etkenin içinde aktif bir rol almıştır. Devletlerin ekonomik işbirliği, iletişimi ve kültürel etkileşiminde ticaretin yeri yadsınmaz. Bu nedenle XIX. yüzyılda devletler birbirlerine karşı üstünlük kurmak için ulaşım olanaklarını arttırıcı politikalar izlemişlerdir. Bu politikaların genel itibariyle yasal bir zeminde olduğu gözlemlense de arka yüzlerinde yasadışı bir halde mevcuttur. Ulaşım imkânlarının elverişli olması yasal ticaretin artmasına olanak sağlarken yasadışı faaliyetleri de arttırmıştır. Bu tespiti kaçakçıların kullanmış olduğu ticaret yollarından ve ticaretin gelişmesiyle ortaya çıkan bölgesel ticari hacimden anlıyoruz. Kaçakçıların kullanmış olduğu rota ve güzergâhlar ticaret yolları ile benzer özellikler göstermiştir. Kaçakçıların kullanmış olduğu bu rota ve güzergâhlar aslında Trabzon Limanı'nın XIX. yüzyıl itibariyle transit bir liman olmasından ileri geliyordu. Kaçakçılar bu transit ticareti kullanarak hem dahilinde ürettikleri emtiayı dışarı çıkarabiliyorlardı hem de ihtiyaç duydukları ürünleri hariçten alabiliyorlardı. Rota ve güzergâh olarak tanımladığımız kaçakçılık yollarından rotalar, Karadeniz'de bulunan iskele ve limanları işaret edebildiği gibi Akdeniz – Adriyatik - Atlas Okyanusu'ndan gelen ve bağlantısı olan rotaları da işaret edebilmektedir. Bu rotalar arasında meydana gelen kaçakçılık vakaları yabancı vapur kumpanyaları vasıtasıyla meydana geliyordu. Güzergâhlar ise rotalarla bağlantılıydı. Liman ve iskelelere ulaşan kaçak mallar buradan güzergâhlara dâhil olarak hedef merkezlere ulaştırılıyordu. Bu hedef merkezler Trabzon – Gümüşhane – Bayburt – Erzurum - Elazığ idi. Bu yol ve hatlar vasıtasıyla kaçakçılar Karadeniz sahillerinden Doğu vilayetlerine, İran'a ve Halep'e kadar gidebiliyorlardı. Bununla birlikte kaçakçılar alternatif rota ve güzergâhlar da kullanmışlardır. Bu yol ve hatlar eskimiş, kullanılmayan iskeleler olabildiği gibi aşılması güç dağ ve patika yollar da olabilmektedir. Bununla beraber kaçakçılar deniz ve kara haricinde nehir ve çay gibi doğal yollardan yararlanarak da bu yasadışı fiili gerçekleştirmişlerdir. Ne var ki Doğu Karadeniz'de bulunan nehir ve çayların akış hızlarının ve debilerinin yüksek olmasından dolayı kaçakçılar bu fiili bu bölgede aktivite edememişlerdir.

Kaçakçıların rota ve güzergâhını belirleyen unsurlardan biri güvenlik sorunudur. Bu unsur kaçakçıların yol ve hat belirlerken güvenliğin olmadığı ya da az bulunduğu yerleri tercih etmelerine neden olmuştur. Kaçakçılar güvenlik güçleri ile karşılaştıklarında iki durum söz konusu olmuştur. Birincisi ellerindeki emtiayı bırakıp kaçmalarıdır. İkincisi ise kaçakçıların güvenlik güçleriyle silahlı çatışmaya girmeleridir. İki durumda da kaçakçıların teslim olmaya yanaşmadıklarını görmekteyiz. Kaçakçılık esnasında meydana gelen eşkıyalık olayları da beraberinde ölümleri ve göçleri getirdiği için demografik yapının değişmesine de neden

⁹⁸ Hamzaoglu, *age*, s. 81.

⁹⁹ M. Yavuz Erler, "River Network", Samsun, Port Cities and Port Town, Black-Sea Research (TALES)", European, Union Project, <https://cities.blacksea.gr/en/samsun/4-2-3/> (30.08.2020), s. 1-2.

olmuştur. Devletin kaçakçılar ile mücadelesi, Reji kolcularına yardımcı olmakla yetinen ve genellikle mevcudu az olan jandarma müfrezelerinden ibaretti. Durum böyle olunca da kaçakçılar kullanmış oldukları rota ve güzergâhları terk etmeye yanaşmamışlardır.

Kaynakça

1. Arşiv Belgeleri

BOA (Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı, Osmanlı Arşivi)

Bâbîâlî Evrak Odası Defterleri (BEO)

Dahiliye Nezâreti Mektubî Kalemi (DH.MKT.)

Dahiliye Nezâreti Tesrî-i Muamelât ve Islahat Komisyonu, Muamelât (DH. TMIK. M.)

Hariciye Nezareti Siyasî Kısmı Belgeleri (HR. SYS.)

Hariciye Nezareti Tahrirât-ı Hariciye Belgeleri (HR.TH)

Hatt-I Hümayun (HAT.)

Îrâde Rûsûmat (İ.RSM)

Meclis-İ Vükela Mazbataları (MV.)

Meclis-i Vükelâ Mazbataları (MV.)

Muhaberat-I Umumiye Dairesi (DH.MUI)

Sadâret Mektubî Kalemi Mühimme Odası (Kalemi) Belgeler (A.}MKT.MHM.)

Şifre Kalemi Belgeleri (DH.ŞFR.)

Şûrâ-yı Devlet Belgeleri (ŞD)

Yıldız Mütenevvî Maruzât Evrakı (Y.MTV.)

Yıldız Sadâret Hususî Maruzât Evrakı (Y..A...HUS)

Zabtiye Nezâreti (ZB.)

Zabtiye Nezâreti Maruzâtı (Y..PRK.ZB)

2. Salnameler

Trabzon Vilayet Salnamesi 1869.

Mamûrat-ül Aziz Vilayet Salnamesi, 1894.

3. Kitaplar, Makaleler ve Tezler

VASILİEV, A. *Bizans İmparatorluğu Tarihi*, (Çev. A. Müfid Mansel), Ankara 1943.

AKPINAR, Mehmet, *Reji İdaresi (1908-1925)*, (Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Trabzon 1998.

BASKICI, Murat, “XIX. Yüzyıl Trabzon Limanı: Yükseliş ve Gerileyiş”, *Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 67, S. 3, Ocak 2012, s. 33-56.

BEŞİRLİ, Mehmet, “İstanbul’a Yapılan Bakır Sevkiyatında Tokat- Samsun Yolunun Ticari Bakımdan Analizi ve Taşımacılık (XVIII. Yüzyıl Sonu XIX. Yüzyıl başları)” *Tarih*

Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik, ed. Osman Köse, C. 1, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun 2013. s.71-79.

ÇAKIR, İbrahim Ethem, “1642 Tarihli Avarız Defterine Göre İspir Sancağı”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C. 2, S. 8, Yaz 2009, s. 415-422.

ÇİFTÇİ, Hasan, “E. G. Browne’in Hatıralarında Doğu Seyahati (Trabzon-Erzurum-Doğubeyazıt)”, *Ankara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, C. 12, S. 28, Prof. Dr. M. Fahrettin Kırzioğlu Özel Sayısı, Ocak 2005, s. 321-350.

DAEİ, Masoumeh, “XIX. Yüzyıl’da İran-Osmanlı Ticaretinde Trabzon-Erzurum-Tebriz Ticari Yolunun Önemi”, *Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırma Dergisi*, S. 19, Mart 2012, s. 43-56.

DIĞIROĞLU Filiz, “*Reji’nin Karadeniz Bölgesi’ndeki Uygulamaları (1884-1914)*”, (Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2004.

FAROQHI, Suraiya, *Osmanlı’da Kentler ve Kentliler*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2011.

GÜLER, İbrahim, “XVIII. Yüzyılda Sinop-Samsun İlişkilerine Ait Bazı Gözlemler”, ed. Cevdet Yılmaz C.1, *Samsun Araştırmaları*, Samsun 2013. s. 101-117.

HAYRİ, Abdülvahap, *İktisadî Trabzon*, haz. Melek Öksüz Trabzon, Serander Yayınevi, Trabzon 2008.

ISSAWİ, Charles, “The Tabriz-Trabzon Trade (1830-1900) Rise and Decline of a Route”, *International Journal of Middle East Studies*, Vol 1, No 1, January 1970, s. 18-27.

KILIÇASLAN, Emre, “Avusturya Lloyd Vapur Şirketi’nin İstanbul’un Yolcu Ve Eşya Taşımacılığındaki Yeri” *Antik Çağ’dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi*, Ed. Coşkun Yılmaz, C. 6, İstanbul Belediyesi Kültür Yayınları, İstanbul 2015, s. 480-491.

KILIÇASLAN, Emre, “Bandıra Usulsüzlüklerine Bir Örnek: Trabzon Kayıklarındaki Rusya”, *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu IV: Doğu Karadeniz*, Trabzon 2012, s. 219-230.

KÖSE, Osman, “Canik’in Osmanlılara Geçiş ve Canik’te İktisadî Hayat”, *İlkçağdan Cumhuriyete Canik*, ed. Cevdet Yılmaz, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun 2013, s. 80-90.

NEMLIOĞLU, Yasemin, “19. Yüzyılda Trabzon Limanı: Seferler, Tüccarlar, Mallar”, *Karadeniz Araştırmaları Dergisi*, S. 49, Bahar 2016 s. 157-187.

ÖZTÜRK, Temel, “Savaş Zamanı Karadeniz’deki Ticari Gemiler (1700-1774)”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, ed. Osman Köse, C. 2, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun 2013, s. 871-885.

SAİNKAPLAN, Ferhan, “1793/39 Numaralı Samsun Şeriye Sicil Defterinin Transkripsiyonu ve Tahlili (1906-1916)”, (Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Samsun 2015.

SARIYILDIZ, Gülден, “Karantina”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, C. 24. Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Araştırmaları Merkezi, İstanbul 2001, s. 463-465.

ÖSEN, Serdar, “Osmanlı Devleti’nde Tütün Kaçakçılarıyla Mücadele: Niğde Örneği”, *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmalar Dergisi*, S.38, Mayıs 2016, s. 49-68.

XIX. Yüzyılda Trabzon Vilayetinde Kaçakçılık Güzergâhları ve Rotaları

- TOZLU, Selahattin, “Trabzon-Erzurum Anayolunun Mevsimlik Güzergâhları”, *Anadolu’da Tarihî yollar ve Şehirler Semineri*, Globus Dünya Basımevi, İstanbul 2002, s. 179-199.
- TOZLU, Selahattin, “Trabzon-Erzurum-Tebriiz Yolu (XIX. Yüzyılda Sosyal ve Ekonomik Bakımdan Bir İnceleme)”, *Türkler*, C.14, Yeni Türkiye Yayınları, İstanbul 2002, s. 481-484.
- UYGUN, Süleyman, “Fransız Fraissinet Vapur Kumpanyası (La Compagnie Fraissinet) Ve Osmanlı Limanlarındaki Faaliyetleri” *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S. 12, Mayıs 2018, s. 97-140.
- UYGUN, Süleyman, “Karadeniz Sularında Fransız Paquet Vapur Kumpanyası (1878-1914)”, *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 10/20, Mayıs 2016, s. 137-172.
- UYGUN, Süleyman, “Messagerie Maritimes Vapur Şirketi’nin İstanbul’un Yolcu Ve Eşya Taşımacılığındaki Yeri”, *Antik Çağ’dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi*, Ed. Coşkun Yılmaz, C. 6, İstanbul Belediyesi Kültür Yayınları, İstanbul 2015. s. 492-501.
- UYGUN, Süleyman, “Paquet Vapur Nakliyat Kumpanyası (Compagnie De Navigation Paquet) Ve Osmanlı Ermenileri”, *Ankara Üniversitesi. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, S. 56, Ocak 2016, s. 1339-1363.
- ÜNAL, M. Ali, “XVI. ve XVII. Yüzyıllarda Karadeniz-Basra Körfezi Ticareti”, *Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri*, Haz. Mehmet Sağlam vd., Eser Matbaası, Samsun 1988. s. 471-475.
- ÜNER, Turgay, “Trabzon”, *Doğu Akdeniz Liman Kentleri*, ed. Çaylar Keyder vd., Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1994,
- YILMAZ, Özgür, “1847-1848 Kolera Salgını ve Osmanlı Coğrafyasında Etkileri”, *Avrasya İncelemeleri Dergisi*, C. 6 S. 1, Ocak 2017, s. 23-55.
- YILMAZ, Özgür, “Fransız belgelerine göre 19. Yüzyılın Başlarında Güney Karadeniz Limanları”, *Mavi Atlas*, C.7, S.1, Ocak 2019, s. 111-142.
- QUATAERT, Donald, *Osmanlı Devleti’nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş 1881-1908*, İletişim Yayınları, Ankara 1987.

EKLER

Ek:1 Bayburd üzerinden giden Trabzon-Erzurum yolu ve Cevizlik-Bayburd yolu haritaları¹⁰⁰.

¹⁰⁰ BOA, Haritalar (HRT.h), 25/22, 20 Aralık 1888. (16 Rebî'u'l-âhîr 1306).

Ek:2 Trabzon-Erzurum yolu Cevizlik-Bayburd arası haritası.¹⁰¹

¹⁰¹ BOA, HRT.h, No: 2022, 27 Haziran 1885. (14 Ramazân 1302).