

ATATÜRK KÜLTÜR, DİL VE TARİH YÜKSEK KURUMU
T Ü R K T A R İ H K U R U M U

ISSN 0041-4255

BELLE TEN

DÖRT AYDA BİR ÇIKAR

Cilt : LXXIX

Sa. 286

Aralık 2015

ANKARA - 2015

BELLETEN

Sahibi ve Yazı İşleri Müdürü / Proprietor and Redactor in Chief
Türk Tarih Kurumu Adına / Turkish Historical Society

AHMET BELADA

Yayın Komisyonu / Commission of Publications

Prof. Dr. İbrahim Ethem ATNUR
Yrd. Doç. Dr. Rüstem BOZER
Prof. Dr. Muzaffer DEMİR
Prof. Dr. İlhan ERDEM
Prof. Dr. Mehmet İNBASI
Prof. Dr. Levent KAYAPINAR
Prof. Dr. Refik TURAN

Hakemler / Referees

Prof. Dr. Ali AÇIKEL (Gaziosmanpaşa Üniversitesi)
Prof. Dr. Nuri ADIYEKE (Dokuz Eylül Üniversitesi)
Prof. Dr. Murat ARSLAN (Akdeniz Üniversitesi)
Doç. Dr. Casim AVCI (Marmara Üniversitesi)
Prof. Dr. Bederettin AYTAÇ (Ankara Üniversitesi)
Prof. Dr. Ahmet Ali BAYHAN (Ordu Üniversitesi)
Yrd. Doç. Dr. BİRTEN ÇELİK (Orta Doğu Teknik Üniversitesi)
Prof. Dr. Hüseyin ÇINAR (Yıldırım Beyazıt Üniversitesi)
Prof. Dr. Tayyip DUMAN (Gazi Üniversitesi)
Prof. Dr. Serra DURUGÖNÜL (Mersin Üniversitesi)
Prof. Dr. Neşe Hatice ERİM (Kocaeli Üniversitesi)
Prof. Dr. Mehmet Yavuz ERLER (Ondokuz Mayıs Üniversitesi)
Prof. Dr. Turan GÖKÇE (İzmir Katip Çelebi Üniversitesi)
Prof. Dr. İbrahim GÜLER (İstanbul Üniversitesi)
Prof. Dr. Hamza GÜNDOĞDU (Şakarya Üniversitesi)
Yrd. Doç. Dr. Neriman HACISALİHOĞLU (İstanbul Üniversitesi)
Prof. Dr. Haşim KARPUZ (Selçuk Üniversitesi)
Prof. Dr. Vahdet KELEŞYILMAZ (Gazi Üniversitesi)
Doç. Dr. M. Akif KİREÇCİ (Bilkent Üniversitesi)
Doç. Dr. Oya DAĞLAR MACAR (İstanbul Ticaret Üniversitesi)
Prof. Dr. Yusuf OĞUZOĞLU (Ankara Üniversitesi)
Doç. Dr. Hatice ORUÇ (Ankara Üniversitesi)
Prof. Dr. Neşe ÖZDEN (Ankara Üniversitesi)
Doç. Dr. Emine ERDOĞAN ÖZÜNLÜ (Hacettepe Üniversitesi)
Prof. Dr. Bilgehan PAMUK (Gaziantep Üniversitesi)
Prof. Dr. Gürcan POLAT (Ege Üniversitesi)
Doç. Dr. Serdar SARISIR (Ankara Üniversitesi)
Prof. Dr. Bige SÜKAN (Ankara Üniversitesi)
Prof. Dr. Oğuz TEKİN (İstanbul Üniversitesi)
Prof. Dr. Mustafa TURAN (Gazi Üniversitesi)
Prof. Dr. M. Alaaddin YALÇINKAYA (Karadeniz Teknik Üniversitesi)

Adres / Address:

Türk Tarih Kurumu, Kızılay Sokak No: 1 06100-Sıhhiye / ANKARA

Tel: 310 23 68 / 277-217 - 310 25 00

Fax: 310 16 98

<http://www.ttk.gov.tr>

basinyayin@ttk.gov.tr

ISSN 0041-4255

Yerel Süreli, Hakemli dergidir.

Aralık 2015 – ANKARA

Belleten’i indeksleyen uluslararası indeks ve abstraktlar:

America, history and life 0002-7065 1963-; Historical abstracts. Part A. Modern history abstracts 0363-2717 1963-; Historical abstracts. Part B. Twentieth century abstracts 0363-2725 1963-; MLA International Bibliography 2000-; Turkologischer Anzeiger 0084-0076 1973-; FRANCIS (French Online Database) 1985; Archaeological Bibliographic 0341-8308 1982-; Arts and Humanities Citation Index (AHCI) 2010-.

Türk Tarih Kurumu yayınlarını İnternet üzerinden alabileceğiniz adresler

İnternet Adresi: <http://e-magaza.ttk.gov.tr> - e-posta: e-magaza@ttk.gov.tr

Baskıya Hazırlık • Baskı: ÜÇ S Basım Ltd. Şti. 0312 395 9445

İÇİNDEKİLER

Makaleler, İncelemeler:	<u>Sayfa</u>
TEMÜR, AKIN: Thoughts on a Grave Stele From the Classical Period in Samsun Museum	817
GÜNEY, HALE: İstanbul Arkeoloji Müzeleri'nde Bulunan Soloi-Pompeiopolis Kenti'ne Ait Bir Grup Sikke	827
ARSLANTAŞ, NUH: Abbasiler Döneminde Yahudilerin Yüksek Din Eğitim Kurumları: Yeşivalar	847
YEŞİLBAŞ, EVİNDAR: Diyarbakır'da Osmanlı Dönemi Şehir-İçerisi Üzerine Değerlendirme	877
YILMAZ, GÜLAY: The Devshirme System and the Levied Children of Bursa in 1603-4.....	901
BAYRAK FERLİBAŞ, MERAL: Rusçuk'ta Kaybolmuş Osmanlı Mirası: Vakıflar.....	931
GENCER, FATİH: Kavalalı Mehmet Ali Paşa Yönetimine Karşı Filistin Muhalefeti.....	979
ÇELİK, BİRTEN: Osmanlı Gümrüklerinde Kadın İstihdamı: Kadın Gümrük Kolcuları (1901-1908)	1003
YILMAZ, ÖZGÜR: Fransız Arşiv Belgelerine Göre 20. Yüzyılın Başlarında Samsun Limanı.....	1039
KEÇECİ KURT, SONGÜL: II. Meşrutiyet Dönemi Osmanlı Kadın Dergilerinde Aile ve Evlilik Algısı	1073
YOLUN, MURAT - KOPAR, METİN: The Impact of the Spanish Influenza on the Ottoman Empire.....	1099
DEMİRCAN, HÜSNÜ: Kültürel Temizlik ve Bütünleşme Politikalarında Tarihin Rolü: Bosna Örneği.....	1121
Kitap Tanıtma:	
GÜÇLÜ, YÜCEL: Ahmet Tetik, <i>Teşkilat-ı Mahsusa (Umur-ı Şarkıyye Dairesi) Tarihi</i> <i>Cilt I: 1914 - 1916</i>	1139
Özetler	1145
İngilizce Özetler	1152
Belleten Dergisi Yayın İlkeleri ve Başvuru Şartları	1160
Belleten Journal Editorial Principles and Application Requirements	1162

CONTENTS

Articles and Studies:	<u>Page</u>
TEMÜR, AKIN: Thoughts on a Grave Stele From the Classical Period in Samsun Museum	817
GÜNEY, HALE: The Coins of Soloi-Pompeiopolis in the İstanbul Archaeological Museums.....	827
ARSLANTAŞ, NUH: Institutions of Jewish Higher Religious Education in Abbasid Period: the Yeshivas.....	847
YEŞİLBAŞ, EVİNDAR: Evaluation on Khans of the Ottoman Period in Diyarbakır	877
YILMAZ, GÜLAY: The Devshirme System and the Levied Children of Bursa in 1603-4.....	901
BAYRAK FERLİBAŞ, MERAL: Extinct Ottoman Heritage in Rusçuk: Waqfs	931
GENCER, FATİH: The Palestinian Opposition Against The Rule of Kavalian Mehmet Ali Pasha.....	979
ÇELİK, BİRTEN: Female Personnel Employment at the Ottoman Customs: Women Customs Guards (1901-1908)	1003
YILMAZ, ÖZGÜR: The Port of Samsun at the Beginning of the 20 th Century According to French Archival Documents	1039
KEÇECİ KURT, SONGÜL: The Family and Marriage Perceptions in the Ottoman Women Magazines: II. Constitution Period.....	1073
YOLUN, MURAT - KOPAR, METİN: The Impact of the Spanish Influenza on the Ottoman Empire	1099
DEMİRCAN, HÜSNÜ: The Role of History in Cultural Cleansing and Integration Policies: Bosnian Case.....	1121
Book Review:	
GÜÇLÜ, YÜCEL: Ahmet Tetik, <i>Teşkilat-ı Mahsusa (Umur-ı Şarkıyye Dairesi) Tarihi</i> <i>Cilt I: 1914 - 1916</i>	1139
Turkish Abstracts.....	1145
Abstracts.....	1152
Belleten Journal Editorial Principles and Application Requirements (in Turkish).....	1160
Belleten Journal Editorial Principles and Application Requirements (in English).....	1162

FRANSIZ ARŞİV BELGELERİNE GÖRE 20. YÜZYILIN BAŞLARINDA SAMSUN LİMANI*

ÖZGÜR YILMAZ**

Giriş

Başta Trabzon olmak üzere Samsun gibi diğer Güney Karadeniz limanlarının 19. yüzyılda göstermiş oldukları gelişimin en önemli itici gücü, öncelikle Karadeniz'in uluslararası ticarete açılması ve Osmanlı Devleti'nin yapmış olduğu ticari anlaşmalar sayesinde dünya piyasaları ile birleşmeleri oldu. Buharlı gemilerin 1830'lu yılların sonlarına doğru bu limanlara da uğramasıyla birlikte, ithalat ve ihracat oranları bakımından bu liman şehirleri önemli bir gelişim sürecine girdi. Bu bakımdan 19. yüzyılın başlarında Karadeniz'in en önemli limanı olan Trabzon'un gölgesinde küçük bir liman şehri olan Samsun'un önemi, 1840'lı yıllardan itibaren arttı.¹ Trabzon'u öne çıkaran husus İran transit ticareti iken Samsun, yüksek üretim potansiyeli olan Canik Sancağı'nın ürünleri için bir ihraç kapısı niteliğindeydi.² Zira Samsun, ardülkesi Merzifon, Amasya, Tokat, Sivas, Yozgat, Şebinkarahisar, Kayseri, Harput, Kırşehir ve Diyarbakır gibi Anadolu'nun iç bölgeleri ile ticari ilişki içindeydi.³ Bu dönemde Samsun'un önemine işaret eden yabancı gözlemciler de, Samsun'un sadece bölge ticareti

* Bu çalışma 19-21 Ekim 2012 tarihinde Samsun'da gerçekleşen "Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik" konulu Uluslararası Sempozyumda sunulan bildirinin genişletilmiş şeklidir.

** Yrd. Doç. Dr., Gümüşhane Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Gümüşhane/TÜRKİYE, oyilmaz1978@gmail.com.

¹ M. Murat Baskıcı, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*, Turhan Kitabevi, Ankara 2005, s. 86.

² *Annales du Commerce Extérieur*, no. 1654, Turquie, Port de Trébizonde, Mouvement Commercial en 1862, s. 3-4.

³ Archives du Ministère des Affaires Étrangères Français (AMAEF), Centre des Archives Diplomatiques de Nantes (CADN), Consulats, Trébizonde, Tome 83, Spadaro'dan Bertrand'a, 19 Eylül 1891; Accounts and Papers (A&P), 1868-1869, vol. 59, Report on the Province of Trebizond, Sivas, Kastemouni, and Part of Angora, by Mr. Consul W. Gifford Palgrave, s. 340; PRO, FO, 78/2050; Charles Issawi, *The Economic History of Turkey 1800-1914*, The University of Chicago Press, Chicago 1980, s. 121; K. Tuncer Çağlayan, "İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre 1841 Yılında Samsun ve Çevresinde Ticaret", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, 1. Kitap, ed. C. Yılmaz, Samsun Büyükşehir Belediyesi Yayınları, Samsun 2006, s. 283-298.

için değil diğer bölgeleri de içine alan transit ticarete hizmet ettiğini belirtmekteydi.⁴ Samsun limanının bu transit özelliğini arttıran bir gelişme olarak buharlı gemilerin etkisi üzerinde özellikle durmak gerekmektedir. 1836 yılından itibaren Karadeniz’de buharlı gemi seferleri yapılmaya başlandı. Buharlı gemilerin ilki İngilizlerin Essex adlı gemisiydi ve bu gemi İstanbul-Samsun ve Trabzon istikametinde sefer yapıyordu. Buna daha sonra Crescent adlı başka bir gemi eklendi, 1837 yılında bu deniz yolu hattında Osmanlıların ve Avusturyalıların işlettiği diğer gemiler de görüldü.⁵ Zamanla Rus ve Fransız şirketlerinin de bu hatta girmesiyle seferler daha düzenli bir hal aldı ve bu şirketler arasında bir rekabet dönemi başladı. Fakat burada daha da önemli bir husus buharlı gemilerin zamanla toplam ticaretin büyük bir kısmını gerçekleştirdikleridir.⁶

1. Samsun Limanının Önem Kazanması ve Şehirde Yabancı Konsoloslukların Kurulması

Buharlı gemilerin ulaşım ve nakliye vasıtası olarak seferlere başlaması bölge ticareti için itici bir güç olmuştur. Önceleri karayolu ile mallarını İzmir ve İstanbul’a götüren Tokat ve Kayseri tüccarları, bu yol yerine Samsun limanını kullanmaya başladı. Bunun yanında 1838 ticaret anlaşmasının Osmanlı tarım ürünleri üzerindeki tekeli kaldırması ile Samsun bölgesi Avrupa ticaretine açık hale geldi.⁷ 1846 yılında hububat ihracatı konusunda yapılan düzenlemeler de, bu bölgeyi tarım ürünleri ihracatı için daha cazip bir hale getirmiştir.⁸ 1841-1849 yılları arasındaki ihracat ve ithalat rakamlarını içeren aşağıdaki tablo bölgedeki ticaretin yükselişini ve yüzyılın ilk yarısında, Samsun’un önemli bir liman haline geldiğini göstermektedir. Bu haliyle Samsun, 19. yüzyılın başında Trabzon’un gerisinde kalan bir liman iken, Trabzon’un aksine yavaş yavaş kendi potansiyeli çerçevesinde gelişmeye başlamıştı.⁹

⁴ İleride Kayseri’ye İngiliz konsoloslu olarak tayin edilecek olan ve 1830’lu yılların sonlarında Samsun’a gelen Henry Suter, şehrin 450 Türk, 150 Rum aileyi barındırdığını, şehirdeki çarşıların bölge ticareti için değil daha çok transit ticarete hizmet ettiğini belirtmekteydi. Faroqi, S. “Şamşun” *Encyclopaedia of Islam*, 2nd Edition, Brill 2011. (http://brillonline.nl/subscriber/entry?entry=islam_SIM-6590) (23 Eylül 2011).

⁵ İlhan Ekinci, “19. Yüzyılın İkinci Yarısında Samsun’da Deniz Ulaşımı”, *Geçmişten Geleceğe Samsun*, 2. Kitap, ed. C. Yılmaz, Samsun Büyükşehir Belediyesi Yayınları, Samsun 2007, s. 116-117; M. Murat Baskıcı, “XIX. Yüzyılda Samsun: İktisadi Değişim ve Yükseliş”, *Samsun Sempozyumu, 13-16 Ekim 2011*, c. III, ed. M. Aydın-B. Şişman-S. Özyurt-H. Atsız, Samsun Valiliği Yayınları, Samsun 2012, s. 489-502.

⁶ Charles Issawi, “The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: The Rise and Decline of A Route”, *International Journal of Middle East Studies*, I (1970), s. 19-20.

⁷ Samsun, 1838 Ticaret anlaşması uyarınca Osmanlı mallarının ihraç edilebileceği limanlar arasında yer alıyordu. Mübahat S. Kütükoğlu, *Osmanlı İngiliz İktisadi Münasebetleri II (1838-1850)*, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1976, s. 14-22.

⁸ A. Üner Turgay, “Ottoman-British Trade Through Southeastern Black Sea Ports During the Nineteenth Century”, *Economie et Sociétés dans l’Empire Ottoman (fin du XVIIIe- début du XXe siècle)*, der. J.-Louis Bacqué-Grammont, P. Dumont, Editions du Centre national de la recherche scientifique, Paris 1983, s. 304.

⁹ Baskıcı, *Anadolu’da İktisadi Değişim*, s. 86.

1841-1849 Yılları Arasında Samsun'un İthalat ve İhracatı

Yıllar	İthalat(sterlin)	İhracat(sterlin)
1841	133,000	121,000
1842	122,000	147,000
1843	--	--
1844	213,000	210,000
1845	182,000	143,000
1846	179,000	173,000
1847	158,000	211,000
1848	--	--
1849	128,000	280,000

Kaynak: Issawi, *Economic History of Turkey*, s. 126.

19. yüzyılın ilk yarısında Samsun ticaretinin göstermiş olduğu bu canlanmayı güçlendiren gelişme ise Kırım Savaşı oldu. Sahip olduğu yüksek tarımsal üretim potansiyeli ile Samsun bölgesi, savaş döneminde müttefik orduları için önemli bir tedarik merkezi haline geldi. Örneğin, Samsun'a 1853 yılında gelen İngiliz gemilerinin sayısı 26 ve tonajları ise 14.105 ton civarındaydı. Bu gemilerin yaptığı ithalatın değeri 30.100 ve ihracatın değeri 45.378 sterlindi. Savaşın sonu olan 1856'da bu rakamlar 167 gemiye, 174.986 ton toplam tonaja çıktı. İthalat 319.926 ve ihracat da 220.749 sterline yükseldi. Toplamda 1856 yılında Samsun limanına giren 433 buharlı gemi, 702.418 sterlinlik bir ihracat; 581.917 sterlinlik bir ithalat gerçekleştirdi. Savaşın ticarete kattığı ivmeyi savaş sonrasındaki verilerden de anlamak mümkündür. Zira 1860 yılında ithalat 451.858; ihracat ise 510.182 sterline geriledi.¹⁰

Kırım Savaşı sonunda ortaya çıkan tablo, Samsun'un dünya piyasaları ile olan bağlantılarını daha da güçlendirdi. Bu da Samsun'a Osmanlı, İngiliz ve Avusturya buharlı gemilerinin yanında Fransız, Yunan ve Rus şirketleri gemilerinin de uğramaya başlamaları ile bu mümkün oldu. Yunan şirketinin gemileri 1856 yılında Samsun'a uğramaya başladı. 1857 yılının sonlarında doğru, Fransız Messageries Maritimes Şirketi İnebolu, Sinop, Samsun, Giresun ve Trabzon gibi Karadeniz'in değişik limanlarında acentelikler kurdu. Bu şirketin gemileri 1858 yılından itibaren bu sularda seferlere başladı.¹¹ Böylece bu şirket gemilerinin Samsun'a uğraması, Samsun limanını, Su-

¹⁰J. L. Farley, *The Resources of Turkey*, London 1862, s. 128-130.

¹¹ AMAEF, CADN, Ambassade, Constantinople, Série D, Trébizonde, Tome 8, Benedetti'den Thouvenel'ye, 30 Aralık 1857; Fransız arşiv kaynaklarından elde ettiğimiz bilgilere göre Fransızlar Trabzon'daki konsolos vasıtası ile Samsun'dan tütün alımı konusunda ilk olarak 1844 yılında bazı girişimlerde bulunmuşlardı. AMAEF, CADN, Ambassade Constantinople, Série D, Trébizonde, Tome 5, Clairambault'dan Bouguency'ye, 6 Mayıs 1844.

riye, Tuna ve Rumeli'deki bazı limanlarla, Yunanistan, İtalya ve Fransa'nın önemli limanlarına bağladı.¹² 1858'de Rus şirketinin Samsun'a uğramaya başlamasıyla Samsun limanı, Karadeniz'deki diğer önemli Rus limanlarıyla bağlantılı hale geldi. Zamanla ikinci bir Fransız, Paquet, İtalyan, İngiliz ve başka Osmanlı şirketleri buharlılarının eklenmesiyle, Samsun'a uğrayan buharlı gemilerin sayı ve sefer sıklıkları daha da arttı.¹³

Samsun'un gelişmişliğin diğer bir göstergesi olarak şehirdeki yabancı konsolosluklara bakmak yeterlidir. Samsun'da temsilcilik açan ülkelerden ilk örneğimiz İngiltere'dir. İngiltere Trabzon merkezli olmak üzere bölge ticaretinden en çok istifade eden ülke olarak 1830 yılında Trabzon'da bir konsolosluk kurduktan sonra bölgedeki konsolosluk ağını geliştirmeye başladı. Bu bağlamda İngiliz hükümetinin, 1838 yılında başlayan Samsun'a bir konsolos tayin edilmesi yönündeki çalışmaları, 1841'de neticelendi ve R. W. Stevens viskonsül olarak Samsun'a tayin edildi.¹⁴ Böylece İngilizler Trabzon, Musul ve Erzurum'dan sonra dördüncü konsolosluğu da Samsun'da kurmuş oldular.¹⁵ Zamanla Samsun'da Sicilya, Avusturya, ABD ve Rusya gibi devletlerin de temsilcilikleri açıldı. Fakat konumuz açısından asıl önemli gelişme, Fransız temsilciliğinin şehirde tesis edilmesi oldu.

¹² A&P, 1861, vol. 58, Trebizond, Report by Mr. Stevens, British Consul at Trebizond, on the Trade of that Port and Pashalic during the year 1858, s. 361-368.

¹³ Buharlı gemilerin Güney Karadeniz limanlarındaki yerleşim süreci hakkında bkz. Özgür Yılmaz, "19. Yüzyıl Trabzon'unda Buharlı Gemi Taşımacılığı ve Deniz Ticareti", *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu, Doğu Karadeniz Bildiriler Kitabı*, KTÜ Yayınları, İstanbul 2012, s. 285-306.

¹⁴ AMAEF, CADN, Ambassade, Constantinople, Série D, Trébizonde, Tome 4, Outrey'den Compte de Pontois'ya 18 Mart 1841.

¹⁵ R. W. Stevens, 1845 yılına kadar Samsun'da konsolosluk (viskonsül) görevinde kaldı. Stevens'in yerine Mart 1846'da F. Guarraccino atandı ve görevini 1860'a kadar sürdürdü. Bir süre M. Kühn İngiliz viskonsüllüğü yapışa da Eduvard B. Barker 1860-1863 yılları arasında bu görevi yürüttü. 1863'te Samsun'daki İngiliz viskonsüllüğü ilga edildi. Bundan sonra Samsun'da İngiliz çıkarları ile Fransız konsoloslar ilgilenmeye başladı. 1863'te görevine başlayan Numa Doucet, bu tarihten itibaren, uzun bir süre şehirdeki İngiliz çıkarlarını da gözetti. 1869 yılı itibarı ile Samsun'da Fransa, Rusya, Avusturya ve İran'ın viskonsüllükleri vardı. Bunlardan Fransa, Rusya ve Avusturya viskonsülleri buharlı gemi acenteleriydiler. Bunların dışında levanten bir komisyoncu, İtalyan, İsviçre, Amerikan ve Yunan hükümetlerinin şehirdeki temsilciliğini yapıyordu. 1903 yılında ise salnamelere göre şehirde Rusya, Avusturya ve Fransa'nın da konsolosluk memurları vardı. Samsun'daki konsolosluklar hakkında bkz. Trabzon Vilayeti Salmamesi (TVS), 1321 (1903), s. 394; AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 83, Spadaro'dan Bertrand'a, 19 Eylül 1891; A&P, 1868-1869, vol. 59, Report on the Province of Trebizond, Sivas, Kastemouni, and Part of Angora, by Mr. Consul W. Gifford Palgrave, s. 387; Uygur Kocabaşoğlu, *Majestelerinin Konsolosları İngiliz Belgelerine Göre Osmanlı İmparatorluğu'ndaki İngiliz Konsoloslukları (1580-1900)*, İletişim Yayınları, İstanbul 2004, s. 56; M. Yavuz Erler, "Karadeniz'de Avrupalı Bir Kent: Samsun (1865-1875)", *Karadeniz Tarihi Sempozyumu*, c. I, Karadeniz Teknik Üniversitesi Yayınları, Trabzon 2007, s. 545; Filiz Dıñoğlu, "Samsun Duhan Çarşısı'ndan Samsun Tütün Borsasına", *Prof. Dr. Haydar Kazgan'a Armağan: Yakan Tarihimizin İktisadi Panoraması*, haz. E. Tokdemir-Ö. Günçavdı-S. S. Kayam, TTK, Ankara 2011, s. 97.

Samsun'daki Fransız çıkarları, şehirde Fransız konsolosluğunun (Konsolosluk Acentesi/Agence Consulaire) kurulduğu 1863 yılına kadar, buradaki İngiliz konsoloslar tarafından gözetildi.¹⁶ Trabzon'daki konsolosların 1830'lu yıllardan itibaren, sık sık dile getirdikleri gibi, Samsun'da Fransız temsilciliğinin kurulma sürecini¹⁷ nihai olarak etkileyen gelişme, Messageries Maritimes Şirketi'nin Karadeniz'de seferlere başlaması oldu. Bu bakımdan şirketin seferlere başladığı 1858'den 1862 yılına kadar bu şirketin acentelik görevini yürüten Kühn'ün ölümü ve Fransız çıkarlarını da gözeten İngiliz viskonsülü Barker'in görevi esnasında konsolosluğun ilga edilmesi Fransız otoritelerini, hem şehirdeki Fransız çıkarlarını gözetecek hem de Messageries Maritimes Şirketi'nin de acenteliğini yapacak bir görevliyi atama konusunda teşvik etti.¹⁸ Samsun'a konsolos yardımcısı olarak tayin edilecek görevli için Trabzon'daki Fransız konsolos Schefer elçiliğe iki isim önerdi. Bunlar 1862 yılından itibaren Messageries Maritimes Şirketi'nin acenteliğini yürüten N. Doulcet ve Samsun'da yerleşik bir tüccar olan Arnaud'du. Bu iki isimden Doucet'nin konsolosluk görevlisi olarak atanmasına karar verildi. Eylül 1863 tarihli bir elçilik yazısı ile Doulcet, noterlik, Fransız vatandaşlarının nüfus işleri ve denizcilik faaliyetleri gibi konularda yetkilendirilerek şehirdeki ilk Fransız konsolosluk görevlisi oldu.¹⁹ Doulcet'nin atanması aslında Samsun üzerindeki Fransız ilgisinin bir göstergesiydi. Zira bu ilgi deniz ulaşımı bakımından Kasım 1878'den itibaren ikinci bir Fransız denizcilik şirketinin, Paquet'nin Samsun'a da sefer yapmaya başlamaları ile daha da artmıştı. Bunun yanında bölgede gelişen tütün tarımının en önemli pazarlarından biri de Fransa'ydı. Bu iktisadi yayılma zamanla eğitim ve kültür kurumları ile Samsun'da daha da fazla hissedilmeye başlandı.

Doulcet, Trabzon'daki konsolosluğa bağlı bir görevli olarak Samsun'daki görevini 1890 yılına kadar devam ettirdi. 1890'dan 1894'e kadar Sparado, 1894'ten 1907'ye kadar da Henri de Cortanze hem şehirde Fransız konsolosluk görevlisi hem de Messageries Maritimes Şirketi'nin de acentesi olarak görev yaptı.²⁰

¹⁶ AMAEF, Paris, Correspondance Politique et Commerciale, Série E Levant 1918-1940, Consulat de Samsoun, Tome 21, Notice historique sur le poste de Samsoun, 19 Mayıs 1926.

¹⁷ Samsun'da Fransız konsolosluğunun kurulması süreci hakkında Fransız kaynaklarına dayanan çalışma için bkz. Özgür Yılmaz, "Fransız Arşiv Belgelerinde Samsun: Şehirde Fransız Konsolosluğunun Kurulması ve Şehrin Durumu 1840-1870", *Samsun Sempozyumu, 13-16 Ekim 2011*, c. III, ed. M. Aydın-B. Şişman-S. Özyurt-H. Atsız, Samsun Valiliği Yayınları, Samsun 2012, ss. 673-686.

¹⁸ AMAEF, CADN, Ambassade, Constantinople, Série D, Trébizonde, Tome 8, Schefer'den Marquis de Moustier'ye. 4 Temmuz 1863.

¹⁹ AMAEF, CADN, Ambassade, Constantinople, Série D, Trébizonde, Tome 9, Elçiliğin Schefer'ye Yazısı, 22 Eylül 1863.

²⁰ Cortanze'den sonra 1907-1910 arasında Coulomb; 1910-1914 arasında Edouard Bertrand bu görevi yürüttü. I. Dünya Savaşı nedeniyle konsolosluk 1918 yılına kadar kapalı kaldı ve bu süreçte Fransız çıkarları şehirdeki İran konsolosu tarafından yürütüldü. 1918-1919'da İşgal kuvvetlerinin temsilcisi olarak Favereau ve De Laage de Meux buradaki Fransız çıkarlarını üstlendi. Fakat daha da ilginç Türk-Fransız ilişkilerinin düzelmesi sonrasında 1925 yılında Samsun'daki konsolos yardımcılığının konsolosluğa çevrilmesi ve Ramire Vadala'nın 1925-1935 arasında Samsun'da Fransız konsolosluğunu sürdürmesidir. Nihayetinde de

Samsun'da bir Fransız temsilciliğinin kurulmasıyla birlikte bu temsilciliğin, bağlı olduğu Trabzon'daki genel konsolosluk ve İstanbul'daki Fransız elçiliği ile yapmış olduğu yazışmalar Samsun tarihi hakkında şimdiye kadar çok kullanılmayan değerli kaynakları ortaya çıkardı. Samsun'daki bu Fransız temsilciliğinin bırakmış olduğu bu arşiv kaynakları, Fransız Dışişleri Bakanlığı'nın Paris ve Nantes'daki arşivlerinde muhafaza edilmektedir.²¹ Bu arşivler içinde Samsun hakkında en çok dokümanın bulunduğu yer, Nantes'ta bulunan "Nantes Diplomatik Arşiv Merkezi" (CADN, *Centre des Archives diplomatiques de Nantes*) isimli arşivdir. Burada konsolosluk merkezlerinin olduğu şehirler için ayrı ayrı tasnifler bulunduğu gibi bu şehirlerden elçiliğe giden belgelere ait tasnifler de vardır. Burada şehir bazında yapılan tasniflerde "Samsoun" adlı bir tasnif bulunmakta ve bu tasnif altında 5 karton yer almaktadır. Ayrıca elçilik tasniflerinde Constantinople, Ambassade, Série D kataloğunda yer alan "Samsoun" tasnifinde Samsun ile İstanbul'daki elçilik arasında yapılan yazışmaları içeren bir karton yer almaktadır. Bu müstakil Samsoun tasniflerinin yanında bu arşivin "Trébizonde" tasnifinde Samsun hakkında pek çok belge yer almaktadır. Bu bakımdan Samsun hakkında yapılacak araştırmada "Trébizonde" tasnifi oldukça önemlidir. Bu arşiv belgelerinin niteliklerine bakıldığında, bunların Dışişleri Bakanlığı'dan gelen genelgeler, Trabzon'daki konsolosluk ile yazışmalar, Samsun'da yerleşik olan Kapuçin misyonerleri ile ilgili yazılar, Samsun'un ticareti ile ilgili belgeler ve Samsun'daki Fransızların nüfus işleri hakkında olduğu görülmektedir. Bu konuların dışında, zaman zaman Samsun'un değişik yönlerine işaret eden belgelere rastlanmaktadır. Fransız Dışişleri Bakanlığı'nın Paris'teki arşivinde Cumhuriyet dönemi Samsun'u hakkında bazı dosyalar bulunmaktadır.²²

Konumuz açısından önemli olması itibarıyla, konsolosluk görevlilerinin özellikle her yıl hazırladıkları iktisadi raporlar, Samsun'un ekonomik durumunu anlamız bakımından oldukça önemlidir.²³ Samsun ile ilgili bu raporların "Rapport Maritime, Rapport Commercial, Rapport Agricole ve Rapport Financier" gibi denizcilik, ticari, finansal ve tarımsal kısımlara ayrılması, Samsun'un Fransızlar için önemine işaret etmektedir. Samsun için hazırlanan bu raporları, Trabzon'un kiler ile mukayese ettiğimizde, bun-

1935 yılında konsolosluk ilga edilerek Samsun, Trabzon'daki konsololuğa bağlı bir bölge haline gelmiştir. Bu konuda bkz. *Sources de l'histoire du Proche-Orient et de l'Afrique du nord dans les archives et bibliothèques françaises*, Tome I-II, K.G. Saur, München, New Providence, Paris-London 1996, s. 1219; R. Vadala, *Samsoun: passé, présent, avenir*, Poul Geuthner, Paris 1934, s. 87-93.

²¹ Fransız Dışişleri Bakanlığı'nın Paris ve Nantes'taki arşivleri ve buradaki tasniflerin Osmanlı tarihi açısından kısa bir değerlendirmesi için bkz. İbrahim Güler, "Türkiye Dışındaki Bazı Arşivlerin Türk Tarih İncelemelerine Kazandırılması (Tunus ve Fransa Arşivleri Örneği)", *I. Milli Arşiv Şurası (20-21 Nisan 1998, Ankara)*, Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara 1998, s. 301-310.

²² AMAEF, Paris, Correspondance Politique et Commercial, Série E, Consulat de Samsoun, Tome 21; Yılmaz, "Fransız Arşiv Belgelerinde Samsun", s. 682.

²³ Konsolosluk raporlarının Osmanlı dış ticareti ve sahil şeridindeki şehirlerin iktisadi yapıları için haiz oldukları önem hakkında bkz. Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı İktisad Tarihi Bakımından Konsolosluk Raporlarının Ehemiyyet ve Kıymeti", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, 11-12 (1983), s. 151-166.

ların akademik çalışmalar açısından daha uygun ve düzenli olduklarını söyleyebiliriz. Fransızların Samsun'a olan ilgisini yansıtan bu kaynaklardan hareketle şehrin iktisadi bir görünümünü ortaya koymak mümkündür.

Yukarıda da değindiğimiz gibi Samsun'da Fransız temsilciliğinin kurulmasından itibaren buradaki konsolosluk görevlilerinin, Messageries Maritimes Şirketi'nin de acenteliğini yapmaları nedeniyle Samsun limanı ile yapılan deniz ulaşımı ve ticareti gibi konular ile oldukça yakından ilgilenmeleri gerekiyordu. Samsun limanının altyapısı, Samsun'a seferler düzenleyen buharlı gemi şirketleri, bu şirketlerin iş hacimleri, her yıl hazırlanan denizcilik raporlarının en önemli konularıydı. Konsolosların her yıl hazırladıkları denizcilik raporları, birbirine benzer yapıda olsa da, bu çalışmaya konu olan ve konsolosluk görevlisi H. de Cortanze tarafından 1903'te hazırlanan rapor, diğerlerinden bazı farklılıklar göstermektedir.

H. de Cortanze'nin bu raporu önceki denizcilik raporlarının aksine oldukça geniş bir içerik ile hazırlanmıştır. 10 bölüm halinde hazırlandığını gördüğümüz bu rapor sırasıyla Samsun Hakkında Genel Bilgiler, Liman ve Coğrafi Konumu, Limanın Eski ve Yeni Durumu Hakkında Gözlemler, Limanın Sığılğı ve Meteorolojik Gözlemler; Liman Reisinin Görevi, Sağlık Bürosu, Osmanlı İmparatorluğu'nda Fenerler İdaresi, Gümrük, İskele, Gelen ve Giden Yolcuların Polis Hizmeti, Limanın Çalışma Saatleri; Mavnacılar ve Tarifeleri, Hamallar, Günlükçüler, Küçük Gemiler ve Yolcu Hareketleri; Buharlı Gemi Şirketleri ve Güzergâhları, Şirketlerin Tarifeleri; İthalat ve İhracat Üzerine Gözlemler, Genel Olarak Navlunlar; Bu Limandaki Fransız Denizciliği Üzerine Gözlemler; Komisyoncular, Deniz Sigorta Şirketleri, Gemilerin İhtiyaçları, Gemi Kazaları; Yelkenli Gemicilik ve Kabotaj; Seyrüsefer Bakımından Samsun'a Bağlı Olan Limanlar: Fatsa, Ünye, Terme, Kumcağız²⁴, Sinop, İnebolu; Samsun Limanı ve Bağlı Limanlardaki Denizcilik Hakkında Genel Gözlemler gibi konuları içermektedir.²⁵

Yaptığımız bu çalışmada, 1903 raporundaki ayrıntılı başlıkların, Samsun Limanı'nın Yapısı ve Altyapı Unsurları, Liman Çalışanları ve Görevleri, Samsun Limanının İşlevi ve konsolosun özellikle üzerinde durduğu Samsun'da Fransız Ticareti şeklinde dört bölüm halinde incelenmesi amaçlanmaktadır. Bunun yanında Cortanze'nin görev dönemine denk gelen (1895-1907) yıllara ait diğer raporlar da değerlendirilerek sureti ile Cortanze'nin görev süresinde Samsun limanı hakkındaki tespitlerimiz doğrulanmıştır. Bu amaçla ana kaynaklar olarak Fransız arşiv belgelerinin yanında, diğer arşiv kaynakları, araştırma ve inceleme çalışmalarından da istifade edilmiştir.

²⁴ Kumcağız Samsun şehrinin batısında İncirburnu'nun güneydoğusunda yer alan geniş ve emniyetli bir limandı. Bkz. P. Minas Bıjışkyan, *Pontos Tarihi*, çev. Hrand D. Andreevyan, Çiviyazıları Yayınevi, İstanbul 1998, s. 71.

²⁵ Rapor Fransız Dışişleri Bakanlığı'nın Nantes'da bulunan CADN (Centre des Archives diplomatiques de Nantes) arşivindeki "Répertoire Numérique des Archives Rapatriées du Consulat de France à Trébizonde" tasnifinde "Rapport maritime sur la rade de Samsoun, carte de la baie, statistique Commerciale et maritime, graphiques etc." başlığı ile yer almaktadır. Bkz. AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, rapport commerciaux, statistiques des importations et exportations (1901-1912).

2. Samsun Limanı'nın Yapısı ve Altyapı Unsurları

a. Limanın Yapısı

Cortanze'nin denizcilik raporlarında ilk olarak değindiği husus Samsun Limanı'nın yapısıdır. Kuzeyde Kayalık mevkii ve güneyde de Çaltı Burnu arasında geniş bir hilal şeklinde olan²⁶ Samsun limanı hakkında üzerinde durulan en önemli nokta limanın sığılığı ve demirleme olanaklarıydı. Zira Samsun limanı kuzey, kuzeydoğu ve doğudan esen rüzgârlara açık bir yapıdaydı. Bundan dolayı havaların rüzgarlı ve denizin dalgalı olduğu zamanlarda gemiler ile kıyının bağlantısı günlerce kesildiğinden limanda çalışmak imkânsız bir hale gelmekteydi.²⁷ Bu tehlikeli dönemlerde gemiler için sığınacak limanlar Sinop ve Vona limanlarıydı.²⁸ Samsun limanının, Kızılırmak ve Yeşilirmak gibi Anadolu'nun en önemli nehirlerinden ikisinin arasında kalmasının limanın güvenliği üzerinde önemli bir etkisi vardı. Bu iki nehrin sürekli olarak taşıdığı malzemeler doğu ve batıdan Samsun limanını tehdit etmekte, limanın kumla dolmasına neden olmakta ve bu da liman tabanını sürekli olarak tehlikeli bir hale getirmekteydi.²⁹ Liman derinliğinin her fırtınadan sonra değişmesi limanı, özellikle kışları tehlikeli bir hale sokmakta ve ticari faaliyetlerin daha çok yazları güvenli bir şekilde yapılmasına neden olmaktaydı.³⁰ Bundan dolayı limanda bir sed inşa edilmesi veya gerçek bir liman altyapısı tesis edilerek gerekli teçhizatın sağlanması en çok istenilen hususlardan biri idi.³¹

Limana zemininin bu değişken yapısının ortaya çıkardığı sakıncalar sadece tonajları yüksek gemiler için değil küçük tonajlı gemiler için de aynı idi. Zira limana gelen gemiler sürekli değişen zemin derinliklerini de hesaba katmak zorundaydılar. Bundan dolayı Cortanze her üç dört yılda bir limandaki sondajların yenilenmesini tavsiye etmekteydi. Bu bakımdan Samsun limanının eski haritaları üzerinde çok fazla değişiklik yapılması gerektiğini, Samsun'un en eski haritasının 1854 yılında İngilizler tarafından yapıldığını; fakat bu haritada düzeltilecek pek çok değişikliğin olduğunu ifade etmekteydi.³² Cortanze, Kalyonburnu açıklarında karaya bir ya da yarım mil uzaklıkta tehlikeli resifler, limanın güney ucunda yer alan ve gemilere mal yükleme konusunda zorluklar çıkaran bazı kayalıklardan limanın diğer tehlikeleri olarak bahsetmekteydi.³³

Cortanze liman tabanındaki değişimleri daha iyi ifade etmek için 1863 yılında Manganari tarafından hazırlanan ve 1866'da Paris'te basılan Samsun limanı haritasını

²⁶ A&P, 1868-1869, vol. 59, Report on the Province of Trebizond, Sivas, Kastemouni, and Part of Angora, by Mr. Consul W. Gifford Palgrave, s. 386.

²⁷ AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 83, Rapport maritime pour l'année 1894.

²⁸ AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 83, Rapport maritime pour l'année 1897.

²⁹ AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport maritime pour l'année 1906.

³⁰ AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 83, Rapport maritime de l'année 1898.

³¹ AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 83, Rapport maritime consulaire de l'année 1899.

³² AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport maritime pour l'année 1901.

³³ Cortanze raporuna eklediği liman haritasında bu bölgeyi göstermektedir. Bkz. Ek 3.

1903 tarihli diğer bir harita ile mukayese eder.³⁴ Burada şehir nüfusunun 7 binden 21-22 bine, limanda yer alan bataryaların bazılarının kaldırılmasına³⁵, şehir civarındaki ormanlık alanların daralmasına, deniz fenerinin menziline 10 milden 12 mile çıkmasına değinmenin yanında asıl üzerinde durduğu nokta liman derinliğindeki değişimler olmuştur. Buna göre limandaki değişim şu şekildeydi:³⁶

Samsun Liman Derinliği

1866 Sondajı	1903 Sondajı
1/4 milde 3 m	1/4 milde 3 m
1/2 milde 6,30 m	1/2 milde 5 m
3/4 milde 9 m	3/4 milde 7 m
1 milde 11,50 m	1 milde 8,50 m

Kaynak: *Rapport maritime*, 1903.

³⁴ Ek 1'deki 1863 Tarihli diğer bir İngiliz haritası bu dönemde limanın durumunu göstermesi bakımından Manganari'nin haritasının bir benzeri olabilir. Bu haritaların temininde nezaketi ile bana yardım eden İstanbul Üniversitesi'nde Sayın Öğr. Gör. Ali Ruhan Çubuk'a buradan teşekkür etmek isterim.

³⁵ 1863 Tarihli İngiliz haritasına göre Samsun limanını koruyan ve üçü şehrin doğusunda yer alan toplam dört tabya yer almaktaydı. Bunlardan biri olan ve Merd Irmağı ağzında olan Macar Tabya'sının yapım tarihi olarak Erler 1865 tarihini gösterir. Erler, a.g.m., s. 547; 1854 tarihli Fransız arşiv belgesinde, Erzurum'daki Fransız konsolosu Challaye'nin Samsun'un savunması hakkında verdiği bilgilere göre şehrin solunda taştan inşa edilmiş iki tabya yer almakta, bunlardan ilki şehrin batı ucunda, ikincisi de bunun yaklaşık olarak 200 metre uzağında bulunmaktaydı. Üçüncü tabya ise şehrin doğu ucunda, dördüncüsü de şehrin yaklaşık olarak 45 dakika uzağındaydı. Challaye'nin şehrin savunması hakkında verdiği diğer bilgiler ise daha ilginçtir. Konsolos Samsun'un ortasında yer alan eski kalenin şehrin savunmasında herhangi bir etkisinin olmayacağını ve bataryaların menzillerinin dışında şehre düşmanların kolayca asker çıkarabileceğini yazar. Challaye hem şehrin hem de bataryaların şehrin etrafında olan tepelerin menziline kaldığı ve buraya bir kaç top yerleştirilmesi ile Türk birliklerinin bir anda dağılabileceği uyarısında bulunmaktaydı. Bundan dolayı şehrin batısında hem şehre hem de limana hâkim ve güzel bir konumda yer alan bir tepeye hem şehrin hem de limanın savunulması için toplar yerleştirilmesi gerektiğini, Türklerin şehri en iyi koruyabilecek bir yere bir savunma sistemi oluşturmayı ihmal ettiklerini belirtir. AMAEF, Paris, Correspondance politique des Consuls, Erzeroum, Tome 4, Challeye'den Dışişleri Bakanlığı'na, 2 Mayıs 1854; 1869 tarihli İngiliz konsolosluk belgesine göre de Samsun limanının değişik yerlerinde 5-6 top ile mücehhez üç batarya vardı. A&P, 1868-1869, vol. 59, Report on the Province of Trebizond, Sivas, Kastemouni, and Part of Angora, by Mr. Consul W. Gifford Palgrave, s. 386; Cortanze ise 1903 yılı itibarı ile bu bataryaların yerinde olmadığını belirtiyordu. AMAEF, CADN, Consuls, Trébizonde, Tome 84, Rapport maritime sur la rade de Samsoun, carte de la baie, statistique commercial et maritime, graphiques et. de l'année 1903; İpek, bu bataryaların adlarını Derbent, Orta Tabya, Macar, Kalyonburnu ve Mert Irmağı mevkiindeki tabyalar olarak vermektedir. Nedim İpek, "Kuruluşundan Cumhuriyet'e Canik Sancak Merkezi Samsun Şehri", *İlkağlardan Cumhuriyete Canik*, ed. Cevdet Yılmaz, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun 2012, s. 163.

³⁶ AMAEF, CADN, Consuls, Trébizonde, Tome 84, Rapport maritime sur la rade de Samsoun, 1903.

Limanın bu şekilde seneden seneye kumla dolması ticari ilişkileri aksattığı gibi gemilerin de her sene biraz daha açıkta demirlemesine neden oluyordu. Örnek olarak 1908 yılında etkili olan fırtınalar daha önceki senelerde görülmemiş biçimde limanın dolmasına neden olmuştu. Limanın bu sığılğı küçük bir mavnanın bile kıyıya yaklaşmak için yeterli derinliğe ulaşmasını engellemişti.³⁷ Bu elverişsiz koşullar altında yukarıda da değinildiği gibi sadece yılın belirli dönemlerinde iş yapılabilmekte, fırtınalı zamanlarda da yükleme ve boşaltma işlemleri sırasında mavnalar önemli kayıplara uğramaktaydı. Samsun'da bu eksikliğin modern limanın inşa edilmesine kadar devam ettiği anlaşılmaktadır.³⁸

Limanın bu uygunsuzluğunun giderilmesi yönünde de konsolosların bazı tavsiyeleri vardı. Bu konsoloslardan biri de Trabzon'daki Fransız konsolosu Schefer'ydi. Schefer Kayalık Mevkii'nden ve Çaltı Burnu'na kadar uzanan Samsun limanının kuzeyinde yer alan eski dalgakıran kalıntılarının tamir edilmesi ile beraber gemilere sığabilecekleri bir yer oluşturulabileceğini belirtiyordu.³⁹ Aynı konuyu kırk yıldan fazla bir zaman sonra Cortanze de ifade etmektedir. 1908 yılı raporunda limanda yapılacak çalışmalarda eski liman kalıntılarından istifade edilebileceğini belirten Cortanze yaklaşık 400 metre uzunluğunda ve suyun bir metre altında olan eski dalgakıranın yapılacak olan yeni dalgakıranın temeli olabileceğini,⁴⁰ bu eski kalıntılar üzerinde ve kuzeybatıdan güneydoğuya doğru uzanacak olan 200-250 metrelik bir dalgakıranın kuzeybatıdan esen şiddetli rüzgârlara karşı emin bir liman oluşturacağını; yapılacak olan ikinci dalgakıranın da limanın doğusunda ve buraya akan nehirlerin getirdiği kumları engellemek için inşa edileceğini yazmaktadır.⁴¹ Cortanze özellikle Sivas-Samsun demiryolunun bitirilmesinin liman inşasını daha da gerekli hale getireceğini özellikle vurguluyordu. Bu bakımdan 19. yüzyılın ortalarında Samsun'un ticaretinin gelişmesi önündeki en önemli engeller olan yeterli ulaşım ağı ve uygun bir liman eksikliğinin 20. yüzyılın başlarında da var olmaya devam ettiği görülmektedir.⁴²

³⁷ AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Coulomb'dan Fornier'ye, 3 Nisan 1909.

³⁸ Vadala, *Samsoun*, s. 45; Coşkun Topal, "Cumhuriyetin İlk Yıllarında Samsun Limanı", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, 1. Kitap, Yay. Haz. C. Yılmaz, Samsun Büyükşehir Belediyesi, Samsun 2006, s. 329.

³⁹ *Annales du Commerce Extérieur*, no. 1654, Turquie, Port de Trébizonde, Mouvement Commercial en 1862, s. 5.

⁴⁰ AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport politique, commercial et maritime de Samsoun de 1908.

⁴¹ Bu tariflerden de anlaşıldığı gibi Samsun limanı aslında Trabzon limanı ile benzer özellikler gösteriyordu. Trabzon Limanı'nda da limanı doğu taraftan tehdit eden Değirmendere örneğinde Samsun'da ise limana oldukça yakın bir yerden denize dökülen Merd Irmağı yer alıyordu ve hem Trabzon'da hem de Samsun'da doğu tarafta inşa edilecek dalgakıranların fonksiyonu limanın dolmasının önüne geçmekte. Zira Samsun'da 20. yüzyılın ortalarında yapılan modern limanın da Cortanze'nin bu tarifine uygun olduğu görülür.

⁴² *Annales du Commerce Extérieur*, no. 1654, Turquie, Port de Trébizonde, Mouvement Commercial en 1862, s. 5; AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport politique, commercial et maritime de Samsoun de 1908.

b. İskele

Samsun Limanı'nda en önemli altyapı unsuru iskeleydi. Trabzon'da da olduğu gibi Samsun Limanı'ndaki altyapı eksikliklerinin en çok hissedildiği bir dönem olarak Kırım Savaşı'nın bu limanlarda iskeleler inşa edilmesinde önemli bir etkisi oldu. Zira müttefik ordularının önemli bir iase merkezi olması itibarı ile müttefik devletler Samsun'da bir iskele yapılmasını gündeme getirmişlerdi.⁴³ Hatta daha önceden de 1846 yılında Samsun'un iskeleye olan ihtiyacı gündeme gelmişti.⁴⁴ Kaynaklardan anlaşıldığına göre 1858 yılına kadar bu konuda ciddi bir çalışma olmadı. İngiliz Konsolosluk görevlisi Kühn 1858 yılı raporunda limanda bir iskele yapılması konusunda hükümetin iki mühendisi Samsun'a gönderdiğini fakat 1859 yılına kadar her hangi bir çalışmanın yapılmadığını belirtiyordu.⁴⁵ İskelenin eksikliği Rıza Paşa'nın müfettişliği döneminde bir kez daha gün yüzüne çıktı. Rıza Paşa şehrin ticari potansiyelinin geliştirilmesi için iskelenin yeniden inşa edilmesi gerektiğini belirtiyordu.⁴⁶ Bu amaçla yoğun bir şekilde Samsun'a akın eden Kafkas göçmenlerinin de ihtiyaçlarını gidermek için iskele yeniden inşa edildi.⁴⁷ Fakat bu iskele özellikle de kışın etkili olan fırtınalardan dolayı epey yıprandı ve iskelenin tamir edilmesi 1890'lı yıllardan itibaren yeniden söz konusu olmaya başladı. İnşası belediyece yapılması öngörülen iskelenin yapımında Samsun Mutasarrıfı Mehmed Cavid Paşa'nın da önemli bir katkısı oldu.⁴⁸ Zira iskele gelirleri daha sonra belediyenin en önemli gelir kalemleri arasında yer alacaktır. Vilayet merkezi Trabzon'da da benzeri bir uygulama olmuştu. Trabzon'da belediyenin gelirlerinin düşüklüğünden dolayı limanda iskele yapılması ve gelirlerinin belediyeye terkedilmesi yoluna gidilmişti.⁴⁹

⁴³ BOA, A. MKT. NZD, 160/59, 17 Z 1271/31 Ağustos 1855; BOA, A. MKT. NZD, 158/67, 29 Za 1271/13 Ağustos 1855; Abidin Temizer, "Kırım Savaşı'nın Lojistiğinde Samsun'un Yeri", *Samsun Sempozyumu*, 13-16 Ekim 2011, c. III, ed. M. Aydın-B. Şişman-S. Özyurt-H. Atsız, Samsun Valiliği Yayınları, Samsun 2012, s. 687-691.

⁴⁴ Erler, *Avrupalı Bir Kent*, s. 545.

⁴⁵ A&P, 1860, vol. 65, Report by Mr. Kühn Acting Consul at Samsoun, on Trade, of that port for the year 1858. s 59; Yolalıcı ise bu dönemlerde Samsun limanının tamiri için üç kişilik keşif komisyonu kurulduğunu ve limanda gerekli inşaatın yapıldığını belirtir. M. Emin Yolalıcı, *XIX. Yüzyılda Canik (Samsun) Sancağı'nın Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, TTK, Ankara 1998, s. 116.

⁴⁶ BOA, MVL, 671/48, 3 Za 1280/10 Nisan 1864; Rıza Paşa'nın Samsun'un ticari potansiyelinin öne çıkarılması için şehirdeki yabancı tüccarlar ile bağlantı kurduğu ve bunlar vasıtası ile bazı raporlar hazırlanmasına ön ayak olduğu da görülmektedir. Bu görevlilerden biri de uzun seneler Samsun'da ikamet eden Fransız tüccar Arnaud'dur. Arnaud Samsun'da Fransız konsolosluk acentesinin açılmasının yoğun olarak tartışıldığı bu dönemde, Trabzon'daki Fransız konsolosuna kaynağını Rıza Paşa olarak gösterdiği bir Samsun Ticaret Raporu kalemlmiştir. Rapor hakkında bkz. AMAEF, CADN, Consulat, Trébizonde, 107, Rapport de M. A. Arnaud sur le commerce de Samsoun, 15 Haziran 1863.

⁴⁷ Erkan Tural, "Bir Bürokrat ve Bir Seyyah Gözüyle Canik (Samsun) Sancağı", *Çağdaş Yerel Yönetimler*, 17 (2008), s. 80.

⁴⁸ BOA, DH. MKT, 1794/34, 10 Ca 1308/22 Aralık 1890/ BOA, ŞD. 327/14, 1 B 1308/10 Şubat 1891.

⁴⁹ Selahattin Tozlu, *Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu*, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

Samsun Gümrük binasının önünde yer alan ve 1891 yılında inşa edildiği anlaşılan bu iskelenin durumu Cortanze'nin en sık değindiği hususlardan biriydi. Yaklaşık olarak 180 metre uzunluğunda yapıldığı belirtilen iskelenin özellikle ilk dönemlerde mal yükleme ve boşaltma işlemini kusursuz bir şekilde yerine getirdiği ve kişi başına 1 kuruş ve 100 kiloluk bir koliden de 0,25 kuruş şeklinde olan tarifesiyle belediyeye önemli kazançlar sağladığı ifade ediliyordu.⁵⁰ Fakat Cortanze bu vergi oranlarını Samsun'un koşullarına göre oldukça yüksek bulur. Zira Cortanze'nin Messageries Maritimes Şirketi'nin acentesi olması bakımından bu yüksek vergilerden şikâyet etmesinin gerekçesini anlamak zor değildir. Konsolosun bu yüksek vergilerin yanında yakındığı diğer bir konu, iskelede düzenli bakımların yapılmaması ve bundan dolayı iskelenin yakın bir zamanda kullanılmayacak bir duruma gelebileceğiydi. Cortanze bu iskelenin bakımsızlık nedeniyle her an kazalara neden olabileceğinden yolcular için ayrı bir iskelenin yapılması gerektiğini vurguluyordu.⁵¹ İskele gibi malların mavnalardan alınması için 1888 yılında inşa edilen ve el gücü ile çalışan kaldırıcı da kötü bir durumdaydı.⁵² İskele, malların karaya çıkarılması için önemli bir fonksiyon icra etse de hububatın mavnalara yüklenmesinde hamallar mavnalara ulaşmak için suyun içinde 50-100 metre kadar çuvalları sırtlarında taşımak zorunda kalıyorlardı.⁵³ Limanda zamanla tek bir iskele ihtiyacı karşılayamaz hale geldi. Zira bu iskelenin yapılmasından sonra gerek yolcu gerekse de mal trafiğinde önemli değişiklikler olmuştu. Artan bu trafik nedeniyle yolcular iskelede bulunan kasa, varil ve çuval yığınları arasında sıkıntı çekmekte ve iskelenin bu durumu kazalara da neden olmaktaydı.⁵⁴

Samsun limanının bu eksikliklerinin 1906 yılı raporuna göre kısmen giderildiği görülmektedir. Buna göre limanın farklı noktalarına değişik amaçlarla üç iskele inşa edildi. Bu iskelelerden biri de yolculara tahsis edilirken, iskelenin sonunda da yolcular için bir kontrol binası tesis edildi.⁵⁵ Zamanla limandaki bu iskelelerin sayısı kullanım amaçlarına göre daha da fazlaştı.⁵⁶

Yayınlanmamış Doktora Tezi, Erzurum 1997, s. 43; BOA, ŞD, 1846/5, 5 Teşrin Evvel 1309/17 Ekim 1893; Trabzon'da belediyenin etkinliği hakkında ayrıca bkz. Özgür Yılmaz, *Tanzimat Döneminde Trabzon*, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Trabzon 2012, s. 373-382.

⁵⁰ AMAEF, CADN, Consulats, Trébizonde, Tome 83, Rapport maritime pour l'année 1897.

⁵¹ AMAEF, CADN, Consulats, Trébizonde, Tome 83, Rapport maritime consulaire de l'année 1899.

⁵² AMAEF, CADN, Consulats, Trébizonde, Tome 84, Rapport maritime sur la rade de Samsoun, 1903.

⁵³ AMAEF, CADN, Consulats, Trébizonde, Tome 83, Rapport maritime de l'année 1898.

⁵⁴ AMAEF, CADN, Consulats, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime sur la rade de Samsoun, 1903.

⁵⁵ AMAEF, CADN, Consulats, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime 1906.

⁵⁶ Cumhuriyetin ilk yıllarında limandaki iskelelerin sayısı sekize yükseldi. Bunlar ise Şimendifer, Yolcu, Tütün, Gümrük, Gaz, Dakik, Zahire ve Park iskeleleriydi. Topal, *Cumhuriyetin İlk Yıllarında Samsun Limanı*, s. 328.

c. Fener

19. yüzyılın ikinci yarısında Samsun limanının altyapısı için yapılan diğer önemli girişim de limanda fenerin inşa edilmesiydi. Önemli bir yelkenli ve buharlı gemi trafiğine sahne olan Osmanlı sahillerinin 1856 yılına kadar fenerler ile tanışmaması denizcilik için önemli bir eksiklikti. Bu eksikliğin giderilmesinde de Kırım Savaşı'nın önemli bir etkisi oldu.⁵⁷ Savaş sırasında Karadeniz'e giren İngiliz ve Fransız gemilerinin Marmara ve boğazlardan geçişlerini kolaylaştırmak için Fransız hükümeti Bab-ı Âli nezdinde girişimde bulundu. Sonuçta 1855 yılında 10 yıl süresince Fransız Marius Michel'e imtiyaz verilmiş ve Michel de Osmanlı Fenerler İdaresi direktörlüğüne getirilmiştir. İkinci bir sözleşme ise 1860'ta 20 yıllığına yapılmış; fakat bu kez imtiyaz Marius Michel'le beraber Camille Collas'a ortaklaşa verilmiştir.⁵⁸ İlk olarak Çanakkale Boğazı'ndan Karadeniz'e kadar 18 fener yapılmasına rağmen⁵⁹ 1862 yılına kadar Karadeniz'de Kili Burnu'ndan Transkafkasya'ya kadar olan sahilde fener inşa edilememişti. Osmanlı Fenerler İdaresi tüm elçiliklerin kabul ettiği bir tarife belirlense de iki sene evvel taahhüt ettiği fenerleri inşa edememişti.⁶⁰ Bu konuda en önemli girişim 1863 yılında yapıldı ve Osmanlı Fenerler İdaresi direktörü Marius Michel, fenerlerin inşa edileceği Ereğli, Amasra, Sinop, Samsun, Giresun ve Trabzon'da incelemeler yaptı. Bu ziyaretin amacı Anadolu'nun kuzey sahillerinde Boğaz'dan Batum'a kadar 11 fenerin inşa edilmesiydi.⁶¹ Nitekim planlandığı gibi Karadeniz'in Anadolu sahillerindeki diğer fenerler de Ağustos 1863 tarihinden itibaren hizmet vermeye başladı.

Cortanze fenerin işleyişi konusunda çok fazla bir değerlendirme yapmaz. Sadece Kalyon Burnu'nda 1866 yılında 17 metre yüksekliğinde olan fenerin menzilinin 10 mil iken 1903 yılında bunun 12 mile çıktığını, Fener'in idaresinin bir görevli bulunan bir büro⁶² tarafından yapıldığını söylerken özellikle fener için alınan yüksek vergilerin denizciliği önemli bir külfetin altına soktuğu üzerinde durmaktaydı.⁶³

d. Gümrük Binası

Cortanze'nin limanın altyapısı hakkında değindiği diğer bir birim gümrük binasıdır. Bilindiği gibi Kırım Savaşı sonrasında artan ticaret hacmi limanda yeni bazı

⁵⁷ Bernard Camille Collas, *1864'te Türkiye*, çev. Teoman Tunçdoğan, Bileşim Yayınları, İstanbul 2005, s. 289.

⁵⁸ Osmanlı Fenerler İdaresi hakkında bkz. Jacques Thobie, *L'administration générale des phares de l'Empire ottoman et la société Collas et Michel, 1860-1960*, L'Harmattan, Paris 2004.

⁵⁹ Collas, *a.g.e.*, s. 289.

⁶⁰ AMAEF, Paris, Correspondance Consulaire et Commerciale, Trébizonde, Tome 6, Schefer'den de Lhuys'a, 6 Mayıs 1863.

⁶¹ AMAEF, CADN, Constantinople, Ambassade, Série D, Trébizonde, Tome 9, Schefer'den Moustier'ye, 19 Haziran 1863.

⁶² 1901 Salnamesi'ne göre Samsun Fener Dairesi'nin başında Mösyö Pulins Karavel bulunuyordu. TVS, 1319 (1901), s. 133.

⁶³ AMAEF, CADN, Consulsats, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime sur la rade de Samsoun, 1903.

düzenlemeleri de beraberinde getirdi. Zira liman kentlerinin ticaret hacmi aynı zamanda şehir limanını da biçimlendiren bir etkendi. Fakat 1860'lı yıllara kadar Osmanlı limanlarında nitelikli tesislerin olmadığı görülmektedir.⁶⁴ Bu tesisler içinde en önemlileri ise gümrüklü malların kontrolü ve nakliyesinin yapıldığı gümrük binaları ve depolardı. Bu süreçte ilk olarak Trabzon'da savaştan hemen sonra iskele yakınlarında bir gümrük binasının yapılmaya çalışıldığını görmekteyiz.⁶⁵ 1860 yılında ise Kalafatalı iskelesinin etrafında ambar, gümrük binası odaları ve rıhtım inşa edilmiş ve böylece Trabzon'un ve limanın ticari altyapısı için önemli bir adım atılmıştı.⁶⁶ Samsun'da da bir gümrük binasının yapılması ihtiyacı hemen hemen aynı dönemlerde ortaya çıktı. Yapımına 1868 yılında başlanan gümrük binası 1869 yılında tamamlandı.⁶⁷ Yabancı kaynakların da büyüklüğünden özellikle bahsettiği bu gümrük binası⁶⁸ zamanla limandaki ticaret için yetersiz gelmeye başladı.⁶⁹ Cortanze gümrük mahalline değinmeden önce gümrüğün işleyişi konusunda çok fazla şikayet edilecek bir şey olmadığını, idarede çalışan 52 kişilik personelin ticaretin yoğun olduğu dönemde yetersiz olmakla birlikte ticaretin gerektirdiği bir şekilde halka yardım ettiğini, bunun yanında gümrük müdürünün idaredeki aksaklıkları başarı ile telafi ettiğini belirtmektedir. Fakat Cortanze özellikle gümrük mahallinin altyapısından şu sözlerle yakınır:

“Gümrük mahallinden her bakımdan halen daha pek çok şey beklenmektedir. Gümrük mahalli dar, kötü bir şekilde organize edilmiş, kötü bir şekilde kapatılmış ve çok nemlidir. Buranın yeniden organize edilmesi gerekmektedir. Yetkili makamlar nezdinde en az yüz girişim bu konuda gerekli yetkinin ve paranın verilmesi için daha önceden yapıldı ama hem halkın hem de ticaretin muzdarip olduğu bu duruma karşı ortaya konulan projelerin arkası gelmemiştir”.⁷⁰

e. Karantina

19. yüzyılda liman şehirlerinde en önemli sağlık kuruluşu olarak karantinalar bulunuyordu. Samsun karantinalarının ilk tesis edildiği limanlar arasında yer almaktadır.⁷¹

⁶⁴ Şennur Kaya, “Bazı Liman Kentlerindeki Örnekler Işığında Tanzimat Dönemi ve Sonrasında İnşa Edilen Gümrük Binalarının Mimari Özellikleri”, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksek Okulu Sosyal Bilimler Dergisi, 1(2010), s. 75

⁶⁵ BOA, İ. MVL., 387/169/03 2 C 1274/18 Ocak 1858.

⁶⁶ BOA, MVL, 593/65, 23 C 1276/ 17 Ocak 1860; BOA, İ. MVL, 437/19324, 4 Ra 1277/20 Eylül 1860; BOA, A. MKT. MVL, 120/57, 14 Ra 1277/30 Eylül 1860. Tozlu, a.g.t., s. 37.

⁶⁷ M. Yavuz Erler- K. Edinsel, “Samsun'da Tütün Üretimi (1788-1919)”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 4/18 (2011), s. 235.

⁶⁸ A&P, 1868-1869, vol. 59, Report on the Province of Trebizond, Sivas, Kastemouni, and Part of Angora, by Mr. Consul W. Gifford Palgrave, s. 386.

⁶⁹ BOA, İ. ŞD. 64/3760, 2 Ş 1300/8 Haziran 1883; AMAEF, CADN, Consuls, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime de l'exercice 1900.

⁷⁰ AMAEF, CADN, Consuls, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime sur la rade de Samsoun, 1903.

⁷¹ BOA, İ. DH., 46/2287, 4 N 1257/20 Ekim 1841.

1841-42 yıllarında şehirde, başında bir müdür ve bir tabibin bulunduğu karantina idaresi vardı.⁷² Karantina idaresinin, etkili bir kontrol oluşturabilmek için karantina binasını şehirde iskeleye yakın bir yerde tesis ettiği anlaşılmaktadır.⁷³ 1894 yılındaki kolera salgını dönemlerinde karantinanın gümrüğe yakın bir yerde kurulması gerektiği üzerinde durulmaktadır.⁷⁴ Fakat Cortanze'nin raporlarına göre karantina dairesinin bulunduğu yerden şehrin merkezine taşındığı anlaşılmaktadır. Karantinanın, şehrin kuzey ucunda bulunan iskeleye uzaklığı, karantina tabibini, gardiyanları ve gelen gemilerin görevlilerini iskele ile karantina idaresi arasında gereksiz bir koşturmacanın içine sokuyordu.⁷⁵ Cortanze salgın hastalıkların olmadığı zamanlarda sağlık idaresinin sorunsuz bir şekilde çalıştığı da belirtilmekteydi.⁷⁶

Samsun'un İstanbul ve Trabzon arasında bir ara liman olması itibarıyla, bu iki limandan gelen tüm gemiler, daha evvel sıhhi kontrolden geçenler istisna olmak üzere Samsun'da karantinaya alınmaktaydı. Cortanze bu iki yerden başka Samsun'a Rusya'dan çok fazla geminin gelmediğini, Batum'dan Samsun'a gelen gemilerin de yolcusuz ve petrol yüklü olduklarını belirtmekteydi. Karantina dairesinin çalışması hakkında Cortanze, karantinanın limandaki kontrolünün ticaret üzerinde bir engel olduğunu belirtmekle birlikte karantina idaresinin şikâyet edilecek bir durum ortaya çıkarmadığını yazmaktaydı. Bunun yanında Cortanze, Samsun'un sağlık koşullarını etkilemesi bakımından iklimin nemliliğinden ve şehrin çevresindeki bataklıklardan kaynaklanan sıtmadan yakınmaktaydı.⁷⁷

Samsun limanının üzerinde durulan eksikliklerinden biri de limanda gerekli tamir ve bakım olanaklarının olmamasıydı. Bir gemi kazaya uğraması durumunda tamir için ya Batum ya da İstanbul'a gitmek zorundaydı.⁷⁸ Bunun yanında Samsun'da, Osmanlı Tütün Reji İdaresi'ne ait kömür deposundan başka buharlı gemilerin kömür ihtiyaçlarını giderecek başka bir kömür deposu yoktu. Aynı şekilde şehirde, limandaki

⁷² Musa Çadırcı, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, TTK, Ankara 1997, s. 311.

⁷³ BOA, A. MKT. MHM, 364/18, 23 Ca 1283/3 Ekim 1866.

⁷⁴ BOA, DH. MKT, 313/46, 3 C 1312/ 2Aralık 1894; Samsun'daki kolera salgını hakkında bkz. Mesut Ayar, *Osmanlı Devleti'nde Kolera, İstanbul Örneği (1892-1895)*, Kitabevi Yayınları, İstanbul 2007, s. 111-112.

⁷⁵ AMAEF, CADN, Consulsats, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime sur la rade de Samsoun, 1903.

⁷⁶ AMAEF, CADN, Consulsats, Trébizonde, Tome 84, Rapport maritime pour l'année 1901; 1901 Yılı salnamesine göre karantina idaresinde bir doktor ve bir de kâtip ye alıyordu. TVS, 1319 (1901), s. 132.

⁷⁷ AMAEF, CADN, Consulsats, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime sur la rade de Samsoun, 1903.

⁷⁸ Limandaki bu eksiklikler nedeniyle özellikle gece çalışılmasından imtina edilmekteydi. Bundan dolayı işlerin geceye kalmaması için yoğun bir faaliyet yürütülmekteydi. Zira gece çalışması kazalar, kayıplar ve işlerin yavaşlamasının yanında günlükçülere ödenecek ek vergiler gibi bazı uygunsuzluklar arz etmekteydi. AMAEF, CADN, Consulsats, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime sur la rade de Samsoun, 1903.

gemilerin bandıra, halat, harita vb. ihtiyaçlarını giderecek bir dükkân da bulunmuyordu. Bu eksikliklerin yanında gemi kazalarına da değinen Cortanze, Samsun limanının 100 mil batısı ve doğusunda buharlı gemilerin karıştığı herhangi bir kazanın vuku bulmadığını; fakat yelkenli gemiler için her yıl iki üç geminin deniz kazalarına kurban gittiğini ve bunların da daha çok sahil ticareti yapan küçük sahil (kabotaj) gemileri olduğunu belirtmekteydi.⁷⁹ Kazalar hakkında Cortanze'nin belirttiği diğer bir ilginç husus da, buharlı gemiler ve önemli bir tonaja sahip yelkenli gemiler arasında bir kazanın olmadığı; buna karşın yelkenlilerin gece ışıklarını yakmadan kıyıya yaklaşmaları nedeniyle çok sık kazaların olmasıydı. Samsun Limanı'nda böyle bir durumda müdahale edecek herhangi bir römorkör ve tulumda gibi yardım unsurları da bulunmuyordu.

III. Liman Çalışanları ve Görevleri

a. Liman Reisi ve Polisi

Samsun limanındaki altyapı unsurlarını bu şekilde sıraladıktan sonra Cortanze'nin raporlarından hareketle limandaki en üst mevkideki liman reisinden burada çalışan hamallara kadar görevliler hakkında bazı değerlendirmeler yapmak mümkündür. Burada Cortanze'nin raporunda görevinden bahsettiği ilk yetkili de liman reisiydi. Fakat ilginçtir Cortanze raporlarının hemen hemen hepsinde bu görevlinin gerçek görevinin belirsiz olduğu üzerinde durmaktadır. Liman reisi, görevi Avrupa'da ve özellikle de Fransa'daki liman reislerinin benzeri olan bir memura verilmiştir. Fakat gerçekte hiçbir gücü olmadığı belirtilen liman reisinin sınırlı yetkisi de mavnalar ve küçük tekneler üzerinde bir polis görevi görmektir.⁸⁰ Cortanze özellikle limanda bir kazanın vuku bulması durumunda, 1896 Şubat'ında gerçekleşen kazada olduğu gibi, liman reisinin yapabileceği bir şey olmadığı ve liman reisinin önündeki en önemli engelin yetkilerinin sınırlı olmasından kaynaklandığını ifade etmekteydi.⁸¹ Konsolos liman reisinin mavnacılar üzerindeki etkinliği açısından şu tespiti yapar:

“Buraya gelecek liman reisleri otoriteleri olması halinde, kendi kanunlarını yapan, bunu tüccarlara ve bunlara muhtaç olan gemi şirketlerinin kaptanlarına dayatan mavnacılara karşı oldukça etkili olabilirler.”⁸²

⁷⁹ Cortanze Samsun'da gerçekleşen gemi kazaları hakkında şunları belirtmektedir: “Bu kazalar buharlı gemiler için çok nadirdir, on sene içinde altı hadise ortaya çıkmıştır ki bunların beşi kendi imkânları ile kurtulmuş ve Fatsa açıklarında kazaya uğrayan biri için İstanbul'dan römorkör gelmiştir. 85,000 franklık önemli bir mal taşıyan bu gemi, yükünü boşalttıktan sonra çekilmiştir. Eskiden bu kazalar çok büyük hasarlar olmadan sıkça vuku bulurdu. Burada üzerinde durulması gereken nokta bu kazaların sahilin her zaman şu bölgesinde meydana gelmesiydi: Enlem: 41° 21' 30" ; Boylam: 34° 18'40",” AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime sur la rade de Samsoun, 1903.

⁸⁰ AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport maritime sur la rade de Samsoun, 1903.

⁸¹ AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 83, Rapport maritime pour l'année 1897.

⁸² AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport maritime pour l'année 1901; Zira mavnacılar loncası 1882 senesine kadar diğer loncalar gibi şehremanetine sorumluymuştu. Daha sonra ise

Gelir olarak mavnalardan aylık 15; kayıklardan da 10 kuruş alan ve daha çok yetkenli gemilere hizmet eden liman reisinin yetki alanının zaman zaman bağlı olduğu mutasarrıf ve limandaki zaptiyeler tarafından kısıtlandığı ve bundan dolayı liman reisinin bu yetkililer ile karşılaşmamak için pasif kaldığı belirtilmektedir.⁸³ Bu bağlamda limandaki polis hizmetleri özellikle üzerinde durulan noktalardan biriydi. Samsun limanında iki tür polis hizmetinin verilmekteydi. Cortanze, Ermenilerin politik hadiselerinden beri imparatorluğun tüm limanlarında özel zaptiyelerin gönderildiğini, bundan dolayı limanda üç zaptiyeden birinin Harbiye Nezaretine, diğerinin Dahiliye Nezaretine üçüncüsünün de İstanbul'daki Polis İdaresi'ne bağlı olduğunu belirtir. Bu zaptiyelerin en önemli görevleri limana gelen ve limanı terk eden yolcuların pasaportlarını kontrol etmektir. Cortanze prensipte bu görevlilerin Samsun'daki yerel idarecilere bağlı olması gerekirken gerçekte bu görevlilerin merkezden atanan kimseler olması ve bir çeşit "ispiyon" aracı olduklarından yerel idarecilerin bunlar üzerinde bir gücü olmadığından bahsetmekteydi.⁸⁴ Cortanze'nin liman polisleri hakkındaki son değerlendirmeleri ise ilginçtir. Cortanze'ye göre çalışma saatlerinde düzensizlikler olan liman polislerinin farklı birimlere bağlı olması limanda bir yetki karmaşasına; bu karmaşa temel amacı Ermeni komitacıları takip etmek olan bu polis teşkilatının görevini yapamamasına neden oluyordu.⁸⁵

b. Mavnacılar

Cortanze'nin Samsun Limanı'nda çalışanlar arasında üzerinde özellikle durduğu diğer bir kesim de, limandaki ticari faaliyetlerin en önemli vasıtaları olan mavnacılar-
dı. Samsun limanının altyapısındaki eksiklikler ve her şeyden önce gerçek bir liman imkânlarından mahrum olması, limandaki ticari faaliyetlerin önünde en önemli engeldi. Limanın olmayışı, yerli ve yabancı vapurların açıkta demirlemelerine, mal ve yolcuların mavnalar ile sahile taşınmasına neden oluyordu.⁸⁶ Bu bağlamda Cortanze'nin de denizcilik raporlarında en sık vurguladığı konulardan biri de bu mavnalar ve limandaki fonksiyonlarıydı. Cortanze, Messageries Maritimes şirketinin temsilcisi

gerekli harçları ödediği liman idaresi, yani liman reisliğine bağlandı. Hatta mavnacılar kethüdasına ait olan hakemlik görevi de liman reisliğine bağlanmıştır. Bkz. Donald Quataert, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yaşılımı ve Direniş (1881-1908)*, çev. Sabri Tekay, Yurt Yayınları, Ankara 1987, s. 90.

⁸³ AMAEF, CADN, Consulsats, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime sur la rade de Samsoun, 1903.

⁸⁴ 1897 yılı raporunda Cortanze bu görevlilerin çalışmaları hakkında şu yorumları yapar: "Sivil bir görevli sık sık gemileri ziyaret ederek bir arkadaş arıyorum bahanesi ile burada bulunur, üzerinde dört kişinin ve bir görevlinin olduğu bir kayak yabancı gemilerin yakınlarında durur ve yolcular iskeleye adım attıklarında bu görevliler bir barikat oluşturarak yolcuları kontrol ederler. Yabancılar da bu uygulamadan kendilerini kurtaramaz. Burada bu görevlilerin şefinin her zaman Fransızlara ve bizim misyonerlerimize nazik davrandığını da belirtmek isterim. Diğerlerine aynı hassasiyetin gösterilmez ve özellikle İngilizler çok fazla kontrol edilmektedirler". AMAEF, CADN, Consulsats, Trébizonde, Tome 83, Rapport maritime pour l'année 1897.

⁸⁵ AMAEF, CADN, Consulsats, Trébizonde, Tome 83, Rapport maritime consulaire de l'année 1899.

⁸⁶ İkinci, *Samsun'da Deniz Ulaşımı*, s. 124-125.

olması ve sık sık mavnacılar ile karşı karşıya gelmesi sebebiyle mavnacılar hakkında menfi kanaatlere sahiptir.

1897 yılı itibarı ile limanda çalışan mavnacıların sayısı 92'ydi; fakat bunların sadece 65'i çalışır durumdaydı. Bu sayıya rağmen yükleme ve boşaltma işi gereği gibi yapılamıyordu. Bunun en önemli nedeni mavnacıların bir lonca oluşturacak şekilde teşkilatlanmaları ve kendilerine uygun durumda çalışmalarınıdır. Mavnacılar işi başkasının alamayacağından emin oldukları için fırtınalı havalarda, gemilerin uzakta demirlediği zamanlarda ve istemedikleri bir malın taşınması söz konusu olduğunda zor ikna olmakta ve böyle durumlarda da tarifenin üzerinde bir ücret almaktaydılar.⁸⁷ Mavnacıların limandaki serbestliği hakkında Cortanze'nin 1898 yılı raporundaki tespitleri daha da ilginçtir:

“Mavnacılar bir birlik oluşturmuşlardır, bunların hepsi Laz kökenlidir ve bunlar gerçek bir korsan çetesidir, kimseyi dinlememekte ve kendi istedikleri gibi hareket etmektedirler. Otoriteler de bunlarla karşı karşıya gelmekten çekinmektedirler. Mavnacılar ve değişik buharlı gemilerin kaptanları arasındaki sürtüşme olması çok yaygındır. Ve her zaman bu tartışmadan mavnacılar kaptanların zayıflığından ve kendi dirençlerinden dolayı galip çıkmaktadırlar”.⁸⁸

Mavnaların ücretlerinden de ayrıca yakınan Cortanze, belirlenen tarifeye göre gemiye yüklenecek 100 kiloluk maldan 0,50 kuruş; gemiden indirilecek 100 kiloluk maldan da 1,50 kuruş gibi bir ücret alındığını ve bunun çok yüksek olduğunu, mavnacıların oluşturduğu bu teşkilatın dağılması ve mavnacıların bağımsız bir şekilde çalışması yönünde bir girişimin olduğunu; fakat bunun mavnacıların karşı çıkması ile sonuçsuz kaldığını ifade etmektedir.⁸⁹ Çalışma usulleri ve mavnaların yapısı Cortanze'nin değindiği bir diğer konuydu. Her bir mavna ortalama 80-100 torba yük almaktaydı ve havaların kötü olduğu zamanlarda mavnalar vasıtası ile yapılan bu indirme bindirme işi de tehlikeli bir hal alıyordu.⁹⁰ Çoğu eski ve bakımsız olan bu mavnalar fırtınalı havalarda hemen sahile sığınmakta, bu sırada yüklerinin bazılarını kaybetmekte ve bazıları da ıslanmaktaydı. Bu da en çok sigorta şirketlerini mağdur eden bazı aksaklıkların yaşanmasına neden oluyordu.⁹¹ Fırtınalı havalar sadece mal transferinde

⁸⁷ AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 83, Rapport maritime pour l'année 1897.

⁸⁸ AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 83, Rapport maritime de l'année 1898.

⁸⁹ AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 83, Rapport maritime consulaire de l'année 1899; Cortanze'nin bu ifadeleri en azından Fransızların da Samsun'da kayıkçılar loncasının dışında başka bir teşkilat ile mal taşımacılığı yapmayı umduklarını göstermektedir. Zira bazı şirketlerin kendi mallarını kendi vasıtaları ile taşıma hakkına sahip olmaları en azından bazı yerlerde kayıkçı loncalarının direncinin kırıldığını göstermektedir. Quataert, *Avrupa İktisadi Yayılımı ve Dönüşü*, s. 90.

⁹⁰ Mavnalar ve Osmanlı limanlarındaki fonksiyonları hakkında bkz. Mehmet Mazak, *Osmanlı'nın Deniz Hamalları İstanbul Mavnaları*, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2012.

⁹¹ AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime de l'exercice 1900; Aynı dosya, Rapport maritime 1906.

değil yolcuların trafiğinde de aksamalara neden olmaktaydı. Yolcuların gemilerden indirilmesi en azından kötü havalarda çok tehlikeli bir şekilde yapılmaktaydı. İskele ise daha çok mal transferi için uygundu. Mavnaların mal transferindeki diğer bir özellikleri de mavnacıların sadece malları gemiden indirmek için sendikalaşmaları ve malların gemilere yüklenmesinin serbest bir şekilde yapıldığıydı.⁹² Cortanze'nin mavnalar ve yapıları hakkında şu ifadeleri bunların limandaki fonksiyonlarını daha iyi açıklamaktadır:

“Bu mavnaların taşıma gücü 10-15 ton arasında değişmektedir; bu tekneler özel bir yapıdadırlar ve bu limanın gereklerine uygun olarak yapılmışlardır. Ölçüleri ise, uzunlukları genişliklerinden iki buçuk kat daha fazladır. Bu da bu teknelerin çok büyük oldukları anlamına gelmektedir. Bunlar düz ve hemen hemen omurgasızdırlar, omurgaları ise oldukça kalındır; bu teknelerin ne önü ne de arkası vardır ve tekneyi idare eden her iki tarafta da bulunabilir. Son olarak çok güçlü ve çok ağır olan bu teknelerin her iki tarafı da çok yüksektir. Bana göre kısa dalgalı ve şiddetli bir denizde yer alan bu limanda, bu mavnalar başka hiçbir yerde daha iyi çalışamazlardı.”⁹³

Limanda mavnalar için belirli bir barınak yoktu ve mavnaların her gece kıyıya çekilmesi onların yıpranmasına neden oluyordu. Bunun yanında normal zamanlarda en azından iki kişinin idare edeceği bir mavnaya, denizin fırtınalı olduğu zamanlarda bir dümenci ve en az üç dört kişinin kontrolü ile kullanılabilirdi.⁹⁴

Genel olarak Cortanze'nin raporlarında özellikle üzerinde durduğu konu mavnacıların güçlü bir lonca oluşturmaları, disiplinsiz olmaları ve bundan dolayı vapur şirketi görevlilerinin her zaman bunlardan yakınmaları; fakat buna karşın yerel otoritelerin bu birlik üzerinde bir yaptırım gücü olmadığıydı. Bundan dolayı Cortanze meşrutiyetin ilan edildiği 1908 yılındaki raporunda, bu yeni idari sistemde pek çok Osmanlı limanında benzer olan bu durumun değişmesini ve Samsun'da bir liman yapılmasını istemekteydi.⁹⁵

c. Hamallar

Mavnalardan sonra Samsun limanının en aktif çalışanlarından biri de Cortanze'nin günlükçüler dediği hamallardı. İskeledeki mal yükleme ve boşaltma işi bu hamallar tarafından yapılmaktaydı. Cortanze'nin oldukça yüksek bulduğu çalışma ücretleri ise 1897 yılı itibarı ile yarımgün 10; tam gündüz 12; sabahdan gece yarısına kadar 20 ve tüm gün de 25 kuruştı.⁹⁶ Bunun yanında Cortanze'nin büyük bir kısmının

⁹² AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime sur la rade de Samsoun, 1903.

⁹³ AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime sur la rade de Samsoun, 1903.

⁹⁴ AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime sur la rade de Samsoun, 1903.

⁹⁵ AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport politique, commercial et maritime de Samsoun de 1908.

⁹⁶ AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 83, Rapport maritime pour l'année 1897.

Ermeni olduğunu belirttiği hamallar, başlarında bulunan kethüdarları tarafından sömürülmekteydi.⁹⁷ Limanda çalışan bu hamalların sayısı konusunda Cortanze 150-270 arasında değişik rakamlar verir. Fakat daha da önemlisi limanda çalışan bu hamalların sayılarının mevsimin bazı dönemlerinde azalmasıydı. Özellikle Eylül ve Ekim aylarındaki hasat mevsiminde hamallar daha fazla kazandıkları bu işe yönelmekteydiler.⁹⁸ Bundan dolayı limandaki hamalların sayısı 50-60'a, rekoltenin daha yüksek olduğu dönemlerde de bu sayının altına inebilmekteydi.

Cortanze hamalları deniz tarafında yani malların gemilere yüklenmesi işinde ve gümrük kısmında çalışanlar olarak iki kısma ayırır.⁹⁹ Sayıları 50-60 arasında değişen bir grup malları gemiye yükleme işinde çalışmakta geri kalanlar da gümrüğe gelip buradan çıkan malları taşımaktaydı. Bunların aldıkları ücretleri de ayrıntıları ile aktaran Cortanze ilk grupta yer alanların günde 6-7 kuruş; ikinci grupta yer alanların ise 6-13 kuruş arasında ücret aldıklarını, bu ücretlerin geçce çalışılması durumunda iki katına çıktığını, bu bakımdan iki grup arasında zıtlık olduğunu ifade eder. Hamalların zaman zaman mallara gereken önemi de göstermediğini belirten Cortanze hamallığın bir meslek değil geçici bir iş olduğunu ve daha iyi bir iş imkânı halinde hamalların işlerini bıraktıklarını belirtiyordu.¹⁰⁰ Hamalların malların nakliyesindeki bu dikkatsizlikleri en çok sigorta şirketlerini sıkıntıya sokmaktaydı.¹⁰¹

d. Sigorta Şirketleri ve Aracılar

Cortanze raporlarında sigorta şirketlerine özellikle değinmektedir. Bilindiği gibi dış ticaretle uğraşan kesimler, Avrupalı ticarethanelerin mallarını sigortalatmaları örneğini izleyerek, deniz taşımacılığının risklerini karşılamak üzere nakliye sigortası talebine başladı. Doğal olarak bu talepte liman şehirleri başı çekiyordu. 1860'lı yıllarda başlayan bu yeni sigorta usulüne göre piyasada sadece, limanlarda temsilcileri vasıtasıyla nakliye sigortacılığı yapan yabancı şirketler yer alıyordu.¹⁰² Örneğin 1873'te

⁹⁷ Hamalların kethüdarları tarafından sömürülmesi yönündeki tespitler Samsun dışındaki başka limanlarda da sık sık dile getiriliyordu. Bkz. Quataert, *Avrupa İktisadi Yayılımı ve Dönüşü*, s. 88-90.

⁹⁸ AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport maritime pour l'année 1901; Samsun yükselen tarımsal potansiyel ile birlikte sadece limanda çalışmak için değil şehrin diğer sektörlerinde de çalışmak için Müslim-gayrimüslim pek çok göç almaktaydı. 1872'te şehirde, hamallık yapan veya işsiz güçsüz dolaşan bin kadar İranlı vardı. Nedim İpek, "Orta ve Doğu Karadeniz Limanlarındaki Ticari Faaliyetlerin Kent Nüfusuna Etkisi (1838-1900)", *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 1 (2006), s. 119.

⁹⁹ İstanbul'da ise bir kısmı antrepolarda, bir kısmı kayıklarda ve bir kısmı da gümrüklerde çalışanlar olarak en az üç hamal grubu vardı. Quataert, *Avrupa İktisadi Yayılımı ve Dönüşü*, s. 90.

¹⁰⁰ AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime sur la rade de Samsoun, 1903; Quataert İstanbul örneğinde hamalların işlerini geçici bir iş olarak gördüklerini ve belirli bir miktar para biriktirdikten sonra köylerine dönme yolunu tuttuklarını yazar. Quataert, *Avrupa İktisadi Yayılımı ve Dönüşü*, s. 89.

¹⁰¹ Hamalların bu çalışma tarzları nedeniyle Avrupalı tüccarların gözünde "vahşi, sakar ve ilgisiz" şeklinde sahip oldukları imajın oluşumunda sigorta şirketleri ile hamallar-tüccarlar arasındaki ilişkiyi de hesaba katmak gerekir. Quataert, *Avrupa İktisadi Yayılımı ve Dönüşü*, s. 91.

¹⁰² Murat Baskıcı, "Osmanlı Anadolu'sunda Sigorta Piyasası", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 57/4, (2002), s. 3-5.

Trabzon'da her ne kadar iş hacimleri çok geniş olmasa da Helvetia, Lloyd Suisse ve Lyonnaise deniz sigortası, Gironde ise genel sigorta ile ilgileniyordu.¹⁰³ Dolayısıyla Samsun'da sigortacılığın ilk olarak deniz sigortası kapsamında başladığını söylemek mümkündür. Baskıcı'nın derlediği bilgilere göre 19. yüzyılın sonu ve 20. yüzyılın başlarında Samsun'da deniz nakliye, yangın, hayat ve kaza sigortası olmak üzere İtalyan, Avusturyalı, İngiliz, Fransız, Rumen, Alman, İsviçreli, Amerikalı, Yunan, Rus ve Osmanlılara ait 44 sigorta şirketi bulunuyordu.¹⁰⁴ Tarifelerinin hemen hemen birbirine yakın olduğunu belirten Cortanze şirketlerin sayılarındaki artışa paralel olarak ortaya çıkan rekabetten sigorta primlerinin günden güne azalma eğiliminde olduğu¹⁰⁵ ve bunlar arasında özellikle La Foncier şirketinin iş hacminin iyi olduğunu belirtmektedir. Sigortacılığın gelişimine de değinen Cortanze 20 yıl öncesine kadar sigorta şirketinin olmadığı Samsun'da tüccarların her zaman deniz ticaretinin risklerine karşı denizcilik şirketlerinin acentelerinin aracılığına başvurduğunu; fakat sadece güverteden güverteye kadar bir güvence sağlayan bu eski sigorta sisteminin terkedilerek bazı şirketlerin malları karadan karaya kadar güvence altına alan yeni bir sigorta sistemi uyguladıklarını ifade ediyordu. Bu sistem ticarete kayda değer bir ivme kazandırdı; zira konsolosa göre malların nakliyesindeki asıl tehlike güvertede değil malların yüklenmeleri ve boşaltılmaları sırasında ortaya çıkanlardı.¹⁰⁶

Sigorta şirketlerinin yanında Samsun'da yeteri kadar komisyoncu/aracının olmaması da Cortanze'nin değindiği diğer bir husustu. Zira düzensiz bir şekilde işleyen gemi sayısının kısıtlı olduğu Samsun limanında yeteri kadar aracı yoktu. Olan iki üç komisyoncu da İstanbul'daki birkaç komisyoncu şirketinin temsilcileriydi. Samsun'daki bu komisyoncular da İstanbul'daki şirketler ile Samsun'daki tüccarlar arasında bir aracı görevi görüyorlardı. Bu görevlilerin gerçekte hiçbir hakkı, gücü yoktu ve aracılardan oldukları komisyoncudan da çok az bir ücret almaktaydılar.¹⁰⁷

IV. Samsun Limanının İşlevi

Samsun limanının 20. yüzyılın başlarında sahip olduğu ticari potansiyelin en önemli göstergesi olarak limana giren çıkan gemilere bakmak yeterlidir. Cortanze'nin Messageries şirketinin acentesi olması itibarı ile özellikle Samsun'a uğrayan şirketler,

¹⁰³ A&P, 1873, vol. 76, Trebizond, Report by Vice-Consul Biliotti on the Trade of Trebizond for the Year 1873, s. 1632.

¹⁰⁴ Şirketler hakkında bkz. Baskıcı, İktisadi Değişim ve Yükseliş, s. 112-12; Ayrıca Osmanlı Devletinde sigortacılığın gelişimi hakkında bkz. Fatih Kahya, *Osmanlı Devleti'nde Sigortacılık*, Libra Kitapçılık, İstanbul 2010; Baskıcı, *Osmanlı Anadolu'sunda Sigorta Piyasası*, s. 498-499.

¹⁰⁵ 1903 yılı tarifelerine göre Marsilya için kış tarifi 0,40; yaz tarifi de 0,30; Fransa'nın kuzeyi, Londra ve Hamburg için yazın 0,50 kışın da 0,60 franktı. AMAEF, CADN, Consulat, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime sur la rade de Samsoun, 1903.

¹⁰⁶ AMAEF, CADN, Consulat, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime sur la rade de Samsoun, 1903.

¹⁰⁷ Aynı rapor.

bunların iş hacimleri, tonajları ve sefer güzergâhları üzerinde durduğu görülür. Hatta her yıl hazırlanan denizcilik raporlarının büyük bir kısmının bu şirketlerin taşıdıkları malların tonaj ve değer cinsinden iş hacimlerine ayrıldığı ve bu şekilde şirketlerin Samsun'daki denizcilikteki payının belirlenmesine yönelik olduğu görülür.

Cortanze'nin ilk olarak değindiği nokta bazı gemilerin 15 günde bir bazılarının da haftalık sefer yapmasıydı. Gemiler gerek İstanbul gerekse de Batum tarafından Samsun limanına sabaha karşı gelmekte ve limanda yazın 12; kışın da 8 saat kalıp sonra gün batımı ile limandan ayrılmaktaydı.¹⁰⁸ Her bir şirketin 100-200 bin frank arasında değişen kendine yetecek bir iş hacmi¹⁰⁹ olduğunu belirten Cortanze özellikle tercih edilen bir şirket olmamakla birlikte 1. ve 2. sınıf yolcuların Lloyd ve Messageries şirketini tercih ettiklerini yazar. Bunun dışında rekabetin olduğu ve navlunların da eşit olmasına rağmen ilk tercihin ticaret malları için her zaman ilk gelen gemiden yana kullanıldığı, bunun limanın fırsatlarına açık tehlikeli yapısından dolayı özellikle kışın tercih edildiğini belirtiyordu.¹¹⁰ Cortanze'nin yakındığı bir diğer olgu da şirketler arasındaki rekabet idi.¹¹¹ Buna karşın iki Fransız şirketi, Messageries ve Paquet, arasında şirket acentelerinin anlaşmaları ile ortak bir fiyat tarifesi belirlenmiş ve bu şekilde iki şirket arasında rekabetin ortadan kalkması ile bu şirketler açısından olumlu sonuçlar elde edilmişti. Bunun dışında seyrüseferde karşılaşılan bir diğer eksiklik şirketlerin hareket saatlerindeki benzerliklerdi. Bazen bu gemilerin gelişleri aynı zamana denk gelmekte ve limanda 5-6 buharlı gemi birikmekte, bazen de 4-6 gün boyunca limana hiçbir gemi gelmemekteydi.¹¹² Bu durum Fransız şirketleri için de aynıydı. Aralarında anlaşma olan bu iki şirketin gemileri peş peşe Samsun limanına gelmekte ve bu şekilde iş hacimleri de etkilenmekteydi.¹¹³ Bu bakımdan Cortanze 1903 yılında limana işleyen 10 şirketi birinci sınıfta Lloyd, Messageries, Paquet, Levant Line ve Panhellenique ve ikinci sınıfta da Navigation Russe, Kurci¹¹⁴, Mahsusa, Florio Rubattino ve Hacı Davut şirketi olarak iki ana kategoride inceler. Fakat Cortanze'nin özellikle üzerinde durduğu diğer bir konu da bu şirketlerin hizmetleridir. Dâhili olarak kendilerine has bir çalışma usulleri olan bu şirketlerin birbirinin aynı olan özellikle dış hizmetleri hakkında şu hususlar öne çıkmaktadır:

¹⁰⁸ AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 83, Rapport maritime de l'année 1898.

¹⁰⁹ AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport maritime pour l'année 1901.

¹¹⁰ AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 83, Rapport maritime de l'année 1898.

¹¹¹ AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport maritime de l'exercice 1900.

¹¹² Aynı rapor.

¹¹³ AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 83, Rapport maritime de l'année 1898.

¹¹⁴ Bu şirketin adı zaman zaman bazı kaynaklarda yanlış bir şekilde Gürcü şirketi olarak belirtilmektedir.

Salnamelerde de bu şirketin adı Gürcü şeklinde Latin harflerine aktarılmıştır. Fransız kaynaklarında "Courdjı/Kourdjı" şeklinde olan şirketin adı Osmanlı kaynaklarında "Kurci" şeklinde geçmektedir. Kütükoğlu "Kurdce" dediği bu şirketin Türk-Rum; Quataert ise Yunan kökenli olduğu için şirketin adını "Giurgi" olarak verir. Bkz. TVS, 1321 (1903), s. 395; Baskıcı, *XIX. Yüzyılda Samsun: İktisadi Değişim ve Yükseliş*, s. 492; Mübahat S. Kütükoğlu, "XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti", *Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri (13-17 Ekim 1986)*, Eser Matbaası, Samsun 1998, s. 101; Quataert, *Avrupa İktisadi Yayılımı ve Dönüş*, s. 48; Tozlu, *a.g.t.*, s. 55.

“Bütün bu şirketlerin aynı tarzda çalıştığını söylerken yolcu biletlerinin yolcu acentelerinden verildiği, bu acentelerin hiçbirinin depolu bir dükkânının olmadığını, gemilere yüklenecek malların görevlilere teslim edildiği ve takasın daha sonradan, konşimentoya karşın söz konusu malların yükleme pusulasının düzenli olarak güvertede yapıldığını demek istedim. Bu hizmet pek çok ülkenin aksine acente tarafından güvertede değil de acentede yapılmaktadır. Bunun iki nedeni vardır: Birincisi ve en önemlisi liman polisi yükleyicilerin geminin güvertesine çıkmasına izin vermemektedir, polis bu yetkiyi çok zor ve belirli durumlarda belirli kişiler için vermektedir, ikincisi ise denizin her zaman olan belirsiz durumudur. Güverteye çıkarken hiçbir zaman, tehlikeli olan bu limanda karaya çıkacağımızdan emin olamazsınız. İyi ve kötü tarafları ile limandaki bu tarz çalışma buharlı gemi şirketlerinin hizmeti için pek çok uygunsuzluk barındırmakta, bunlar da düzenlemeleri ve seyrüseferi geciktirmektedir. Yolcular gemi şirketinin yardımı olmaksızın kendi başlarına gemiye çıkmaktadır. Yükleyiciler yolcuların yüklerini güverteye çıkarmaktadırlar ve bunun masrafı yolcuya aittir, burada acente devreye girmemektedir. Acentelerin yolcular nezdindeki tek girişimi herhangi bir son dakika yığılması olmaması ve buralarda çok sık vuku bulan herhangi bir fırtına ihtimaline karşı yolcuları geçirmekten ibarettir. Zira kötü havalarda, değil bir gecikme malların gemiye yüklenmesi de imkânsız bir hale gelmektedir.”¹¹⁵

Zamanla Samsun limanına uğrayan gemi şirketlerinin sayısında önemli bir artış oldu ve 1906 yılında bu sayı 14'e çıktı. Bu şirketler vasıtası ile Samsun limanının, Avrupa'nın Londra, Liverpool, Hamburg, Anvers, Le Havre, Marsilya, Cenova, Trieste, Pire ve İstanbul limanları ile sıkı bir bağlantı halinde olduğu anlaşılmaktadır. Bu şirketler ve sefer güzergâhları şu şekildedir:¹¹⁶

¹¹⁵ AMAEF, CADN, Consulats, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime sur la rade de Samsoun, 1903.

¹¹⁶ AMAEF, CADN, Consulats, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime 1906.

Samsun Limanı'na Uğrayan Şirketler ve Sefer Güzergâhları

Şirket	Sefer Güzergâhı
Messageries Maritimes Şirketi (Fransız) Paquet Şirketi (Fransız)	Marsilya'dan Batum'a kadar uzanan 15 günde bir seferleri vardır, her hafta Samsun'a uğrayan bu gemiler bir kez gelişte bir kez de dönüşte limana uğramaktadırlar.
Lloyd Şirketi (Avusturya)	Trieste'den Batum'a kadar haftalık sefer yapar
Panhellenique Şirketi (Yunan)	Trieste'den Trabzon'a kadar haftalık sefer yapar
Kurci (Türk)	İstanbul'dan Trabzon'a kadar haftalık sefer yapar
Rus Denizcilik Şirketi	İstanbul'dan Batum'a kadar 15 günde bir sefer yapar.
Stamadiadis Şirketi	Pire'den Trabzon'a 15 günde bir sefer yapar.
Ünye Şirketi	İstanbul'dan Rize'ye kadar 15 günde bir sefer yapar
Florio Şirketi (İtalyan)	Cenova'dan Batum'a kadar 15 günde bir sefer yapar
Ellermann Şirketi (İngiliz) Moss Şirket (İngiliz)	Liverpool'dan Batum'a kadar aylık sefer yapmaktadır
Alman Levant Line Şirketi	Hamburg'dan Batum'a kadar mal durumuna göre düzensiz seferler yapar
Hacı Davud Şirketi (Türk) Mahsusa Şirketi (Türk)	İstanbul ile Trabzon arasında düzensiz seferler yapar Seferleri bazen 3-4 ay kadar kesintiye uğrar.

Kaynak: 1906 Rapport Maritime.

Şirket sayılarındaki artış beraberinde tonajlarda da yükselmelerin yaşanmasına neden oldu. Örnek olarak 1897'de 566 gemi ve 654.524 ton olan ticari hareketler 1908 yılında 676 gemi ve 881.485 tona yükselmişti. Bu düzenli gemilerin yanında sayıları senelere göre değişen ve Samsun limanına düzensiz seferler yapan gemiler de vardı. Bu gemiler özellikle İngiliz bandıralıydı ve Londra ve Liverpool gibi limanlara hububat nakletmekteydiler. Piyasa ve rekolte durumuna göre değişkenlik gösteren bu gemilerin sayısı 1897'de 12; 1898'de 7; 1900'de 6 ve 1901 yılında 11 idi. Cortanze buharlı gemiler yanında özellikle yelkenli gemilerin denizcilikte giderek azalan payına da değinmektedir.

Bilindiği gibi yabancı vapur şirketlerinin Osmanlı limanlarında görülmeye başlaması ve arkasından da kapitülasyonlardan faydalanarak limanlar arasında ticaret (kabotaj) yapmaya başlamaları özellikle sahil ticareti yapan yelkenli Osmanlı denizciliğini olumsuz etkilemişti. Fakat buharlı gemilerin bütün egemenliklerine rağmen yelkenli gemiler Osmanlı Devleti'nde uzun yıllar daha yaşamaya devam etmişlerdir. Özellikle de Karadeniz bölgesinde yelkenlilerin ve küçük teknelerin canlı bir hareketliliği vapurların gelmesinden sonra bile görülmeye devam etmiştir. Buharlı gemiler karşısında

yelkenli gemilerin en önemli silahı navlunların düşüklüğü idi.¹¹⁷ 25-30 tonluk ve Karadeniz'in fırtınalı havalara dayanıklı tekneler ile yapılan bu yelkenli denizcilikte gemilerin küçük ölçüleri limanlarda bunlara karaya daha fazla yaklaşma imkânı vermekte ve mal yükleme ve boşaltma işini kolay yapmaya imkân tanımaktaydı. 19. yüzyılın ortalarında Karadeniz'de yelkenli taşımacılığında Osmanlı bandırasından sonra Yunan bandırası gelmekte, nadir de olsa Avusturya, İtalyan ve İngiliz gemileri de seyrüsefer yapmaktaydılar.¹¹⁸

Avrupa'nın buharlı gemi teknolojisi karşısında Osmanlı yelkenli gemiciliğinin uğradığı dönüşümü Fransız kaynaklarından da izlemek mümkündür. Trabzon'daki Fransız konsolosların 1830'lu yıllardaki denizcilik ile ilgili kayıtlarındaki değişimler hem Osmanlı denizciliğinin gerilemesine hem de deniz taşımacılığında nitelik değişimine işaret etmektedir. Zira daha önce "*Navigation de Caravane de Trébizonde*" şeklinde ifade edilen Trabzon limanındaki denizcilik faaliyetleri, buharlı gemilerin taşımacılığın önemli bir kısmını yapmaya başladığı 1838 yılının dördüncü çeyreğinden itibaren "*Navigation de Trébizonde*" başlığı ile ifade edilmeye başlanmıştır.¹¹⁹ Bu da Trabzon limanında ticaretin büyük oranda bu yeni ulaşım vasıtası ile sağlandığını göstermekteydi.¹²⁰ Fransız arşiv kaynakları bu dönüşüm döneminde yabancıların da Karadeniz'de ticaret yapma hakkına sahip olmasına karşın buharlı çağı öncesinde denizcilğe Türklerin hâkim olduğunu söylemesi bizim bu dönüşümün etkilerini anlamamız açısından önemlidir.¹²¹ Yelkenliden buharlıya doğru olan bu dönüşüm sürecinde, yelkenli gemiler iskeleler ve limanlar arasında mal taşımacılığı yaparak vapurlara mal akışını gerçekleştirecek yeni bir fonksiyon icra etmeye başladılar. Küçük limanlar arasında buharlı gemi taşımacılığı mümkün olmadığı gibi Samsun, Ordu, Giresun ve Trabzon'un yanı sıra diğer küçük limanlarda büyük vapurların yanaşabileceği iskele ve rıhtımlar yoktu. Bundan dolayı yelkenli gemiler, mavnacılar ve kayıkçılar deniz ticareti için önemlerini korumaya devam ettiler.¹²²

¹¹⁷ İkinci, *Samsun'da Deniz Ulaşımı*, s. 122-123; Baskıcı da 19. yüzyılın ikinci yarısında buharlı gemilerin sayılarında çok büyük değişiklikler olmamakla birlikte tonajlarında artışlar olduğunu belirtmektedir, Baskıcı *XIX. Yüzyılda Samsun: İktisadi Değişim ve Yükseliş*, s. 492.

¹¹⁸ *Annales du Commerce Extérieur*, no. 1654, Turquie, Port de Trébizonde, Mouvement Commercial en 1862, s. 4.

¹¹⁹ AMAEF, CADN, Ambassade, Constantinople, Série D, Trébizonde, Tome 4, Outrey'den Roussin'e, 31 Ocak 1839.

¹²⁰ Buharlı gemiler Trabzon limanının tonajının 1830-1880 arasındaki elli yılda sekiz kat artmasına vesile oldu. Samsun'da ise daha 1866'da buharlıların tonajı %97,05; yelkenlilerin oranı ise %2,95'ti. Donalt Quataert, "19. Yüzyıla Genel Bir Bakış, İslahatlar Devri 1812-1914", *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi 1600-1914*, c. II, çev. Süphan Andıç, ed. Halil İnalcık, Donald Quataert, Eren Yayınları, İstanbul 2004, s. 920-921; Baskıcı, *XIX. Yüzyılda Samsun: İktisadi Değişim ve Yükseliş*, s. 492.

¹²¹ AMAEF, CADN, Ambassade, Constantinople, Série D, Trébizonde, Tome 3, Outrey'den de Varenne, 5 Ocak 1833.

¹²² Bu konuda bkz. İlhan Ekinci, "XIX. Yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XXI/2 (2006), s. 35-76.

Samsun limanında ise 20. yüzyılın başlarında yelkenli gemilerin iş hacimlerinin önemli oranda azalma gösterdiği anlaşılmaktadır. Cortanze özellikle yelkenli gemilerin buharlı gemiler ile olan rekabet sürecine ilişkin önemli bilgiler aktarmaktadır. Buna göre 20. yüzyılın başlarına kadar yelkenliler iyi ya da kötü bir şekilde buharlı gemilere karşı düşük navlunları sayesinde rekabet edebiliyorlardı. Fakat buharlı gemi şirketleri arasındaki rekabetten dolayı vapurların navlunlarındaki azalmalar sonucunda yelkenli gemilerin faaliyet alanları daraldı. Hatta Cortanze, vapurların navlunlarının zamanla yelkenli gemiler ve küçük kabotaj teknelerinden daha düşük olacağını tahmin edilebildiğini ve elli yıl içinde bu eski ulaşım vasıtalarından bahsedilmeyeceğini belirtiyordu.¹²³ Bunun dışında yelkenli gemiler sınırlı bir iş hacmine sahipti. Bu gemiler Samsun limanına Duyun-u Umumiye idaresi için tuz, Samsunlu tüccarlar için kereste getirmekte, Batum'a kadar gitmekte ve buradan imparatorluğun diğer limanları ve Yunanistan için petrol almaktaydı.¹²⁴ Avrupa'dan gelen az sayıda yelkenli gemi ise Marsilya'dan çimento ve kiremit getirmekteydi. Yelkenliler zaman zaman yük almadan dönmekte bu da yelkenli ticaretinin önünde bir engel oluşturmaktaydı. Cortanze diğer bir neden olarak da limanın güvenliğini göstermektedir:

“Diğer bir neden ise daha önce de değindiğimiz gibi bu limanın koşullarının zorluğu ve tehlikeli oluşudur ki limanın geniş bir demirleme alanı özellikle yelkenli gemilerin kazaya uğramasına neden olmaktadır. Bu olumsuz durum her zaman aynı yerde ve aynı şekilde ortaya çıkmaktadır: Demirli halde duran ve yüksek dalgalar nedeniyle zinciri kırılan gemiler kuzey ve kuzeybatıdan esen rüzgârlar nedeniyle şehrin güney doğusundaki falezlerde karaya oturmaktadır. Diğer bütün ülkelerde bu hadisenin önüne geçmek için bazı tedbirler alınır fakat burada hiçbir şey yapılmadı ve ne yazık ki bu şekilde buraya sürüklenen gemiler burada kaybedilmişlerdir.”¹²⁵

Yelkenli gemiler yanında Samsun'daki deniz ticaretinin diğer bir ayağını da Cortanze'nin kabotaj gemileri olarak nitelendirdiği, küçük limanlar arasında çalışan gemiler teşkil etmektedir. Cortanze 1903 yılındaki geniş raporuna Samsun limanına seyrüsefer bakımından bağlı olan Fatsa, Ünye, Terme, Kumcağız, Sinop ve İnebolu limanlarını da dâhil etmiştir. Dolayısıyla bu limanlar ile Samsun arasında canlı bir deniz trafiği vardı. Bu limanlar arasındaki küçük kabotajı belirleyen en önemli etken rekoltenin durumuydu. Rekoltenin yüksek olduğu durumlarda bu kabotaj daha aktif olmaktadır.¹²⁶ Bu kabotajı işleten gemilerin en aktif oldukları hat ise Samsun-Çarşamba hattı idi. Ordu ve Ünye'de inşa edilen bu kabotaj teknelerin tonajları 3-15 ton arasında değişmekteydi.¹²⁷ Cortanze'nin *latine* dediği bir yelken ile donatılan bu tekne-

¹²³ AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime sur la rade de Samsoun, 1903.

¹²⁴ AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 83, Rapport maritime de l'année 1898.

¹²⁵ AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime sur la rade de Samsoun, 1903.

¹²⁶ AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 83, Rapport maritime consulaire de l'année 1899.

¹²⁷ AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime de l'exercice 1900.

ler uzun, düz, kötü teçhizatlı ve yavaş teknelerdi. Fakat buna karşın oldukça sağlam olan bu tekneler Samsun'a sahilinin değişik noktalarından hububat, kenevir, kereste getirmekte ve dönüşlerinde Karadeniz'in değişik kasabalarına un, petrol ve hırdavat taşımaktaydılar. Şehirdeki Karantina Dairesi'nin verilerine göre Samsun Limanı'na uğrayan kabotaj gemilerinin sayı ve tonajı, 1893-1903 yılları arasında ortalama 1.601 gemi ve 7.921 tondur.¹²⁸

V. Samsun'da Fransız Ticareti

Cortanze'nin 1903 raporunda değindiği önemli noktalardan biri de Samsun limanının ithalat ve ihracat potansiyeliydi. Cortanze, çalışmasına, kendi konsolosluk dönemini yansıtan 1894-1903 yıllarına ilişkin ithalat, ihracat ve denizcilik istatistikleri eklemiştir. Fakat konsolosun Fransız çıkarlarının Samsun'daki temsilcisi olması itibarıyla, üzerinde en çok durduğu konu, Samsun'daki Fransız ticaretinin durumuydu.

Bilindiği gibi Samsun hem bir transit liman özelliği göstermekte, hem de çevresindeki önemli üretim bölgelerinin bir kapısı niteliğindedir. Şehrin ithalat ve ihracat potansiyeli, pek çok etkene bağlı olarak değişken bir eğilim göstermekteydi. Bunları, ulaşım imkânları, hastalıklar, politik gelişmeler ve rekoltedeki değişimler olarak belirlemek mümkündür.¹²⁹ Samsun ticaret potansiyelinin yaklaşık olarak üçte birini kendi üretmekteydi. Ticaretin geri kalan payı ise Sivas Vilayeti'nin değişik şehirlerinden gelen ticaret metasından oluşuyordu. Sivas Vilayeti'nden gelen başlıca mallar buğday, arpa, yulaf, keten ve kenevir tohumuydu. Diğer bir önemli ürün olan mısır Çarşamba'dan; tütün ise Samsun ve Bafra'dan elde edilmekteydi.¹³⁰

Bir zamanlar en iyi müşterisi Marsilya olan keten ve kenevir tohumunun bu piyasadan talep görmemesi gibi, Marsilya-Samsun ticari ilişkilerindeki değişimler de Cortanze'nin üzerinde durduğu hususlardandı.¹³¹ Bu bağlamda Marsilya limanı Samsun'un Avrupa limanları içinde en yoğun ticari ilişkide olduğu limandı. Samsun'un ihracatının büyük bir kısmı Marsilya'ya doğru olmaktadır. Fakat Hamburg ve Cenova gibi alternatif limanlar da ortaya çıkmaya başladı.¹³² 1894-1903 yılları arasında Fran-

¹²⁸ AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime sur la rade de Samsoun, 1903.

¹²⁹ 1892 yılından itibaren ticaret verilerine bakıldığında gerek ithalat gerekse de ihracat bakımından Samsun ticaretinde 1896 yılına kadar devam edecek bir düşüş sürecinin olduğu görülür. Bunda önceleri konsoloslar tarafından çok fazla üzerinde durulmasa da demiryolunun Ankara'ya ulaşması ve Sivas Vilayeti'nden gelen bazı ürünlerin Samsun yolunu terk etmesi, rekoltelerdeki düşüklük, kolera salgınları ve karantina uygulamaları ve 1895 Ermeni olaylarının etkili olduğu söylenebilir. AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 83, Rapport Commercial et maritime du port de samsoun en 1894; İpek, *Şehir Nüfuslarına Elkisi*, s. 335.

¹³⁰ AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime de l'exercice 1900.

¹³¹ AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime sur la rade de Samsoun, 1903.

¹³² Cortanze sadece iktisadi bakımdan değil sosyo-kültürel bakımdan bir zamanlar bölge halkının

sa'nın Samsun'un toplam ihracatı içinde % 10'luk; ithalatı içinde ise % 3-4'lük bir paya sahip olduğu görülür. Fransa, Samsun'dan keçi ve koyun derisi, yün ve kereste almaktaydı. Bunun dışında Samsun senelik olarak Fransız Regie İdaresi'ne 800.000 ile 4.000.000 kilogram arasında bir tütün ihracatı gerçekleştirmekteydi.¹³³ İthalat oranının bu düşüklüğü aslında Fransız endüstrisinin sahip olduğu imkânlar açısından zıt bir tabloydu. Zira Fransa'nın iki önemli şirketi, Messageries Maritimes ve Paquet şirketleri Samsun-Marsilya arasında düzenli bir nakliye yapmaktaydı. Ama bu iki şirketin rekabet nedeniyle istenildiği oranda bir iş hacmine sahip olmadıkları da dile getirilen ayrı bir husustu.¹³⁴ Samsun limanında Avusturya'nın Lloyd şirketinin arkasından Fransız bandırası ikinci sırada yer alıyordu. Buna karşın Fransa ithalatta İngiltere'nin çok gerisinde çok sınırlı bir pay sahibiydi.¹³⁵ Samsun'un ithalatı genel olarak Avrupa menşeli mamul mallar, yünlüler, pamuklular, kolonyal gıdalar, bakır, demir, çelik, hırdavat, çivi ve işlenmiş deri gibi ürünlerdi. Bu ürünler içinde özellikle tekstil ürünlerinde İngiltere'nin bir tekeli söz konusuydu. Fakat Fransız ticareti için asıl tehlike Avusturya, Almanya ve Belçika gibi ülkelerin de Samsun piyasasında bir yer edinmeye başlamaları olmuştur. Bu bağlamda Fransa'nın yanında İngiltere de Samsun piyasasında saydığımız bu ülkeler karşısında bir gerileme içindeydi. Konsolos yardımcısı Spadaro 1900 yılı raporunda Amerikalıların Samsun'da yeni tesis ettikleri konsolosluklarını Samsun piyasasında yer edinmek için adeta "*ticari bir müzeye*" çevirdiklerinden bahsediyordu.¹³⁶

Gerek Trabzon'daki konsolosların gerekse de Samsun'daki konsolosluk görevlilerinin ticaret raporlarında en çok üzerinde durdukları hususlardan biri de Fransa'nın ticari payıydı. Bir zamanlar piyasada tekel oluşturan Fransız ürünlerinin yüzyılın sonlarına doğru Alman, Avusturya ve Belçika ürünleri karşısındaki pazar kaybı ve gerilemesi en çok tedirginlik yaratan noktaydı.¹³⁷ Bu gerileşte en önemli etken mal fiyatlarındaki farklılıktı. Fransız üreticileri her ne kadar ucuz Alman ve Avusturya ürünleri ile rekabet etmeye çalışsa da, Samsun'da Foncier gibi bazı Fransız ticarethaneleri pazar paylarını Belçikalı ticarethanelere terk etmek zorunda kalmışlardı.¹³⁸ Aslında Fransız mallarının karşılaştığı bu tehlike daha evvel kendini göstermişti. 1888 yılında Trabzon Fransız konsolosu Query bu konuda şu tespitlerde bulunuyordu:

"Fransız endüstrisi ve ticareti burada canlı bir rekabet ile karşı karşıyadır. Bundan dolayı bizim üreticilerimiz bu rekabet ile baş etmek durumundadır. Bu taraflarda kaliteye çok önem verilmemektedir ve bizim ürünlerimiz de büyük oranda düşük fiyatla piyasaya sürülebilecek ürünler değildir. Fakat İngilizler, Belçikalılar, Almanlar ve

en önemli tercihlerinin Marsilya-Paris iken yeni neslin Amerikan okulları sayesinde İngilizce ve Almanca öğrendiğini, bu sayede yurt dışına daha fazla çıktığını ve Fransa'nın tek tercih olmaktan çıktığını belirtiyordu. AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime sur la rade de Samsoun, 1903.

¹³³ AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport commercial pour l'année 1901.

¹³⁴ AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime sur la rade de Samsoun, 1903.

¹³⁵ AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime de l'exercice 1900.

¹³⁶ AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime de l'exercice 1900.

¹³⁷ Bu konuda bakınız. Yılmaz, a.g.t., s. 195-204.

¹³⁸ AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 83, Spadaro'dan Bertrand'a, 19 Eylül 1891.

İtalyanlar piyasaya ucuz mal sunmak için tereddüt etmemektedirler ki bu da bizim komşularımızın takip ettiği Anadolu'da izlenilmesi gereken bir yöntemdir. Eğer bu takip edilmezse bu pazarlarda yer almak zor olacaktır ve ucuz fiyatlı mallar Fransız mallarını pazardan çıkaracaktır.”¹³⁹

Görüldüğü gibi Fransız ticaretinin geriliğinin en önemli etkeni olarak konsololar Fransız mallarının kaliteli yapısına karşın pahahlığını ileri sürmektedirler. Bunun yanında Fransız tüccarların da ciddi manada bir rekabete girmek için bir girişimde bulunmadıkları da belirtilmekteydi. Örnek olarak Trabzon'un en önemli tüccarlarından birinin Fransız yünlülere ve Paris çivisi için değişik Fransız üreticilere başvurduğu; fakat bu girişime ciddi bir karşılık alamadığı ve sadece üreticilerin bu tüccarı komisyonculara yönlendirdiği ifade edilmektedir. Bu bağlamda özellikle tavsiye edilen husus, Fransız üreticilerin, diğer rakip üreticiler gibi pazar ile acenteler vasıtası ile doğrudan ilişki kurması ve herhangi bir komisyoncunun araya sokulmadan malların % 8-10 daha ucuza satılabileceğiydi.¹⁴⁰ Bunun için de pazara en yakın acenteler ile bağlantının kurulması tavsiye edilmekteydi.¹⁴¹

Fransız girişimcilerin Samsun'da ticaretlerini geliştirmek için uygulamayı ihmal ettikleri en önemli hamle ise bölgede gerçekleştirilen ticari gezilerdi. Zira İstanbul piyasasında çok sayıda Alman ve Avusturyalı tüccar zaman zaman Samsun'a da gelmekteydi. Buna karşın İstanbul'da sayıları az olan Fransız ticarethanelerinin temsilcileri Samsun'a uğramamaktaydılar. Spadaro, Samsun piyasasında var olabilmenin yapılacak olan seyahatler ile yöre halkının zevklerinin, piyasa koşullarının ve piyasadaki yabancı malların tanınmasıyla mümkün olabileceğini ve bunun Fransız milli ürünlerinin pazar paylarının artırılması için bilinmesi gerektiğini belirtmekteydi.¹⁴² Bu konuda Cortanze de benzer noktalara değinir:

“Bir malın kaliteli ve üstünlüğünü ifade etmek için Fransız malı olduğu söylenir. Fakat Fransız malları uygun nakliye koşullarına rağmen oldukça yüksek fiyattırlar. Pahalı Fransız malları Samsun piyasasında tüccarlara, bunlara karşı Avusturya ve Alman ürünleri ile rekabet etme imkânı vermektedir. Ürünlerimizi mümkün olduğunca ucuza tedarik etmek gerek. Kalitesiz olmaları önemli değil. Burada önemli olan kalite değil miktardır.”¹⁴³

19. yüzyılın sonunda da Fransız ürünlerinin piyasa koşullarında fazla bir değ-

¹³⁹ AMAEF, Paris, Correspondance Consulaire et Commercial, Trébizonde, Tome10, 1891.

¹⁴⁰ 1898 yılı itibarı ile Samsun'da Fransız malları benzer Avusturya ve Alman mallarına oranla %5, 10, 15 daha pahalıya satılmaktaydı. AMAEF, CADN, Consulats, Trébizonde, Tome 83, Rapport commercial consulaire de l'année 1898.

¹⁴¹ AMAEF, Paris, Correspondance Consulaire et Commerciale, Trébizonde, Tome 10, Rapport commercial de Trebizonde, en 1889.

¹⁴² AMAEF, CADN, Consulats, Trébizonde, Tome 83, Spadaro'dan Bertrand'a, 19 Eylül 1891; Fransız mallarının Osmanlı pazarının ihtiyaçlarına olan uygunluğu hakkında bkz. Jacques Thobic, *Intérêts et impérialisme français dans l'Empire ottoman: 1895-1914*, Publication de la Sorbonne, Paris 1997, s. 73-75.

¹⁴³ AMAEF, CADN, Consulats, Trébizonde, Tome 83, Rapport Commercial et maritime du port de Samsoun en 1894.

şiklik yoktur. Samsun'da Fransız mallarının payı rakiplerin yükselen payına karşın günden güne azalmaktaydı. Cortanze bunun kendi eksiklikleri olduğunu belirtirken kaybettikleri ticari alanın yanında dünyevi yani siyasi bir etki alanını da kaybettiklerini ve bunun da başka ülkeler tarafından kıskançlıkla izlenerek doldurduğunu belirtirken özellikle Almanya'nın ekonomik ve arkasından gelen siyasi yayılmasına Samsun örneğinde işaret etmekteydi.¹⁴⁴ Fakat daha da ilginç Fransa'nın Samsun'daki ticari payının geleceği üzerindeki yorumlardı. Cortanze'nin piyasa koşulları hakkında, silahlar kadar tehlikeli bir rekabetin içinde ticari bir savaş olduğu, Fransa'nın güçlü düşmanlara karşı bu savaşa direndiği ve bu savaştan Fransa'nın galip çıkmasını "ütapyadan aşağı kalmayan bir rüya" olarak nitelemesi bize Fransa'nın daralan ticaret hacmini en azından Samsun ve Trabzon örneğinde anlatmak için yeterlidir.¹⁴⁵

Sonuç

Konsolosluk kaynaklarının, sosyal ve siyasi hayat açısından önemli olmalarının yanında, özellikle iktisat tarihi açısından daha zengin ve faydalı kaynaklar oldukları bilinmektedir. Zira konsolosların, kendi ülkelerinin çıkarlarının temsilcileri olmaları itibarıyla iktisadi konular hakkında daha ayrıntılı bilgiler ortaya koydukları görülmektedir. Konsolosların iktisadi konularda hazırladıkları ayrıntılı raporlar, bizlere, özellikle 19. yüzyıla ilişkin gerek mikro ölçekte şehirler bazında gerekse de imparatorluğun genel iktisadi durumu hakkında bir tablo çıkaracak niteliktedir. 19. yüzyılın sonu ve 20. yüzyılın başlarına ilişkin Fransız konsolosluk raporları Samsun'un durumunu anlamamız açısından önem taşıdıklarından tarih araştırmalarında değerlendirilmesi gereken arşiv kaynakları arasında yer almaktadır. Cortanze'nin 1903 tarihli raporu temelinde hazırlanan bu çalışma, Samsun örneğinde 19. yüzyılın sonlarında Osmanlı İmparatorluğu'nun önemli limanlarındaki altyapı olanaklarını, bu konuda görülen eksiklikleri ihtiva etmektedir. Gerek yerli gerekse de yabancı kaynakların sözbirliği etmişçesine üzerinde en çok durdukları konulardan biri iktisadi yapının temel itici güçlerinden olan ulaşım imkânlarının iyileştirilmesi olmuştur. Bu bağlamda Samsun'u iç kısımlara bağlayan karayolları ve demiryolları ve bu ulaşım ağının bir başka ayağını oluşturan liman olanakları üzerinde de durulmuştur. 19. yüzyılda Güney Karadeniz'deki diğer önemli liman olan Trabzon, limanının yetersiz altyapısı nedeniyle transit ticaret potansiyelin önemli bir kısmı Rusya'nın Poti Limanı'na kaptırılmıştı. Samsun, demiryolunun Ankara'ya kadar ulaşması ile sahip olduğu transit potansiyelin bir kısmını kaybetse de yükselen tarımsal üretim, Samsun limanını ayakta tutan en önemli kaynak oldu. Buna karşın bu üretim potansiyeline rağmen Samsun'da da ticaretin gereklerini karşılayacak dalgakıran, rıhtım ve ticari yapılar gibi altyapı unsurlarının tesis edilememesi Samsun'un ticaret potansiyelini etkileyen temel eksiklikler olarak ortaya çıktı.

¹⁴⁴ AMAEF, CADN, Consulats, Trébizonde, Tome 84, Rapport Commercial consulaire de l'année 1899.

¹⁴⁵ AMAEF, CADN, Consulats, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime sur la rade de Samsoun, 1903.

Yeni bir ulaşım vasıtası olarak buharlı gemilerinin hem tonaj hem de sayı bakımından artmaları ticaret hacminin artışına işaret ettiği gibi Osmanlı sularında yabancı gemi taşımacılığını ve Osmanlı denizciliğinin daralan payımı ortaya koymaktadır. Fakat tüm bu etkenlere rağmen Samsun, Karadeniz'in en önemli limanı oldu. Her ne kadar I. Dünya Savaşı ve arkasından Milli Mücadele Samsun'un yükseliş sürecini kesintiye uğratsa da Samsun, Cumhuriyet döneminde de beklentilerin yüksek olduğu bir yerdi. Bunu sadece küçük bir örnek ile desteklemek gerekirse, Fransız hükümetinin I. Dünya Savaşı'na kadar konsolosluk yardımcılarını ile temsil edildiği Samsun'a 1925'te konsolosluk tesis etmesi bu beklentiyi gösterir niteliktedir.

KAYNAKLAR

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

DH. MKT, 1794/34; DH. MKT, 313/46; DH. MKT, 1794/34.

ŞD. 327/14; ŞD, 1846/5; ŞD. 327/14.

A. MKT. MHM, 364/18.

A. MKT. MVL, 120/57.

İ. ŞD. 64/3760; İ. ŞD. 64/3760.

İ. DH., 46/2287.

İ. MVL., 387/169/03; İ. MVL, 437/19324.

A. MKT. NZD, 160/59; A. MKT. NZD, 158/67.

MVL, 593/65; MVL, 671/48.

Fransa Dışişleri Bakanlığı Arşivi [Archives Ministère des Affaires Etrangères de la France (AMAEF)]

AMAEF, Paris, Correspondance politique des Consuls, Erzeroum: Tome 4.

AMAEF, Paris, Correspondance Consulaire et Commerciale, Trébizonde: Tome 10.

AMAEF, CADN, Ambassade, Constantinople, Série D, Trébizonde: Tome 4, 8, 9.

AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde: Tome 83, 84.

Yıllıklar

Trabzon Vilayeti Salnameleri:

(TVS), 1319 (1901); (TVS), 1321 (1903).

Yayınlanmış Ticaret Yıllıkları

A&P, 1860, vol. 65, Report by Mr. Kühn Acting Consul at Samsoun, on Trade, of that port for the year 1858.

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

A&P, 1868-1869, vol. 59, Report on the Province of Trebizond, Sivas, Kastemouni, and Part of Angora, by Mr. Consul W. Gifford Palgrave.

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

Annales du Commerce Extérieur, 1654, Turquie, Port de Trébizonde, Mouvement Commerciale en 1862.

Araştırma ve İncelemeler

Ayar, Mesut, *Osmanlı Devleti'nde Kolera, İstanbul Örneği (1892-1895)*, Kitabevi Yayınları, İstanbul 2007.

Baskıcı, M. Murat, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*, Turhan Kitabevi, Ankara 2005.

_____, "XIX. Yüzyılda Samsun: İktisadi Değişim ve Yükseliş", *Samsun Sempozyumu, 13-16 Ekim 2011*, c. III, ed. M. Aydın-B. Şişman-S. Özyurt-H. Atsız, Samsun Valiliği Yayınları, Samsun 2012, ss. 489-502.

_____, "Osmanlı Anadolu'sunda Sigorta Piyasası", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 57/4 (2002), ss. 1-33.

Bijışkyan, P. Minas, *Pontos Tarihi*, çev. Hrand D. Andreasyan, Çiviyazıları Yayınevi, İstanbul 1998.

Collas, Bernard Camile, *1864'te Türkiye*, çev. Teoman Tunçdoğan, Bileşim Yayınları, İstanbul 2005.

Çadırcı, Musa, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, TTK, Ankara 1997.

Çağlayan, K. Tuncer, "İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre 1841 Yılında Samsun ve Çevresinde Ticaret", *Geçmişten Geleceğe Samsun 1*. Kitap, ed. C. Yılmaz, Samsun Büyükşehir Belediyesi Yayınları, Samsun 2006, ss. 283-298.

Diğiroğlu, Filiz, "Samsun Duhan Çarşısı'ndan Samsun Tütün Borsasına", *Prof. Dr. Haydar Kazgan'a Armağan: Yakın Tarihimizin İktisadi Panoraması*, haz. E. Tokdemir-Ö. Günçavdı-S. S. Kayam, TTK, Ankara 2011, ss. 95-112.

Ekinci, İlhan, "19. Yüzyılın İkinci Yarısında Samsun'da Deniz Ulaşımı", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, c. 2. Kitap, ed. C. Yılmaz, Samsun Büyükşehir Belediyesi Yayınları, Samsun 2007, ss. 113-139.

Erler, M. Yavuz, - Edinsel K., "Samsun'da Tütün Üretimi (1788-1919)", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 4/18 (2011), ss. 230-247.

_____, “Karadeniz’de Avrupai Bir Kent: Samsun (1865–1875)”, *Karadeniz Tarihi Sempozyumu*, c. I, Karadeniz Teknik Üniversitesi Yayınları, Trabzon 2007, ss. 541-569.

Farley, J. L., *The Resources of Turkey*, London 1862.

Faroqhi, S., “Şāmşūn” *Encyclopaedia of Islam*, 2nd Edition, Brill 2011. (http://brillonline.nl/subscriber/entry?entry=islam_SIM-6590) (23 Eylül 2011).

Güler, İbrahim , “Türkiye Dışındaki Bazı Arşivlerin Türk Tarih İncelemelerine Kazandırılması (Tunus ve Fransa Arşivleri Örneği)”, *I. Milli Arşiv Şurası (20-21 Nisan 1998, Ankara)*, Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara 1998, ss. 295-318.

Issawi, Charles, *The Economic History of Turkey 1800-1914*, The University of Chicago Press, Chicago 1980.

_____, “The Tabriz-Trabzon Trade, 1830–1900: The Rise and Decline of A Route”, *International Journal of Middle East Studies*, I (1970), ss. 18-27.

İpek, Nedim, “Kuruluşundan Cumhuriyet’e Canik Sancak Merkezi Samsun Şehri”, *İlkeçâğlardan Cumhuriyete Canik*, ed. Cevdet Yılmaz, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun 2012, ss. 164-223.

_____, “Orta ve Doğu Karadeniz Limanlarındaki Ticari Faaliyetlerin Kent Nüfusuna Etkisi (1838-1900)”, *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, I (2006), ss. 107-121.

Kahya, Fatih, *Osmanlı Devleti’nde Sigortacılık*, Libra Kitapçılık, İstanbul 2010.

Kaya, Şennur, “Bazı Liman Kentlerindeki Örnekler Işığında Tanzimat Dönemi ve Sonrasında İnşa Edilen Gümrük Binalarının Mimari Özellikleri”, *İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksek Okulu Sosyal Bilimler Dergisi*, I (2010), ss. 73-92.

Kütükoğlu Mübahat S., “XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti”, *Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri (13-17 Ekim 1986)*, Eser Matbaası, Samsun 1998, ss. 97-108.

_____, “Osmanlı İktisad Tarihi Bakımından Konsolosluk Raporlarının Ehemmiyet ve Kıymeti”, *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, 11-12 (1983), ss. 151-166.

_____, *Osmanlı İngiliz İktisadi Münasebetleri II (1838-1850)*, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1976.

Mazak, Mehmet, *Osmanlı’nın Deniz Hamalları İstanbul Mavnaları*, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2012.

Quataert, Donald, *Osmanlı Devleti’nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)*, çev. Sabri Tekay, Yurt Yayınları, Ankara 1987.

_____, “19. Yüzyıla Genel Bir Bakış, Islahatlar Devri 1812-1914”, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi 1600-1914*, c. II, çev. Süphan Andıç, ed. Halil İnalçık, Donald Quataert, Eren Yayınları, İstanbul 2004, ss. 885-1051.

Sources de l'histoire du Proche-Orient et de l'Afrique du nord dans les archives et bibliothèques françaises, Tome I-II, K.G. Saur, München, New Providence, Paris-London 1996.

Temizer, Abidin, “Kırım Savaşı'nın Lojistiğinde Samsun'un Yeri”, *Samsun Sempozyumu, 13-16 Ekim 2011*, c. III, ed. M. Aydın-B. Şişman-S. Özyurt-H. Atsız, Samsun Valiliği Yayınları, Samsun 2012, ss.687-691.

Thobie, Jacques, *Intérêts et impérialisme français dans l'Empire ottoman: 1895-1914*, Publication de la Sorbonne, Paris 1997.

_____, *L'administration générale des phares de l'Empire ottoman et la société Collas et Michel, 1860-1960*, L'Harmattan, Paris 2004.

Topal, Coşkun, “Cumhuriyetin İlk Yıllarında Samsun Limanı”, *Geçmişten Geleceğe Samsun*, 1. Kitap, Yay. Haz. C. Yılmaz, Samsun Büyükşehir Belediyesi Yayınları, Samsun 2006, ss. 327-331.

Tozlu, Selahattin, *Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu*, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Erzurum 1997.

Tural, Erkan, “Bir Bürokrat ve Bir Seyyah Gözüyle Canik (Samsun) Sancağı”, *Çağdaş Yerel Yönetimler*, 17 (2008), ss. 75-91.

Turgay, A. Üner, “Ottoman-British Trade Through Southeastern Black Sea Ports During the Nineteenth Century”, *Economie et Sociétés dans L'empire Ottoman (fin du XVIIIe- début du XXe siècle)*, der. J.-Louis Bacqué-Grammont, P. Dumont, Editions du Centre national de la recherche scientifique, Paris 1983, ss. 297-315.

Uygur, Kocabaşoğlu, *Majestelerinin Konsolosları İngiliz Belgelerine Göre Osmanlı İmparatorluğu'ndaki İngiliz Konsoloslukları (1580-1900)*, İletişim Yayınları, İstanbul 2004.

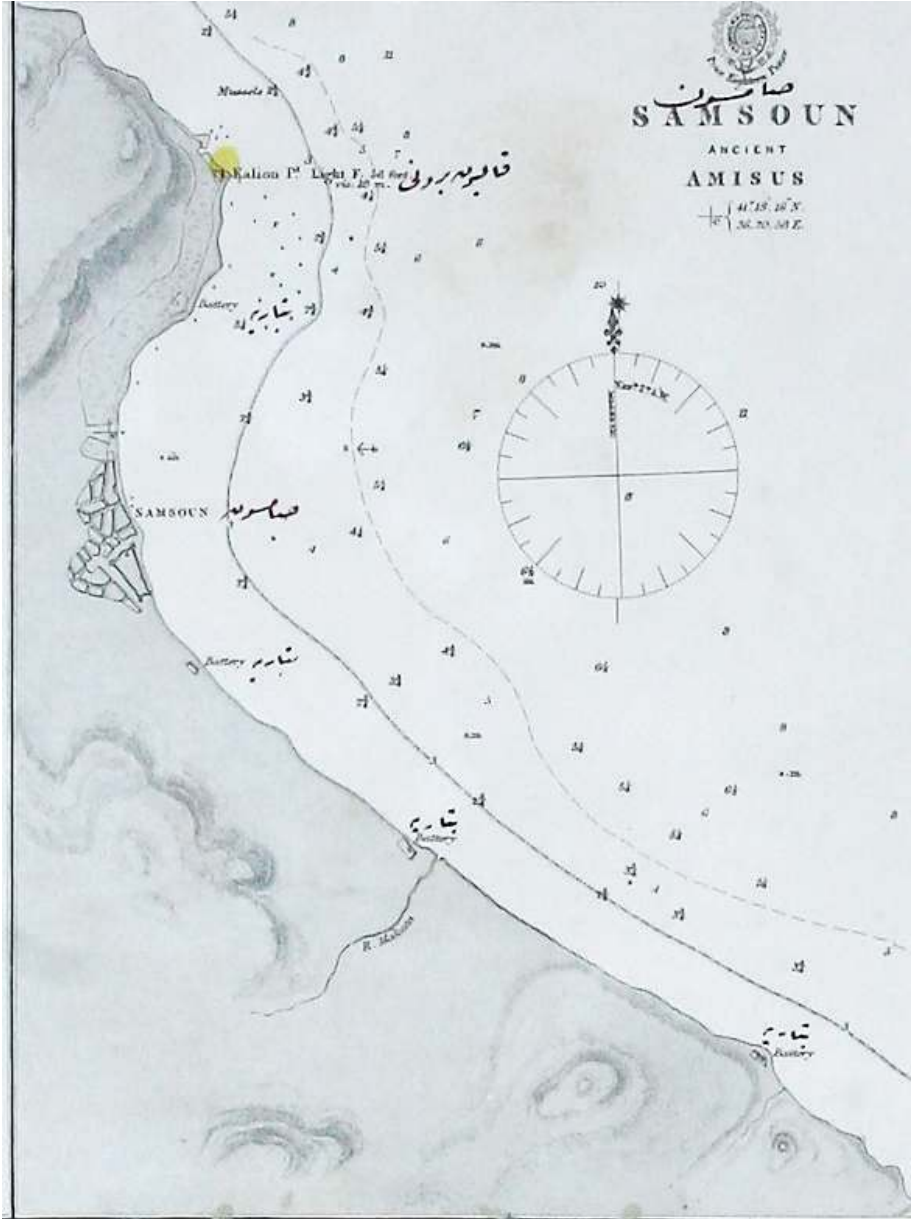
Vadala, R., *Samsoun: passé, présent, avenir*, Poul Geuthner, Paris 1934.

Yılmaz, Özgür, “Fransız Arşiv Belgelerinde Samsun: Şehirde Fransız Konsolosluğunun Kurulması ve Şehrin Durumu 1840-1870”, *Samsun Sempozyumu, 13-16 Ekim 2011*, c. III, ed. M. Aydın-B. Şişman-S. Özyurt-H. Atsız, Samsun Valiliği Yayınları, Samsun 2012, ss. 673-686.

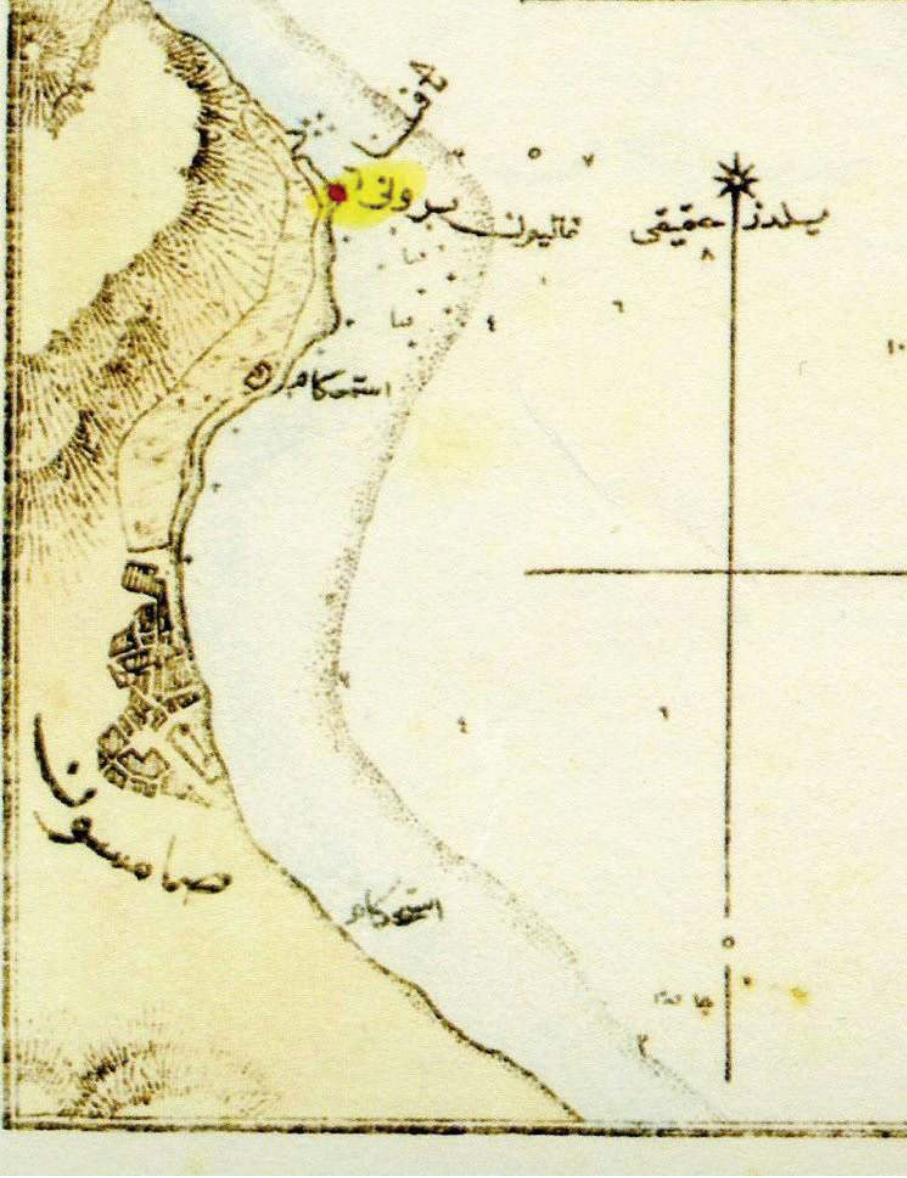
_____, “19. Yüzyıl Trabzon'unda Buharlı Gemi Taşımacılığı ve Deniz Ticareti”, *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu, Doğu Karadeniz Bildiriler Kitabı*, KTÜ Yayınları, İstanbul 2012, ss. 285-306

_____, *Tanzimat Döneminde Trabzon*, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Trabzon 2012.

Yolalıcı, M. Emin, *XIX. Yüzyılda Canik (Samsun) Sancağı'nın Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, TTK, Ankara 1998.



EK 1: İngilizler Tarafından Yapılan Samsun Portolunu (1863), Hydrographic Office Karadeniz Haritaları Atlası.



EK 2: 1878 Tarihli Samsun Limanı Haritası, Karadeniz ve Marmara Denizi Atlası, 1274/1878.



EK 3: Cortanze'nin 1903 Samsun Limanı Raporunda Yer Alan Harita, AMAEF, CADN, Consulats, Trébizonde, Tome 84.

