

TARİH BOYUNCA  
KARADENİZ TİCARETİ VE  
**CANİK**  
≈ S A M S U N ≈

**I**

**Editör**  
Doç. Dr. Osman KÖSE

SAMSUN / 2013





"Karadeniz'in Gözbebeđi"

*Canik Belediyesi Kùltür Yayınları*

Yayın No: 55-13-01

*Takım Numarası*

978-605-87473-3-3

*ISBN*

978-605-87473-4-0

*Samsun 2013*

*Editör: Osman KÖSE*

*Mizanpaj ve Kapak Tasarımı*

*Dty Ajans*

0362 435 06 09

[www.dtyajans.com](http://www.dtyajans.com)

*Ahmet Fazıl BİRİNCİ*

*Mustafa SOYLU*

*Baskı Tarihi*

Mayıs 2013

*Baskı Yeri*

Dumat Ofset Matbaacılık San.Tic.Ltd.Şti.

Bahçekapı Mah. 2477 Sok. No:6 Şaşmaz / Etimesgut / Ankara

0312 278 82 00

*Sertifika Numarası*

14021

**CANİK BELEDİYE BAŞKANLIğI**

Belediye Evleri Mah. Girne Sokak (55080)

CANİK / SAMSUN

Tlf: +90 362 228 35 50

Faks: +90 362 238 84 30

Web : [www.canik.bel.tr](http://www.canik.bel.tr)

E-posta : [canik@canik.bel.tr](mailto:canik@canik.bel.tr)

## 20. Yüzyılın Başlarında Samsun Limanı: Fransız Konsolosu H. de Cortanze'nin Raporlarına Göre

Yrd. Doç. Dr. Özgür Yılmaz  
Gümüşhane Üniversitesi - Gümüşhane

### 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 ile birlikte dünya piyasaları ile birleşmeleri oldu. Bunun yanında bu bağı tesis eden en önemli vasıta olarak buharlı gemilerin 1830'lu yılların sonlarına doğru bu limanlara da uğramasıyla birlikte ithalat ve ihracat oranları bakımından bu liman şehirleri oldukça önemli bir gelişim sürecine de girmiş oldular. Bu bakımdan 19. yüzyılın başlarında Karadeniz'in en önemli limanı olan Trabzon'un gölgesinde küçük bir liman olan Samsun'un önemi 1840'lı yıllardan itibaren artmaya başladı.<sup>1</sup> Trabzon her ne kadar tüm önemini transit ticarete borçlu olsa da Samsun transit bir ticaret potansiyeline sahip olmakla birlikte Canik Sancağı'nın pek çok ürününün bir ihracat kapısı niteliğindedir.<sup>2</sup> Zira Samsun ardülkesi bakımından Merzifon, Amasya, Tokat, Sivas, Yozgat, Şebinkarahisar, Kayseri, Harput, Kırşehir ve Diyarbakır gibi Anadolu'nun iç bölgeleri ile önemli bir ticari ilişki içindeydi.<sup>3</sup> Bu dönemde Samsun'un önemine işaret eden yabancı gözlemciler de Samsun'un ticari potansiyelinin bölge ticareti için değil daha çok transit ticarete hizmet ettiğini belirtmekteydi. Samsun limanının bu transit özelliğini daha da arttıran bir gelişme olarak buharlı gemilerin etkisi üzerinde özellikle durmak gerekmektedir. 1836 yılından itibaren ilki İngilizlerin Essex adlı gemileri olmak üzere İstanbul-Samsun-Trabzon istikametinde buharlı gemi seferleri yapılmaya başladı ve Osmanlı ve Avusturya şirketleri de İngiliz şirketini takip etti.<sup>4</sup> Zamanla Rus ve Fransız şirketlerinin de bu hatta girmesiyle beraber seferler daha düzenli, sık bir hale gelmiş bir hal almış buharlı gemiler toplam ticaretin büyük bir kısmını gerçekleştirmişlerdir.<sup>5</sup>

Buharlı gemilerin seferlere başlaması bölge ticareti için itici bir güç olmuştur. Eskiden karayolu ile mallarını İzmir ve İstanbul'a götüren Tokat ve Kayseri tüccarları bundan böyle Samsun limanını kullanmaya başladı. Bunun yanında 1838 ticaret anlaşmasının Osmanlı tarım ürünleri üzerindeki tekeli kaldırması ile beraber Samsun bölgesi Avrupa ticaretine açıldı.<sup>6</sup> Buna ilaveten 1846 yılında

<sup>1</sup> M. Murat Baskıcı, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*, (Ankara: Turhan Kitabevi, 2005), 86.

<sup>2</sup> *Annales du Commerce Extérieur, 1654, Turquie, Port de Trébizonde, Mouvement Commerciale en 1862, 3-4*

<sup>3</sup> Archives du ministère des Affaires étrangères français (AMAEF), Centre des Archives diplomatiques de Nantes (CADN), Consolats, 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; Charles Issawi, *The Economic History of Turkey 1800-1914*, (Chicago: The University of Chicago Press, 1980), 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, 283-298.

<sup>4</sup> İlhan Ekinci, "19. Yüzyılın İkinci Yarısında Samsun'da Deniz Ulaşımı", ed. C. Yılmaz, *Geçmişten Geleceğe Samsun, 2. Kitap*, (Samsun: Samsun Büyükşehir Belediyesi Yayınları, 2007), 116-117; M. Murat Baskıcı, *XLX. Yüzyılda Samsun: İktisadi Değişim ve Yükseliş*, Samsun Sempozyumu, 13-16 Ekim 2011, Baskıda.

<sup>5</sup> Charles Issawi, "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: The Rise and Decline of A Route", *International Journal of Middle East Studies*, 1 (1970), 19-20.

<sup>6</sup> Samsun 1838 Ticaret anlaşması uyarınca Osmanlı mallarının ihracat edilebileceği limanlar arasında yer alıyordu. Mü-

hububat ihracatı konusunda yapılan düzenlemeler bu bölgeyi tarım ürünleri ihracatı için daha önemli bir hale getirdi.<sup>7</sup> Dolayısıyla Trabzon'un limanının 1830'lu yılların sonunda yaptığı hamleyi Samsun da hemen hemen aynı dönemde yaparak önemli bir liman haline geldi.<sup>8</sup>

Samsun'un 19. yüzyılın ilk yarısında göstermiş olduğu bu canlanmayı daha da tetikleyen gelişme ise Kırım Savaşı oldu. Sahip olduğu yüksek tarımsal üretim potansiyeli ile beraber Samsun bölgesi savaş döneminde müttefik orduları için önemli bir tedarik merkezi haline geldi. Kırım Savaşı sonunda ortaya çıkan tablo Samsun'un dünya piyasaları ile olan bağlantılarını daha da güçlendirdi. Savaş sonrasında Samsun'a uğramaya başlayan Fransız, Yunan ve Rus şirketleri<sup>9</sup> Samsun'u Suriye, Tuna ve Rumeli vilayetleriyle bağladığı gibi limanın Yunanistan, İtalya ve Fransa limanlarıyla bağlantı kurmasını sağladı<sup>10</sup> ve böylece bu yeni ulaşım vasıtası iktisadi gelişmenin en önemli aracı oldu.

Samsun'un kazandığı önemin diğer bir göstergesi olarak da şehirdeki yabancı temsilcilikler olan konsolosluklara bakmak yeterlidir. Bu bakımdan ilk örneğimiz İngiltere'dir. İngilizler Trabzon merkezli olmak üzere bölge ticaretinden en çok istifade eden ülke olarak 1841 yılında R. W. Stevens'i Samsun'a viskonsül olarak tayin etmiştir.<sup>11</sup> Böylece İngilizler Trabzon, Musul ve Erzurum'dan sonra dördüncü konsolosluğu da Samsun'da kurmuş oldular.<sup>12</sup> Zamanla Samsun'da Sicilya, Avusturya, ABD ve Rusya gibi devletlerin de temsilcilikleri açıldı.

Samsun'da 1830'lu yıllardan itibaren Trabzon'daki konsolosların sık sık dile getirdikleri Fransız konsolosluğunun kurulma sürecinin nihai olarak etkileyen gelişme Messageries Maritimes Şirketi'nin Karadeniz'de seferlere başlaması ve sahil şehirlerinde acentelikler tesis etmesi oldu.<sup>13</sup> Bu bakımdan Messageries şirketinin Samsun acentesi Kühn'ün ölümü ve Fransız çıkarlarını da gözetken İngiliz konsolosu 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 etmiştir.<sup>14</sup> Nihayetinde Messageries Maritimes Şirketinin acenteliğini yürüten N. Doulcet'nin viskonsül olarak atanmasına karar verildi.<sup>15</sup> Doulcet'nin atanması aslında Samsun üzerindeki Fransız ilgisinin diğer bir göstergesiydi. Zira bu ilgi en azından 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 ve Samsun'un ihracatında Fransa önemli bir paya sahipti. Zamanla bu iktisadi yayılma beraberinde eğitim ve kültür kurumları ile Samsun'da

---

bahat S. Küttükoğlu, *Osmanlı İngiliz İktisadi Münasebetleri II (1838-1850)*, (İstanbul: Edebiyat Fakültesi Basımevi, 1976), 14-22.

<sup>7</sup> A. Üner Turgay, "Ottoman-British Trade Through Southeastern Black Sea Ports During the Nineteenth Century", der. J.-Louis Bacqué-Grammont, P. Dumont, *Economie et Societes dans L'empire Ottoman (fin du XVIIIe- debut du XXe siecle)*, (Paris: Editions du Centre national de la recherche scientifique, 1983), 304.

<sup>8</sup> Baskıcı, *Anadolu'da İktisadi Değişim*, 86.

<sup>9</sup> AMAEF, CADN, Ambassade, Constantinople, Serie D, Trébizonde, Tome 8, Benedetti'den Thouvenel'ye, 30 Aralık 1857.

<sup>10</sup> 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.

<sup>11</sup> AMAEF, CADN, Ambassade, Constantinople, Serie D, Trébizonde, Tome 4, Outrey'den Compte de Pontois'ya 18 Mart 1841.

<sup>12</sup> Uygur Kocabaşoğlu, *Majestelerinin Konsolosları İngiliz Belgelerine Göre Osmanlı İmparatorluğu'ndaki İngiliz Konsoloslukları (1580-1900)*, (İstanbul: İletişim Yayınları, 2004), 56; M. Yavuz Erler, "Karadeniz'de Avrupalı Bir Kent: Samsun (1865-1875)", *Karadeniz Tarihi Sempozyumu*, (25-26 Mayıs 2005) c. I, haz. K. İnan ve diğer., (Trabzon: KTÜ Yayınları: 2007), 545.

<sup>13</sup> 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).

<sup>14</sup> AMAEF, CADN, Ambassade, Constantinople, Serie D, Trébizonde, c.8, Schefer'den Marquis de Moustier'ye. 4 Temmuz 1863.

<sup>15</sup> AMAEF, CADN, Ambassade, Constantinople, Serie D, Trébizonde, Tome 9, Elçiliğin Schefer'ye Yazısı, 22 Eylül 1863.

daha da fazla hissedilmeye başlandı.<sup>16</sup>

Konumuz açısından önemli olması itibarı ile bu konsolosluk görevlilerinin yapmış olduğu yazışmalar, özellikle de iktisadi raporlar Samsun'un ekonomik durumunu anlamız bakımından oldukça önemlidir.<sup>17</sup> Hatta Samsun ile ilgili bu raporlar “*Rapport Maritime, Rapport Commercial, Rapport Agricole ve Rapport Financier*” gibi denizcilik, ticari, finansal ve tarımsal kısımlara ayrılması Samsun'un Fransızlar için önemine işaret etmektedir. Bu kaynaklardan hareketle Samsun'un iktisadi olarak önemli bir ilişki içinde bulunduğu Fransızların bakış açısı ile şehrin iktisadi bir panoramasını ortaya koymak mümkündür.

Yukarıda da değindiğimiz gibi Fransız konsoloslğunun kurulmasından itibaren konsolosluk görevlilerinin, Messageries Maritimes Şirketi'nin de acenteliği görevini yapmaları bakımından liman, deniz ulaşımı ve ticareti gibi konular ile oldukça yakından ilgilenmeleri gerekiyordu. En azından Samsun limanının altyapısı, Samsun'a sefer yapan buharlı gemi şirketleri ve bu şirketlerin iş hacimleri her yıl hazırlanan denizcilik raporlarının en önemli konularıydı. Bu bakımdan 1903'te konsolosluk görevlisi H. De Cortanze tarafından hazırlanan geniş rapor bu çalışmanın temel kaynağını oluşturmaktadır.<sup>18</sup> Bunun yanında Cortanze'nin görev dönemi olan 1895-1907 yıllarına ait ticaret ve denizcilik raporlarından da istifade edilmiştir.

### Samsun Limanının Altyapısı ve İşleyişi

Samsun limanı kuzeyde Kayalık mevki ve güneyde de Çaltı Burnu arasında geniş bir hilal şeklinde bir yapıya sahipti<sup>19</sup> ve kuzey, kuzeydoğu ve doğudan esen rüzgârlara açık bir yapıdaydı. Bundan dolayı bu rüzgârlı ve denizin dalgalı olduğu havalarda gemiler ile kıyının bağlantısı günlerce kesildiğinden dolayı limanda çalışmak imkânsız bir hale gelmekteydi.<sup>20</sup> Kızılırmak ve Yeşilirmak gibi Anadolu'nun en önemli nehirlerinden ikisinin arasında kalması itibarıyla liman bu iki nehrin sürekli olarak taşıdığı malzemeler ile doğu ve batıdan tehdit edilmekte ve limanın zemini seyrüsefer için tehlikeli olacak şekilde kumla dolmaktaydı.<sup>21</sup> Bu etkenler ile limanın derinliği her bir fırtınadan sonra değişmekteydi.<sup>22</sup> Bundan dolayı limanda bir sed inşa edilmesi veya gerçek bir liman inşa edilmesi en çok istenilen hususlardan biri idi.<sup>23</sup> Limanın bu durumu ticari faaliyetlerin daha çok yazları güvenli bir şekilde yapılmasına neden oluyordu ve sadece tonajları yüksek gemiler için değil küçük tonajlı gemiler için de tehlikeliydi.<sup>24</sup> Fırtınalı zamanlarda da yükleme ve boşaltma işlemleri sırasında mavnalar önemli kayıplara uğramaktaydı. Bu eksikliğin modern limanın inşa edilmesine kadar

<sup>16</sup> Doulcet Trabzon'daki konsolosluga bağlı bir görevli olarak Samsun'daki görevini 1890 yılına kadar devam ettirdi. 1890'dan 1894'e kadar Sparado ve 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. Bkz. *Sources de l'histoire du proche-orient et de l'afrique du nord dans les archives et bibliothèques françaises, I-II, (Paris-London: K.G. Saur, 1996), 1219; R. Vadala, Samsoun: passé, présent, avenir, (Paris: Poul Geuthner, 1934), 87-93.*

<sup>17</sup> 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 Ehemmiyet ve Kıymeti”, *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, **11-12 (1983), 151-166.**

<sup>18</sup> Rapor Fransız Dışleri 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, Consuls, Trébizonde, Tome 84, rapport commerciaux, statistiques des importations et exportations (1901-1912).

<sup>19</sup> A&P, 1868-1869, vol. 59, Report on the Province of Trebizond, Sivas, Kastemouni, and Part of Angora, by Mr. Consul W. Gifford Palgrave, 386.

<sup>20</sup> AMAEF, CADN, Consuls, Trébizonde, Tome 83, Rapport maritime pour l'année 1894.

<sup>21</sup> AMAEF, CADN, Consuls, Trébizonde, Tome 84, Rapport maritime pour l'année 1906.

<sup>22</sup> Kuzeybatıdan esen rüzgârlar bu limanı kumla doldurmak; doğu ve güneydoğudan esen rüzgârlar ise bu kumları temizlemektedir. AMAEF, CADN, Consuls, Trébizonde, Tome 83, Rapport maritime de l'année 1898.

<sup>23</sup> Cortanze bir sene sonraki raporunda bu durumun benzer topografik yapıda olan diğer limanlar için de aynı olduğunu belirtiyordu. AMAEF, CADN, Consuls, Trébizonde, Tome 83, Rapport maritime consulaire de l'année 1899.

<sup>24</sup> AMAEF, CADN, Consuls, Trébizonde, Tome 84, Coulomb'dan Fornier'ye, 3 Nisan 1909.

devam ettiği anlaşılmaktadır.<sup>25</sup> Bundan dolayı Cortanze her üç dört yılda bir limandaki sondajların yenilenmesini ve liman haritalarının güncellenmesini tavsiye etmekteydi.<sup>26</sup> Liman zemini dışında Kalyonburnu açıklarında karaya 0,5-1 mil uzaklıkta tehlikeli resifler ve limanın güney ucunda yer alan ve gemilere mal yükleme konusunda zorluklar çıkaran bazı kayalıkları da limanın diğer tehlikeleri olarak zikretmektedir.

Limanın bu uygunsuzluğunun giderilmesi yönünde de konsolosların bazı tavsiyeleri de olmaktadır. Trabzon'daki Fransız konsoloslu Schefer 1862 yılı raporunda Samsun limanının kuzeyinde yer alan eski dalgakıran kalıntılarının tamir edilmesi ile beraber limanda gemilere sığınabilecekleri bir yer oluşturulabileceğini belirtiyordu<sup>27</sup> ki aynı konuda Cortanze de kırk yıl sonra benzer tespitleri yapıyordu.<sup>28</sup> Bu bakımdan konsolosluk görevlisi 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 doğusuna doğru olacağını ve buraya akan nehirlerin getirdiği kumları engellemek için inşa edileceğini yazmaktadır. Bu bakımdan Samsun limanında yüzyılın ortalarında görülen eksikliklerin 20. yüzyılın başlarında da aynı kaldığı görülmektedir.<sup>29</sup>

Bu yetersiz yapıda limandaki sınırlı altyapı unsurları içinde en önemlisi iskeleydi. Bilindiği gibi Trabzon'da olduğu gibi limandaki altyapı eksikliklerinin en çok hissedildiği bir dönem olarak Kırım Savaşı'nın bu limanlarda iskeleler inşa edilmesinde önemli bir etkisi oldu. 1860'lı yıllarda inşa edilen iskele özellikle de kışın etkili olan fırtınalardan dolayı epey yıprandı ve iskelenin tamir edilmesi 1890'lı yıllardan itibaren söz konusu olmaya başladı. İnşası belediyece yapılması öngörülen iskelenin yapımında Mutasarrıfı Mehmed Cavid Paşa'nın da önemli bir katkısı oldu.<sup>30</sup> Zira iskele gelirleri daha sonra belediyenin en önemli gelir kalemleri arasında yer alacaktır.<sup>31</sup> Samsun gümrük binasının önünde yer alan ve 1891 yılında inşa edildiği anlaşılan bu iskelenin durumu da Cortanze'nin en sık değindiği hususlardan biriydi. Yaklaşık olarak 180 metre uzunluğundaki bu iskelenin özellikle ilk dönemlerde mal yükleme ve boşaltma işlemini kusursuz bir şekilde yerine getirdiği; fakat düzenli bakım görmeyen iskelenin zamanla kullanılmayacak bir duruma geleceğinden yakınmakta ve özellikle yolcular için ayrı bir iskelenin yapılması gerektiğinden bahsetmekteydi.<sup>32</sup> Bu bağlamda ilerleyen dönemlerde limanın mehtelif mevkilerine üç ayrı iskele inşa edildi. Bu iskelelerden biri de yolculara tahsis edilirken iskelenin sonunda da eksikliği çok hissedilen yolcular için bir kontrol binası tesis edildi.<sup>33</sup> Zamanla limandaki bu iskelelerin sayısı kullanım amaçlarına göre daha da fazlalaştı.<sup>34</sup>

19. yüzyılın ikinci yarısında Samsun limanının altyapısı konusunda 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.

<sup>25</sup> Vadala, age, 45; Coşkun Topal, "Cumhuriyetin İlk Yıllarında Samsun Limanı", *Geçmişten Geleceğe Samsun, I. Kitap, Yay. Haz. C. Yılmaz, (Samsun: Samsun Büyükşehir Belediyesi, 2006), 329.*

<sup>26</sup> AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport maritime pour l'année 1901.

<sup>27</sup> Annales du Commerce Extérieur, 1654, Turquie, Port de Trébizonde, Mouvement Commerciale en 1862, 5.

<sup>28</sup> AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport politique, commerciale et maritime de Samsoun de 1908.

<sup>29</sup> Annales du Commerce Extérieur, 1654, Turquie, Port de Trébizonde, Mouvement Commerciale en 1862, s. 5; AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport politique, commerciale et maritime de Samsoun de 1908.

<sup>30</sup> Başbakanlık Osmanlı Arşivi, (BOA), Dahiliye (DH). Mektubi (MKT), 1794/34, 10 Ca 1308/22 Aralık 1890/ BOA, Şura-i Devlet (ŞD). 327/14, 1 B 1308/10 Şubat 1891.

<sup>31</sup> Vilayet merkezi Trabzon'da da iskele gelirleri belediyenin en önemli kaynağını teşkil ediyordu. Bkz. Selahattin Tozlu, *Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu, Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Erzurum, 1997, 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, 373-382.*

<sup>32</sup> AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport maritime sur la rade de Samsoun, 1903.

<sup>33</sup> AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime 1906.

<sup>34</sup> Cumhuriyetin ilk yıllarında limandaki iskelelerin sayısı sekize yükseldi. Bunlar ise Şimendifer, Yolcu, Tütün, Gümrük, Gaz, Dakik, Zahire ve Park iskeleleriydi. Adlarını taşıyan ve sahilden denize doğru uzanan iskeleler, sekiz adetti. Topal, agm, 328.

Bu eksikliğin giderilmesinde Kırım Savaşı'nın önemli bir etkisi oldu.<sup>35</sup> 1855 ve 1860 yılında Fransızlara verilen imtiyazlar ile 36 ilk olarak Çanakkale Boğazı'ndan Karadeniz'e kadar 18 fener yapıldı.<sup>37</sup> Samsun'da deniz fenerinin inşaa süreci ise Osmanlı Fenerler İdaresi direktörü Marius Michel'in fenerlerin inşaa edileceği Eređli, Amasra, Sinop, Samsun, Giresun ve Trabzon'da incelemeler yapması ile başladı ve Samsun feneri Ağustos 1863 tarihinden itibaren yanmaya başladı. 38 1903 yılı itibarı ile 17 metre yüksekliğinde olan fenerin menzili 10 milden 12 mile çıkmıştır. Fener'in idaresi ise başında bir görevlinin olduğu bir büro vasıtasıyla yürütölmekteydi.<sup>39</sup>

Cortanze'nin limanın altyapısı hakkında değindiği diğer bir birim de gümrük binasıdır. Bilindiği gibi Kırım Savaşı sonrasında artan ticaret hacmi limanda yeni bazı düzenlemeleri de beraberinde getirdi. Zira liman kentlerinin ticaret hacmi aynı zamanda şehir limanını da biçimlendiren bir etkindi. Fakat 1860'lı yıllara kadar Osmanlı limanlarında nitelikli tesislerin olmadığı görölmektedir.<sup>40</sup> Bu tesisler içinde en önemlileri ise gümrüklü malların kontrolü ve nakliyesinin yapıldığı gümrük binaları ve depolardı. Samsun'da da bir gümrük binasının yapılması ihtiyacı 1860'lı yıllarda ortaya çıktı. Yapımına 1868 yılında başlanan gümrük binası 1869 yılında bitirildi.<sup>41</sup> Yabancı kaynakların da büyüklüğünden özellikle bahsettiği bu gümrük binası<sup>42</sup> da zamanla yetersiz gelmeye başladı.<sup>43</sup> Cortanze gümrük binasının yenilenmesi konusunda pek çok girişimin olduğunu ama mali kaynak yetersizliğinden dolayı gümrük binasının ticaretin gereklerini karşılayacak bir altyapıdan mahrum kaldığını yazmaktadır.<sup>44</sup>

Cortanze karantina hizmetleri hakkında da Samsun'un önemli bir gemi trafiğinin olduğu İstanbul ile Trabzon arasında yer aldığı için bu iki limandan gelen tüm gemilerin daha evvel sıhhi kontrolden geçenler istisna olmak üzere kontrolden geçtiğini, Rusya'dan ise çok fazla geminin gelmediğini, Batum'dan gelen gemilerin ise petrol yüklü ve yolcusuz geldiklerinden bahsetmekteydi. Bu kontrol nedeniyle sağlık ofisinin ticaret üzerinde bir engel olduğu fakat ofisin çalışmasının büyük bir mesele veya herhangi bir talebe neden olmadığına da yazmaktaydı. Şehrin sağlık koşulları hakkında da Samsun'un eğer yüksek nemlilik ve şehrin çevresinde pek çok ve büyük bataklıklardan kaynaklanan sıtma olmaması durumunda oldukça sağlıklı bir yer olabileceğini de özellikle vurgulamaktadır.<sup>45</sup>

Cortanze karantinanın işleyişi hakkında da bazı tespitlerde bulunur. Konsolos yardımcısının iyi bir şekilde işlediğini belirttiği karantinanın<sup>46</sup> en önemli eksikliği olarak iskeleye uzaklığından bahsetmektedir. Cortanze'nin raporlarına göre karantina dairesinin kolera dönemlerinde yer aldığı iskele yakınlarından şehrin merkezine taşındığı anlaşılmaktadır. Bu bağlamda görevli karantinanın iskeleye olan bu uzaklığından dolayı karantina tabibi, gardiyanlar ve gelen gemilerin görevlilerinin

<sup>35</sup> Bernard Camille Collas, *1864'te Türkiye*, çev. Teoman Tunçdoğan (İstanbul: Bileşim Yayınları, 2005), 289.

<sup>36</sup> Osmanlı Fenerler İdaresi hakkında bkz. Jacques Thobie, *L'administration generale des phares de l'Empire ottoman et la societe Collas et Michel, 1860-1960*, (Paris: L'Harmattan, 2004)

<sup>37</sup> Collas, age., 289.

<sup>38</sup> AMAEF, CADN, Constantinople, Ambassade, Serie D, Trébizonde, Tome 9, Schefer'den Moustier'ye, 19 Haziran 1863.

<sup>39</sup> 1901 Salnamesi'ne göre Samsun Fener Dairesi'nin başında Möşyö Pulins Karavel bulunuyordu. Trabzon Vilayeti Salnamesi, (TVS), 1319 (1901), 133; AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime sur la rade de Samsoun, 1903.

<sup>40</sup> Şennur Kaya, "Bazı Liman Kentlerindeki Örnekler Işığında Tanzimat Dönemi ve Sonrasında İnşaa Edilen Gümrük Binalarının Mimari Özellikleri", *İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksek Okulu Sosyal Bilimler Dergisi*, 1, (2010), 75

<sup>41</sup> M. Yavuz Erler- K. Edinsel, "Samsun'da Tütün Üretimi (1788-1919)", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 4/18 (2011), 235.

<sup>42</sup> A&P, 1868-1869, vol. 59, Report on the Province of Trebizond, Sivas, Kastemouni, and Part of Angora, by Mr. Consul W. Gifford Palgrave, 386.

<sup>43</sup> BOA, İ. ŞD. 64/3760, 2 Ş 1300/8 Haziran 1883; AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime de l'exercise 1900.

<sup>44</sup> AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime sur la rade de Samsoun, 1903.

<sup>45</sup> Aynı rapor.

<sup>46</sup> AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport maritime pour l'année 1901; 1901 Yılı salnamesine göre karantina idaresinde bir doktor ve bir de kâtip ye alyordu. TVS1, 1319 (1901), 132.

iskele ile karantina idaresi arasında gereksiz bir koşturmaca içinde olduklarını belirtmektedir.<sup>47</sup>

Oldukça yoğun bir yolcu ve mal trafiğine sahip olan Samsun limanının üzerinde durulan eksikliklerinden biri de limanda gerekli tamir ve bakım olanaklarının olmamasıydı. Herhangi bir gemi bir kazaya uğraması durumunda tamir için ya Batum ya da İstanbul'a gitmek zorundaydı.<sup>48</sup> Bunun yanında Osmanlı Tütün Reji İdaresi dışında şehirde başka bir kömür deposu da yoktu. Limanda gemilerin bandıra, halat, harita vb. ihtiyaçlarını giderecek bir dükkân yoktu. Bununla birlikte Cortanze buharlı gemiler için Samsun limanının 100 mil batı ve doğusunda herhangi bir kazanın vuku bulmadığı; fakat yelkenli gemiler için her yıl iki üç geminin deniz kazalarına kurban gittiği ve bunun da daha çok küçük kabotaj gemileri olduğu belirtiyordu.<sup>49</sup> Kazalar hakkında Cortanze'nin belirttiği diğer bir ilginç husus da buharlı gemiler ve önemli bir tonaja sahip yelkenli gemiler arasında bir çarpışmanın olmadığı buna karşın yelkenlilerin gece ışıklarını yakmadan kıyıya yaklaşmaları nedeniyle çok sık kazaların olduğudur. Böylesi bir durumda limanda herhangi bir römorkör ve tulumda gibi yardım unsurlarının da limanda olmadığı belirtiliyordu.

Limandaki görevliler konusunda Cortanze'nin ilk olarak görevinden bahsettiği yetkili de liman reisidir. Fakat ilginçtir Cortanze raporlarının hemen hemen hepsinde bu görevlinin gerçek görevinin ne olduğunun belirsiz olduğu üzerinde durmaktadır. Liman reisliğinin Bahriye Nezareti'nden bir görevliye verildiği, bu görevlinin görevlerinin Avrupa'daki ve özellikle de Fransa'daki liman reislerinin benzeri olduğu; fakat bu görevlinin gerçekte hiçbir gücünün olmadığını belirtmektedir. Sınırlı yetkisi de gerçekte mavnalar ve küçük tekneler üzerinde bir polis görevi görmektir.<sup>50</sup> Özellikle limanda bir kaza vuku bulması durumunda liman reisinin yapabileceği bir şey olmadığı, daha çok yelkenli gemilere hizmet eden liman reisinin yetki alanı zaman zaman bağlı olduğu mutasarrıf ve limandaki zaptiyeler tarafından kısıtlandığı ve bundan dolayı da bu liman reisinin bu yetkililer ile karşılaşmamak için pasif kaldığı belirtilmektedir.<sup>51</sup> Bu bağlamda limandaki polis hizmeti de özellikle üzerinde durulan noktalardan biriydi. Cortanze Samsun limanında iki tür polis hizmetinin verildiğini özellikle belirtmektedir. 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 de en önemli görevleri olarak 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 oldukları için yerel idarecilerin bunlar üzerinde bir gücü olmadığından ve bu zaptiyelerin de gerçek görevlerini ihmal ettiklerinde bahsetmektedir.<sup>52</sup>

Konsolosluk görevlisinin Samsun limanının en aktif aktörleri olarak üzerinde özellikle durduğu kesim ise yeterli altyapıya sahip olmayan Samsun limanında ticaretin en önemli vasıtaları olan mavnacılar. Limanın olmayışı, yerli ve yabancı vapurların açıkta demirlemelerine mal ve yolcuların mavnalar ile sahile taşınmasına neden oluyordu.<sup>53</sup> Bu bağlamda Cortanze'nin de denizcilik raporlarında en sık vurguladığı konularda biri de bu mavnalar ve limandaki fonksiyonlarıydı. 1897 yılı itibarı ile limanda çalışan mavnacıların sayısının 92'ydi; fakat bunların sadece 65'inin çalışır durumdaydı. Bu sayıya rağmen yükleme ve boşaltma işi gereği gibi yapılamıyordu. Bunun en önemli nedeni de mavnacıların bir lonca oluşturacak şekilde teşkilatlanmaları ve kendilerine uygun durumda çalışmalarını. Mavnacılar işi başkasının alamayacağından emin oldukları için hava biraz bozuk

<sup>47</sup> AMAEF, CADN, Consulates, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime sur la rade de Samsoun, 1903.

<sup>48</sup> Limandaki bu eksikliklerden olacak 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, Consulates, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime sur la rade de Samsoun, 1903.

<sup>49</sup> AMAEF, CADN, Consulates, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime sur la rade de Samsoun, 1903.

<sup>50</sup> Aynı Rapor.

<sup>51</sup> Aynı Rapor.

<sup>52</sup> AMAEF, CADN, Consulates, Trébizonde, Tome 83, Rapport maritime pour l'année 1897.

<sup>53</sup> İkinci, *Samsun'da Deniz Ulaşımı*, 124-125.



olduğu veya gemilerin uzakta demirlediği zaman veya taşınacak mal işlerine gelmiyorsa zor ikna olmakta ve böyle durumlarda da tarifinin üzerinde bir ücret almaktaydılar.<sup>54</sup>

Mavnaların ücretlerinden de ayrıca yakınan Cortanze mavnacıların oluşturduğu bu teşkilatın dağılması ve mavnacıların bağımsız bir şekilde çalışması yönünde bir girişimin olduğu fakat bunun mavnacıların karşı çıkması ile sonuçsuz kaldığını ifade etmektedir.<sup>55</sup> Çalışma usulleri ve mavnaların yapısı Cortanze'nin deindiği bir diğer konuydu. Her bir mavna ortalama 80-100 torba yük almaktaydı ve havalarda kötü olduğu zamanlarda mavnalar vasıtası ile yapılan bu indirme bindirme işi de tehlikeli bir hal alıyordu.<sup>56</sup> 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.<sup>57</sup> Fırtınalı havalarda sadece mal transferinde değil yolcuların trafiğinde de aksamalara neden olmaktadır.

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 yakındıkları fakat buna karşın yerel otoritelerin bu birlik üzerinde bir yaptırım gücü olmadığı yönündeydi. Bundan dolayı Cortanze meşrutiyetin ilan edildiği 1908 yılındaki raporunda en önemli dilek olarak pek çok Osmanlı limanında benzer olan bu durumun değişmesini ve Samsun'da bir liman yapılmasını dile getirmekteydi.<sup>58</sup>

Mavnalardan sonra Samsun limanının en aktif çalışanlarından biri de hamallardı. İskeledeki mal yükleme ve boşaltma işi bu hamallar tarafından yapılmaktaydı. Cortanze'nin gariban ve yeteneksiz bulduğu hamallar başlarında bulunan kethüdaları tarafından sömürülmekteydi ve büyük bir kısmı da Ermeni'ydi.<sup>59</sup> 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 aylarında hasat mevsiminde hamallar daha fazla kazandıkları bu işe yönelmekteydiler.<sup>60</sup> Bundan dolayı hamalların sayısı 50-60'a, rekolte daha yüksek ise bu sayının da altına inebilmekteydi. Cortanze hamalları deniz tarafında yani malların gemilere yüklenmesi işinde ve gümrük kısmında çalışanlar olarak iki kısma ayırır.<sup>61</sup> Hamalların zaman zaman mallara gereken önemi de göstermediğini belirten görevli hamallığın bir meslek değil geçici bir iş olduğunu ve daha iyi bir iş imkânı halinde hamalların işlerini bıraktıklarını da ifade eder.<sup>62</sup>

<sup>54</sup> Cortanze mavnacıların serbestliği hakkında "Mavnacılar bir birlik oluşturmuşlardır, bunların hepsi Laz kökenlidir ki bunlar gerçek bir korsan çetesidir, kimseyi dinlememekte ve kendi istedikleri gibi hareket etmektedirler. Otoriteler de bunlar ile karşı karşıya gelmekten çekinmektedirler. Mavnacılar ve değişik buharlı gemilerin kaptanları arasındaki sürüşme olması çok yaygındır. Ve her zaman bu tartışmadan mavnacılar kaptanların zayıflığından ve kendi dirençlerinden dolayı galip çıkmaktadırlar" demektedir. AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 83, Rapport maritime de l'année 1898; Aynı dosya, Rapport maritime de 1897 (Samsoun).

<sup>55</sup> 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. Donald Quataert, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)*, çev. Sabri Tekay, (Ankara: Yurt Yayınları, 1987), 90. Quataert, *Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş*, 90.

<sup>56</sup> Mavnalar ve Osmanlı limanlarındaki fonksiyonları hakkında bkz. Mehmet Mazak, *Osmanlı'nın Deniz Hamalları İstanbul Mavnaları*, (İstanbul: Yeditepe Yayınevi, 2012)

<sup>57</sup> AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime de l'exercice 1900; Aynı dosya, Rapport maritime 1906.

<sup>58</sup> AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport politique, commerciale et maritime de Samsoun de 1908.

<sup>59</sup> Hamalların kethüdaları tarafından sömürülmesi yönündeki tespitler Samsun dışındaki başka limanlarda da sık sık dile getiriliyordu. Bkz. Quataert, *Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş*, 88-90.

<sup>60</sup> AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport maritime pour l'année 1901; Samsun'da yükselen tarımsal potansiyel ile birlikte sadece limanda çalışan değil şehrin diğer sektörlerinde de çalışmak için Müslim-gayrimüslim pek çok göç almasına neden oluyordu. 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), 119.

<sup>61</sup> 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 Direniş*, 90.

<sup>62</sup> AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime sur la rade de Samsoun, 1903; Quataert İstanbul

Bu bağlamda gerek hamalların bu tutumları gerekse de malların nakliyeleri esnasında karşılaşılan kayıplar en çok sigorta şirketlerinin zararına olmaktadır.<sup>63</sup> Buradan hareketle Cortanze sigorta şirketlerine de 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.<sup>64</sup> Örnek olarak 1873'te Trabzon'da her ne kadar iş hacimleri çok geniş olmasa da Helvetia, Lloyd Suisse ve Lyonnaise deniz sigortası, Gironde ise genel sigorta ile ilgileniyordu.<sup>65</sup> Dolayısıyla Samsun'da 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.<sup>66</sup> Tariflerinin hemen hemen birbirine yakın olduğunu belirten Cortanze şirketlerin sayılarındaki artışa paralel olarak ortaya çıkan rekabetten olacak primlerin günden güne azalma eğiliminde olduğu<sup>67</sup> ve bunlar arasında özellikle La Foncier şirketinin iş hacminin iyi olduğunu belirtmektedir. Sigortacılığın değişimine de değinen Cortanze bir zamanlar güverteden güverteye kadar olan sigorta kapsamının terkedilerek bazı şirketlerin karadan karaya kadar güvence sağladıklarını ve bunun ticarete kayda değer bir ivme kazandırdığını vurgular.

Sigorta şirketlerinin yanında Samsun'da yeteri kadar komisyoncu/aracının olmaması da Cortanze'nin değindiği diğer hususlardan biriydi. Zira düzensiz bir şekilde işleyen gemilerin sayılarının kısıtlı olduğu Samsun limanında yeteri kadar aracı yoktu. Olan iki üç komisyoncu da İstanbul'daki birkaç komisyoncu şirketinin temsilcileriydi ve bu komisyoncular ile tüccarlar arasında aracı görevi yapmaktaydılar. Bu görevlilerin gerçekte hiçbir hakkı, gücü yoktu ve aracılıları oldukları komisyoncudan da çok az bir ücret almaktaydılar.<sup>68</sup>

Cortanze'nin denizcilik raporlarında Samsun'a uğrayan şirketler, bunların iş hacimleri, tonajları ve sefer güzergâhları üzerinde durduğu görülür. Hatta her yıl hazırlanan denizcilik raporlarının büyük bir kısmı bu şirketlerin taşıdıkları malların tonaj ve değer cinsinden bilgilere ayrıldığı ve bu şekilde şirketlerin Samsun'daki denizcilikteki payının belirlenmesine yönelik olduğu görülür. Konsolos yardımcısının bu gemilerin işleyişi hakkında ilk olarak değindiği nokta bazı gemilerin 15 günde bir bazılarının da haftalık sefer yapmasıydı. Gemiler İstanbul ve Batum'dan Samsun limanına gelmekte ve limanda yazın 12; kışın da 8 saat kaldıktan sonra gün batımı ile limandan ayrılmaktaydı.<sup>69</sup> Her bir şirketin kendine yetecek bir iş hacmi ki bu hacim 100-200 bin frank arasındaydı,<sup>70</sup> 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 kullanıldı-

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 Direniş*, 89.

<sup>63</sup> 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 Direniş*, 91.

<sup>64</sup> Murat Baskıcı, "Osmanlı Anadolu'sunda Sigorta Piyasası", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 57/4 (2002), 3-5.

<sup>65</sup> A&P, 1873, vol. 76, Trebizond, Report by Vice-Consul Biliotti on the Trade of Trebizond for the Year 1873, 1632.

<sup>66</sup> Şirketler hakkında bkz. Baskıcı, *İktisadi Değişim ve Yükseliş*, s. 112-12; Ayrıca Osmanlı Devleti'nde sigortacılığın gelişimi hakkında bkz. Fatih Kahya, *Osmanlı Devleti'nde Sigortacılık*, (İstanbul: Libra Kitapçılık, 2010); Baskıcı, *Osmanlı Anadolu'sunda Sigorta Piyasası*, 5-13.

<sup>67</sup> 1903 yılı tarifelerine göre Marsilya için kış tarifesi 0,40; yaz tarifesi de 0,30; Fransa'nın kuzeyi, Londra ve Hamburg için yazın 0,50; kışın da 0,60 franktı. AMAEF, CADN, Consulates, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime sur la rade de Samsoun, 1903.

<sup>68</sup> Aynı rapor.

<sup>69</sup> AMAEF, CADN, Consulates, Trébizonde, Tome 83, Rapport maritime de l'année 1898.

<sup>70</sup> AMAEF, CADN, Consulates, Trébizonde, Tome 84, Rapport maritime pour l'année 1901.

ğı, bunun özellikle kışın tercih edildiği ve bunun da en önemli nedeninin limanın fırtınalara açık tehlikeli yapısı olduğu belirtiliyordu.<sup>71</sup> Cortanze'nin yakındığı bir diğer olgu da şirketler arasındaki rekabet<sup>72</sup> şirketlerin hareket saatlerindeki benzerliklerdi ki bazen bu gemilerin gelişleri aynı zamana denk gelmekte ve limanda 5-6 buharlı gemi birikmekte, bazen de 4-6 gün boyunca limana ne gelen ne de giden bir gemi olmaktadır.<sup>73</sup> Bu bakımdan Cortanze 1903 yılında limana işleyen 10 şirketi birinci sınıfta Lloyd, Messageries, Paquet, Levant Line ve Panhellenique ve ikinci sınıfta da Navigation Russe, Kurci<sup>74</sup>, Mahsusa, Florio Rubattino ve Hacı Davut şirketi olarak iki ana kategoride inceler. Fakat Cortanze'nin özellikle üzerinde durduğu diğer bir konuda bu şirketlerin hizmetleridir. Dâhili olarak kendilerine has bir çalışma usulleri olan bu şirketlerin birbirinin aynı olan özellikle dış hizmetleri konusunda konsolos yardımcısı acentelerin gerek mal gerekse de yolcuların gemilere çıkmasında acentelerin yeterli hizmet veremediği bunda Samsun limanındaki yetersiz altyapının ve güvenlik önlemlerinin etkili olduğunu belirtir.<sup>75</sup>

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:<sup>76</sup>

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 oluyordu. Örnek olarak 1897'de 566 gemi ve 654,524 ton olan ticari hareketler 1908 yılında 676 gemi ve

<sup>71</sup> AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 83, Rapport maritime de l'année 1898.

<sup>72</sup> AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport maritime de l'exercice 1900.

<sup>73</sup> Aynı rapor.

<sup>74</sup> Bu şirketin adı zaman zaman bazı kaynaklarda yanlış bir şekilde Gürcü şirketi olarak belirtilmektedir. Salmelerde de bu şirketin adı Gürcü şeklinde Latin harflerine aktarılmıştır. Fransız kaynaklarında "Courdji/Kourdji" şeklinde olan şirketin adı Osmanlı kaynaklarında "Kurci" şeklinde geçmektedir. Kütükoğlu "Kurdece" dediği bu şirketin Türk-Rum; Quataert ise Yunan kökenli olduğu için şirketin adını "Giurgi" olarak verir. Bkz. TVS, 1321 (1903), 395; Baskıcı, XIX. Yüzyılda Samsun: İktisadi Değişim ve Yükseliş, 4; (1998), Mübahat S. Kütükoğlu, "XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti", Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri (13-17 Ekim 1986), (Samsun: Eser Matbaası, 1998), 101; Quataert, Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş, 48; Tozlu, agt, 55.

<sup>75</sup> AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime sur la rade de Samsoun, 1903.

<sup>76</sup> AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime 1906.

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 bandıralı idiler ve Londra ve Liverpool gibi limanlara hububat nakletmekteydiler.

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 edeceklerdir. 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.<sup>77</sup> 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 tanımaktadır. 19. yüzyılın ortalarında Karadeniz'de yelkenli taşımacılığında Osmanlı bandırasından sonra bu sularda Yunan bandırası gelmekte, nadir de olsa Avusturya, İtalyan ve İngiliz gemileri de seyrüsefer yapmaktaydılar.<sup>78</sup> Yelkenli gemilerin bu sularda uzun süre daha görülmeye devam etmesinde bunların iskeleler ve limanlar arasında mal taşımacılığı yaparak vapurlara mal akışını gerçekleştirecek yeni bir fonksiyon icra etmeye başlamaları ve Samsun, Ordu, Giresun ve Trabzon gibi limanlarda vapurların yanaşabileceği iskele ve rıhtımlar olmaması etkili olmuştur. Bundan dolayı yelkenli gemiler, mavnacılar ve kayıkçılar deniz ticareti için önemlerini korumaya devam ettiler.<sup>79</sup>

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 armatörler tarafından talep edilen navlunlar sayesinde rekabet edebiliyorlardı. Fakat buharlı gemilerin rekabetinden dolayı vapurların navlunlarındaki azalmalar nedeniyle yelkenli gemilerin faaliyet alanları daraldı. Hatta Cortanze, birbirine benzeyen navlunların zamanla yelkenli gemiler ve küçük kabotaj teknelerinden daha düşük olacağını da tahmin edilebildiğini ve elli yıl içinde bu eski ulaşım vasıtalarından bahsedilmeyeceğini belirtiyordu.<sup>80</sup> 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.<sup>81</sup> Avrupa'dan gelen az sayıda yelkenli gemi ise Marsilya'dan çimento ve kiremit getirmekteydi. Bu şekilde sınırlı iş hacmine sahip olan yelkenliler zaman zaman yük almadan dönmekte bu da yelkenli ticaretinin önünde bir engel oluşturmaktaydı. Bunların dışında Cortanze Samsun limanının sınırlı demirleme olanaklarının da yelkenli gemilerin iş hacimleri önünde bir engel olduğundan bahsetmektedir.<sup>82</sup>

Samsun'daki deniz ticaretinin diğer bir ayağını da Cortanze'nin kabotaj gemileri olarak nitelendirdiği ve küçük limanlar arasında çalışan gemiler teşkil etmektedir. Cortanze 1903 yılındaki geniş raporuna sadece Samsun değil 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 de rekoltenin durumuydu. Rekoltenin yüksek olduğu durumlarda bu kabotaj daha aktif

<sup>77</sup> İkinci, *Samsun'da Deniz Ulaşımı*, 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*, 3.

<sup>78</sup> Annales du Commerce Exterieur, 1654, Turquie, Port de Trébizonde, Mouvement Commerciale en 1862, s. 4.

<sup>79</sup> Bu konuda bkz. İlhan İkinci, "XIX. Yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XXI/2 (2006), 35-76.

<sup>80</sup> AMAEF, CADN, Consulates, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime sur la rade de Samsoun, 1903.

<sup>81</sup> AMAEF, CADN, Consulates, Trébizonde, Tome 83, Rapport maritime de l'année 1898.

<sup>82</sup> AMAEF, CADN, Consulates, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime sur la rade de Samsoun, 1903.

olmaktaydı.<sup>83</sup> Bu kabotajı işleten gemilerin en aktif oldukları hat ise Samsun-Çarşamba hattı idi. Ordu ve Ünye’de inşa edilen bu teknelerin tonajları 3-15 ton arasında değişmekteydi.<sup>84</sup> Cortaze’nin latine dediği bir yelken ile donatılan bu tekneler 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.<sup>85</sup>

Cortanze’nin 1903 raporunda değindiği önemli noktalardan biri de Samsun limanının ithalat ve ihracat potansiyeliydi. Bu amaçla 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 değindiği konu Samsun’daki Fransız ticaretinin durumudur. Bilindiği gibi Samsun hem bir transit liman özelliği göstermekte hem de çevresindeki önemli üretim bölgelerinin de bir kapısı niteliğindedir. Dolayısıyla şehrin ithalat ve ihracat potansiyeli pek çok etkene bağlı olarak değişken bir eğilim göstermiştir. Bunları temel olarak ulaşım imkânları, hastalıklar, politik gelişmeler ve rekoltedeki değişimler olarak belirlemek mümkündür.<sup>86</sup> Samsun ticari potansiyelinin yaklaşık olarak üçte birini üretmekteydi ve geri kalan da Sivas Vilayeti’nin değişik şehirlerinden gelmekteydi. Bu bölgelerden gelen başlıca mallar buğday, arpa, yulaf, keten ve kenevir tohumuydu. Diğer bir önemli ürün olan mısır ise Çarşamba’dan; tütün ise Samsun şehir çevresinden ve Bafra’dan elde edilmekteydi.<sup>87</sup>

Marsilya limanı Samsun’un Avrupa limanları içinde en yoğun ticari ilişkide olduğu limandı ve ihracatın da büyük bir kısmı bu yöne doğru olmaktaydı. Fakat Hamburg ve Cenova gibi alternatif limanlar da ortaya çıkmaya başladı.<sup>88</sup> İhracat açısından bakıldığında Samsun’un toplam ihracatı içinde Fransa’nın 1894-1903 yılları arasında ortalama %10’luk bir paya; buna karşın ithalatta ise %3-4’lük bir pay sahip olduğu görülmektedir. 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 ithalatı gerçekleştirilmekteydi.<sup>89</sup> 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 yapmaktaydılar. Ama bu iki şirketin de rekabet nedeniyle istenildiği oranda bir iş hacmine sahip olmadıkları da dile getirilen ayrı bir husustu.<sup>90</sup> Samsun limanında Avusturya’nın Lloyd şirketinin arkasından Fransız bandırası ikinci sırada yer alıyordu. Fakat buna karşın Fransa ithalatta İngiltere’nin çok gerisinde çok sınırlı bir pay sahibiydi.<sup>91</sup> Samsun’un ithalatı genel olarak Avrupa malı mamul mallar yünlülüler, 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 piyasasının

<sup>83</sup> AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 83, Rapport maritime consulaire de l’année 1899.

<sup>84</sup> AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime de l’exercice 1900.

<sup>85</sup> AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime sur la rade de Samsoun, 1903.

<sup>86</sup> 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 ulaşmasının ve Sivas Vilayeti’nden gelen bazı ürünlerin Samsun yolunu terk etmesi, rekoltelerdeki düşüklük kolera salgınları ve karantina uygulamaları ve 1895 Ermeni olaylarının bu azalmada etkili olduğu söylenebilir. AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 83, Rapport Commercial et maritime du port de samsoun en 1894; İpek, *Şehir Nüfuslarına Etkisi*, 335.

<sup>87</sup> AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime de l’exercice 1900.

<sup>88</sup> Cortanze sadece iktisadi bakımdan değil sosyo-kültürel bakımdan bir zamanlar bölge halkının 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.

<sup>89</sup> AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport commerciale pour l’année 1901.

<sup>90</sup> AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime sur la rade de Samsoun, 1903.

<sup>91</sup> AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime de l’exercice 1900.

da 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.<sup>92</sup>

Gerek Trabzon'daki konsolosların gerekse de Samsun'daki konsolosluk görevlilerinin ticaret raporlarında en çok üzerinde durdukları hususlardan biri de Fransa'nın ticari payıydı. Özellikle Trabzon örneğinde 19. yüzyılda görülen eğilim bazı ürünler bazında Fransa'nın zamanla bir tekel oluştururken özellikle yüzyılın sonlarına doğru Alman, Avusturya ve Belçika ürünleri karşısındaki gerileme en çok tedirginlik yaratan noktaydı.<sup>93</sup> Bu gerileyişte en önemli etken mal fiyatlarındaki farklılıktır. Fransız üreticileri her ne kadar ucuz Alman ve Avusturya ürünleri ile rekabet etmeye çalışsa da Samsun'da Foncier gibi bazı Fransız ticarethaneler pazar paylarını Belçikalı ticarethanelere terk etmek zorunda kalmışlardır.<sup>94</sup> Aslında Fransız mallarının karşılaştığı bu tehlike daha evvel kendini göstermişti. 1888 yılında Trabzon Fransız konsoloslu Querry Fransız mallarının yüksek fiyatları nedeniyle rakipleri karşısında rekabet edemez durumda olduklarından yakınıyordu.<sup>95</sup>

Görüldüğü gibi Fransız ticaretinin geriliğinin en önemli etkeni olarak konsoloslar Fransız mallarının kaliteli yapısına karşın pahalılığını ileri sürmektedirler. Bunun yanında Fransız tüccarların da ciddi manada bir rekabete girmek için bir girişimde bulunmadıkları da belirtilmekteydi. Bu bağlamda özellikle tavsiye edilen eylem Fransız üreticilerin, diğer rakip üreticiler gibi pazar ile acenteler vasıtası ile doğrudan ilişki kurması ve herhangi bir komisyoncunun araya sokulmaması ve bu şekilde malların % 8-10 daha ucuza satılabilecekleriydi.<sup>96</sup> Bunun için de pazara en yakın acenteler ile bağlantının kurulması tavsiye edilmekteydi.<sup>97</sup>

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 seyyahlar zaman zaman Samsun'a da gelmekteydiler. Buna karşın İstanbul'da 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 arttırılması için bilinmesi gerektiğini belirtmekteydi.<sup>98</sup> Bu konuda Cortanze de Fransız mallarının Avusturya ve Alman ürünleri karşısında gerileyen pazar payına ilişkin değerlendirmeler yapmaktaydı.<sup>99</sup>

19. yüzyılın sonunda da Fransız ürünlerinin piyasa koşullarında fazla bir değişiklik yoktur. Samsun'da Fransız malları 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.<sup>100</sup> 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 olduğunu ve Fransa'nın güçlü düşmanlara karşı bu savaşa direndiğini ve bu savaşta Fransa'nın galip gelmesini “*ütapyadan aşığı kalmayan bir rüya*” olarak nitelemesi

<sup>92</sup> AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime de l'exercice 1900.

<sup>93</sup> Bu konuda bakınız. Özgür Yılmaz, *19. Yüzyılda Trabzon'da Fransız Ticareti, Karadeniz Teknik Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri Koordinasyon Birimi Sonuç Raporu, (Trabzon 2012).*

<sup>94</sup> AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 83, Spadaro'dan Bertrand'a, 19 Eylül 1891.

<sup>95</sup> AMAEF, Paris, Correspondance Consulaire et Commerciale, Trébizonde, Tome10, 1891.

<sup>96</sup> 1898 yılı itibarı ile samsun'da Fransız malları benzer Avusturya ve Alman mallarına oranla %5,10,15 daha pahalıya satılmaktaydı. AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 83, Rapport commercial consulaire de l'année 1898.

<sup>97</sup> AMAEF, Paris, Correspondance Consulaire et Commerciale, Trébizonde, Tome 10, Rapport commercial de Trebizonde, en 1889.

<sup>98</sup> AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 83, Spadaro'dan Bertrand'a, 19 Eylül 1891; Fransız mallarının Osmanlı pazarının ihtiyaçlarına olan uygunluğu hakkında bkz. Jacques Thobie, *Interets et imperialisme francais dans l'Empire ottoman: 1895-1914, (Paris: Publication de la Sorbonne, 1997), 73-75.*

<sup>99</sup> AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 83, Rapport Commercial et maritime du port de Samsoun en 1894.

<sup>100</sup> AMAEF, CADN, Consolats, Trébizonde, Tome 84, Rapport Commercial consulaire de l'année 1899.

bize Fransa'nın daralan ticaret hacmini en azından Samsun ve Trabzon örneğinde anlatmak için yeterlidir.<sup>101</sup>

## Sonuç

Konsolosluk arşivlerinin her ne kadar sosyal, siyasi ve ekonomik bakımdan önemli olmakla birlikte 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. Bu bilgiler 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 olan Fransız konsolosluk raporları da Samsun'un durumunu anlamamız açısından değerlendirilmesi gereken arşiv kaynaklarıdır. Buradan hareketle Cortanze'nin 1903 tarihli raporu çerçevesinde hazırlanan bu çalışma Samsun örneğinde 19. yüzyılın sonlarında imparatorluğun önemli limanlarındaki altyapı eksikliklerine ışık tutacak bazı sonuçlar 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 karayollarının yanında demiryoluna olan ihtiyaç üzerinde en çok durulan noktaydı. Diğer taraftan bakıldığında ise ulaşımın diğer bir ayağını temsil eden liman olanakları da üzerinde durulan bir diğer konuydu. Samsun kısmen de olsa demiryolunun Ankara'ya kadar ulaşması ile sahip olduğu transit potansiyelin bir kısmını kaybetti ama istikrarlı bir şekilde artan tarımsal üretim Samsun'u gerek çevresi gerekse de iç kısımlar için önemli bir liman olarak ayakta tuttu. Buna karşın bu üretim potansiyeline rağmen Samsun'da da ticaretin gereklerini karşılayacak dalgakıran, rıhtım ve ticari yapılar gibi altyapı unsurlarının tesis edilememesi şehrin ticaret potansiyelini etkileyen temel eksiklikler olarak kaldı.

Limanda geleneksel yöntemlerle yapılmaya çalışılan ticarete rağmen Samsun'da deniz ulaşımında görülen eğilim Osmanlı denizciliğinin daralan payını göstermektedir. Yeni bir ulaşım vasıtası olarak buharlı gemilerinin hem tonaj hem de sayı bakımından artmaları ticaret hacminin artışına işaret ettiği gibi Osmanlı sularında yabancı gemi taşımacılığın da hâkimiyetini gösterir bir nitelik kazandı. Fakat tüm bu etkenler Samsun'un bu dönemde geleceği en parlak Karadeniz limanı olduğunu da gösterdi. Bunu şehirde sayıları artan yabancı konsolosluklardan, artan nüfustan ve I. Dünya savaşına kadar artan ithalat ve ihracat rakamlarından da görmek mümkündür. Her ne kadar bu savaş bu ve arkasından Milli Mücadele bu süreci kesintiye uğratsa da Samsun Cumhuriyet döneminde de gelişme yönünden beklentilerin yüksek olduğu bir yerdi. Bunu sadece küçük bir örnek ile desteklemek gerekirse Fransız hükümetinin I. Dünya Savaşı'na kadar konsolosluk yardımcılarını temsil edildiği Samsun'a 1925'te konsolosluk tesis etmesi bu beklentiye gösterir niteliktedir.

<sup>101</sup> AMAEF, CADN, Consultats, Trébizonde, Tome 84, Rapport Maritime sur la rade de Samsoun, 1903.

## Kaynakça

### 1. Başbakanlık Osmanlı Arşivi:

DH. MKT, 1794/34, 10 Ca 1308/22 Aralık 1890; BOA, ŞD. 327/14, 1 B 1308/10 Şubat 1891; BOA, ŞD, 1846/5, 5 Teşrin Evvel 1309/17 Ekim 1893; BOA, İ. ŞD. 64/3760, 2 Ş 1300/8 Haziran 1883.

### 2. Fransız Dışişleri Bakanlığı Arşivi:

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

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

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

### 3. Yayınlanmış Arşiv Belgeleri:

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 Exterieur, 1654, Turquie, Port de Trébizonde, Mouvement Commerciale en 1862.

Trabzon Vilayeti Salnamesi, 1319 (1901).

### 4. Diğer Kaynaklar:

A. Üner Turgay, "Ottoman-British Trade Through Southeastern Black Sea Ports During the Nineteenth Century", der. J.-Louis Bacqué-Grammont, P. Dumont, *Economie et Societes dans L'empire Ottoman (fin du XVIIIe- deput du XXe siecle)*, (Paris: Editions du Centre national de la recherche scientifique, 1983),197-315.

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

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

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

Coşkun Topal, "Cumhuriyetin İlk Yıllarında Samsun Limanı", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, I. Kitap, Yay. Haz. C. Yılmaz, (Samsun: Samsun Büyükşehir Belediyesi, 2006), 327-330.

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

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

\_\_\_\_\_, "XIX. Yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XXI/2 (2006), 35-76.

Jacques Thobie, *L'administration generale des phares de l'Empire ottoman et la societe Collas et Michel, 1860-1960*, (Paris: L'Harmattan, 2004)

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

Kahya, Fatih. *Osmanlı Devleti'nde Sigortacılık*, (İstanbul: Libra Kitapçılık, 2010).

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

Kütükoğlu, Mübahat S. *Osmanlı İngiliz İktisadi Münasebetleri II (1838-1850)*, (İstanbul: Edebi-



yat Fakültesi Basımevi, 1976).

M. Murat Baskıcı, XIX. Yüzyılda Samsun: İktisadi Değişim ve Yükseliş, *Samsun Sempozyumu*, (13-16 Ekim 2011).

M. Murat Baskıcı, “Osmanlı Anadolu’sunda Sigorta Piyasası”, *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 57/4 (2002): 1-33.

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

\_\_\_\_\_, “Karadeniz’de Avrupai Bir Kent: Samsun (1865–1875)”, *Karadeniz Tarihi Sempozyumu*, (25-26 Mayıs 2005) c. I, haz. K. İnan ve diğer., (Trabzon: KTÜ Yayınları: 2007): 541-569.

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

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

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

Nedim İpek, “Orta ve Doğu Karadeniz Limanlarındaki Ticari Faaliyetlerin Kent Nüfusuna Etkisi (1838-1900)”, *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 1 (2006):107-121.

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

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

*Sources de l’histoire du proche-orient et de l’afrique du nord dans les archives et bibliothèques français*, I-II, (Paris-London: K.G. Saur, 1996), s. 1219;

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): 73-92.

Thobie, Jacques. *Interets et imperialisme français dans l’Empire ottoman: 1895-1914*. (Paris: Publication de la Sorbonne, 1997).

Vadala, Ramire. *Samsoun: passé, présent, avenir*, (Paris: Poul Geuthner, 1934).

Yılmaz, Özgür. “Fransız Arşiv Belgelerinde Samsun: Şehirde Fransız Konsoloslğunun Kurulması ve Şehrin Durumu 1840-1870”, *Samsun Sempozyumu*,(13-16 Ekim 2011).

\_\_\_\_\_. *19. Yüzyılda Trabzon’da Fransız Ticareti*. Karadeniz Teknik Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri Koordinasyon Birimi Sonuç Raporu, (Trabzon 2012).

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