

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

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

E-posta : canik@canik.bel.tr

İÇİNDEKİLER

Sunuş.....	III
Editörün Önsözü.....	V
A - Canik – Samsun’da Ticaret	1
1 – Eskiçağ’dan Ortaçağa Canik – Samsun’da Ticari hayat.....	3
a- Roma Cumhuriyet Döneminde Canik Havzası: Siyasi ve Ekonomik Gelişmelere Genel Bir Bakış (<i>Osman Emir</i>).....	7
b- Bir Ortaçağ Yerleşiminin İktisadî Yapısı Üzerine Bazı Değerlendirmeler: XIII-XV. Yüzyıllar Arasında Samsun (<i>Emel Kılıç</i>).....	19
2 – Osmanlı Devleti Dönemi Canik – Samsun’da Ticari Hayat.....	47
a- Samsun Örneğinde XIV.Yüzyıl Başlarında Karadeniz Ticaretinin Gelişmesi (<i>Tuncer Baykara</i>).....	51
b- Âşık Mehmet ve Evliya Çelebi’nin Gözünden Canik Bölgesi (<i>Miyase K. Kaya - Niyazi Kaya</i>).....	57
c- İstanbul’a Yapılan Bakır Sevkiyatında Tokat-Samsun Yolunun Ticari Bakımdan Analizi ve Taşımacılık (XVIII. Yüzyıl Sonu-XIX. Yüzyıl Başları) (<i>Mehmet Beşirli</i>).....	71
d- II. Mahmud Döneminde Canik Sancağında Esnaf ve Dükkânlar (<i>Serdar Genç</i>).....	83
e- XIX. Yüzyıl Ortalarında Samsun Limanı’nda İthalat ve İhracat (<i>M.Ziya Köse</i>).....	103
f- Canik Sancağı’nda Tarımsal Kalkınma Teşebbüsü (1860-870) (<i>İbrahim Serbestoğlu</i>).....	121
g- Trabzon Vilayeti Salmelerine Göre Canik Sancağında Tütün Tarımı ve Ticareti (1870-1904) (<i>Mehmet Köseoğlu</i>).....	141
h- 19. Yüzyılda Samsun’da İran Misyonu: Tüccarlar, Konsolosluk ve Hüseyiniyye (Acem) Tekkesi (<i>Osman Köse</i>).....	165
i- 120. Yüzyılın Başlarında Samsun Limanı: Fransız Konsolosu H. de Cortanze’nin Raporlarına Göre (<i>Özgür Yılmaz</i>).....	181
j- Balkan Savaşı Sırasında Samsun Limanında Ticaret; “Samsun Ticaret Odası Tarafından Neşr Olunan İstatistik”(<i>Ahmet Efiloğlu</i>).....	199
k- Milli Mücadele’de Samsun Limanının İşlevi (<i>Zeki Çevik</i>).....	263
l- Osmanlı Döneminde Canik Sancağı’nda (Samsun) Ticarete Konu Olan Mallar (<i>H.Vehbi İmamoğlu - Önder Deniz</i>).....	279
m- XIX. Yüzyıl Samsunu’nda İktisadi Teşekküller, Esnaf ve Meslekler (<i>Filiz Dığıroğlu</i>).....	293
n- Osmanlı Toplumunda Koruyucu Aile Uygulaması: Beslemelik Kurumu (Samsun Çevresinden Örnek Bir Vak’a) (<i>Abdullah Bay</i>).....	313
o- Osmanlı Döneminde Havza Kaplıcaları ve Kasabanın Sosyo-Ekonomik Gelişimindeki Rolü (<i>Kemalettin Kuzucu</i>).....	323
ö- Vezirköprü’de Osmanlı Dönemine Ait Ticari Yapılar (<i>M. Sami Bayraktar</i>).....	343
3 – Cumhuriyet Döneminde Canik – Samsun Ticareti.....	369
a- Cumhuriyet’in İlk Yıllarında Türkiye’de Liman ve Liman İşletmelerini Millileştirme Süreci ve Karadeniz Limanları (<i>Gurbet Gökgöz - Ahmet Yılmaz</i>).....	373

XIX. Yüzyıl Ortalarında Samsun Limanı'nda İthalat ve İhracat

Yrd. Doç. Dr. Metin Ziya Köse
Nevşehir Üniversitesi - Nevşehir

1. Bir Liman Kentinin Büyümesi

Bu çalışma 19. yüzyıl ortalarında ithalat ve ihracat göstergelerini kullanarak Samsun Limanı'nın durumunu resmedecektir. Ancak Samsun'un Osmanlı İmparatorluğu için ekonomik önemini göstermesi bakımından 15. yüzyıl başlarına geri dönmek gerekir. Aşıkpaşazade'nin sürükleyici anlatımı ile şehrin Çelebi Mehmet dönemindeki ele geçiriliş hikayesinde başlangıçta Cenevizlilerin elinde olan "gavur Samsun" alınır. Canik beyi Hızır bir süre direnmesine rağmen geçimlerinin kaynağı saydığı gavur Samsun'un el değiştirmesi üzerine *Müslüman Samsun*'u da Osmanlılara teslim eder¹.

Bu rivayette bir fethetme olayı tasvir edilse de, gerçekte Aşıkpaşazâde Samsun Limanı'nın gerek şehir gerekse Cenevizliler için önemini dolaylı yoldan vurgulamaya çalışır. Ama aynı zamanda Çelebi Mehmet'in burayı Ankara Savaşı'ndan sonra yalnızca Anadolu hakimiyetini sağlamak üzere yeniden ele geçirdiğine işaret etmez, Osmanlı yönetiminin ekonomik beklentilerine de ışık tutar.

Genel kanaat fethin gerçekleştiği bu andan Samsun'un 19. yüzyıl ortalarına kadar kendine yeten ve fazla gelişemeyen bir liman kenti olduğu yönündedir². Bu durum Osmanlı İmparatorluğu'nun Karadeniz'de tek hükümlan güç olma ve yabancı gemileri Karadeniz'e sokmama siyaseti ile açıklanmaktadır. Hakikatte bunu kapitalizm öncesi Osmanlı ekonomik zihniyetinin bir yansıması olarak kabul etmek ve büyümenin Osmanlılar için ne anlama geldiğini sorgulama temeline dayandırmak gerekmektedir³. Buna bir de henüz yeteri kadar yapılamamış ve anlaşılammış olan Osmanlı dahili ticaret yapısının ayrıntılarını ihtiva eden bilimsel çalışmaların sonuçlarına duyulan ihtiyaçta göz önünde bulundurulmalıdır.

Samsun limanının işlerlik kazanmasının arka planında Karadeniz'in uluslar arası statü kazanması ile bağlantısı olduğu ileri sürülmektedir⁴. Ancak yalnızca bu gelişme ile durumu açıklamak doğru olmayacaktır. Karadeniz'in bir iç deniz olmaktan çıkıp uluslar arası bir statü kazanması Küçük Kaynarca Antlaşması ile olmuştur⁵. Rusya'nın Karadeniz'e girmesinin ardından⁶ sırası ile Avusturya, İngiltere, Fransa ve Prusya Karadeniz'de ticaret yapma hakkını elde etmişlerdir⁷. Samsun'un ilk ciddi uluslar arası atağını 19. yüzyılın ortalarına doğru yapmış olması ise başlangıçta Samsun'un

¹ Aşıkpaşazâde, *Tevârih-i Âl-i Osmân*, (haz. Kemal Yavuz-Yekta Saraç), İstanbul 2007, s.133-134.

² Trabzon ve Sinop'a nazaran gelişmemesinin sebepleri için bk. Cevdet Yılmaz (ed.), *İlkçağdan Cumhuriyet'e Canik*, Samsun 2011, s.85.

³ Bu konuya değişik bir bakış açısıyla yaklaşan bir çalışma için bk. Carl M. Kortepeter, "Ottoman Imperial Policy and the Economy of the Black Sea Region in the Sixteenth Century", *Journal of the American Oriental Society*, Vol. 86, No. 2 1966, s.109 vd.

⁴ Gerçekte 19. yüzyılda Samsun Limanı da dahil olmak üzere hemen her önemli Osmanlı limanının ithalat-ihracat kapasitesi büyümüştü. Bu konuda bk. Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren and Donald Quataert, "Port-Cities in the Ottoman Empire: Some Theoretical and Historical Perspective", *Review*, Vol. 16, No. 4, s.531 vd.

⁵ Osman Köse, *1774 Küçük Kaynarca Antlaşması*, Ankara 2006, s.114.

⁶ İdris Bostan, "Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787)", *Belleten*, LIX/23, s.358.

⁷ Hüseyin Kaleli, "19. Yüzyılda İran Transit Yolu İçin Osmanlı-Rus Rekabeti", *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Kütahya 2003, s.2.

Karadeniz'in milletlerarası durumundan neredeyse elli yıl etkilenmediğini göstermektedir. Bu sürecin geçmesinin ardından kıpırdanmaya başlayan Samsun, nihayet aynı yüzyılın sonunda daha çok İran transit ticaretinden beslenen Trabzon'u yakalar duruma gelmiştir⁸. Bu yüzden büyümeyi yalnızca bu nedene bağlamak doğru değildir. Aşağıda zikredilecek olan sebeplerle Samsun'un büyümesi arasında bağlantı kurmak elzemdir.

Bu çalışmanın ana kaynağı Public Record Office'de bulunan, Samsun'a konsolos yardımcısı olarak atanan R.W. Stevens'in liman hakkında tuttuğu rapor kayıtlarına ve istatistikî verilere dayanmaktadır. Raporların ilki başka bir çalışmada detaylıca kullanılmıştır⁹. 1841 yılına ait raporda, Türk bandıralı gemilerin sayısının diğer uluslara göre daha fazla olduğu görülmektedir. Limana hiçbir İngiliz gemisi henüz yanaşmamaktadır. Ancak İngiltere'nin amacı şehrin ithalat ve ihracat potansiyelinin eşliğinde doğrudan limanı kullanmak yönündedir. Çünkü bazı mallar Canik üretimi olmakla beraber Malatya, Amasya, Çorum, Tokat, Sivas ve Kayseri başta olmak üzere Anadolu'da üretilmekte olan birçok mal Samsun'da toplanmaktadır¹⁰. Bunun yanında tüketim amaçlı muhtelif Avrupa malının limana diğer uluslara ait-bilhassa Avusturya-gemiler tarafından getirilerek gümrüğe sokulması da dikkat çekicidir. Rapora göre, buharlı gemilerin limana düzenli uğramaya başlaması Samsun'u bölgenin ticaret merkezi haline getirecektir. Daha da ileri bir açıklama ile şehir artık uluslar arası ticaretin Anadolu'ya giriş noktası olmaya aday haline gelecektir.

Buna rağmen, Samsun'un henüz bir Trabzon olmadığı yönünde görüş belirtilse de Stevens'in beklentilerinde yanılmadığı Samsun'un 1841-56 yılları arasındaki ithâlât-ihracât anlaşılmasıyla beraber bunu yalnızca Avrupalıların şehre olan ilgisi ile açıklamak doğru olmayacaktır. Dönemin genel karakteristiği olarak Osmanlı şehirleri bu dönemde zaten kabuklarını kırmaya başlamış ve büyük bir değişim sürecine girmiş bulunmaktaydılar. Osmanlı idaresinin bu yöndeki çalışmalarını göz önünde bulundurmak gerekir¹¹. Ancak bu konu hakkında başka bir müstakil çalışmada değerlendirme yapmak yerinde olacaktır.

Limanın büyüdüğünün en önemli göstergelerinden biri gemi şirketlerinin sefer listesine girmesidir¹². Bunun yanında iç bölgeler için giderek bir ihracat limanı haline gelmesi vurgulanmalıdır. Şehrin bu yükselişinin 1840'lardan itibaren başladığını görülmektedir¹³. Hemen aynı yıllarda ilan edilen ve uygulanmaya başlanan Tanzimat Fermanı'nın da aynı etkiye sahip olduğunu belirtmek gerekir.

İngilizlerin şehre olan ilgisi Balta Limanı Antlaşmasından sonra oldu. Gerçekte bu gibi ticaret anlaşmaları ticaret hacminde artışlara yol açtı¹⁴. Anlaşmaların getirdiği ticareti kolaylaştırıcı hükümler büyümeyi ve değişimlerin yaşanmasında diğer etkenlerle birlikte harekete geçirici bir lokomotif oldu¹⁵. İngilizlerin Samsun'a olan ilgisi 1841-1856 aralığında muazzam biçimde gelişti. İstatistikî veriler incelendiğinde 1842'de 375 sterlin olan İngiliz ithalatı, 1856'da 319.926 sterline ulaşmıştı.

⁸ Samsun'un Trabzon'u uzun bir süre takip ettiğine dair bk. Eyüp Özveren, "A Framework for the Study of the Black Sea World, 1789-1915", *Review* (Fernand Braudel Center), Vol. 20, No. 1 (Winter, 1997), s.93.

⁹ K. Tuncer Çağlayan, "İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre 1841 yılında Samsun ve Çevresinde Ticaret", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, (haz.Cevdet Yılmaz), Samsun 2006, s.283-298.

¹⁰ Bu durumu 18. yüzyıl sonlarına ait bir liman gümrük defteri de teyid etmektedir (Bayram Kodaman, "XVIII. Yüzyıl Sonunda Samsun Gümrüğü", *II. Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri*, Samsun 1993, s.96. Ayrıca Sadece Canik'te üretilen mallar göz önüne alındığında geliştirilebilir bir ticarî yapı için uygun zeminin var olduğu kolayca anlaşılacaktır (Mehmet Emin Yolalıcı, *XIX. Yüzyılda Canik Sancağı'nın Sosyal ve Ekonomik Durumu*, Ankara 1998, s. 79-143).

¹¹ Akdeniz'de birincil olmayan bir liman durumunda iken tıpkı Samsun gibi 19. yüzyıl ortalarından itibaren büyük bir değişim gösteren ve büyüyen Mersin için bk. Ensar Köse, "XIX. Yüzyıl Başlarında İçel Limanları", *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu III, Mersin ve Doğu Akdeniz Bildiriler Kitabı*, Mersin 2011, s. 139 vd. ve *19. Yüzyılda Mersin ve Akdeniz Dünyası*, Mersin 2002, s. 2 vd.

¹² İlhan Ekinci, "19. Yüzyılın İkinci Yarısında Samsun'da Deniz Ulaşımı", *Geçmişten Geleceğe Samsun 2. Kitap*, (haz. Cevdet Yılmaz), Samsun 2007, s.113-141.

¹³ Cevdet Yılmaz (ed.), *İlkçağdan Cumhuriyet'e Canik*, Samsun 2011, s.100-101.

¹⁴ Yine de başlangıç için ihtiyatlı olmak gerekmektedir. Zira Balta Limanı antlaşmasını takip eden süreçte Trabzon limanının ithalat ve ihracat değerleri küçük bir artış göstermişti (Özgür Yılmaz, "Karadeniz'in Uluslararası Ticarete Açılması ve Trabzon", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, II/7(Bahar 2009), s.372).

¹⁵ Murat Baskıcı, "XIX. Yüzyılda Trabzon Limanı: Yükseliş ve Gerileyiş", *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 67-3, s. 34.

Limanın uluslar arası pazar olarak gelişmesi Türk girişimcilere ait istatistikî verilere bakılarak da rahatlıkla söylenebilir. Zira, 1852 yılı çıkarılırsa başlangıçta limanı en çok kullananlar Türkler olmasına rağmen, 1845'ten sonra Avusturya ve İngilizlerin giderek arayı açtıkları fark edilecektir¹⁶.

Tablo I: İngiltere'nin 19. Yüzyıl Ortalarında Türkiye'ye ve Samsun'a İhracatı (Sterlin)

Yıllar	Toplam İhracat	Yıllar	Samsun'a İhracat
1840-44	1.564.447	1842	375
1850	2.515.821	1856	319.926

Kaynak: Türkiye için, Baskıcı, "XIX. Yüzyılda Trabzon Limanı: Yükseliş ve Gerileyiş", *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 67-3, s. 35 ve Samsun için, kaynakçada gösterilen vesikalar.

Samsun'un büyümesine göz atıldığında Avrupalıların Osmanlı tarımsal ürünlerine olan talepleri zikredilmelidir. Osmanlı ordusunun malzeme ve ihtiyaçlarının bir kısmının Samsun'dan karşılanmaya başlanmasını da göz ardı edilmemelidir. Bunu Kırım Savaşı'nın koşulları ile elde edilen önem olarak tanımlamak yerinde olur. Limanın ihracat değerlerinin artmasına paralel olarak gelişmesine neden olan bir diğer durum ise ithalattır. Samsun'a mal getiren Osmanlı tüccarlarının şehirden ayrılmadan önce Avrupa mallarından satın alarak götürdükleri de görülmektedir.

Samsun limanının buharlı gemilerin seyrüsefer listesine girmesi en çok Trabzon'u olumsuz yönde etkiledi. İç bölgeler için önemli bir ihracat limanı olarak Samsun, yüzyıl ortalarında yükselmeye başladı. Ayrıca yüzyılın sonlarına doğru ihracat değerlerinde Trabzon'u geçer hale geldi¹⁷.

2. İngiliz Konsolos Raporlarına Göre 1842'de Samsun Limanı'na Ait Verilerin Değerlendirilmesi

İngiliz konsolos yardımcısının tuttuğu 1842 yılına ait istatistikî veriler ışığında Samsun Limanı'na gelen milletler içerisinde Avusturyalılar hem ithalat hem de ihracatta ilk sıradaydılar. Bunun gerekçesi olarak düzenli gemi seferleri ve Karadeniz ticaretinde uzmanlaşan bir gemi şirketlerinin bulunması dile getirilebilir. Takip eden ulus ise Türklerdi ki yerel tüccarların bunda önemli bir katkısının olduğu düşünülmektedir. Rusların Samsun'a karşı duyarsız kalmış olmaları şaşırtıcı olsa da birçok Karadeniz limanından ihtiyaçlarını karşılamaları bu ilgisizliğin nedeni olarak ileri sürülebilir. İngilizler için Samsun henüz tanınması gereken ama potansiyeli olan ümit verici bir limandır¹⁸.

1842'de limanı yerel/bölgesel tüccarlar tarafından işletilen gemilerin kullandığı görülmektedir. Karadeniz sahillerinde Sinop-Rize arasında işleyen küçük gemilerin limana önemli sayılabilecek miktarda mal getirdikleri, ithal edilen mallardan götürdükleri anlaşılmaktadır. Kıyı hattındaki sahil kentlerinin dahil olduğu bu ticari ağın Samsun limanı gibi henüz büyümeye başlayan bir liman üzerinden yapılması, yerli tüccar ve gemi sahiplerinin ilgisini çekmiş olmalıdır. Bunun yanında henüz uluslar arası etkinin yoğunlaşmadığı bir dönemde geleneksel ticarî yapının varlığını muhafaza ettiği de ileri sürülebilir¹⁹. Bu gemi sahibi tüccarların getirdikleri mallar incelendiğinde genelde kıyı kesimindeki kentlerde üretilen mallar ya da eşyalar olduğu görülecektir. İthal edilen malların önemli bir kısmı da Samsun Limanı'na getirilen mamul mallardır. Kıyı ticareti yapan bu gemiler, diğer Karadeniz kentlerinden getirilen ama kendilerinde olmayan mallardan da almaktaydılar. Bunun yanında imparatorluğun diğer bölgelerinden gelen malların da revaçta olduğu gözden kaçmamaktadır²⁰.

1842 yılında Karadeniz'de Samsun'un ileride rakip olacağı diğer iki önemli liman kenti Sinop

¹⁶ Bk. Ek 6.

¹⁷ Baskıcı, *agm*, s.53.

¹⁸ Bk. Ek 1.

¹⁹ Bk. Ek 4.

²⁰ Bk. Ek 5.

ve Trabzon limanlarının ticaret hacminin bir hayli gerisinde kaldığı açıktır. Bu yıl içerisinde Sinop limanına ithalat amaçlı 265 gemi uğrarken, Samsun limanına 188 gemi demir atmıştır. Aynı durum ihracat amacıyla gelen gemiler için de geçerlidir. Samsun'dan ithal edilen malların kargo değeri 122.463 sterlin iken, aynı yılda Trabzon'un ithalat kargo değeri neredeyse Samsun'un ithalat hacminin 10 kat daha fazladır. İhracat değerlerinde ise Trabzon iki kat daha fazla bir rakama ulaşmış görünmektedir. Trabzon'un bilhassa İran ticareti nedeniyle elde ettiği bu üstünlüğü yüzyılın sonlarına doğru Samsun'a kaptırdığı birçok araştırmada zikredilmektedir²¹.

Ek 3'te gösterilen mallar 1842'de Samsun Limanı'na Canik, Anadolu ve imparatorluğun diğer bölgelerinden getirilen ve ihraç edilen malların listelenmiş halidir. Canik başta olmak üzere dikkat çeken diğer şehirler Amasya, Sivas, Tokat, Malatya ve Kayseri'dir. Bunun yanında Diyarbakır ve Halep gibi şehirlere de rastlanılması Samsun limanının kurduğu ticari ağı gelecekte daha da büyüyeceğine işaret etmektedir.

Samsun hakkında söylenebilecek diğer önemli bir durum da tütün üretiminin şehir iktisadı için hayatiyet taşıyan bir nitelik kazanmasıdır. Yüzyılın başından itibaren ekilmeye başlayan tütün, yalnızca yerel amaçlarla üretilmemiş, batılı devletlerin tüccarlarının da dikkatini çekebilmeyi başarmıştır. Yüzyılın ortalarına doğru Samsun limanından ihraç edilen tütün miktarı bir miktar düşüş yaşamışsa da 1856'da yeniden yükselişe geçmiştir. Üretimdeki artış sonucunda bu ihraç miktarına ulaşıldığı açıksa da tam olarak neden kaynaklandığını belirtmek eldeki veriler ile mümkün görünmemektedir²².

Tablo 1: Samsun Limanı'ndan ihrac edilen tütün miktarı ve değeri

YIL	İHRACAT	
	Miktar (balya)	Değer (sterlin)
1841	6.044	4.370
1842	7.109	...
1844	4.765	...
1845	5.247	...
1846
1852	2532	11.394
1856	13.662	81.972

Kaynak: Konsolos raporlarından derlenen veriler. Belge numaraları kaynakçada gösterilmiştir.

3. Sonuç:

Samsun limanının uluslar arası hale gelmesi 1850'lerden sonra olmuştur. Kırım Savaşı'na rağmen, liman bundan etkilenmemiş görünmektedir. 1856 yılı istatistikleri incelendiğinde katılımları düşük olmakla birlikte Türk, İngiliz, Rus, Avusturyalı ve Rumlara diğer Avrupalı uyruklar da katılmıştır. İthalat-ihracat değerleri ise 1841'e göre muazzam bir artış göstermiştir ve neredeyse 5 kat

²¹ Bk. Ek 1. Trabzon Limanının yükseliş ve gerileyişi hakkında bk. Baskıcı, *agm*.

²² Liman, tütün ihracında 1870'lerde Karadeniz limanları içerisinde çok önemli bir gelişme göstermişti. Bu konuda bk. Özveren, *agm*, s.95. Benzer görüşler için bk. Keyder-Özveren-Quataert, *agm*, s. 531, 534.

fazlalaşmıştır.

Samsun Limanı'nda 1841-1852 aralığında rekabet eden iki devlet Osmanlı ve Avusturya olmasına rağmen takip eden yıllarda Kırım Savaşı koşulları da göz önünde bulundurulmak sureti ile rekabet eden devletlerin İngiltere ve Avusturya olduğu görülecektir. Avusturya'nın ciddi buharlı gemi trafiği kendine üstünlük ve devamlılık sağlarken, İngilizlerin yaptığı sıçramayı her geçen gün artan ithalat ve ihracat ilgisi yanında Osmanlıların ihtiyaç duyduğu savaş malzemelerini temin etmedeki ustalıklarına bağlamak gerekir.

Karadeniz'in uluslar arası statüye kavuşmasından yaklaşık 50 yıl sonra Samsun'un ciddi bir ithalat ihracat merkezi haline dönüştüğü görülmektedir. Bu değişimi yalnızca Avrupalıların şehre olan ilgisine bağlamak doğru olmayacaktır. Osmanlı İmparatorluğu'nun değişim hamleleri ile eşgüdüm gösteren Samsun Limanı ve şehri asıl atağını aynı yüzyılın sonunda yapacaktır. 1880'de Trabzon konsolos vekili Biliotti'nin Samsun hakkındaki şu görüşü 19. yüzyıl sonlarında şehrin potansiyelini yansıması bakımından önemlidir: “Görünüm, Samsun'un gelecekte Karadeniz'de ticari bir şehir olarak önemli bir rol oynayacağı şeklindedir”²³.

Sonuç olarak birçok etkenin bir araya gelmesiyle Samsun şehri-kente ait değeri fazlalaştıran liman sayesinde ciddi bir atılım gösterdi. Bu yükselişin ilk adımları yüzyılın ortalarında atıldı. Yalnızca Avrupalılar değil, yerli halk, bölge ve Anadolu insanı da bu gelişmenin farkındaydı. Böylece kapitalizmin güçlü ayakları Samsun limanını daha kudretli bir şekilde adımlarken, değişimin yalnızca ona bağlı olarak gerçekleştiğini söylemek doğru olmayacaktır. Gelişme imparatorluğun bünyesel ihtiyaçlarından da beslenmekteydi. Samsun bunu anladığında henüz çok erkendi. Ekonomik değerleri bünyesine zerkettiğinde karşılığını büyüme ve zenginleşme olarak geri aldı ki, bunu en çok hak eden şehrin kendisiydi.

Kaynakça

A- Arşiv belgeleri

Public Record Office (PRO), Foreign Office (FO)

PRO, FO 336/1.

PRO, FO 78/533.

PRO, FO 78/615.

PRO, FO 78/655.

PRO, FO 78/704.

PRO, FO 195/304.

PRO, FO 195/418.

B- Kronikler

AŞIKPAŞAZADE, *Tevârih-i Âl-i Osmân* (haz. Kemal Yavuz-Yekta Saraç), İstanbul 2007.

C- İncelemeler

BOSTAN, İdris, “Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787)”, *Belleten*, LIX/23, s.353-394.

ÇAĞLAYAN, K. Tuncer “İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre 1841 yılında Samsun ve Çevresinde Ticaret”, *Geçmişten Geleceğe Samsun*, (haz. Cevdet Yılmaz), Samsun 2006, s.283-298.

EKİNCİ, İlhan, “19. Yüzyılın İkinci Yarısında Samsun'da Deniz Ulaşımı”, *Geçmişten Geleceğe Samsun 2. Kitap*, (haz.Cevdet Yılmaz), Samsun 2007, s.113-141.

²³ Baskıcı, *agm*, s.54.

- KALELİ, Hüseyin, “19. Yüzyılda İıan Transit Yolu İıin Osmanlı-Rus Rekabeti”, *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Kütahya 2003, s.1-19.
- KEYDER, Çağlar-ÖZVEREN, Y. Eyüp-QUATAERT, Donald, “Port-Cities in the Ottoman Empire: Some Theoretical and Historical Perspective”, *Review*, Vol. 16, No. 4, s.519-558.
- KODAMAN, Bayram, “XVIII. Yüzyıl Sonunda Samsun Gümrüğü”, *II. Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri*, Samsun 1993, s.92-97.
- KORPEPETER, Carl M., “Ottoman Imperial Policy and the Economy of the Black Sea Region in the Sixteenth Century”, *Journal of the American Oriental Society*, Vol. 86, No. 2 1966, s. 86-113.
- KÖSE, Ensar, XIX. Yüzyıl Başlarında İıel Limanları”, *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu III, Mersin ve Doğu Akdeniz Bildiriler Kitabı*, Mersin 2011, s.139-162.
- KÖSE, Osman, *1774 Küçük Kaynarca Antlaşması*, Ankara 2006.
- 19. Yüzyılda Mersin ve Akdeniz Dünyası*, Mersin 2002.
- ÖZVEREN, Eyüp, “A Framework for the Study of the Black Sea World, 1789-1915”, *Review*, Vol. 20, No. 1, 1997, s.77-113.
- YILMAZ, Cevdet (Ed.), *İlkçağdan Cumhuriyet’e Canik*, Samsun 2011.
- YILMAZ, Özgür, “Karadeniz’in Uluslararası Ticarete Açılması ve Trabzon”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, II/7(Bahar 2009), s.359-382.
- YOLALICI, Mehmet Emin, *XIX. Yüzyılda Canik Sancağı'nın Sosyal ve Ekonomik Durumu*, Ankara 1998.