



SAMSUN BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ

KÜLTÜR VE SOSYAL İŞLER DAİRESİ BAŞKANLIĞI

Geçmişten Geleceğe SAMSUN

SAMSUN

2. KİTAP

Geçmişten Geleceğe

İŞ BİRLİĞİ BELEDİYESİ
AMMELAR NO: 5
82075-99296-227

Yayına Hazırlayan

19. YÜZYIL'IN İKİNCİ YARISINDA SAMSUN'DA DENİZ ULAŞIMI

İlhan EKİNCİ*

Samsun, bulunduğu konum itibarıyla Orta Karadeniz ve İç Anadolu'nun Karadeniz'e giriş-çıkış noktasında önemli bir yere sahiptir. Bir liman olarak öneminin artması bölgenin ve ardülkesinin Karadeniz ve dünya ticaretine katılması oranında olmuştur. Osmanlı fethi öncesi ve hemen sonrasında, bir ticaret iskelesi olarak Samsun'un öneminin geçici olarak azaldığı anlaşılmaktadır. Bunda hiç kuşkusuz Fatih döneminde başlayan Karadeniz'in kapalılığı politikasının da etkisi olmuştur. Fakat fetih sonrasında oluşan şartlarla, öncelikle kendi iç ticaretini ve ulaşım sistemlerini düzenlemeyi amaçlayan bütün imparatorluklar gibi Osmanlı Devleti'nde de özellikle 16. yüzyılda Karadeniz ticareti yeniden canlanmıştı. Samsun (ve Sinop) 16. yüzyıla kadar Basra-Diyarbakır üzerinden gelen ve İstanbul ve Karadeniz'in kuzey taraflarına ulaşan ticaret yolu üzerinde önemli merkez olmaya devam etmişti¹. Osmanlı fethi sonrasında, 16. yüzyılın sonuna kadar yapılan tahrirlerde Samsun iskelesinin geliri düzenli bir şekilde artmıştı².

17. yüzyıldan sonra yaşanan Celali hareketleri ve savaşlar, bozulan ekonomi bu hareketliliğin devamını engellemiştir. 17. yüzyılda nüfus olarak müstahkem bir köy konumuna inen Samsun, Karadeniz'in uluslararası ticarete kapalı olduğu dönemlerde diğer Karadeniz limanları gibi, Osmanlı imparatorluğunun iç ticaretine hitap etmiştir. Samsun, çevresindeki ormanlarıyla, donanma için önemli olan kendir üretimiyle ve iç bölgelerden gelen malların İstanbul ve Kırım'a ulaştıran bir ihrac limanı olarak iç ticaretteki değerini sürdürmüştü. Yaşanan Osmanlı-Rus savaşları ise Samsun'un hem lojistik destek, hem de muhacirlerin sevk edildiği bir liman olarak hareketliliğini ve önemini artırmıştı³.

* Yrd. Doç. Dr., Ordu Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi.

¹ Mehmet Ali Ünal, "XVI. Ve XVII. Yüzyıllarda Karadeniz-Basra Körfezi Ticareti" *I. Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bild. (13-17 Ekim 1986), Samsun 1988, s.472.*

² 15 ve 16. yüzyıllarda Fatsa'da, Samsun'a bağlı üç köyde, Bafra'da ve Arım ve Terme kazalarında yerleri belirsiz küçük iskelelere rastlanmaktadır. Samsun'da iskele ve gümrük mukataasının geliri 1485'te 16.000 akçe iken 16. yüzyılın başlarında 80.000 akçeye çıkmıştır. 1554'te ise 90.000 akçeye çıkan bu gelirdeki artış gittikçe canlanan bir deniz ticaretine de ışık tutmaktadır. Onaltıncı yüzyılın sonlarına doğru bu rakam 160.000 akçeye yükselmiştir. Mehmet Öz, *Canik Sancağı*, Ankara 1999, s.106.

³ Osman Köse, "18. Yüzyılın İkinci Yarısı Osmanlı-Rus Savaşlarında Karadeniz Liman Kenti Samsun", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, 2006, s. 274.

1. Karadeniz'in Uluslararası Ticarete Açılışı

Fatih'ten itibaren Boğazlar ve Karadeniz kıyılarının hemen tamamını hakimiyet altına alan Osmanlı Devleti burayı kendi egemenlik sahası olarak gördü. Bundan sonra buraya yabancı gemilerin girmesine müsaade edilmedi. Osmanlı Devleti XVI. Asırdan sonra Avrupa Devletleri ile barışın korunmasına ve ticarete dair yaptığı antlaşmalarda bu devletlerin gemilerine kendi sularında serbestçe ticaret yapma ve dolaşma hakkını tanıdı. Fakat bu müsaade kâğıt üzerinde kaldı ve Küçük Kaynarca Antlaşması'na kadar da fiili olarak Karadeniz bir Osmanlı gölü olarak kaldı. Antlaşma, Boğazları ve Karadeniz'i Rusya bandıralı ticaret gemilerine açıyor ve Karadeniz'deki Osmanlı egemenliğine son veriyordu⁴.

Rusya'ya verilen ticari ayrıcalıklar kısa sürede diğer Avrupa devletlerine de yaygınlaştırıldı. İlk olarak 1784'te Avusturya, ardından 1799'da İngiltere ve 1802'de Fransa, Karadeniz sularını kullanma hakkını elde ettiler⁵. Bu gelişmeler üzerine Osmanlı, Karadeniz politikasını değiştirdi. Ve 1829 Edirne Antlaşması sonrası denizi bütün devletlerin serbest ticaretine açtı⁶.

Karadeniz'in sahillerinin ticarete açılmasıyla, şehirler, limanlar, nehirler, ardükelere uzanan yollar ve köprübaşları önemini iyice artırmıştı. Bunlar üzerinden yürütülen ticari politikalar da değişmişti. Avrupa devletleri, izlemiş oldukları politikalarla, yalnızca Karadeniz'i değil, denize bakan kıyıları, bunlara açılan nehirleri, limanları, bu limanlara ulaşan ticaret yollarını ve mahreçleri de serbestleştirme, Avrupa ticaret yollarının birer uzantısı veya parçası haline getirmek için çalışmaya başlamışlardı. Karadeniz'in ticarete açılmasından sonra Avrupalı devletlerin ilgileri, Karadeniz'le sınırlı kalmamış, ona açılan ve zengin ekonomik kaynaklara sahip tüm ticaret yolları ile de ilgilenmeye başlamışlardır. Dolayısıyla Samsun, Trabzon, Batum, Odessa gibi limanlar ve Eflak, Boğdan, Rumeli başta olmak üzere çok geniş bir bölgenin giriş ve çıkışını sağlayan Tuna ve boğazları da Avrupa devletlerinin ilgi odağı olmuştu. Karadeniz'in uluslararası ticarete açılması büyük rekabetlerin sonucu olduğu gibi yeni politik ve ticari mücadele alanları da yaratmıştı.

⁴ Cemal Tukin, *Osmanlı İmparatorluğu Devrinde Boğazlar Meselesi*, İst. 1947, s.10.

⁵ A. Üner Turgay, "Trabzon", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri*, İst. 1994, s. 47.

⁶ Kemal Beydilli, "Karadeniz'in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve Miri Ticaret Teşebbüsü", *Belleten*, CLV, S. 214, Ankara 1991, s. 688; Ali İhsan Bağış, "Rusları Karadeniz'de Yayılmalari Karşısında İngiltere'nin Ticari Endişeleri", *Türkiye'nin Sosyal ve Ekonomik Tarihi (1071-1920)*, Ankara 1977, s. 210-213.

2. Vapurların Gelişi

Hiç kuşkusuz Avrupa'da ticaret devrimini tamamlayan ve ona 19. yüzyıldaki gerçek anlamını kazandıracak olan gelişme buhar gücünün ulaşım araçlarına uygulanmasıydı. 18. yüzyılın ikinci yarısında geliştirilmeye başlanan buhar makinelerinin kullanılması, ulaşım konusundaki teknolojik yenilikler eş zamanlı gibi görünseler de, ilk önce denizlerde başlamıştı⁷.

Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa ekonomisiyle bütünleşme süreci 16. yüzyılda başlamıştı. Avrupa'yla yapılan ticaret geliştikçe Osmanlı kapalı ekonomisi çözöldü⁸. Bu bütünleşmenin ve çözölmünün araçlarından birisi de buharlı gemiler olmuştur⁹. Buharlı gemiler hız, güven ve uzak mesafelere gidiş bakımından sahip oldukları üstünlükleriyle, önce yerel ticarî ağları ve usulleri değıştirdi, arkasından bu bölgelerin Avrupa ekonomisine katılmasını kolaylaştıran bir rol oynadılar. Belki daha doğru bir ifadeyle imparatorluğun en uzak noktalarını bile zamanla Avrupa ekonomisinin bir uzantısı haline getirdiler.

Çoğunlukla Batı ölkeleri sermayesi tarafından inşa edilen demiryolları ise başlangıçta ulaştırma masraflarını büyük ölçüde düşürerek ürünlerin limanlara akmasını sağlayan "yardımcı-tamamlayıcı" bir rol oynamıştı. Böylece demiryolları bir sömürge veya yarı sömürge ölkesinin değışik bölgelerini birbirine bağlamak yerine, yeraltı kaynakları ve tarımsal açıdan zengin bölgelerini Manchester, Mârsilya ya da Hamburg'un nüfuz alanı içine soktu. Demiryollarının, asıl olan deniz ulaşımının yanında oynadığı bu "yardımcı" rolünden önce, aynı işlevi yelkenli gemiler yapıyordu. Çünkü yüksek kâr sağlayan Osmanlı limanları arasındaki ticaret dışındaki tüm deniz ticaretinin yönü, Avrupa'ya doğruydı ve Osmanlı limanları arasındaki ulaşım, imparatorluk yıkılıncaya kadar artan bir yabancı hakimiyeti söz konusu olmuştur. 19. yüzyılda bu faaliyetlerin aracı olan buharlı gemiler, Osmanlı ölkelerinin veya sahillerinin birbirleriyle olan bağıını değil,

⁷ Robert Fulton, 1797'de Paris'e giderek, orada buhar ile hareket eden "steam boat" inşa etmiş ve bunun tecrübelerini Seine nehrinde yapmıştı. Bu konudaki asıl gelişme 1819 yılında, yelkenli bir gemiye buhar makinesi koyarak okyanusun 26 günde aşılıp Liverpool'a ulaşılmasıyla gerçekleşmişti. 1820'de 110 kadem boyunda vapurlar yapılmaya başlanmış, daha sonraki yıllarda hız ve büyüklük olarak geliştirilmişlerdi. Stephenson'un lokomotifinin Liverpool-Manchester arasında işlemeye başlaması ise 1830'u bulacaktır. Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu (1789-1867)*, Ank. 2001, s.116.

⁸ Donald Quataert, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)*, Ankara 1987, s. 18.

⁹ *Osmanlı Devleti'nin almış olduğı ilk buharlı gemi bir İngiliz subayın idaresindeydi. II. Mahmud, bu gemi ile şubat 1829 tarihinde Tekirdağ'a seyahat etmişti. Ali İhsan Gencer, Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu (1789-1867)*, Ankara 2001, s. 116.

sahillerin Avrupa'nın önemli limanlarıyla olan bağıını güçlendiriyordu. Bu anlamda buharlı gemiler, aynı zamanda, yabancılaşmanın araçlarıydılar.

Tanzimat yenilikleriyle, uzun vadede merkezîyetçiliği güçlendirmeyi hedefleyen Osmanlı devlet adamları, amaçlarının tam tersi yönünde bir gelişmeyle sonuçlanacaktı. Çünkü bu gelişmelerin yoğun olarak yaşanmaya başladığı dönem Tanzimat devriydi.

Buharlı gemiler nehir taşımacılığında da büyük bir değişime sebep olmuştu. O zamana kadar nehir yolculukları genellikle akıntıyla birlikte, tek yönde yapılmaktaydı. Genellikle tekneler yükleriyle birlikte nehrin akış yönünde giderlerdi. Gidecekleri yere varınca da tekneler sökülür, kerestesi satılırdı¹⁰. 19. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı nehirlerinde vapur işletmek için birçok teşebbüs yapılmıştı. Birçoğu başarısızlıkla sonuçlansa da Nil, Tuna, Fırat ve Dicle gibi büyük nehirlerde vapur işletilmiştir. Böylece nehirler ve buharlı gemiler ticaretin denizler ve körfezlerde kalınmayarak karaların içlerine kadar taşıma imkânı sağlamıştı¹¹.

3. Karadeniz'e Vapur Seferlerinin Başlaması ve Yabancı Vapur Şirketleri

Yabancı bandıralı vapurlar Osmanlı karasularında 1820'lerden itibaren işlemeye başlamışlardı. 1833'te Odessa Kumpanyası Karadeniz yoluyla İstanbul'a bir gemi gönderdi. Bunu takip eden yılda Avusturya bandıralı bir gemi Tuna üzerinden İstanbul'a vardı. 1840'ların sonunda İngiltere özellikle Kızıl Deniz'de, diğer Avrupa devletleri ise Akdeniz ve Karadeniz'de düzenli gemi seferleri işletmeye başlamışlardı¹².

Kısa zamanda Fransız, Rus, İngiliz vapurları ve şirketleri Osmanlı limanlarında boy göstermeye başlamışlardı. 1840'lı yıllardan itibaren Osmanlı resmî ve özel kuruluşları da devreye girmiş, böylece yabancı bandırası taşıyan vapurlar yanında Osmanlı bandırası ile sefer yapan resmî ve özel şirketlere ait gemiler birlikte çalışmışlardı¹³.

Osmanlı limanlarında en etkili olan vapur kumpanyası Avusturya Lloyd şirketi idi. Karadeniz ve Akdeniz hattının yanında Tuna yoluyla İstanbul'a kadar uzattığı seferleriyle hızla büyümüş ve büyük bir ticaret filosu kurmuştu. Hatta 1833 yılında Aşağı Tuna'da çalışmaya başlayan

¹⁰ Donald Quataert, "Osmanlı İmparatorluğu, 1700-1922" İstanbul 2002, s. 182.

¹¹ İlhan Ekinci, "Osmanlı Devleti'nde Bazı Nehir ve Göllerde Vapur İşletme Teşebbüsleri", *Araştırmalar-İnsan Bilimleri Araştırmaları*, Sayı 2, 1998/2, s. 67-90.

¹² Quataert "19. Yüzyıla Genel Bakış: Islahatlar Devri", *Osmanlı İmparatorluğunun Sosyal ve Ekonomik Tarihi II*, İstanbul 2004, s. 920.

¹³ Mübahat Küçüköğlü, "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi", *Çağını Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, İstanbul 1995, s. 166.

Avusturya buharlı gemileriyle Viyana, Karadeniz ve İstanbul' bağlanmıştı¹⁴. Diğer taraftan Avusturya 18. yüzyıl başlarından beri Tun yoluyla Trabzon'a kadar uzanan ticaret güzergâhında etkin olmay çalışıyordu. Dolayısıyla hem Trabzon Tuna hem de İstanbul-Trabzon arasındaki hatta en önemli vapur şirketi haline gelmişti. Samsun, ticari potansiyelinin yanında aynı zamanda bu hat üzerinde bir ara liman ve istasyon görevi görüyordu. 1841 yılında Samsun limanına uğrayan 9' gemiden 59'u Osmanlı, 34'ü Avusturya, 3'ü Rus bandıralıydı¹⁵.

1840'larda Karadeniz hattında Avusturya Lloyd şirketinden başka Osmanlı bayrağı taşıyan iki gemi daha sefer yapıyordu. Bunlardan İstanbullu Ermeni bir sarrafa ait olanı 1839'da Samsun'da batmıştı. Avrupa tüccarına ait olan vapur ise 140 beygir gücündeydi ve 1842'de ikinci vapur seferleri başlayıncaya kadar onbeş günde bir yaptığı seferleri tek başına sürdürmüştü. 1842'de ikinci geminin de seferlere başlamasından sonra Osmanlı vapurları ücretlerde uyguladıkları indirim dolayısıyla Avusturya vapurlarına ciddi bir rakip olmuşlardı. 1842 yılında Avusturya vapurlarının 4280 yolcusuna karşılık bunlar, asker hariç 6500 yolcu taşımışlardı¹⁶.

İngiliz Konsolosluk raporlarına göre Samsun ve çevresine buharlı gemilerin gelmesi ve bunun ortaya çıkardığı değişim de hızlı olmuştu. *"Buharlı gemiyle taşımacılığın bölgeye ulaşmasından önce buralardan İstanbul'a seyahat etmek büyük bir riskti, soygun benzeri olumsuzluklar kaçınılmaz karşılanmaktaydı. Bunun sonucu olarak bölgeden İstanbul'a kara yolculuğu son dört yılda terk edilmiştir". Buharlı gemi taşımacılığını Samsun üzerinden artarak etkisini göstermesi ve asayişin artmasına paralel olarak bölgede büyük değişimler ortaya çıkmıştır. İnsanlar artık Samsun üzerinden İstanbul'a nakit paralarıyla gemilerle gidiyor, alacaklarını alıyorlar ve tekrar gemiyle dönüyorlardı. Samsun'dan İstanbul'a gidiş ise 24 kuruştur"*¹⁷.

¹⁴ BOA, HH, Nr. 33010-J, 7 Eylül 1834, Vidin Valisi'nin tahrirati.

¹⁵ İngilizlerin Samsun'a gösterdikleri ticari ilgi için bkz. K. Tuncer Çağlayan, "İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre 1841 Yılında Samsun ve Çevresinde Ticaret", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, 2006, s. 284 vd.

¹⁶ Küttükoğlu, "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri", s.166.

* Bu ifadeye göre; Samsun'a ilk vapur seferlerinin 1837 yılında başladığı ortaya çıkmaktadır. Fakat ilk buharlı geminin, bir İngiliz şirketine ait olduğu ve İstanbul-Samsun-Trabzon arasında 1836 yılında çalışmaya başlamıştı. 1837 yılında da Osmanlı buharlı gemi şirketleri seferlerine başlamıştı. Turgay, "Trabzon, s. 55; Mehmet Murat Baskıcı, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*, Ankara 2005, s. 69.

¹⁷ Çağlayan, "İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre 1841 Yılında Samsun...", s. 294.

Doğu Karadeniz’de yabancı bandıralı ticaretin artışı Osmanlı yetkililerini de harekete geçirmişti. 1844’de Tersane-i Amire tarafından da bazı hatlara vapurlar çalıştırılmaya başlanmıştı. Fakat Karadeniz hattında Lloyd kumpanyası vapurları yükün büyük kısmını taşıyorlardı. 1846 yılı sonlarında bu vapurlar Trabzon’da yüklenmeyi bekleyen fındık ve fasulye denklelerini almayınca tüccar güç duruma düşmüş ve Tersane vapurlarından *Eser-i Cedid* bir süre için buraya tahsis edilmişti. Lloyd şirketi Rusya ve İran’dan gelen malları taşımayı tercih ediyor, bu yüzden de Osmanlı ürünleri nakil güçlüğü ile karşılaşyordu. Artan ticari talepler Fevaid-i Osmaniye’nin kuruluşunu hızlandırmıştı. Fevaid-i Osmaniye Kumpanyasının kuruluşundan sonra Marmara ve Ege seferleriyle birlikte Karadeniz seferlerine de düzenli olarak başlanmıştı. 1851’de mevcut bir vapura ilaveten Osmanlı hükümeti bu hatta her biri beşyüzer beygir gücünde 1500 ve 2000 tonluk iki vapur koymuş; arkasından taşımacılık konusunda İran’la yapılan anlaşmadan sonra uygulanmaya başlanan düşük ücret tarifesini ile Osmanlı bandıralı vapurlar, Doğu Karadeniz hattında diğer şirketleri adeta gölgede bırakmıştı. 1853’te Kırım Harbi dolayısıyla Türk gemilerinin seferleri geçici olarak kesilmişti. Fevaid-i Osmaniye kumpanyasının adı 1871’de Aziziye, 1875’te ise İdare-i Mahsusa olarak değiştirildikten sonra da haftalık Doğu Karadeniz seferlerini devam ettirmişti¹⁸.

19. yüzyılın ikinci yarısında, artan ticaretle birlikte, Doğu Karadeniz sahillerine sefer yapan yabancı vapur şirketleri çoğalmış ve deniz ticaretine egemen olmuşlardı. Gerek yerli gerek yabancı vapur şirketleri için mesafe arttıkça kârlılık düşüyordu. Bu sebeple şirketler sahil boyunca iskelelere uğrayarak ticarî verimliliğini artırmaya çalışıyorlardı. Bu durum, yabancı vapur kumpanyalarının, her devletin yalnızca kendi tebaasına ayırdığı ve kabotaj olarak nitelendirilen, Osmanlı iskeleleri arasındaki ulaşım el atmalarına sebep olmuştu. Bu sebeple vapurlar Karadeniz hattında da İstanbul ile Batum arasındaki sahil iskelelerine uğrayacak şekilde seferlerini düzenlemişlerdi.

Trabzon Vilayet Salnameleri İstanbul’dan Batum’a kadar uzanan sahil iskelelerine uğrayarak giden yerli ve yabancı vapur şirketleri hakkında bilgi vermektedir. 1869 Yılında Osmanlı, Rus, Fransız ve Avusturya vapurlarının düzenli seferler yaptığı Karadeniz sahilinde, Osmanlı Fevaid-i Osmaniye İdaresinin vapurlarından başka, Rusya vapurları İstanbul’dan cumartesi günleri hareket ediyor, İnebolu, Samsun, Ordu, Giresun iskelelerine uğrayarak Salı günü Trabzon’a varıyor, oradan Batum’a gittikten sonra İstanbul’a geri dönüyordu. Fransız vapurları aynı hat üzerinde

¹⁸ İstanbul’dan Çarşamba günleri hareket eden İdare-i Mahsusa vapurları 1882’ye kadar Ereğli-Bartın-Amasra-İnebolu-Sinop-Samsun-Ünye-Ordu-Giresun-Trabzon (Pazarları)-Rize limanlarına uğrayarak Batum’a kadar giderken bu tarihte Abana’ya da yanaşmaya başlamışlardı. Kütükoğlu, “Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri”, s.167.

pazartesi günleri İstanbul'dan hareketle Trabzon'a kadar gitmekteydi. Avusturya vapurları da aynı hattı İstanbul'dan Cuma günleri hareket Tirebolu iskelesine de uğrayarak Trabzon'a gidiyordu¹⁹.

Vilayet sahilinde bulunan iskelelerde, Fevaid-i Osmaniye ve yaban vapur şirketlerinin acentelikleri vardı. Fevaid-i Osmaniye'nin 1870'd Trabzon vilayeti dahilinde Karadeniz'de uğradığı sekiz iskeleden altısını acentesi vardı ve bunların üçü gayrimüslimdi. Fakat ilerleyen yılları Osmanlı idaresinin acenteliklerinin Müslüman tüccarlara geçti görülmektedir²⁰. Yabancı vapur şirketlerinin uğradıkları Karaden iskelelerindeki acentelerinin tamamı ya kendi ya da gayrimüslim Osman tebaası arasından seçilmişti. Birçok yerde konsolos veya konsol yardımcılar, ülkelerinin vapur acenteliklerini de almışlardı. Dolayısıyla bunlar özellikle Trabzon, Samsun gibi büyük iskelelerde konsolosl yoluyla büyük devletlerin himayesine sahip oluyorlardı.

Vapur şirketleri kapitülasyonlardan faydalanarak Osman Devleti'ndeki posta taşımacılığına da el atmışlardı. Yabancı postaların önemli araçları da yine yabancı vapur şirketleriydi. Denetim ve kontrolle özellikle kapitülasyonlar sebebiyle imkânsız hale gelmiş olan yabancı vapur kumpanyaları, sahil kentlerinde Rum ve Ermeni faaliyetlerinin aracısı haline dönüşüyorlardı. Nitekim Ermeni komitecilerinin ve Rum Pontu faaliyetlerinin en önemli araçlarından biri basındı. Özellikle Avrupa'da basılan gazeteler gizlice ülkeye sokularak milliyetçi oluşumlar destekleniy ve yönlendiriliyordu. Anadolu içlerine kadar ulaşan konumuyla Samsun tür faaliyetlerin merkezlerinden birisi olmuştu. Gizlice getirilen bir Ermeni gazetesinden biri olan Hınçak gazetesinin gizlice dağıtım Samsun'da Avusturya Vapur Acentesi tercümanı olan bir Ermeni tarafında yapılıyordu. Yabancı vapur şirketleri yalnızca basın değil aynı zamanda Ermeni komitecileri için kaçak silah sokulmasının da en önemli yoluydu. Denetimden uzak Osmanlı sahillerinde vapurlara kadar gelen kayıklar ve denkleler arasına saklanan silahlar çetelere ulaştırılıyordu. Rusya'ya gidi

¹⁹ Daha sonra Aziziye ve İdare-i Mahsusa olarak değiştirilen Osmanlı Den işletmesinin Karadeniz seferleri aynı hat üzerinde devam etmiştir. *1286 Tarih Trabzon Vilayet Salnamesi*, s. 81.

²⁰ Trabzon; Andon Efendi, Batum Osman Ağa, Rize ve Tirebolu boş, Giresun'da Haçador, Ordu Kadri Efendi, Ünye'de İsadör, Samsun'da ise üçüncü derecede nişanı olan Salih Bey'di. Fakat ilerleyen yıllarda Fevaid-i Osmaniye'nin acentelerinde Müslümanlar artmıştır. 1872'de Giresun (Haçador) ve Samsun (Kirkyan Sarkiz Efendi) dışındaki dört iskelede Müslüman acenteler vardı. (Trabzon Mahmut Ağa, Batum Osman Ağa, Ordu Kadir Efendi, Ünye Mehmet Kaptan). *Trabzon Vilayet Salnameleri* (1870, 1872), s. 76, 81; 1874'te ise Osmanlı vapur şirketinin Trabzon, Batum, Rize, Ordu ve Giresun acenteliklerinden yalnız Giresun acentesi (Artin Efendi) gayri-müslimdir. *1874 Tarihli Trabzon Vilayet Salnamesi*, s.70.

gelen komitacılar Rus, İngiliz ya da Fransız Messageries vapurlarını kullanıyorlardı²¹.

19. Yüzyılın sonlarına doğru Samsun'da temsil edilen vapur şirketleri ticaretin de artmasıyla çeşitlenmişti; Bu dönemde Fransız Messageries Maritimes ve Paquet, Avusturya Lloyd, Rusya Vapur Şirketi, İdare-i Mahsusa, Gürci, Yunana Panhellenique, ve İtalyan Florio-Rubattino'yu²². Bu şirketlerden Fransız, Yunan ve İtalyanlar onbeş günde bir diğerleri haftada bir sefer yapmaktaydılar. 1897 yılında 624.524 tonajlık 566 buharlı gemi Samsun limanına uğramıştı. Yelkenli trafiği ise çok azdı ve her yıl azalma eğilimi gösteriyordu²³.

Samsun limanı yüzyılın ikinci yarısında oldukça canlı bir gemi trafiğine sahne olmuş ve yüzyıl sonunda ihracat değerleri açısından Trabzon'un önüne geçmişti. 1841 yılında limana gelen gemi sayısı 97 iken, bu sayı 1890'da 580'e ve kıyı ticaretinin gelişmesiyle birlikte 1910'da da 7364'e kadar yükselmiştir. Gemi trafiği 1841-1890 arası 49 yılda yaklaşık 6 katına çıktı. 1910'da Samsun limanına gelen buharlı gemi sayısı 701'e ortalama tonaj ise 1.523'e çıkmıştı. Buharlı sayısı 44 yılda yaklaşık 3,5 kat arttı²⁴.

Tablo 1. Samsun'da Devletlere Göre Gemi Tonajları*

YILLAR	FRANSA	İNGİL-TERE	ALMAN-YA	AVUS-TURYA	İTALYA	RUSYA	YUNAN-İSTAN	OSMANLI
1894	83.850	2.843	8.724	88.140	27.730	52.765	32.260	172.850
1896**	132.594	10.336	6.708	172.740	31.080	85.314	30.628	181.892
1897**	154.128	12.140	2.351	115.732	21.272	139.124	18.039	208.298
1905	179.565	3.132	53.010	124.657	19.830	57.710	90.878	191.728

*Kaynak: Fesch, *Abdülhamid'in Son Günlerinde İstanbul*.

**Bu yıllara ait rakamlar Fransız Konsolosu H. De Cortanze'nin 1898 Yılı Samsun Raporundan alınmıştır.

²¹ Pelin İskender, "Berlin Antlaşmasından Sonra Samsun ve Çevresinde Ermeni Olayları", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, 2006, s. 106.

²² 1318 Tarihli Trabzon Vilayet Salnamesinde, Osmanlı üzerinde artan Alman egemenliğinin bir göstergesi olarak bir Alman vapur kumpanyasının da Trabzon'a kadar ayda bir sefer yaptığı belirtilmiştir. s.173. Fakat daha sonra bu şirkete rastlanılmamaktadır. Almanlar bölgede artan ekonomik faaliyetlerinde özellikle Avusturya Lloyd Vapur kumpanyasını kullanmışlardır.

²³ H. De Cortanze, "Samsun Raporu (1898)", Çeviren Bayram Kodaman, Muzaffer Durmuş, *OMÜ Eğitim Fakültesi Dergisi*, S3, Aralık 1998, s. 186.

²⁴ Baskıcı, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*, s. 87; Mütareke yıllarında Samsun limanının ekonomik potansiyeli hakkında bkz. Bünyamin Kocaoğlu, "Mütareke Yıllarında Samsun'un Ekonomik Durumu (1919-1920)", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, 2006, s. 300 vd.

Tablo 2. Samsun Limanı Gemi Trafiki.

YIL	BUHARLI (SAYISI)	YELKENLİ (SAYISI)	BUHARLI (TONAJ)	YELKENLİ (TONAJ)	TOPLAM (TONAJ)	BUHARLI %
1841	-	-	-	-	18.850	-
1842	-	-	-	-	86.058	-
1853	-	-	-	-	-	-
1857	-	-	-	-	79.406	-
1866	204	29	112.469	3.420	115.889	97,05
1880	415	19	375.009	4.072	379.081	98,93
1885	448	33	453.077	8.250	461.327	98,21
1890	551	29	567.308	6.571	573.879	98,85
1895	618	1.965*	736.598	10.560	747.158	98,59
1900	616	2.375	608.226	12.221	620.447	98,03
1904	662	898	739.368	12.736	752.104	98,31
1910	701	1.653	1.067.795	10.569	1.078.364	99,02
1912	541	1.275	985.901	12.054	997.955	98,79
1913	582	1.972	991.346	13.094	1.004.440	98,70

*1895'ten itibaren kıyı ticareti dahildir.

Kaynak: Baskıcı, 1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadî Değişim, s. 87.

Yüzyılın son çeyreğinde Samsun limanı üzerinden Avrupa ile olan ticaretin gittikçe artması üzerine uğrayan vapur sayısı ve tonajlarında da büyük bir gelişme görüldü. (1841'de 194 olan ortalama tonaj, 1890'larda 989'a yükselmişti.) Fakat limanın durumu gittikçe artan bu trafiği kaldıracak durumda değildi. Bu durum yerli ve yabancıların tepkilerine sebep oluyordu. Fransızlar ve İngilizler, Sinop limanının korunaklı oluşuna karşın Trabzon vilayetinin diğer kıyı ve limanlarının gemilerinin yanaşmasına uygun olmamasından şikâyet ediyorlardı. De Cortanze yarım ay şeklindeki Samsun limanının çok açık ve kuzey-batı rüzgârlarına karşı korunaksız olduğunu belirtmişti. Rüzgâr estiğinde yükleme-boşaltma işlemlerinin felce uğradığı ve gemilerin Sinop veya Vona (Perşembe) limanına sığınmak zorunda kaldığını belirtmişti. Sığ olan limanın derinliği iki mil uzakta dahi sekiz metreyi geçmiyordu. 180 metre uzunluğunda bir yolcu vapuru iskelesi inşa edilmişti, fakat iyi bakılmadığı için her an kullanılamaz duruma gelmesinden endişe edilmekteydi²⁵. Dahası iskeleleri vilayetin iç kesimlerine bağlayan karayollarının olmayışı veya olanların da kötülüğü sebebiyle ekonomik potansiyelin değerlendirilememesinden yakınmışlardı. Fransız konsolosu

²⁵ H. De Cortanze, "Samsun Raporu (1898)", s. 186.

“Samsun veya Sinop’tan başlayarak, Amasya, Tokat, Sivas, Malatya’dan geçen ve Adana, Mersin’e ulaşacak bir demiryoluyla ne büyük sonuçlar alınır!” diyerek Samsun-Mersin demiryolunun mutlaka yapılması gerektiğini belirtmişti²⁶.

Dünya ticaretinin durumuna, ülkelerin politikalarına ve ihtiyaçlara göre değişmekle birlikte İngiliz malları Samsun limanı için uzun zaman önemli olmuştu. Fakat yüzyılın son çeyreğinde Karadeniz’deki İngiliz etkisi azalmaya başladı. Samsun limanına gelen gemilerin yabancı bandıralara göre dağılımında Fransız gemileri tonaj ve ihracatta ikinci sırada yer alırken, ithalatta beşinci sıradaydılar. Fakat Fransız vapur şirketleri de gemilerinin güzergâhlarını Samsun limanına daha seyrek uğrayacak şekilde düzenlemeye başlamışlardı²⁷. Bu sebeple konsolos bir büyük liman ve rıhtım yapılmasını mutlaka gerekli görüyordu. Bu proje Fransız firmaları tarafından gerçekleştirildiği takdirde Fransa’nın ihracat ve ithalatının artacağı belirtilmişti. Fransa’nın arkasından Avusturya, Yunanistan gelmekte Almanların da hızla ticaretlerini artırdığı gözlenmektedir.

19. yüzyılda Avrupa’nın ekonomik yayılmasının denizlerdeki aracı olan buharlı gemiler, Osmanlı sahillerindeki üstünlüğünü, yüzyılın son çeyreğinde iyice belirginleştirdi. Yeni teknolojinin gelmesiyle bu modern ulaşım araçlarından Osmanlı Devleti’nin deniz ticareti de etkilenmeye başladı. Yelkenden buharlıya geçmekte zorlanan Osmanlı gemiciliği, 19. yüzyıldaki dış ticaret eğilimleri ile yakından ilgili olarak deniz ticaretinin kazandığı hız sebebiyle yeni bir döneme girmişti. 19. Yüzyılın sonları (imparatorluğun son 25 yılı) Yabancı bandıralı deniz ticaretinin hızla arttığı, buna karşılık Osmanlı bandırası altında yapılan deniz ticaretinin hızla gerileyip çöküşe geçtiği bir dönem olarak karşımıza çıkmaktadır. 1914’e gelindiğinde Osmanlı deniz ticaretinin % 90’ı yabancı bandıralarla yapılmaktaydı²⁸.

Yabancı vapur şirketlerinin Osmanlı limanlarında görülmeye başlanması 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 Osmanlı devletinde daha uzun yıllar yelkenli gemiler yaşamaya devam edecektir. Özellikle Karadeniz bölgesinde

²⁶ Fesch, *Abdülhamid’in Son Günlerinde İstanbul*, İstanbul 1999, s.586.

²⁷ H. De Cortanze, “Samsun Raporu (1898)”, s. 187.

²⁸ Bunun % 17-18 olduğunu ifade edenler de vardır. Yelkenli gemiler limanlar arasında taşımacılıkta hayli büyük bir rol oynamakta ve Osmanlı deniz ticareti işlerinin % 23’ü bunlar tarafından yapılmaktaydı. 1908 yılında II. Meşrutiyet ilan edildiği zaman Osmanlı deniz ticaret filosunun Osmanlı sahillerindeki payı % 17 ile % 18’i kadardı. Ahmet İsmail, “Osmanlı Ticareti Bahriyesi”, *Risâle-i Mevkute-i Bahriye*, Sayı 10, Ağustos 1333, s. 457.

yelkenlilerin ve küçük teknelerin canlı bir hareketliliği vapurlar gelmesinde çok daha sonraları bile görülmeye devam edecektir²⁹.

Tablo 3. 1904 Yılında Samsun ve Çevresindeki İskelelerde Bandıralara Göre Deniz Trafiği

UGRAK YERİ	VAPUR (ADET)	VAPUR (TONAJ)	YELKEN (ADET)	YELKEN (TONAJ)	BANDIRA
Samsun	185	173.590	1.268	10.665	Osmanlı
"	109	135.768	-	-	Avusturya
"	64	49.442	1	90	Rusya
"	109	174.062	-	-	Fransa
"	40	58.408	-	-	Almanya
"	3	4.870	-	-	İngiliz
"	12	19.546	-	-	İtalya
"	104	95.137	5	1.939	Yunan
	626	710.823	1.274	12.694	Toplam
Çarşamba	-	-	1	228	Osmanlı
Terme	-	-	561	-	Osmanlı
Unye	69	72.329	1.431	6.494	Osmanlı
"	40	61.749	-	-	Fransa
"	4	6.600	-	-	Avusturya
"	4	5.588	-	-	Almanya
"	1	1.013	-	-	Rusya
"	1	1.714	-	-	İngiliz
	119	148.993	1.431	6.494	Toplam
Fatsa	62	66.154	904	3.171	Osmanlı
"	39	42.387	-	-	Fransa
"	6	7.325	-	-	Avusturya
"	1	1.349	-	-	Almanya
"	1	868	-	-	Yunan
	109	118.083	904	3.171	Toplam

Kaynak: 1904 Tarihli Trabzon Vilayet Salnamesi

Buharlı gemilerle rekabet etmek zorunda kalan Osmanlı nakliyecileri yeni duruma karşı tarifelerini indirmek suretiyle mücadele ettiler ve çoğ zaman gemi nakliyatının arttırdığı ticaretten istifade ettiler. Buharlı gemi egemenliğine karşı yelkenli tekneler ilkönce tonajlarını artırarak, büyümey çalışarak tepki vermişlerdi. Örneğin Samsun limanına gelen yelkenli sayı ise 1866'da 29'du ve 1890'da da aynı kalmıştı. Fakat ortalama tonajlar 118'den 226'ya çıkmıştı. Fakat bu büyümeye rağmen buharlı gemiler karşısında toplam tonajda gerilemekten kurtulamamışlardı. Buharlıların toplam tonajdaki payı 1866'da % 97, kıyı ticaretindeki yelkenliler de dahi edilmesine rağmen 1885'te % 98 ve nihayet 1910'da % 99 olmuştu³⁰.

²⁹ 1322 Tarihli Trabzon Vilayet Salnamesi, 449-452.

³⁰ Baskıcı, 1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadî Değişim, s. 87.

Devletin alınan tedbirlerine ve teşviklerine rağmen buharlı teknolojisini takip edemeyen yelkenliler, tıpkı demiryollarının yayılması karşısında kervanların aldığı konum gibi³¹, onlar karşısında rakip değil yardımcı olacak şekle bürünmek zorunda kaldılar. Yani vapurlara mal akışını sağlayan, görece küçük iskelelerden büyüklerine, büyük buharlı gemilere, mal taşıyacak ikincil vasıtalar haline dönüştüler. Küçük iskelelerde küçük ticarî hacimler ve bunlar aralarındaki deniz trafiği de uzun seferlere odaklanmış buharlı gemilere zaten uygun değildi. Bu da yelkenlilerin, buharlılar karşısında büyüyerek değil, daha sonra hızla küçülerek, tepki vermeleriyle sonuçlanmıştı. Bu küçülme yalnız tekne büyüklüğü değil, ticarî olarak da yaşanmıştır. Yani uzak seferlere uygun şekillerden daha çok kısa mesafelere ve özel tüketime ait malların taşınması ihtiyacına yönelip, demiryolu ve buharlı deniz nakliyatını tamamlayan bir şekle dönüşmüşlerdi. Diğer bir deyişle, Avrupa ekonomisi karşısında imalat sanayinin ölerек tarımıyla Avrupa'yı besler bir hale gelmesi şeklinde dönüşerek geçirdiği süreci, Osmanlı denizcileri ve deniz ticareti de yabancı vapur kumpanyalarının liman hizmetlerine, hamallığa, mavna ve kayıkçılığa doğru dönüşerek geçirmişti³².

Buharlı gemilere rağmen yelkenli ve küçük kayıkların ayakta kalmasının bir diğer sebebi ise Karadeniz bölgesinin doğal limanlara elvermeyen coğrafyasıydı. Vapurların uğradığı Samsun Ordu, Giresun, Trabzon gibi ana limanlarda ve küçük iskelelerde büyük vapurların yanaşabilecekleri uygun iskele ve rıhtımlar da yoktu. Yeni limanlar kuralları, hacimleri, öncelikleri, işleten sermaye sahipleri, taşıdıkları hammadde ve mamul mallarıyla Avrupa ekonomisine, buharlı gemilere hitap edecek şekilde düzenleniyorlardı. Fakat limanların ve iskelelerin buharlı gemiler için uyumlu hale getirinceye kadar geçen zaman buradaki yelkenlilerin kısmen ayakta kalmasını sağlıyordu. Samsun limanı başta olmak üzere Karadeniz limanları, Mersin limanı hatta gemilerin büyüklüklerine oranla yetersiz kalan Beyrut limanı böyledi. Gerçi bu imkânlardan yelkenliler de

³¹ İlber Ortaylı, "Devenin Taşıma Maliyeti Eğrisi Üzerine Bir Deneme", *Osmanlı İmparatorluğu'nda İktisadî ve Sosyal Değişim*, Ankara 2000, s. 104. Ubicini Osmanlı'daki iç ticarete veya sahil ticaretine hitap eden küçük tonajlı yelken gemiciliğini demiryolu karşısındaki kervanları çağrıştırırcasına "*kervan gemiciliği*" olarak nitelendirmişti. Karada, demiryolları karşısında benzer bir konumda kalan deve kervanları da hemen kaybolmamış, hatta demiryolu çağında bile genişlemeye ve işlemeye devam etmişlerdi. Fakat kaçınılmaz olarak zamanla karayollarının gelişmesi kervanları nasıl olumsuz etkilemişse iskeleler arasındaki yelkenli gemilerle nakliyyeyi de bitirmişti.

³² Örnek olarak İstanbul limanındaki durum hakkında; limanda demir atmış teknelerden doklara yük taşınmasında 30 ila 50 ton kapasiteli mavnalar kullanılırdı. 1912 yılında limanda 400 kadar mavna vardı. Quataert, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadî Yayılımı ve Direniş*, s. 90.

faydalanıyordu. Fakat faaliyet alanları itibarıyla buharlı gemileri uğramadığı küçük hacimli iskelelere veya uygun olmayan şartlar sebebiyle buharlı gemilerin açıkta durmak zorunda oldukları limanlarda kayıkçı mavnacılar iş yapmaya devam etmişlerdi.

Mavna ve kayıkçıların aracılığı özellikle yabancı tüccarları rahatsız ediyordu. Limanın olmayışı yerli ve yabancı vapurların açık demirlemesine; yolcu ve yükün mavnalarla sahile taşınması gibi ikinci işleme sebep oluyordu. 1890'larda Samsun limanında yükleme ve boşaltma işlerinde kullanılan tahminen 92 adet mavna vardı. Bunlardan en az 65 tane daima kullanılabilir durumdaydı³³. Fakat Samsun örneğinde görüldüğü gibi hayli kabarık mavna sayısına rağmen, yükleme ve boşaltma işlerinin gereği gibi kolay yapılamamasından yakınıyorlardı. Gemiler modern liman tesisleri olmadığı için hava koşulları sebebiyle yılda ancak yüz gün yapabilmekteydi. Bir başka sebep ise lonca halinde teşkilatlanmış olan mavnacıların ancak kendilerine uygun gelen şartlarda çalışmalarıydı³⁴.

4. Samsun Üzerinden Yapılan Ticaretin Artışı

18. yüzyılın ikinci yarısında Avrupa devletlerinin baskısı ile Karadeniz'in önce Rusya, Avusturya, İngiltere ve Fransa ardından Avrupa'nın diğer küçük devletlerinin ticaretine açılmasıyla bölgedeki gelişme ve değişim hızlanmıştı³⁵. Karadeniz ticaretinin ve özellikle Samsun, Sinop, Trabzon gibi limanlarda ticaretin hızla artmasının en önemli sebeplerinden birisi Kırım Savaşı olmuştur. Savaş bölge limanlarında bir ticari patlamaya sebep olmuştu³⁶.

³³ H. De Cortanze, "Samsun Raporu (1898)", s. 188; 1904'te Samsun limanında 18 çapar, 91 de küçük sefaîn kayıtlıydı. *1322 Tarihli Trabzon Vilayet Salmamesi*, 449.

³⁴ *İşi başkasının alamayacağından emin oldukları için; hava biraz bozuk olsa, gen biraz açıkta demirlemişse, yahutta taşınacak mal işlerine gelmiyorsa (tuğla, kirem gibi) onları ikna etmek oldukça zorlaşmaktadır. Sonuçta pazarlık yapılmakta ve tarifenin üzerinde bir fiyatla anlaşmaya varılmaktadır. Üstelik normal bir tarife bir 100 kiloluk bir koli için 1,5 kuruş gibi oldukça yüksek bir rakamdır* H. De Cortanze "Samsun Raporu (1898)", s. 188; Limanda hamaliye ve çapar ücretlerinde şikayetler 1924 yılında yerli tüccarların da şikayetine sebep olmuştu. Kayık ücretleri İstanbul'dan Samsun'a olan vapur ücretine eşit olmasından yakınılıyordu. Coşku Topal, "Cumhuriyetin İlk Yıllarında Samsun Limanı", *Geçmişten Geleceğe Samsun* 2006, s. 329.

³⁵ Beydilli, "Karadeniz'in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri", s. 68; 755; İdris Bostan, "Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787)", *Belleten* 225, Ankara 1995, s. 353-394.

³⁶ İlber Ortaylı, "19. Yüzyılda Trabzon Vilayeti ve Giresun Üzerine Gözlemler" *Osmanlı İmparatorluğu'nda İktisadî ve Sosyal Değişim*, Ankara 2000, s. 121; Selahattin Tozlu, "19. Yüzyılda Sosyo-Ekonomik Bakımından Trabzon Limanı"

19. yüzyılın başlarından itibaren bazı limanlar ön plana geçerken, bazı küçük iskeleler de gelişmeye ve etrafında kentlerin ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Karadeniz'in Anadolu kıyılarında Sinop, Samsun ve Trabzon önem kazanmaya başlayan liman kentleri arasında yer aldı. Yüzyılın ilk yarısında İran transit yolunun bitim noktasında yer alan Trabzon hızla gelişirken, yüzyılın son çeyreğinde Orta Karadeniz'den Anadolu içlerine ulaşan konumuyla, geniş bir bölgenin çıkışı olan Samsun limanı işlerlik kazanmaya başladı. Bu durumun bir göstergesi olarak 1830'larda 4.000 olan Samsun kent nüfusu 1890'da 11.000'e, 1912'de ise 25.000'e yükselmişti. Anadolu'nun en önemli dört limanı arasında (İzmir, Trabzon, Samsun ve Mersin) Samsun da yerini almış ve bu limanlarda 1840'dan itibaren 1870 ortasına kadar ihracat 3,5, ithalat ise 4,3 kat artmıştı³⁷.

Samsun'un ticari potansiyeli, Trabzon ve Ege bölgesindeki Rumların da dikkatini çekecek ve gayri-müslim unsurların nüfusunun artmasına sebep olacaktır. Samsun limanı üzerinden gittikçe artan uluslararası ticaret, Avrupa ülkelerinin Osmanlı ve Karadeniz politikalarındaki gelişmelerle yakından ilgili olmuştur. İngilizler, özellikle Trabzon-Tebriz ve Kafkasya üzerinden gelen ticaret yollarına gösterdikleri ilgiyle dikkati çekerken, Avusturya ve Almanya Tuna üzerinden Karadeniz'e doğru uzandıkları ölçüde bölgedeki varlıklarını güçlendirmişlerdi.

Özellikle Marsilya limanı ile kurduğu ekonomik ilişkiler sebebiyle Fransızların da Samsun'la ilgilenmişlerdi. Şehirde açtıkları okul ve sürdürdükleri misyonerlik faaliyetleri bu ilgiyi canlı tutmuştu. Paul Fesch, Fransa'nın Osmanlı Devleti üzerindeki sosyal, ekonomik, siyasi etkileri ve çalışmaları hakkında bilgiler verdiği eserinde Samsun'daki Fransız ticaretinden de bahsetmişti. Buna göre; Karadeniz vilayetinden 1905-1906 yıllarında gerçekleştirilen toplam 2.604.000 tonluk deniz nakliyatında Fransa'nın payı 631.000 tondur. Dolayısıyla Fransız bandırası, Osmanlı'nın Karadeniz sahillerinde önemli bir yere sahipti. Fransa'nın bu kıyılarda mali çıkarları olduğunu savunan Fesch, Kafkasya'daki petrol yataklarının işletilmesindeki Fransız sermayesine de dikkati çekmişti. Gemilerin taşıdığı toplam malzeme, gemilerin ağırlığı ve taşıma kapasitelerinden önemli olduğu için; onların toplam tonaj rakamlarının yanıltıcı olabileceğini belirten Fesch yüzyılın başında Samsun limanındaki ihracat ve ithalat rakamları için bir tablo vermiştir. Bu tabloya göre; Samsun limanı ağırlıklı olarak iç

Trabzon ve Çevresi Uluslar arası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu Bildirileri, Trabzon 2002, s. 384; gelişmenin bir göstergesi olarak 19. yüzyılın ikinci yarısındaki Samsun'un idari yapılanmasındaki değişiklikler için bkz. Rıza Karagöz, "II. Meşrutiyet Döneminde Canik Sancağında İdari Yapılanma", Geçmişten Geleceğe Samsun, Samsun 2006, s. 65-81.

³⁷ Donald Quataert, "19. Yüzyıla Genel Bakış: Islahatlar Devri", s. 906,949.

ticarete, yani diğer Osmanlı limanlarıyla ekonomik ilişki içerisinde. Fakat 1897 yılından 1906 yılına kadar bu ticarete düşüş gözlenmektedir³⁸.

Tablo 4. Samsun'dan İhracat* (Ton)

YILLAR	FRANSA	İNGİL-TERE	ALMAN-YA	AVUS-TURYA	İTALYA	RUSYA	OSMAN
1897**	8.523	9.732	793	917	49	220	38.472
1903	4.108	4.814	1.981	2.692	228	304	22.611
1904	4.593	3.709	1.436	2.769	1.108	200	12.309
1905	8.327	4.587	2.907	2.499	232	112	23.774
1906	8.504	6.281	4.024	1.665	176	187	25.114

*Kaynak Fesch, Abdülhamid'in Son Günlerinde İstanbul.

**Bu yıllara ait rakamlar Fransız Konsolosu H. De Cortanze'nin 1898 Yılı Samsun Raporundan alınmıştır.

Tablo 5. Samsun'a İthalat (Ton)*

YILLAR	FRANSA	İNGİL-TERE	ALMAN-YA	AVUS-TURYA	İTALYA	RUSYA	BELÇİK
1888	1.053	3.231	117	1.484	94	2.768	609
1897**	569	3.305	?	3.022	218	3.267	297
1903	1.149	1.379	2.225	5.239	989	2.853	1.431
1904	1.797	1.490	1047	5.673	853	1.083	1.609
1905	1.780	1.114	1.150	5.232	1.391	1.251	1.767
1906	2.398	1.639	1.178	5.795	1.877	3.189	2.034

*Kaynak Fesch, Abdülhamid'in Son Günlerinde İstanbul.

**Bu yıllara ait rakamlar Fransız Konsolosu H. De Cortanze'nin 1898 Yılı Samsun Raporundan alınmıştır.

Bu tabloya göre; ülkelere göre bir değerlendirme yapmak gerekir: Fransa'nın ihracatı sabit kalırken, İngiltere'ye yapılan ihracat ve ithalat azalma meydana gelmişti. Buna karşılık yüzyılın sonlarına doğru Samsun limanında (tüm Osmanlı ülkelerinde artan Alman nüfuzuna paralel olarak Alman mallarının gittikçe daha etkin olmaya başladığı görülmektedir. Hat Fransızlar, Almanların bu ilerlemelerini "korkunç" olarak tanımlamışlardı. Çünkü on yıllık bir süre içinde Almanya'nın Samsun iskelesinden yaptığı ticaret on kat artmıştı. Fransızlar ise geçen yüzyılın rakamlarını ancak iki katına çıkarabilmişti. Samsun'daki Fransız eski konsolosu L. Cortanze'nin dikkat çekici raporuna göre Fransa'nın bölgede ticaret etkinliğini artırması için çeşitli tedbirler alınması gerekiyordu. Bunları arasında; mendirek üzerinde gece çalışmayı ve yük alan gemilere tüccarları gitmesini yasaklayan bazı mevzuatın kaldırılması; mavnacıların yük taşıma ücretlerinin düzenlenmesi; gümrük formalitelerinin basitleştirilmesi v

³⁸ Paul Fesch, Abdülhamid'in Son Günlerinde İstanbul, s.580.

nihayet Fransız nakliyat şirketleri arasında “*aptalca bir rekabete son veren*” bir antlaşmanın yapılması da vardı³⁹.

Samsun’daki Fransa konsolosu Coulomb da, Fransa’nın Samsundaki en önemli müşterisinin Fransa olduğunu vurgularken bölgeye en çok ithalatın Almanya tarafından yapıldığına dikkat çekmişti. Fransız konsolosu H. De Cortanze’nin 1898 Samsun Raporunda; Samsun halkının son on yıldan beri Avrupalı giyinmeye başlamasıyla birlikte Samsun’da konfeksiyon elbise tüketiminin önemli ölçüde arttığı belirtirken, Samsun limanından alman özgün ürünler ise yumurta (3.000 tondan fazla) yağlı tohumlar, kuru sebze (Fransızlar), arpa mısır ve yulaf (İngilizler), tütün ve damarlı ağaçlar (özellikle Almanlar)dı. Buna karşılık Fransa inşaat malzemeleri, Avusturya şeker, İtalya pamuklu ürünleri, Rusya petrol, Almanya demir ürünleri, İngiltere de çeşitli mamullerini satıyordu. Fransız konsolosu, Alman ve Avusturya’nın ucuz malları, kredili satış olanakları, halkın tüketim alışkanlıklarını araştırarak yaptıkları ticaretleri karşısında Fransız mallarının ciddi bir rekabetle karşılaştığı ve zor durumda kaldığından söz etmişti⁴⁰.

5. Hinterlandla Olan İlişkinin Geliştirilmesi Çabaları; Demiryolu ve Nehiryolu Projeleri

XVII. yüzyılda büyük ticarî gelişme ve bunun sonucu olarak dünyada ortaya çıkan yeni ticarî eğilimler ve yollar, XIX. yüzyılda buhar makinesinin kara ve deniz taşıtlarında kullanılmasıyla beraber daha büyük bir ticarî gelişme ve büyümeyi de beraberinde getirmiştir.

İç sularda yapılan taşıma sistemindeki gelişmeler Avrupa’da ve özellikle İngiltere’de XVIII. yüzyılın sonları ile XIX yüzyılların başlarında ortaya çıktı. Avrupa’da sanayi inkılabı güvenilir, yüksek kapasiteli ve ucuz maliyetli bir taşıma sistemine gerek duyuyordu. Pratik mühendislik hesaplarının bilime uygulanması ile de kanallar hızla gelişti ve çoğaldı. Ulaşım elverişli nehirlerin temizlenerek hizmete açılması yanında, büyük sermaye gerektiren fakat yapıldıktan sonra insan ve hayvan gücünden büyük ölçüde tasarruf edilmesini sağlayan kanallarla nehirler birleştirildi⁴¹. Taşımaya yapılan yatırımlar özel teşebbüsün normal olarak sahip olabileceğinden çok daha fazla sermayeye ihtiyaç duyuyor, tamamlanması ve yeterli kazanç getirmesi uzun zaman alıyordu. Gerçekleştirildiğinde ise

³⁹ Fesch, *Abdülhamid’in Son Günlerinde İstanbul*, s.584.

⁴⁰ Fesch, *Abdülhamid’in Son Günlerinde İstanbul*, s.582.

⁴¹ Tek bir at, asfalt bir yol üzerinde 2 ton, demir raylar üzerinde 8 ton yük çekebiliyordu. Fakat bir nehrin kıyısından suda 30, kenarı düzgün bir kanalda ise 50 tonluk yükü çekebiliyordu. Uygun şartlar olduğunda nehir taşımacılığı her konuda büyük tasarruf sağlıyordu. Phyllis Deane, *İlk Sanayi İnkılabı*, Ankara 1994, s.68-72.

toplumu bir bütün olarak etkilediği ve yararlanmasını sağladığı için büyük değeri taşıyordu⁴².

Avrupa'da şehirlerin gelişmesinin tabii sonucu olarak kanal ve deniz olarak adlandırılan XVIII. yüzyılın ikinci yarısındaki gelişmeler, farklı şekillerde de olsa Osmanlı Devleti'nde özellikle 1830'lu yıllardan sonra görülmeye başlandı. Avrupa'da denizcilik ve denizyollarının gelişmesi paralel olarak bunlardan azami derecede yararlanma arzusu hem Tanzim devri Osmanlı devlet adamlarının hem de Osmanlı deniz ticaretinde büyük pay sahibi olan Avrupalıların ortak isteğiydi. Demiryolunun kullanımı Osmanlı Devleti için henüz uzak olduğu, karayollarının klasik yol sisteminin bozulmasından sonra hiç geliştirilemediği Osmanlı Devleti'nde geriye denizcilikle ilgili yolların canlandırılması kalmıştı. Avrupa devletlerini gittikçe artan ticaretine rağmen hammadde isteklerini karşılayamamaları onları yeni limanlar, yollar, yeni hammadde ve pazar kaynakları aramaya itiyordu. Geniş, zengin hinterlanda sahip limanlar veya böyle bir potansiye olup fakat gelişmemiş küçük merkezler, iskeleler, nehirler de bu arayışın odak noktası oldu. Bu arayış, Osmanlı devlet adamlarının iktisadî durum düzeltmek için var olan yolların geliştirilmesi, yeni yollar açılması ve mevcut ulaşım potansiyelinden azami derecede yararlanma isteği ile birleşti. Osmanlı Devleti'nde ilkönce deniz ve nehir, sonra demiryolları konusunda bir çok teşebbüsle bulunuldu. Bazıları teşebbüs aşamasında kalacak olan bu faaliyetlerin Osmanlı Devleti'nin iktisadî olarak gelişme, büyüme ve açılmasına yardımcı olduğu açıktır. Özellikle, XIX. yüzyılın ikinci yarısında denizleri ve liman kentlerini içerideki ovalara veya zengin vadilere bağlaya veya önemli yollar üzerinde bulunan nehirler, taşıdıkları potansiyelle daha da önem kazandılar.

Sahillerdeki ticarî baskı nehirlerde vapur işletmek konusunda da kendisini göstermiştir. XIX. yüzyılda Avrupalı devletlerin artan ticaretleri Osmanlı Devleti içindeki nehir ve göllerin de uluslararası ticarete açılması için teşebbüslerde bulunulmasına sebep olmuştur. Bu teşebbüsler yalnızca Osmanlı dışından gelen ticarî baskılar sonucu değil aynı zamanda iç ulaşım artırmayı hedefleyen Osmanlı devlet adamları tarafından da teşvik edilmiştir. Avrupa devletleri Osmanlı devletini serbest ticaret ilkeleri ile açmayı zorlarken diğer taraftan da sınırları sebebiyle milletlerarası hukuk ve anlaşmaların konusu olmayan ve tamamen Osmanlı sınırları içerisinde doğan ve denize dökülen nehirlerde de vapur işletilmesi hususunda teşebbüsler bulunmuşlardır.

Osmanlı, sınırları içinde akan nehirlerde kabotaj hakkını yabancılar vermemesi konusunda hassas davranmış, özellikle sermaye bulma konusunda çekilen zorluklara rağmen yabancılar tarafından yapılan teklifleri ger-

⁴² Deane, *İlk Sanayi İnkılabı*, s. 63.

çevirmiştir. Yabancı şirketlerin antlaşmalardan faydalanarak Osmanlı Devleti içerisindeki serbest hareketleri, bunlara devletin müdahale edememesi, zamanla tekelleşmeleri, beraberinde getirdikleri hukukî problemler sebebiyle bu konuda yapılacak teşebbüslerin yerli tebaa tarafından yapılması istenmişti. Fakat sermaye yetersizliği, yerli teşebbüslerin yabancı sermayeye ihtiyaç duyması sebebiyle yine de dışarıya bağımlı kalmaktan kurtulamamıştır. Bu hususlar vapur işletme konusunda verilmiş olan imtiyazlara ve yapılan mukavelenamelere de yansımıştır.

Osmanlı sınırları içerisindeki nehirlerden ulaşımın yararlanması faaliyetleri 19. yüzyılın ikinci yarısına kadar klasik usullerle yapılmıştır. Nehirlerde vapur işletilmesi teşebbüsleri coğrafi ve nehrin şartları gereği en uygunları olan Tuna, Nil ve Fırat nehirlerinde daha yüzyılın ilk yarısında başlamıştır. Daha sonraki dönemlerde bu nehirlerde vapur işletilmesinden olumlu sonuçlar alınacaktır. Arkasından Osmanlı sınırları içerisindeki daha küçük nehirlerde vapur işletme teşebbüslerinde bulunulacaktır. Nitekim Avrupalılar *“toprakları bu kadar zengin, kıyı biçimleri çeşit çeşit, en muhteşem nehirlerin (Tuna, Meriç, Vardar, Sakarya, Büyük ve Küçük Menderes, Göksu, Kızılırmak, Yeşilirmak, Fırat, Dicle Nil) suladığı bir memleket normal olarak dünyanın en önde gelen ticaret ve gemicilik gücü olmalıydı. Fakat Türkiye Rusya ve Avusturya’dan hububat, un ve kesimlik hayvan ithal etmek zorundadır; yerli gemiler kıyı taşımacılığında bile yetersiz kalmaktadır”*⁴³ denilerek nehirlerin ülke ekonomisindeki potansiyel rolüne dikkati çekmişlerdi. Yabancı vapur şirketleri de, mensubu bulundukları devletler gibi, bölge üzerinde ticari, siyasi hatta manevi rekabet ve nüfuzun birer araçları oldukları için Osmanlı yetkilileri nehirlerdeki vapur işletme teşebbüslerinin yerli tebaaya ait olması konusunda ise ısrarlı davranıyordu.

6. Yeşilirmak ve Kızılırmak’ta Vapur İşletme Teşebbüsleri

Avrupa ekonomisi liman kentlerine kadar ulaşımı buharlı gemilerle sağlamıştı fakat limanların arkasındaki geniş iç bölgelere uzanan yollar, klasik Osmanlı yol sisteminin bozulması ve geliştirilememesi sebebiyle çok kötü durumdaydı. İç bölgelerde üretilen malların sahillere, liman kentlerine indirilebilmesi için karayollarının düzenlenmesi, nehirlerde ulaşılabilen noktalara kadar vapur işletilebilmesi ve nihayet demiryolu yapılması gibi faaliyetlerde bulunuluyor veya projeler ortaya atılıyordu. Orta Karadeniz bölgesinde Kızılırmak ve Yeşilirmak hem suladıkları geniş havza ile, hem de üzerinde ulaşım yapabilme imkânıyla bu arayışların merkezlerinden birisi olmuştur.

Kızılırmak ve Yeşilirmak üzerinde kayıklarla yapılan nakliyat şüphesiz yalnızca tarım alanlarını limanlara veya merkeze bağlamak için

⁴³ Andreas David Mordtmann, *İstanbul ve Yeni Osmanlılar*, İstanbul 1999, s. 356.

değil, sahillerin de nehirlerin uzandığı iç bölgelere kadar bağlanması imkân tanıyordu. Fakat geleneksel ulaşım biçimi, verimli olmaktan uzak, z ve masraflıydı. Vezirköprü ve Bafra iskelesi arasındaki nakliyat kayıkları nehirde gerçekleştirilmekteydi⁴⁴.

19. yüzyılın sonlarına doğru, Ahmet Şakir Paşa'nın Anadolu ıslahatı için hazırlamış olduğu rapor ve çalışmalar, bölgedeki mevcut durumu ortaya koymuştu. Ulaşım şartlarının kötülüğünün bölgedeki ticaretin gelişmesi ve servetin artmasına engel olduğunu belirtmiş ve çeşitli tedbirler alınması istenmişti. Şakir Paşa bu duruma çözüm olarak (1896) iç gümrükler kaldırılmasını, acil olarak yol inşaatına başlanmasını ve ulaşım için nehir ve göllerden yararlanılmasının yollarının aranmasını önermişti. Şakir Paşa'ya göre; Yeşilırmak, Kızılırmak, Sakarya, Mihaliç, Menderes, Seyhan, As Aras, Fırat, Dicle ve Zab suyu nehirlerinin bazılarında kısmen, bazılarında ise bütünüyle gemi işletmeciliği mümkündü. Bunun için vapur ve sulan şirketleri kurulabilirdi. Anadolu ve Rumeli vilayetlerinde Şakir Paşa'nın Heyet-i Teftişîye vasıtasıyla uygulanan ıslahatlar çerçevesinde, haberleşme ve nakliyatın kolaylaştırılması, memleketin yer altı ve yerüstü zenginliklerinden hakkıyla yararlanılması hususları özellikle dikkat alınmaktaydı⁴⁵. İmtiyazın dahili bir şirkete verilmesi gerektiği özellikle vurgulanmıştı⁴⁶.

Vilayat-ı Sitte dışındaki bazı kazaları da gezen Ahmet Şakir Paşa Çarşamba kazasını teftiş etmişti. İdare binalarının harap, hükümet konağını da "mübalağasız bir ahır heyetinde" olduğunu belirten Paşa, Çarşamba'da geçen Yeşilırmak nehrinde ulaşım yapmanın imkânlarını da araştırdı. B nehrinde gemi işletilmesinin halka ve devlete büyük yararı olacağını savuna Şakir Paşa, halkı teşvik için, zahire taşımacılığında kullanılmak üzere cebinden yüz lira vererek Ünye'de yaptırdığı 1250 kiloluk bir gemiyi işletmeye koydurmuştu. Ayrıca bu nehir üzerinde bazı köprüleri de tamir ettirmişti. Şakir Paşa bu çalışmaları esnasında Kızılırmak nehrinde gemi işletilmesi ve bu gayeyle de bir şirket kurulması için hazırladığı layihayı Babıali'ye gönderdi. Babıali'nin isteği üzerine layiha üzerinde çalışmaya yapan Ticaret ve Nafia Nezareti, bazı maddeleri ağır bulduğunu Şakir Paşa'ya bildirdi. Nezaretin isteği üzerine yeni bir layiha hazırlayan Şakir Paşa bu layihayı ilgili yerlere gönderdi⁴⁷.

⁴⁴ Nedim İpek, "Samsun Sahil Demiryolu", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, 2006, s. 333.

⁴⁵ Ali Karaca, *Anadolu Islahatı ve Ahmet Şakir Paşa (1838-1899)*, İstanbul 1993 s.80.

⁴⁶ *Deniz Müzesi Arşivi (DMA)*, Mülga Bahriye Nezareti Kısmı, Defter No 135,20.09.1900;

⁴⁷ Karaca, *Ahmet Şakir Paşa ve Anadolu Islahatı*, s. 125.

1890'ların başında Şakir Paşa'nın ortaya attığı bu fikirler muhtemelen bölge ileri gelenlerini harekete geçirmişti. Çünkü 1900 yılında Yeşilırmak nehrinin temizlenerek üzerinde vapur işletilmesi ve deniz yoluyla gelecek vapurların nehre girmesini sağlayacak çalışmaların yapılması konusunda girişimde bulunulmuştu. Amasya ileri gelenlerinden ve muteber tüccarlarından Kırıcızade? Mehmed, tüccardan Muhacir Yusuf ve Ayranosyan Hacı Marduk ve Papasyan Karabet Efendiler imtiyaz isteği ile hükümete başvurmuşlardı⁴⁸.

Yeşilırmak için yapılan bu girişimin nehrin sahilinde bulananlar değil de içerideki tüccarlar tarafından yapılması dikkati çekmektedir. Çünkü üretilen malların pazarlanması ya da limana gelen malların iç kısımlara getirilmesinde asıl sıkıntı denizden sahilden uzaklaştıkça daha da artmaktaydı. İmtiyaza göre; Yeşilırmak nehrini temizledikten ve ulaşım elverişli bir hale getirdikten sonra vapur işletilmesine açılacaktı. İmtiyaz süresi 60 yıl olacaktı. İmtiyaz mukavelenamesi teati edildikten sonra bütün ortakları ve hissedarları Osmanlı olmak şartıyla çıkarılacak hisse senetleri sahipleri Osmanlı tebaası olacak ve tahviller adlarına yazılmak şartıyla bir şirket kurulacak ondan sonra iç tüzüğü oluşturulacaktı⁴⁹.

İmtiyaz tarihinden itibaren altı ay zarfında Çarşamba ve Niksar olmak üzere nehrin her iki tarafından beşer kilometrelik kısmının, temizlenecek yerlerin uygun ölçekteki haritaları düzenlenecekti. Bu onaylandıktan sonra bir yıl içinde Niksar ve Çarşamba arasında yapılması gereken işlemler tamamlanacak ve sonra da seferlere başlanacaktı. Şirket, Niksar'dan yukarısı veya Çarşamba'dan aşağı nehrin ağız kısımlarında gerekli ameliyatı tamamıyla kendisi yapmak şartıyla seyri sefain dairesini genişletebilecekti. Şirket on sene müddetle gümrük resminden ve çıkaracağı hisse senedi damga vergisinden muaf olacaktı. İmtiyaz sahipleri ihtiyacı karşılayacak derecede şilep ve vapur çalıştıracaklar fakat bu araçların şekil, kapasite ve teknik özelliklerini belirlemede şirket yetkilileri serbest olacaktı. Nehir üzerinde imtiyaz sahipleri dışında vapur ve şilep çalıştırılmayacak, fakat halkın yapmış ve yapacak olduğu kayıkların işlemesine de engel olunmayacaktı. Yalnız şirket bu kayıklardan, temizlemiş ve seyri sefere açmış olduğu kısımlarda devletin de onaylayacağı ve değiştirme yetkisinin olduğu bir tarifeyle tonilato başına belli bir miktar vergi alabilecekti. Ancak şirket, nehrin ağızdaki temizliği yapmadan denizden Çarşamba'ya gelen vapur ve kayıklardan vergi alamayacaktı⁵⁰.

İmtiyaz sahibi elde olmayan sebepler yüzünden nakliyatı kısmen veya tamamen aksatırsa devlet burada nakliyat konusunda geçici olarak

⁴⁸ DMA, Mülga Bahriye Nezareti Kısım, Defter No 135,17.09.1900.

⁴⁹ DMA, Mülga Bahriye Nezareti Kısım, Defter No 135,20.09.1900

⁵⁰ DMA, Mülga Bahriye Nezareti Kısım, Defter No 135,20.09.1900

müdahale yetkisine sahip olacaktı. Yine bu dönemin diğer taşıyıcı imtiyazlarında olduğu gibi; toplu asker taşınmasında ücretin üçte bir askerlerin münferit seyahatlerinde ise yarısı ödenecekti. Devlet postala ücretsiz nakledilecek, şirket kendi işlerine münhasır olmak şartıyla vapu güzergâhında nehir boyunca telgraf hattı döşeyebilecekti. Bu hat devleti telgraf hizmetleri için de kullanılabilirdi. Şirket güvenlik için iskeleler bulunacak subay ve askerler için oda inşa edecekti. Hatta Bahriye nezaretinden buna iskele ve liman görevlileri için de birer oda inşa edilmesini istemişti. Osmanlı devletinde bulunmayan teknik elemanlar dışında şirket çalışanları Osmanlı tebaası olacaktı⁵¹.

Bu mukavelede, Osmanlı Devleti'ndeki diğer nehir imtiyazlarında farklı olarak haberleşme, güvenlik ve nakliyat konularında devleti müdahale yetki ve alanı artırılmış görünmektedir. Bunda coğrafi, bölgenin stratejik önemi veya diğerlerinden daha sonra imzalanmış olması etkili olmuş olabilir. Dikkati çeken hususlardan birisi, kurulacak şirketin hedefiyle Osmanlı olması istenmesidir. Kârlı imtiyazlar bir süre sonra yabancı sermayenin eline geçtiği için, şirket yabancı müdahalesine (yargı veya hisse tamamıyla kapatılmaya çalışılmıştır.

İmtiyaz aşamasına geldiği veya kısmen faaliyete geçildiği için haberdar olduğumuz bu teşebbüslerin dışında, Kızılırmak'ta da vapur işletmek üzere ön araştırma yapılmıştı. Kızılırmak'ta vapur işletme konusundaki ilk araştırmalar 1858 yılına kadar uzanmaktadır⁵². 1900'de Yeşilirmak'ta vapur işletme imtiyazı alanlar, imtiyaz mukavelenamesinde Kızılırmak'ta da gemi işletme konusunda ortaya çıkacak diğer imtiyaz talepleri olduğu takdirde tercih edileceklerine dair bir ifade (yirmibirinci madde) koydurmışlardı. Dolayısıyla aynı kişilerin Kızılırmak konusunda da teşebbüsleri olduğu anlaşılmaktadır.

Sonuç

Kuşkusuz denizyolları, karadan gelen veya denizyollarının karadaki hinterlandına bağlandığı oranda bir iskelenin veya limanın öneminin artırmaktadır. Çok geniş bir hinterlandın limanı olması Samsun ile iç bölgeler arasında demiryolu yapılması fikrini gündeme getirmişti. 1840'lardan beri gündemde olmasına rağmen bu demiryolunu yapmak mümkün olmamıştı. 1893'de Trabzon İngiliz konsolosu Longworth "Eğer Samsun demiryoluna sahip olursa ikinci bir Odessa olacaktır" diyerek

⁵¹ DMA, Mülga Bahriye Nezareti Kısım, Defter No 135,20.09.1900

⁵² DMA, Mülga Bahriye Nezareti Kısım, Defter No 31/210-A, 15.07.1858 (Defter Zuhur Etmemiştir.); Kızılırmak'ı gemi işletilmeye uygun bir hale getirmek amacıyla bir şirket kurulması ve Yeşilirmak'ın keşfiyle de Sivas'a yeni bir yol açılması hususunda Şakir Paşa tarafından gönderilen tahriratın gereğinin yapılmasını istemişti., Başbakanlık Osmanlı Arşivi, A.}MKT.MHM. 722/14, 25.07.1897.

demiryolunun önemine dikkati çekmişti⁵³. Nitekim Orta Karadeniz bölgesi de önemini gittikçe artıran bir bölgeydi. Özellikle II. Meşrutiyet sonrası Fransız ekonomik faaliyetlerinin bir alanı haline gelmişti. Tütün ve Reji idaresinin de faaliyette bulunduğu, bölgede İttihat Terakki'nin I. Dünya Savaşı öncesi antlaşmalarında Samsun-Sivas-Harpur demiryolu ana bir güzergâh olarak hep gündemde kalmıştı. Karadeniz bölgesi demiryolları yapma imtiyazı olarak Samsun-Sivas demiryolu, Tokat'a ve Harput'a doğru bir kol, özellikle Yeşilırmak ve Kızılırmak arasındaki su bölümü çizgisine kadar Sulusaray-Yozgat demiryolu, Havza-Bolu ve Ereğli'ye doğru bir kol bu ana hattın dışında uzatılması gereken yan hatları içeriyordu. Osmanlı işletme şirketi biçiminde kurulacak olan aynı Fransız firması 30 yıl için bu demiryollarını işletmesi öngörülmüştü⁵⁴. Keza bu güzergahı daha gelişmiş bir limanla tamamlama isteği yine Osmanlı-Fransız görüşmelerinde konu edildi ve anlaşmaya bağlandı. Hatta Fransızlar, bu hattı Almanlarla birleştirmek için 1914 yılında bir Alman-Fransız antlaşması da imzalamışlardı⁵⁵.

I. Dünya Savaşı öncesi yapılan bu antlaşmalar yürürlüğe girmedii. Fakat Samsun'dan başlayarak iç bölgelere kadar uzanan demiryolu yapma projeleri nehirlerde vapur işletme düşüncesi ve faaliyetlerini durdurduğu anlaşılmaktadır. Çünkü benzer teşebbüsler diğer Anadolu nehirleri hatta Fırat ve Dicle'de vapur işletme çabalarının geliştirilmesi söz konusu olduğunda da yaşanmıştı. Gerek hız ve gerekse ulaşım maliyeti bakımından nehirlerde vapur işletilmesi demiryolları karşısında verimli olamıyordu. Nehirlerdeki vapur işletmeleri ancak demiryollarını tamamlayabildiği ölçüde varlıklarını devam ettirebiliyorlardı. Özellikle Anadolu nehirlerinin düzensiz rejimleri, az su taşımaları ve hızlı akışları, işletilebilecek vapurların küçük olmasına sebep oluyor, fakat akıntılarla baş edebilmesi için aynı zamanda güçlü bir makine istiyordu. Bu da yapım maliyetini artırıyordu.

Bir diğer husus bu nehirlerde vapur işletebilmek için öncelikle yatağının düzenlenmesi zorunluluğuydu. Bu da ciddi bir sermaye gerektiriyordu. Yatağı seyri sefere uygun biçimde tutabilmek de ayrı bir sorundu. Bu sebeple demiryollarının ulaştığı veya ulaşması düşünülen bölgelerde, nehirlerde vapur işletme projeleri ikinci planda kalmış, zamanla unutulup gitmiştir. Hatta Anadolu'da demiryollarının artması yalnızca nehirlerdeki vapur işletme teşebbüslerini etkilemekle kalmamış bölgedeki limanlara seferler yapan vapur şirketlerini bile (biraz da yersiz olarak) düşündürmüştü. Fransız vapur şirketleri olan ve Karadeniz bölgesine seferler yapan Messageries Maritimes ve Paquet kumpanyaları,

⁵³ Baskıcı, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadî Değişim*, s. 88.

⁵⁴ Yusuf Hikmet Bayur, *Türk İnkılabı Tarihi*, II/III, Ankara 1991, s. 427.

⁵⁵ Bayur, *Türk İnkılabı Tarihi*, s. 429,442.

hizmetlerinin iyileştirilmesine karşın bu ticaretin demiryollarına kayma ris Fransızları endişelendirmişti⁵⁶.

Ek

Mukavelename⁵⁷.

Bir taraftan Devlet-i Aliyye namına hareket eden Ticaret ve Naf Nazırı Devletlü Zihni Paşa Hazretleri ile diğer taraftan Amasya Eşrafında Karyecizade? Mehmed ve tüccardan Muhacir Yusuf ve yine tüccardan Millet-i Hristiyanıye muteberanından Ayranosyan Hacı Marduk Papaysan Karabet Efendi beyninde mevadd-ı atıye kararlaştırılmıştır.

Birinci madde- Yeşilirmak nam nehri bazı ameliyat ile seyri sefai salih bir heyete ifrağ ederek derununda vapur ve gemi ve kayık vasıtası nakliyat icra eylemek üzere şerait-i atıyeye tevfikeyn Hükümet-i Seniyye canib-i 'âlîsinden mumaileyhim Karyecizade Mehmed ve Yusuf Ayranosyan Hacı Marduk ve Papaysan Karabet Efendilere imtiyaz verilmiştir.

İkinci madde- İmtiyaz müddeti ferma-ı 'âlî tarihinden itibaren altmış senedir.

Üçüncü madde- Ashab-ı imtiyaz ferman-ı âlinin itası mukavelenamenin teatisi tarihinden itibaren bir sene müddet zarfında bilcümle müessis ve hissedarları tebea-i Devlet-i Aliyyeden olmak çıkarılacak hisse senedat ve tahvilatı Devlet-i Aliye tebeasından olacak olan ashabı namına muharrer bulunmak üzere teşkil edecekleri şirket nizamname-i dahilisi ba-irade-i seniyye neşredilmiş olan numune esasını tevfikeyn tanzim ile Ticaret ve Nafia Nezaretinin nazar-ı tasvib ve tasdikini arz eyleyecektir

Dördüncü madde- Ashab-ı imtiyaz ferman-ı âli tarihinden itibaren altı ay zarfında Niksar ile Çarşamba arasındaki nehir aksamının i tarafından la-akl beşer kilometre ba'id mesafesini şamil olarak yirmibin bir nisbetinde harita-i umumisini ve ameliyat icrasını tasmin eyledikle mahallerin dahi haritasıyla beraber binde bir nisbetinde ve irtifaat on k büyütülmüş olmak üzere müsennemlerini Nafia Nezaretine takdi edeceklerdir. Nezaret-i müşarüleyha işbu harita ve müsennemleri tarih takdiminden itibaren iki ay zarfında bi't-tedkik yolunda bulunduğu suret haliyle ve olmadığı takdirde icab eden tadilat ve tashimatın icrasıyla tasdi edeceklerdir.

⁵⁶ Fesch, Abdülhamid'in Son Günlerinde İstanbul, s.583.

⁵⁷ DMA, Mülga Bahriye Nezareti Kısmı, Defter No 135, 17.09.1900.

Beşinci madde- Ashab-ı imtiyaz madde-i sabıkada muharrer keşfiyat-ı kat'i haritasının tasdiki tarihinden itibaren bir sene zarfında Niksar ile Çayağzı arasında icrası lazım gelen ameliyatı ikmal ile Ticaret ve Nafia Nezaretine tahriren ihbar-ı keyfiyet edeceklerdir. Nezaretce dahi ameliyatın vilayet veya liva mühendisiyle mahalli liman reisi marifetiyle muayenesi bi'l-icra icab ederse verilecek mezuniyet üzerine ashab-ı imtiyaz tarafından seyrü sefer icrasına mübaşeret olunacaktır.

Altıncı madde- Zikrolunan nehir ıslahıyla seyri sefain temin olunduktan sonra şirket kendi vapur ve sefaininin seyrü seferine istidadını anladığı takdirde Niksar'dan yukarıdaki nehir aksamında nehrin denize mansib olduğu Çayağzında Ticaret ve Nafia Nezaretince tasdik olunacak umumi harita ile maktu tülânî ve arzaniye tevfikeyen kendi marifetiyle ameliyat-ı lazime bi'l-icra seyri sefaini daha ziyade temdid ve temin eylemek hak ve selahiyetini haizdir. Ashab-ı imtiyazın tesis edeceği iskele ve acentehane ve ambar ve müteferriatına muktezi arasından efrad uhdesinde bulunan mahaller ashabi bi'l-rıza olunacaktır. Şayed inşaat-ı mebhuse arazi-i haliye-i emiriye içinde tesis olunacak olur ise bunlar için lüzum-ı hakikisi tahakkuk edecek mikdarı ashab-ı imtiyaza meccanen terk olunacaktır. Şurası mukarrerdir ki ashab-ı imtiyaz kendi teşebbüsât ve icaraatından dolayı ashabi uhdelerinde bulunan arazi ve emlake 'ârız olacak zarar ve hasarı tamamiyle tazmin eyleyecektir

Yedinci madde- Ashab-ı imtiyazın imtiyaza müteallik ebniye ve emlaki ve sermayesi on sene müddetle resm ve vergiden muaf olacaktır. Fakat gerek mahalline yapacağı sefainin kereste ve sair edevatıyla demir fabrikası alatı ve gerek haricde inşa ettirib getireceği sefain muhteviyatı bir defalık olmak ve lüzumu olan maden kömürü dahi müddet-i imtiyaziyenin ilk on senesine münhasır bulunmak üzere gümrük resminden varestede olacağı gibi çıkarılacak hisse senedatından dahi damga resmi alınmayacaktır.

Sekizinci madde- Ashab-ı imtiyaz lüzumu kadar vapur ve işleb tedarik ederek nakliyata başlayacaktır. Ashab-ı imtiyazın vesait-i nakliyesi her halde ihtiyaca kâfi derecede bulunmak meşrut olduğundan tedarik olunan vapurların kifayetsizliği mahallince maddeten tayin ve tahakkuk eder ise Ticaret ve Nafia Nezareti vesait-i nakliyenin ihtiyac nisbetinde tezyidine şirketi davet edecektir.

Şirket işleteceği sefain ve işleblerin şekil ve cesametini tayinde muhtardır. Ashab-ı imtiyazın müddet-i imtiyaziye zarfında nehrin kendi tarafından vesait-i nakliye işledilen aksamında bir şahıs veya aher şirket canibinden vapur ve işleb gibi şeylerle nakliyat icra edilmesine mümanaata selahiyeti olub ancak Hükümet-i Seniyyenin eşyayı ticariye nakletmemek şartıyla nakliyat-ı askeriye için nehr-i mezkura vapur ve süfun-ı saire idhal buyurmak ve işletmek hakkı katıyyen mahfuzdur. Bundan başka ashab-ı imtiyaz nehirde elhaletihazıhi mevcut merakıb-ı bahriye ile bundan böyle

ahali tarafından inşa olunacak her nevi merakıbın işledilmesine ve icray nakliyat eylemesine mani olamaz. Şu kadar ki ameliyattan istifade eden ya ameliyat icrası hasebiyle şimdiye kadar gidemedikleri mahallere gide kayıkların beher tonilatosu üzerine Hükümet-i Sseniyece kabul ve tasd buyurulacak vechle bir resm istifa edebilir

Ashab-ı imtiyaz Çayağzında duhulü temin eden ameliyatı ic etmediği halde haricden Çarşamba'ya kadar gelecek sefain ve kayıklarda hiçbir resm taleb edemez. Çayağzının derinliğini temin eden ameliyatı ic edib de duhul ve huruc kesb-i suhulet edecek olur ise o halde oradan geç kayıklar için de ameliyatın ehemmiyeti nisbetinde keزالik musaddık tarj mucibince resm alınabilir. Mumamelat-ı şirketin müsaadesi halinc Hükümet-i Seniyyece tarifelerce lüzum görülecek ve teklif olunacak tadila şirket kabule mecbur olacaktır.

Dokuzuncu madde- İmtiyaz sahibi yolcu nakliyatının umur zabıtasına ve hüsn-i muhafazasına müteallik olub elyevm mevcud bulunan ı ileride tanzim olunacak olan bilcümle nizamât-ı Devlet-i Aliyyeye tevfi hareket etmeğe mecburdur. Ashab-ı imtiyazın kusurundan naşı nakliye kısmen veya külliyyen tatil olunduğu halde Hükümet-i Seniye mesarif ve zarar ve hasarı ashab-ı imtiyaza aid olmak üzere her nevi sefainin muvakkate işledilmesini temin için tedabir-i lazıme ittihaz edebilecektir

Onuncu madde- Gerek esna-yı harbde ve gerek vakt-i hazard devlet hesabına müctemian icra olunacak nakliyat-ı askeriye içi tarifelerdeki ücretin sülüsü istifa olunacaktır. Münferiden seyahat ede asakir-i berriye ve bahriye ve jandarma ve polis efradından nisf ücret alınmak ve zabitan güverte ücretleriyle ikinci kamaraya ve ikinci kamar ücretiyle birinci kamaraya kabul edilmek meşrutdur. Müctemian nakliye icrasına devletce mecburiyet elverdiğinde şirket asakir-i berriye ve bahriye ve muavene ve jandarma ile bunların heyet-i ictimaiyelerine ve zatların mahsus ihmal ve iskallerini ve hayvanlarını ve edevat-ı harbiye ve erzak askeriye sevk ve irsal etmek üzere hükümet-i seniyye tarafından tahrir vukubulacak taleb üzerine nakliyat-ı saireye tercihan vesait-i nakliyesini b işlere tahsis edecektir. Hükümet-i Seniyye lede'l-hace sefain ve merakıb bahriye-i saireyi kaffe-i vesait-i nakliye ve edevatıyla beraber yedd idaresine almak selahiyetini haiz olacak ve vesait-i nakliyenin devletin yeda i idaresinde bulunduğu müddet için şirketle ayrıca bir mukavele ak olunacaktır.

Onbirinci madde- Mahbusin ve mahkumin ile muhafazasına memur olanlar tarifelerdeki ücretin nisfiyla nakl olunacaktır. Bunun içi vukubukacak talebe göre sefain ve merakıb-ı bahriyede icab eden mahalle ashab-ı imtiyaz tarafından irae ve tahsis edilecektir.

Onikinci madde- Nakliyat ve ameliyatın teftiş ve muayenesine memuren Nafia Nezaretinin emriyle seyrü seyahate mecbur olanlar meccanen nakl olunacaklardır.

Onüçüncü madde- Devlet-i Aliyyenin kurşun ile kapanmış posta çantalarını ve grub ve paket ve evrak-ı sairesini velhasıl posta nezaretince kabul edilmiş olan her nevi emaneti ve bunları getürüb ve götürcek memurları meccanen nakl etmeğe ve bu babda taraf-ı devletden vukubulacak taleb üzerine ikinci mevkide mahal tahsis eylemeğe ashab-ı imtiyaz mecbur olacaktır. Ashab-ı imtiyaz Hükümet-i Seniyyenin müsaade-i mahsusasını istihsal etmeksizin hiçbir ecnebi postası nakliyatını deruhde edemeyecektir.

Ondördüncü madde- Devlet-i Aliye müddet-i imtiyaziyyenin otuz senenin inkızasından sonra her vakit imtiyazı mübaya etmek selahiyetini hazi olacaktır. İmtiyaz hangi senede iştira olunacak ise ondan evvelki beş sene zarfında vukuubulan hasılat-ı gayri safiyyenin mikdar-ı mütevasıtı bulunarak onun yüzde yetmişine müsavi bir meblâğı müddet-i imtiyaziyyenin hitamına kadar her sene ashab-ı imtiyaza ifa edecek ve işbu tekasit-i seneviyyenin evkat-ı muayenede tediyesi taraf-ı devletten temin ve bu hususa dair tarafeynce bir mukavele-i mahsusa tanzim edilecektir.

Onbeşinci madde- Şirket gerek edevat-ı müteharrikesini ve gerek iskelelerini hüsn-i halde bulundurub kaza vukuuna meydan vermemeğe fevkalade dikkat edecektir.

Onaltıncı madde- Ashab-ı imtiyaz mücerred seyri sefaine müteallik mektub ve çantalarını posta nezaretine bir güne resm vermeksizin kendi vesait-i nakliyesiyle nakl edebilecektir.

Onyedinci madde- Ashab-ı imtiyaz her nevi hasılat-ı seneviyyenin cedvellerini beher sene martının ibtidasında Ticaret ve Nafia Nezaretine takdim edecektir.

Onsekizinci madde- Ashab-ı mücebbereden madud bir maniin zuhuru tahakkuk etmeksizin ashab-ı imtiyaz müddet-i muayyene zarfında imalata mübaşeret edemediği veya imalatı ikmal eylemediği velhasıl taahhüdât-ı vaktasını ifa edemediği ve taahhüdâtı vechle vapur işledemediği takdirde tebea-i Devlet-i Aliyyeden diğer bir şirkete imtiyaz itasıyla beraber taahhüdâtını ifa edemeyen ashab-ı imtiyazın hukuk-ı imtiyaziyesini iskat etmekde Hükümet-i Seniyyenin hakk-ı ihtiyari olacaktır. Ber-minval-i muharrer diğer bir şirkete imtiyaz verildiği takdirde imtiyazdan ıskat edilen şirket mevcut emval-i gayri menkulesini aher bir işde kullanmak üzere tasarruf ve edevat-ı müteharrikesini nehrden çıkarıb diğer mahalle irsal etmek veyahud bunları yeni şirkete satmak hususunda muhtar kalacaktır.

Ondokuzuncu madde- Ashab-ı imtiyaz nehir boyunca lüzum görünecek iskele mahallerinde ebniye yaptırdığı ve bu ebniye derununda

taraf-ı hükümetden jandarma ikame olunduğu takdirde anlara ve posta memurları bulunduğu halde posta memurlarına münasib birer oda tahs edecektir.

Yirminci madde- Ashab-ı imtiyaz mesarifi kendisine aid olmak üzere sefain işletmekde olduğu nehir boyunca telgraf direkleri rekz ve temd edebilecek ve fakat bunları seyri sefain umuruna tealliki olmayı muhaberat-ı hususiyede istimal edemeyecektir.

Devlet-i aliye mezkur nehirler boyunca telgraf hattı temdid edec olur ise ashab-ı imtiyazın telgraf direklerine rabt edebilecek ve bu direkleri kifayet etmediği takdirde seyri sefain muamelatına sekte getirmeksizin kendi mesarifiyle nehirler boyunca başkaca direkler rekz eyleyecek ve devlet telgraflarında bozukluk olduğu müddetçe mevkilerde telgrafhane memurları bulundurularak merakıb-ı nehriyenin muamelatı sektedar edilmemek üzere muhaberat-ı resmiye nehrin telgraftıyla icra icra etdirilecektir.

Yirmibirinci madde- Ashab-ı imtiyaz Kızılırmak'da dahi sefain v merakıb-ı bahriye-i saire işletmek için zuhur edebilecek aher imtiyaz talepleri üzerine şerait-i mütesaviye ile hakk-ı rüchani haiz olacaktır.

Yirmikinci madde- Müddet-i imtiyaziyenin hitamında Hükümet Seniyye imtiyazı aher bir Osmanlı şirketine ihale edebileceği gibi karargı olacak şerait tahtında şirket-i mevcude uhdesinde dahi ika etmek veyahu mevcud şirketin bila-imtiyaz muamelatında devam etmesine müsaade eylemek hususunda muhtar olub Hükümet-i Seniyye imtiyazı aher şirket ihale buyurulduğu halde şirket-i mevcude edevat-ı müteharrikesi hakkında onsekizinci madde mucibince hareket edebilir. Hükümet-i Seniyye şirket mevcudenin bila-imtiyaz devam-ı muamelatına müsaade buyuracak olur ise ol takdirce şirket-i mevcude işbu imtiyaz mukavelenamesinde muayye olan şerait-i imtiyaziyenin hükmünden istifade edemez.

Yirmüçüncü madde- Ashab-ı imtiyaz tebea-i Devlet-i Aliyyede olduğu gibi makamına kaim olacak şirket dahi Osmanlı olacağından bi'ı tabi işbu mukavelename ile merbut tarife ahkâmında mütevellid ihtilafatı tefsiri Şuray-ı Devlete aid olacaktır.

Ashab-ı imtiyaz şirket ile efrad-ı ahali meyanesinde tahaddü edebilecek hukuk-ı şahsiye davaları aid olduğu mehakim-i Osmaniyed rüiyyet ve fasıl edilecektir. Şirket kaffe-i devair-i resmiye ile Türkçe muhabere eyleyeceği gibi kaffe-i muamelat-ı resmiyesi de devletin lisan-resmisi olan Türkçe ile cereyan edecek ve nakliyatın vakit ve hareketlerin tayin için ezani saat istimal olunacaktır.

Yirmidördüncü madde- şirketin bilumum memur ve müstahdemin tebea-i Devlet-i Aliyyeden intihab ve yalnız dahilde fen memurları bulunamadığı halde haricden celb ve istihdam olunacaktır.

Kaynakça

Arşiv

BOA, HH, Nr. 33010-J

DMA, Mülga Bahriye Nezareti Kısım, Defter No 135, 20.09.1900

DMA, Mülga Bahriye Nezareti Kısım, Defter No 31/210-A

A.}MKT.MHM. 722/14, 25.07.1897

Basılı kaynaklar

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

Bayur, Yusuf Hikmet, *Türk İnkılabı Tarihi*, II/III, Ankara 1991.

Beydilli, Kemal, "Karadeniz'in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve Miri Ticaret Teşebbüsü", *Belleten*, CLV, S. 214, Ankara 1991.

Bostan, İdris, "Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787)", *Belleten* 225, Ankara 1995, s. 353-394.

Cortanze, H. De, "Samsun Raporu (1898)", Çeviren Bayram Kodaman, Muzaffer Durmuş, *OMÜ Eğitim Fakültesi Dergisi*, S3, Aralık 1998, s.185-205.

Çağlayan, K. Tuncer, "İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre 1841 Yılında Samsun ve Çevresinde Ticaret", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, 2006, s.283-299.

Deane, Phyllis, *İlk Sanayi İnkılabı*, Çeviren: Tevfik Güran, Ankara 1994.

Ekinci, İlhan, "Osmanlı Devleti'nde Bazı Nehir ve Göllerde Vapur İşletme Teşebbüsleri", *Araştırmalar-İnsan Bilimleri Araştırmaları*, Sayı 2, 1998/2, s. 67-90.

Fesch, Paul, *Abdülhamid'in Son Günlerinde İstanbul*, İstanbul 1999.

Gencer, Ali İhsan, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu (1789-1867)*, Ankara 2001.

İpek, Nedim, "Samsun Sahil Demiryolu", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, 2006, s.333-349.

İskender, Pelin, "Berlin Antlaşmasından Sonra Samsun ve Çevresinde Ermeni Olayları", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, 2006, s.99-115.

Karaca, Ali, *Anadolu Islahatı ve Ahmet Şakir Paşa (1838-1899)*, İst. 1993.

- Karagöz, Rıza, "II. Meşrutiyet Döneminde Canik Sancağında İda
Yapılanma", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, 2006, s. 65-81
- Kocaoğlu, Bünyamin, "Mütareke Yıllarında Samsun'un Ekonomik Durum
(1919-1920)", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, 2006, s.299-327.
- Köse, Osman, "18. Yüzyılın İkinci Yarısı Osmanlı-Rus Savaşlarının
Karadeniz Liman Kenti Samsun", *Geçmişten Geleceğe Samsun*
2006, s.273-283.
- Kütükoğlu, Mübahat, "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfe
Hamidiye Şirketi", *Çağını Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devleti'ni
Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, İstanbul 1995
- Ortaylı, İlber, "19. Yüzyılda Trabzon Vilayeti ve Giresun Üzeri
Gözlemler", *Osmanlı İmparatorluğu'nda İktisadî ve Sosyal Değişim*
Ankara 2000, s. 121-138
- İlber, "Devenin Taşıma Maliyeti Eğrisi Üzerine Bir Deneme'
Osmanlı İmparatorluğu'nda İktisadî ve Sosyal Değişim, Ankara
2000, s.95-104.
- Öz, Mehmet, *Canik Sancağı*, Ankara 1999.
- Quataert, Donald, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direni
(1881-1908)*, Ankara 1987
- , Donald, "*Osmanlı İmparatorluğu, 1700-1922*" İstanbul 2002.
- , Donald, "19. Yüzyıla Genel Bakış:İslahatlar Devri 1812-1914'
Osmanlı İmparatorluğunun Sosyal ve Ekonomik Tarihi II, İst. 2004.
- Topal, Coşkun, "Cumhuriyetin İlk Yıllarında Samsun Limanı", *Geçmişte
Geleceğe Samsun*, 2006, s.327-333.
- Tozlu, Selahattin, "19. Yüzyılda Sosyo-Ekonomik Bakımından Trabzo
Limanı", *Trabzon ve Çevresi Uluslar arası Tarih-Dil-Edebiy
Sempozyumu Bildirileri*, Trabzon 2002, s. 379-397.
- Trabzon Vilayet Salnameleri (1286,1287,1320,1322)*
- Tukin, Cemal, *Osmanlı İmparatorluğu Devrinde Boğazlar Meselesi*, İst. 194
- Turgay, A. Üner, "Trabzon", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri*, İstanbul
1994, s. 45-74.
- Ünal, Mehmet Ali, "XVI. Ve XVII. Yüzyıllarda Karadeniz-Basra Körfez
Ticaretini" *Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri (13
17 Ekim 1986)*, Samsun 1988.