



BAZI İNGİLİZ KAYNAKLARINA GÖRE 1850'LERDE SAMSUN VE ÇEVRESİNDEKİ TİCARETİN İYİLEŞMESİ İÇİN ÖNERİLER

Kezban ACAR KAPLAN*

Öz

Özelde Samsun genelde Karadeniz, ticaret açısından önemli ve bu yönüyle de yabancı ülkelerin ilgisini çeken bölgelerdir. İngilizler de özellikle 1830'lardan itibaren bölgeye ilgi göstermişler ve buralara konsoloslar ve konsolos yardımcılarını tayin etmişlerdir. Bu temsilciler, her ne kadar daha çok ticari temsilci gibi gözükseler de zaman içerisinde sadece ticaretle ilgili konularda değil, hukuki, siyasi, hatta sosyal bazı konularda da aktif olarak bilgi aktarmışlar ve böylece önemli bir bilgi kaynağı haline gelmişlerdir.

Bu konsoloslardan biri St. Vincent Lloyd, diğeri de Frederich Guarracino'dur. 1850'lerde Samsun ve Sinop Konsolos Yardımcılığı ve Konsolosluğu yapan bu isimler, bölge ekonomisi ve daha birçok konuyla ilgili birçok rapor yazmışlardır. St. Vincent Lloyd daha çok, Osmanlı ekonomisinin gelişimine ve Osmanlı topraklarındaki İngiliz ticaretine engel olarak gördüğü buğday, tahıl vs. gibi ürünlerin ticaretindeki kısıtlamalara ve gümrüklerde yaşanan usulsüzlüklere dikkat çekmiştir. Frederic Guarracino ise daha ziyade Samsun limanı ve ürünlerin Anadolu'nun iç bölgelerinden limana nakliyesiyle ilgili sorunlar üzerinde durmuştur.

Bu makale ağırlıklı olarak onların yazdığı birtakım raporları ve o dönemde basında çıkan bazı haberleri esas alarak, İngilizlerin Samsun, Sinop ve çevresindeki ticaretin iyileşmesi için yaptığı önerileri sunmayı ve değerlendirmeyi amaçlamaktadır.

Anahtar Kelimeler: Samsun, Sinop, 1850'ler, İngiliz, Ticaret

Suggestions in Some British Sources for Commercial Improvement in Samsun and Neighboring Cities

Abstract

Samsun in specific, and the Black Sea Region in general were important for commerce and due to this they have attracted the interest of foreign countries. From those, Britain,

* Prof. Dr., Manisa Celal Bayar Üniversitesi, İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi, Tarih Bölümü, kacar45@yahoo.com, <https://orcid.org/0000-0003-4702-9778>

beginning in the 1830s, began to pay special attention to the region and appointed consuls there. Of those consuls, St. Vincent Lloyd and Frederich Guarracino, who were British Consul and Vice-Consul in Samsun and Sinope in the 1850s, wrote many reports about different subjects, including commerce.

While S. Vincent Lloyd who served as vice consul in Samsun and Sinope focused on restriction in trade in wheat, corn etc. and corruptions in customs as important factors impeding Ottoman economy and British trade in this country, Frederic Guarracino who served as consul in Samsun and Sinope underlined problems with Samsun Harbor and transportation of goods from Harbor to inner Anatolia.

This article, based on their reports as well as some newspaper articles in the 1850s, aims to show and evaluate suggestions made for commercial and economic development in Samsun and around.

Keywords: Samsun, Sinop, 1850's, British, Trade

Giriş

İngiliz kaynaklarında Samsun ve genel olarak Karadeniz, Türkiye’de birçok çalışmaya konu olmuştur. Türkiye’de bu bölgeyle ilgili olarak hakkında en çok çalışma yapılan şehir Trabzon’dur. Bunda, buradaki üniversitenin konuyla ilgili çalışmaları teşvik etmesi kadar, hatta ondan daha da çok, Trabzon Vakfı’nın Trabzon’a ait İngiliz konsolosluk raporlarını (1830-1911) temin etmiş ve araştırmacıların hizmetine sunmuş olmasının etkisi olabilir. Trabzon’a ilaveten o bölgede önemli bir yere sahip Sinop ve Samsun hakkında da özellikle İngiliz konsolosluk raporlarını esas alan bazı spesifik çalışmalar vardır. Bunlardan en önemlisi, Tuncer K. Çağlayan’ın kaleme aldığı, “İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre 1841 Yılında Samsun ve Çevresinde Ticaret” başlıklı bir makaledir (Çağlayan, 2006, ss. 283-293). Yazar, eserinde İngilizlerin Samsun’a ilgisinin nedenlerini ve genel olarak konsoloslukların amaçları ve işlevleri hakkında bilgi verdikten sonra spesifik olarak 1841 yılına ait konsolosluk raporunu incelemiştir. Ele alınan bölge ile ilgili bir diğer çalışma, yine aynı yazara ait, “İngiliz Konsolosluk Belgelerinde Sinop (1841-1842)” (Çağlayan, 2015) başlıklı ve konulu bir makaledir.

Bunların dışında doğrudan Samsun’daki İngiliz Konsolosluğu hakkında, Bilgehan Şahin’in yazdığı, “Samsun’da İngiliz Konsolosluğunun Kurulması ve

Şehirdeki Faaliyetleri [1830-1860]" başlıklı çok önemli bir çalışma bulunmaktadır (Şahin, 2023). Ancak ağırlıklı olarak Osmanlı arşiv belgelerine dayanan bu makale, konsolosluk raporlarını incelemeyi. Bu anlamda, burada sunulan makaleden ayrılmaktadır. Bu üç özel çalışma dışında genel olarak İngiltere'nin Osmanlı Devleti'ndeki konsoloslukları hakkında bilgi veren ve bu anlamda yol gösterici bir rehber işlevi gören, Uygur Kocabaşoğlu'nun kaleme aldığı, *Majestelerinin Konsolosları İngiliz Belgeleriyle Osmanlı İmparatorluğu'ndaki İngiliz Konsolosları (1580 1900)* (Kocabaşoğlu, 2004) adlı bir kitap bulunmaktadır.

İngiliz konsolosluk raporları dışında, bu makalede bahsi geçen Samsun'da bir liman inşası hakkında yayımlanmış önemli bir çalışma mevcuttur. İbrahim Serbestoğlu'nun kaleme aldığı, "Tanzimat Dönemi'nde Samsun Limanı Projeleri" (Serbestoğlu, 2015, s.103-118) başlıklı çalışma, Osmanlı arşiv belgelerine dayanarak konuyla ilgili önemli bilgiler sunar. Ayrıca Filiz Dığıroğlu da *XIX. Yüzyıl Karadeniz'inde Yeni Bir Ticari Merkez: Samsun* başlıklı doktora tezinde limanın inşası projeleri hakkında yine Osmanlı arşiv belgelerine dayanarak çok değerli bilgiler verir (Dığıroğlu, 2011, ss. 53-65). Ancak her iki çalışmada da çok önemli katkılarına rağmen, hiçbir İngiliz kaynağı kullanılmamıştır. Bu makalede sunulacak bilgiler, kısmen bu açığı kapatmaya yarayacaktır.

Makalede bahsi geçecek önerilerden biri olan Samsun-Sivas demiryolunun inşası hakkında ise Türkçede, 1850'leri konu alan hiçbir çalışma bulunmamaktadır. Bu nedenle bu makale, bahsi geçen konularda İngiliz kaynaklarından bilgi aktarmak ve bu bilgileri değerlendirmek suretiyle literatüre katkı yapmayı amaçlamaktadır. Konsolosların önerilerine geçmeden, onların Samsun ve Sinop'a neden önem verdiklerinin daha iyi anlaşılması için Samsun ve Sinop'un tarihine kısaca yer vermekte yarar vardır.

1.Samsun ve Sinop'un Kısa Tarihi

Mehmet Öz'ün farklı kaynaklardan özetleyerek aktardığına göre Samsun'un tarihi M.Ö. 5000 yıllarına kadar gitmektedir. Sırasıyla Hititler (M.Ö. 1650-2000), Pontus Krallığı (M.Ö. 302-71), Roma İmparatorluğu (M.Ö. 71-M.S.

395) ve Bizans (395-1086) hâkimiyetine girmiş, Bafra Beyleri, Kubadoğulları, Taceddinoğulları, Emiroğulları gibi farklı beylikler tarafından idare edilmiştir. I. Bayezid döneminde (1389-1402) döneminde ise Osmanlılar tarafından ele geçirilmiştir (Öz, 2006, ss. 3-11).

Osmanlı döneminde bugünkü Samsun'un büyük bir kısmı Canik Sancağına, diğer kısmı ise (Lâdik, havza ve Vezirköprü ilçeleri) Amasya Sancağına bağlı idi. 1455'ten 1757'e kadar Arım, Bafra, Kavak, Samsun, Satılmış, Terme ve Ünye'den oluşan Canik Sancağı, 1590'dan itibaren Alaçam, Cevizderesi, Çöreği, Keşderesi, Meydan, Serkeş'in, daha sonraki dönemlerde ise Ayvacık, Hisarcık, Akçay, Fenari, İfraz fenari, Ökse ve Sergi'nin katılımıyla daha da büyümüştür. Canik Sancağı önce Amasya-Tokat merkezi etrafında kurulan Rum Beylerbeyliği Eyaleti'ne (veya sonraki adıyla Sivas Eyaleti'ne), 1850'ler sonrasında ise Trabzon eyaletine bağlıydı (Öz, 2006, s. 5; Öz, 1999, ss. 194-213; ayrıca bkz. Yolalıcı, 1998, ss. 14-16). Tuncer Baykara'nın aktardığı bilgilere göre, uzun bir süre Samsun ve çevresinin de dâhil olduğu Sivas Eyaleti, Sivas, Amasya, Bozok, Çorum, Canik, Divriği ve Arapkir'den oluşmaktaydı (Baykara, 1988, s. 117). Dolayısıyla bu idari taksimattan dolayı İngiliz kaynaklarında Samsun'la ilintili olarak bu yerlerden bazılarının (Sivas gibi) sık sık bahsinin geçtiği görülür.

Sinop ise kaynakların aktardığına göre M. Ö. 1300-1200 yılları arasında ona adını veren Hititler tarafından kurulmuştur. Daha sonra ise Milet ve Efes merkezli Miletler tarafından idareleri altındaki 90 koloniden birisi olarak düzenlenmiştir. M. Ö. 8. veya 7. yüzyılda Yunanlıların da buralarda koloniler kurdukları bilinmektedir. İleri tarihlerde ise Kırım'da yerleşmiş olan ve İskitlerin baskısı üzerine göçe başlayan Kimmerlerin istilasına maruz kalmıştır. M.Ö. 677'de ise Kimmer istilasını durdurmak isteyen Frigyalılar'ın, daha sonra ise Perslerin kontrolüne geçmiştir (Bakır ve Aksoy, 2018, ss. 25-54).

Sinop, Milâttan önce 220'de Pontus Krallığı'nın, Milâttan önce 69 yılında da Roma İmparatorluğunun hakimiyetine girmiştir. *Colonia Julia Felix Sinope* diye adlandırılan şehir, 350 yıl boyunca serbest ve özerk bir şehir olarak yoluna devam

etmiştir. 1214'te Anadolu Selçuklular tarafından ele geçirilinceye kadar da öyle kalmıştır. Selçukluların kendi arasındaki iktidar mücadelesinden dolayı 1259-1266 yılları arasında kısa bir süre için Trabzon Rumlarının kontrolüne girmiştir. Sonra sırasıyla yine Selçukluların, Candaroğulları'nın (1341) ve 1461'den itibaren ise Osmanlıların yönetimine girmiştir (Öz, 2012, ss. 252-256). Sinop, Osmanlı döneminde uzun süre, mülki taksimat açısından Anadolu Eyaletine bağlı bir sancak olarak yönetilmiş olan Kastamonu'ya bağlı bir liva idi. 1847 yılından sonra ise yine, ayrı bir eyalet haline gelen Kastamonu'ya bağlı dört livadan biri olarak teşkilatlanmıştır (Özkan, 2017, s. 50).

Sinop hem Karadeniz'deki merkezi konumundan hem de kuzey rüzgarlarına karşı doğal ve korunaklı bir limana sahip olduğundan dolayı çok önemliydi. Nitekim Evliya Çelebi de 1640'ta kaleme aldığı seyahatnamesinde, limanı "gayet geniş" ve "kapılı", "sekiz rüzgardan emin, iyi demir tutar yatak" olarak tanımlamıştır (Dağlı ve Kahraman, 2005, s. 91). "Güvenli ve korunaklı" limanı dışında, Karadeniz'in güneyinde ve ortasında bir yer olduğu için özellikle Kırım'la olan ticaret açısından da çok önemli bir yerdi.

Sinop gibi Samsun da Anadolu'dan gelen malların Kırım'a, ayrıca İstanbul'a veya yabancı ülkelere transferi için önemliydi (Baskıcı, 1998, s. 86). Trabzon'dan daha kolay bir kara ulaşım imkânına sahip olduğu için Samsun limanı, İstanbul'dan gelen mamul ürünlerin Amasya, Sivas ve Kayseri'ye transferinde ve içerdeki ürünlerin de başka yerlere ihracatında önemli bir nakil noktasıydı (Yılmaz, 2014, s. 61).

Trabzon, İran'la olan transit ticaret açısından önemliyken, Samsun'un özellikle Anadolu'dan gelen mallar için çok önemli bir limandı ve bu özelliğinden dolayı 1870'lerin sonunda bile hala Anadolu ile olan ticaret bağlamında Trabzon'un çok önünde idi (Kütükoğlu, 1988, s. 108). Gelen bu mallar arasında Ankara'dan ve Kastamonu'dan gelen tiftik ve sofun yanı sıra, işlenmiş deri (sahtiyan) ve kürkler de vardı (Turan, 1988, ss. 156-157). Görüldüğü üzere, coğrafi konumlarından dolayı ve buna bağlı olarak ekonomik değerleri açısından Samsun

ve Sinop çok önemliydi. Bu yüzden tarih boyunca sadece yukarıda bahsi geçen eski uygarlıkların ve devletlerin değil, daha yakın dönemlerde Rusya, İngiltere ve Fransa gibi devletlerin de ilgisini çekmiştir. Bu ilginin sonucu olarak, bu devletler bu şehirlere konsoloslar atamışlar ve onlardan birçok şeyin yanı sıra özellikle ticaretin gelişmesi için katkı yapmalarını istemişlerdir. Bu makalede bu konsoloslardan ve yardımcılarında Guarracino ve Lloyd'un raporları esas alınacaktır. Onların raporlarını değerlendirmeden önce kısaca Osmanlı-İngiliz ilişkilerinin tarihine ve Samsun ve Sinop'ta İngiliz konsolosluklarının başlangıcı ve gelişimine bakmakta yarar vardır.

Osmanlı-İngiliz ilişkileri, bu konuda çalışmaları olan Akdes Nimet Kurat, Ali Kemal Meram ve Mübahat S. Kütükoğlu gibi isimlerin belirttiği üzere öncelikle ticari amaçlı ancak Venedik gibi uzun süredir Akdeniz ticaretiyle ilgilenen bazı Avrupa devletlerinin aksine, bir yüzyıl daha geç bir şekilde, 1578'de başlamıştır. Bu gecikmenin nedeni, İngiltere'nin Akdeniz ticaretine geç dâhil olmasıdır. (Kurat, 1953, s. 1; Meram, 1969, s. 9; Kütükoğlu, 2013, s. 12).

Aslında bireysel anlamda bazı İngiliz vatandaşları Osmanlı Devleti'nde ticaret yapmak için 1578'den epey önce girişimde bulunmuşlar ve bu hakkı kazanmışlardır. Bunlardan ilki, devlet bazında Osmanlı-İngiliz ilişkilerinin başlamasına da zemin hazırlayan Anthony Jenkins'tir. Ticaret ağını genişletmek isteyen Jenkins, Osmanlı Devleti'ne yaptığı başvurular sonucunda 1553'te Osmanlı topraklarında hiçbir vergi ödmeden ticaret yapma hakkı kazanmış, daha sonra Edward Osborne ve Richard Staper isminde iki İngiliz tüccarın temsilcisi olan William Harborne'un çabaları sonucu Jenkins de dâhil adı geçen üç İngiliz tüccarı, Osmanlı topraklarında ticaret yapma hakkı elde etmişlerdir (1579) (Kütükoğlu, 2013, s. 23).

1578'deki ve 1579'daki adımlar, 1580'de İngiltere'ye ticari ayrıcalıklardan tam olarak faydalanabilmesini sağlayan bir ahitname ile daha da karlı bir hale gelmiştir. İngiliz tüccarlar bu ahitname ile "Chiefe merchant of all the Turkish company" (Bütün Türk Şirketlerinin Baş Tüccarı) isminde bir şirket kurarak başına

Edward Osborne' u getirmişlerdir (Arslan, 2022, s. 421). Bu şirket daha sonra Venedik ile (sömürgeleri de dahil) ticaret yapma tekeline sahip olan Venedik Kumpanyası ile birleşerek 7 Ocak 1582'de Levant Kumpanyası (The Governer and Company of Merchants of the Levant/Levant Tüccarları Şirketi ve Yöneticisi) isimli anonim bir şirkete dönüşmüştür. 53 hissedarı olan bu şirkete 12 yıl süreyle Osmanlı ve Venedik toprakları ile ticaret yapma tekeli verilmiştir. İstanbul, İzmir, İskenderun, Kıbrıs, Sakız, Venedik gibi birçok önemli yer ile Venedik sömürgeleri Zanta, Kefalonya, Cezayir ve Kuzey Afrika limanları bu ticaret tekelinin kapsamı içinde yer almıştır (Arık, 2016, s. 139). Bu anlaşmaların yapılmasında Osborne kadar büyük bir katkısı olan William Harborne ise 20 Kasım 1582'de ilk mukim elçi olarak İstanbul'a gönderilmiştir (Skilliter, 1985, s. 25). Kraliçe Elizabeth'in Osmanlı ile bir anlaşma imzalamasının tek nedeni Doğu Akdeniz ülkeleri ile ticari ilişkilere girerek hem ihtiyacı olan ürünleri bulmak hem de aracılardan kurtularak kâr oranını arttırmak değildir. Aynı zamanda Akdeniz'de üstünlük iddiasında bulunan Katolik liginin önde gelen aktörlerinden olan İspanya'yı zayıflatmaktır. İspanya Habsburg hanedanlığından dolayı Kutsal Roma İmparatorluğu (906-1806) ile göbek bağı olan bir ülkedir ve hem İspanya hem de Habsburglar hem İngiltere hem de Osmanlı Devleti'nin rakipleridir. Bu yüzden 1580 Antlaşmasının siyasi boyutu da vardır (Kurat, 1953, s. 11-12; Meram, 1969 s. 22-23; Kütükoğlu, 2013 s. 18-19). Bu anlaşmalarla Osmanlı Devleti'nde ticaret yapma hakkı kazanan İngiltere, daha sonraki dönemlerde özellikle liman kentlerinde öncelikle tüccarlarının haklarını korumak veya işlerini kolaylaştırmak için konsolosluklar açmıştır.

1580 Antlaşması ile İngilizler, ilk kez İskenderiye, Trablus, Şam, Cezayir, Tunus, Trablusgarp ve Mısır'da konsolos atama hakkını elde etmişler, 17. Yüzyılda yapılan anlaşmalarla bunlara İstanbul, Halep ve İzmir gibi şehirleri eklemiştir. Uğur Kocabaşoğlu'nun verdiği bilgiye göre, hem Osmanlı'da ilk İngiliz konsolosluklarının açıldığı 16. Yüzyılda hem de müteakip 17. ve 18. Yüzyıllarda İngiliz konsolosluk hizmetleri genellikle Levant Company 'den tüccarlar tarafından

yerine getirilmiştir. Fakat 19. Yüzyılın ilk çeyreğinde George Canning'in Dış İşleri Bakanlığı döneminde (1822-1827), Levant Company'i kendisini tasfiye etmiş ve bunun sonucunda 19 Mayıs 1825 itibariyle Osmanlı Devleti'ndeki ve diğer ülkelerdeki İngiliz konsoloslukları doğrudan hükümet tarafından atanmaya ve onun emrinde çalışmaya başlamıştır (Kocabaşoğlu, 2004, s. 30-34).

2.Samsun ve Sinop'taki İngiliz Konsoloslukları

Rusya'nın 1774 Küçük Kaynarca Anlaşması ile kazandığı Karadeniz'de ticaret yapma hakkını kısa bir süre sonra İngiltere de dahil olmak üzere başka Avrupa devletleri de kazanmışlardır. Rusya'dan sonra ilk olarak 1784'te Avusturya, sonra 1799'da İngiltere ve 1802'de de Fransa, Karadeniz sularını kullanma hakkını elde etmişlerdir. Bu ülkeleri 1806'da Prusya, 1827'de Norveç, İsveç ve İspanya, sonra ABD, 1833'te Toskana, 1838'de Belçika takip etmiştir. Ancak bu ülkelerin Karadeniz'e çok daha sık gelip gitmelerini asıl sağlayan gelişme, bütün devletlere Karadeniz'de serbestçe ticaret yapma hakkı tanıyan 1829 tarihli Edirne Antlaşması idi (Yuzefoviç, 1869, ss. 71-80; Baskıcı, 2005, s. 57; Kütükoğlu, 1988, s. 98, 97-107; Beydilli, 1991, s. 688; Aydın, 2016, s. 1).

Ticaret yapma hakkını ağırlıklı olarak 18. Yüzyılda elde etmiş olmalarına karşın, İngiltere de dahil birçok Avrupa devleti, Samsun, Sinop ve Trabzon gibi Karadeniz sahil kentlerinde ancak 19. Yüzyılda konsolosluklar açmışlardır. "Bunun en önemli sebebi, Karadeniz'in XV. yüzyıldan XVIII. yüzyılın sonlarına kadar yaklaşık üç asır bir Osmanlı iç denizi halinde kalmasıdır. Sadece Osmanlı gemilerine açık olan Karadeniz kıyılarında diğer devletlerle bir gemi ticareti söz konusu olmamasıdır (Şahin, 2023, s. 2). Esasen İngiltere, sadece Samsun ve Sinop'la değil, Kafkasya'dan Anadolu'ya kadar uzanan Karadeniz'e kıyısı olan Artvin, Batum gibi şehirlerle de ilgilenmiştir. Buradaki koşulların hem askeri hem de ticari açıdan ne kadar işe yarar olduğunun tespiti için 18. Yüzyıldan itibaren raporlar hazırlatmıştır. Bu raporları hazırlayanlar sadece konsoloslarla sınırlı kalmamış, askeri temsilciler de farklı şehirlerle ilgili raporlar yayınlamışlardır. (Yazıcı, 2020). Bu bölgeye ilginin esas nedeni, daha önce bahsedildiği üzere,

burada 1774'ten özellikle 1780'lerde Kırım'ın ilhakından sonra Karadeniz'de etkisini göstermeye başlayan Rus varlığıdır. Bu bölgede ilk konsolosluk (Sinop/Aralık 1781) da yine Rusya tarafından açılmış ve bunu diğer şehirlerde (Trabzon/Eylül 1786) açılan konsolosluklar takip etmiştir (AVPRİ /Arhiv Vneşney Politiki Rossiiskoy İmperii, f. 89, op.8, d. 1481 ve 1661). Turgay Üner'in bir eserinde, Trabzon'da ilk konsolosluğun Ruslar tarafından açıldığı belirtilir ama tarih olarak 1805 zikredilir (Üner, 1994, s. 58). Oysa bu tarih, Rus arşiv kaynaklarında, yukarıda da bahsi geçtiği üzere, 1786 olarak kaydedilmiştir. Üstelik Rusların konsolosluk açtığı ilk şehir de Trabzon olarak değil, Sinop olarak belirtilmiştir. (Trabzon'da ilk konsolosluğun hangi ülke tarafından açıldığına dair farklı görüşler için ayrıca bkz. Kuş, 2014, s. 167).

İngiltere ise Samsun ve Sinop'taki ilk konsolosluğunu 1841'de açmıştır. Bu makalede ismi geçen iki İngiliz diplomatik temsilcisinden biri olan S. Vincent Lloyd, ele aldığımız 1850'ler bağlamında 30 Haziran 1854'te konsolos yardımcısı olarak Samsun'a, 1 Ocak 1855'te ise Samsun ve Sinop'a konsolos olarak atanmıştır. Frederich Guarracino ise 17 Mart 1846'da Samsun Konsolosu, 6 Eylül 1855'te ise Samsun ve Sinop Konsolosu olarak tayin edilmiştir (Hertslet, 1865, s. 94, 113). 1860'da ise Girit Konsülü olarak atanmış; yerine de Edward B. B. Baker, Samsun ve Sinop konsülü olarak görevlendirilmiştir. (*Daily News*, 9 Temmuz 1860, s. 4; *Daily News*, 1 Eylül 1860, s. 5). Görüldüğü üzere, Samsun ve Sinop'a çoğu zaman aynı konsoloslar bakmış, Samsun daha çok merkez, Sinop ise ona bağlı bir birim gibi işlev görmüştür.

3.Samsun ve Çevresindeki Ticaretin İyileşmesi için Öneriler

St. Vincent Lloyd ve Frederich Guarracino, İngiliz ekonomisine yapacağı katkıyı düşünerek, Osmanlı Devleti ekonomisinin özel olarak da Samsun, Sinop ve çevresindeki ticaretin gelişmesi için bazı önerilerde bulunmuşlardır. Lloyd, daha çok ticaretle ilgili kısıtlamaların kaldırılması, gümrüklerde yaşanan usulsüz vergi alımlarının ve yolsuzlukların sonlandırılması üzerinde durmuştur. 1854 yılında İstanbul'daki İngiliz Genel Konsolosu Strafford de Redcliff'e gönderdiği

raporlarda, bazı ürünlere özellikle buğday ihracatına gelen yasaktan bahsetmiş ve bunun ekonomik gelişmelerin önündeki engellerden biri olduğunu ileri sürmüştür.

İlk konuyla ilgili olarak, 13 Aralık 1854'te yazdığı bir raporda, Kırım Savaşı'nın devam etmesi hasebiyle Osmanlı birliklerinin buğdaya olan ihtiyaçları yüzünden Samsun'daki Paşa'nın tahıl alım satımını derhal yasakladığını, kim satmaya veya almaya cesaret ederse ağır şekilde cezalandırılacağını duyurduğunu belirtmiştir. Buna rağmen birçok kişinin buğdaylarını çuvallarla başka yerlere nakletmeyi başardığını, paşanın casuslarının da bunu görüp kısmen göz yumduklarını, hatta bundan epey para kazandıklarını yazmıştır. Ancak bazılarının buğdaylarına el konulmuş ve hem genel anlamda yasak hem de bu durum, buğdayın fiyatının yükselmesine neden olmuştur; Bazı yerlerde buğdayın kilosu 142/5 kuruş iken, başka yerlerde aynı kalitede buğday 167,5 kuruşa kadar çıkmıştır (PRO/Public Records Office, FO 195/355, No 23, 13 Aralık 1854).

Vincent Lloyd, raporunda, tahıl ihracatı yasağından muzdarip olup kendisine paşayı şikâyete gelenler olduğunu belirtmiştir. Bunlardan biri de İstanbul'da yaşayan Maltalı bir tüccarın Samsun'daki temsilcisidir; bu kişi ekmek yapmak için bile buğday almasına izin verilmediğini söylemiştir. Vincent Lloyd'a göre, buğday ihracatına getirilen yasak İstanbul Hükümetinden bağımsız yerel otoritelerin aldığı bir karardır. Bu nedenle o da elindeki, buğdayın serbestçe ihracı ve Gürcistan ve Çerkezya'dan köle ticaretinin yasak olmasıyla ilgili Türkçe belgeleri paşaya iletmış, paşa da buna cevaben buğday yasağının sadece reaya ve Frankları kapsadığını ve amacının da tahıl fiyatlarını aşağıya çekmek olduğunu söylemiştir. Oysa Samsun'daki Avusturyalı bir ticaret temsilcisi, üstlerinden o gün bir telgraf almış ve bu telgrafta tahıl ihracatının serbest olduğu belirtilmiştir. Ancak paşa ona da aynı cevabı vermiş ve aynı gün buğdayın hatta fasulye gibi başka ürünlerin de yasak olduğunu belirten bir duyuru daha yayınlamıştır. Konsolosa göre, yasak artık sadece reaya tüccarlarını kapsadığı ve bu da yabancılara onlar karşısında bir üstünlük sağlayacağı için hoşnutsuzluklara neden olacak ve muhtemelen reayayı, hileye başvurarak, buğdayı yabancı bir tüccar aracılığıyla

satın almaya itecektir. Bütün bunlar da Türk birliklerinin ihtiyacı olan buğdayı karşılamaktan ziyade başka sorunlara neden olacaktır ki zaten bütün bu uygulamalara gerek kalmadan hükümet alacağı tahıl için sadece şimdiki ücreti ödese, ihtiyaç duyulan tahılı temin etmekte hiç bir zorluk yaşamayacaktır. (PRO, FO 195/355, No 23, 13 Aralık 1854)

Lloyd'a göre Paşa tahıl yasağıyla ilgili kararında kendi inisiyatifini kullanmamakta; Samsun limanındaki mal müdürünün etkisi altında kalmaktadır. Nitekim tahıl yasağından rahatsız olan ve bu konuda kendisine şikâyete gelen reaya da bu konuda sorumlu kişi olarak paşadan ziyade mal müdürüne işaret etmekte ve eğer tahıl ticareti İstanbul Hükümeti kararıyla serbest ise de Paşanın bundan haberi olmadığına inanmaktadırlar. Lloyd'un bu söylenenlerden yola çıkarak, raporunda, İstanbul'daki İngiliz Genel Konsolosluğundan bu durumun açıklığa kavuşturulmasını ve İstanbul Hükümetinin gerçekten tahıl ihracatını yasaklayan bir kararının olup olmadığını ortaya konmasını istediği görülür. (PRO, FO 195/355, No 23, 14 Aralık 1854).

Lloyd'a göre, tahıl ticaretine gelen yasak dışında bizzat gümrükte yaşanan usulsüzlükler ve yolsuzluklar da son derece ciddi bir sorundur ve ticaretin gelişmesine engeldir. Bu bağlamda Lloyd, özellikle "entrikacı" ve "ilginç" bir karakter olarak tanımladığı ve Canik Mutasarrıfı Tufan Paşa üzerinde de etkili olduğunu ileri sürdüğü, daha önce de bahsi geçen mal müdürünün yaptığı usulsüzlüklere dikkat çekmiştir (PRO, FO 195/355, No 24, 14 Aralık 1854).

Rapora göre, İstanbul'dan İvanof isminde bir tüccar "Filomena" adlı bir gemiyle Samsun'a satılmak üzere bir kargo tuz göndermiş ama tuz burada satılmayınca onu Ünye'ye götürmüştür. Nitekim tuz orada satılmış ama parası ödenmemiştir. Ardından İvanof'un iş yaptığı gemi kaptanı orada ölmüş ve geminin sorumluluğunu Maye isminde bir arkadaşı üstlenmiştir. Gemi Samsun'a geri döndüğünde oradaki yetkililer (mal müdürü) sadece kaptanın diğer mallarına el

koymakla kalmamış, Ünye Kadısı da tuz üzerinden “resim parası”[†] olarak 400 kuruş almıştır. Hatta tuzun karşılığı olan 14.475 kuruş tutarındaki parayı da ödenmiş gibi göstermişler, mal sahibi almadığı parayı talep edince de onu hapsetmekle tehdit etmişlerdir. Bunun üzerine İvanof, İstanbul’daki İngiliz Başkonsolosluğu ve Samsun’daki İngiliz temsilcisi Lloyd’dan yardım istemiştir. Lloyd, sorunu çözmek için Mutasarrıf Tufan Paşa ile görüşmeye gitmiş, Paşa da buna cevaben paranın şahsen İvanof’un temsilcisine değil, onu İstanbul’a iletecek olan mal müdürüne ödeneceğini belirtmiştir. Lloyd, “muhatabının mal müdürü değil, bizzat paşanın kendisi olduğunu” ifade etmiş ve eğer para İvanof’un temsilcisine hemen orada ödenmezse, durumu İngiliz Başkonsolosluğuna iletceğini söylemiştir. Bunun üzerine Paşa paranın ödenmesini emretmiş ve hem Lloyd’a hem de parayı teslim alan temsilciye makbuzun birer nüshası verilmiştir. (PRO, FO 195/355, No 24, 14 Aralık 1854). Bu olay, Samsun ve Ünye gibi limanlarda birtakım usulsüzlüklerin yaşandığını ve bunun da mülki amir, mal müdürü, kadı gibi yetkilileri de içine alacak şekilde organize bir biçimde yapıldığını gösterir. Lloyd’un raporunda sunduğu başka örnekler de bu tür usulsüzlüklere delalet eder.

Rapora göre, mal müdürü, Samsun’dan İstanbul’a gönderilen malların naklini onaylamak için gümrük vergisi almasına karşın gerekli belgelere mührünü basmamaktadır. Örneğin Samsun’dan İstanbul’a gidecek malların sahibi olan Aziz Bey isminde bir tüccar, hesapların onayı için doğrudan mal müdürünün kendisine 7.500 kuruş ödemiş, geri kalan 2500 kuruşu da mal müdürü tarafından teslim

[†] “Modern kamu maliyesinde devletin verdiği hizmetlere karşılık aldığı vergilere resim denir. Ancak klasik fıkıhta bu anlamıyla kullanılmaz. Osmanlılar’da resim, gerek merkezin doğrudan tahsil ettiği gerekse timara ayrılmış edilmiş yerlerden alınan vergi ve tazminatların genel adıdır.”... “Bir kısmı da gümrük, damga, ipek kapamı (mîzân-ı harîr), tütün, kahve, zeytinyağı, sabun resmi vb. resimlerle ilgilidir. Ticarî vergiler genellikle mukâtaa sistemi içerisinde. Pazarlara getirilen mallardan alınan bâc ve damga resimleriyle kapan (kantar veya mîzan) resimleri denen un, bal, yağ gibi malların toptan ticaretinden alınan resimler böyledir. Yine kervan ticaretinden belli noktalarda “bâc-ı ubûr” denen iç gümrük vergisi alınır. İthal veya ihraç edilen mallar tüccarın Müslüman, zimmî ya da harbî oluşuna göre farklılaşan dış gümrük vergisine tâbidir.” (Tabakoğlu, 2007).

alınmak üzere, onun yönlendirdiği bir esnafa vermiştir. Ancak bu ödemelere rağmen Aziz Bey'in mallarının Samsun'dan İstanbul'a (oradan da muhtemelen yabancı bir ülkeye) transferine yine de izin verilmemiştir. Aziz Bey bunun üzerine, konuyu beldedeki İngiliz Konsolosu Lloyd ile paylaşmış; o da meseleyi İstanbul'daki İngiliz Başkonsolosluğuna iletmiştir. Netice itibariyle muhtemelen her ikisinin de etkisiyle mal müdürü hakkında olmasa da oradaki mülki amir Tufan Paşa hakkında inceleme başlatılmış ve bu amaçla beldeye İstanbul'dan bir komisyon tayin edilmiştir. (PRO, FO 195/355, No 24).

Tufan Paşa'nın görevden alınacağını ve yerine gelen kişinin de (ki rapora göre daha sonra değişiklik olmuş ve Tufan Paşa'nın yerine Zeki Paşa gelmiştir) bu ödemeleri duyacağından endişe eden mal müdürü, hemen para meselesini halletmeye çalışmış ve esnaftan Aziz Bey'e aldığı 10.000 kuruşu ödemesini istemiş, ancak söz konusu esnaf ödemeyi Aziz Bey'e değil, parayı en başta aldığı kişiye, mal müdürüne ve sadece 7.500 kuruş olarak yapmayı kabul etmiştir. 2.500 kuruşu ise daha önce mal müdürüne verdiği için ikinci kez ödemeyi reddetmiştir. Daha sonra mal müdürü ve esnaf, yeni gelen Paşa'nın (Zeki Paşa) güvenini kazanmayı başarmışlar ve para esnafın cebinde kalmıştır. Bunun karşılığında ise mal müdürü, konsolosun iddiasına göre bahsi geçen esnaftan, sıkça üzerinde görülen çok değerli iki kürk almıştır. (PRO, FO 195/355, No 24). Bu örnekler, daha önce de belirtildiği gibi, limanlarda ve gümrüklerde bazı usulsüzlüklerin yaşandığını ve İngiliz temsilcilerin de kendilerine yapılan başvuru üzerine olaylara müdahil olduklarını gösterir. Bu müdahale ile mağduriyetlerin kısmen giderildiği ama usulsüzlükleri yapanların yaptıklarıyla kaldıkları ve "organize" işlere başka şekillerde devam ettikleri görülür. Lloyd'a göre genel anlamda, yaşanan bütün bu olumsuzluklar ve yapılan yolsuzluklar, hem "ticaretin baskı altına alınmasına" hem de "Türk hazinesinin yoksullaşmasına" neden olmaktadır. (PRO, FO 195/355, No 24) Bu tespit, kendi içinde öneri de içermektedir. Bu öneri de yolsuzlukların önlenmesi ve ticaretle ilgili yasakların kaldırılmasıdır.

Diğer bir temsilci olan Frederich Guarracino, Lloyd'un sözünü ettiği konulara hemen hiç değinmemiş, ekonominin gelişmesi için daha çok ulaşımın iyileştirilmesiyle ilgili önerilerde bulunmuştur. Bu bağlamda en çok Samsun limanının olumsuz koşullarına dikkat çekmiştir. Esasen kaynaklarda aktarıldığı üzere, 19. Yüzyılın başlarında Samsun'un geniş bir limanı vardır ancak "önü açık olduğundan güvenli bir sığınak" olmaktan uzaktır (Bıjışkyan, 1969, s. 32). 1838'de bölgeye gelen Moltke de limanın varlığından söz etmiştir. "Samsun'un çeyrek mil kuzeyinde eski bir mendirek harabesinin temellerini [gördüğünü bunun] iri yontma taşlardan [yapıldığını] ifade etmiştir (Serbestoğlu, 2015, s.105). Ancak Samsun'daki bu yapı, daha önce de bahsi geçtiği üzere, Sinop'taki gibi güvenli değildir. 1840'lara ait bazı Fransızca kaynaklarda da Samsun limanının bu olumsuz durumuna dikkat çekilmiş hem sığılığında hem de kuzey batıdan esen rüzgarlara açık olduğundan güvenli olmadığı vurgulanmıştır (Yılmaz, 2014, s. 60).

İngiliz Konsolos Guarracino'nun, 31 Aralık 1850 tarihli bir raporunda yazdıklarına bakılırsa Samsun limanının durumu 1850'lerin başında da aşağı yukarı aynıdır. Guarracino, raporunda bu durumu Osmanlı hükümetinin bir "ihmal" olarak değerlendirmiş ve bu konudaki şaşkınlığını dile getirmiştir. Ona göre liman hem ticari açıdan hem de askerî açıdan büyük öneme sahipti ve hükümetin çok az bir maliyetle bir iskele inşa etmesi, tüccarların malları gemilere yüklerken veya indirirken veya çok sayıda askerinin ve yolcunun gemiye binmesi ve inmesi sırasında maruz kaldıkları veya kalabilecekleri risk ve tehlikeyi önlemek için yeterli olacaktı (PRO, FO 78/908, s. 218-222). Limanın koşullarının iyileştirilmesini bu kadar gerekli kılan aslında Samsun limanının bu dönemde, Trabzon'dan sonra en önemli liman olup, Tokat'tan Diyarbakır'a kadar uzanan bir ticaret hattının üzerinde olmasıydı (*A Handbook for Travellers in Turkey.*,1854, s. 261). Bazı kaynaklarda, Tokat ve Diyarbakır'dan geçip Bağdat'a kadar uzanan bu hat, Bağdat Yolu olarak anılmaktaydı (Taş, 2020). Bu ticaret hattının çok daha etkili olması için Samsun limanının şartlarının iyileştirilmesi elzemdi.

Bu konudaki gereklilik, özellikle askerlerin veya onların işlerinin nakliyle ilgili sıkıntılardan dolayı Kırım Savaşı sırasında çok daha iyi anlaşılmıştır. Aslında Samsun'a çok daha sağlam bir liman inşa edilmesi meselesi ilk kez Kırım Savaşı'ndan önce, 1840'ların sonunda tartışılmaya başlanmıştır. Padişahın iradesiyle limanla ilgili harita ve keşif çalışmaları için Mühendishane-i Berriye hülefasından Ahmed Efendi görevlendirilmiştir. O da çalışmalarının sonucunu Nafia Nezareti'ne göndererek, hazırlamış olduğu harita ve keşif sonucuna istinaden öncelikle limanın taşan mı yoksa ahşaptan mı yapılacağına belirlenmesini istemiştir (Dığıroğlu, 2011, 53).

Konu, savaşla birlikte tekrar gündeme gelmiştir ve yapılan tartışmalar ve görüşmeler sonucunda Samsun'da liman inşası için bir plan hazırlanmıştır. Buna göre yeni iskelenin 75 metre uzunluğunda ve denizin içine girecek şekilde olup, yaklaşık 150.000 kuruşa mal olacağı belirtilmiştir. Yetkililer bu rakamı çok yüksek bulmuşlar ama yine de askeri ve ticari yönden Anadolu'dan gelen ürünler için bir transfer noktası olması hasebiyle maliyetin buna değeceğini düşünmüşlerdir:

Anadolu'dan toplanan zahire, gemilere yüklenmek üzere filikalara doldurulmak üzere hamalların omuzlarında denizde taşınmak zorunda kalınıyordu. Bu durum yüksek miktarda hamaliye ücreti ödenmesine yol açtığı gibi zaman zaman yaşanan kazalarda insanlar ve zahire telef oluyordu. Ayrıca posta gemilerine aktarma yapılmaması üzerine yabancılar da bir liman yapılmasının gerekliliğini ifade ediyorlardı. Hatta Canik mutasarrıfı limanın hayati önemine binaen iki aylık maaşını hibe etmeyi teklif etmişti (Serbestoğlu, 2015, s. 106-107).

Daha sonra Samsun'a Karantina civarında ya da mal müdürlüğünün ön kısmında kargir bir iskele yapılması, bu inşaatın maliyetini belirlemek için de bir keşif ustası tayin edilmesi düşünülmüştür. Ancak çevrede böyle birisi olmadığından bu iş için Ticaret Nezareti ile yazışmalar yapılarak İstanbul'dan bu işin ustalarından Nazif Efendi ve Yorgi adında iki kişi görevlendirilmiştir. Bunlar yaptıkları incelemede, Samsun sahili sığ ve önü açık olduğundan yapılacak iskeleye ancak küçük kayıkların yanaşabileceğini, vapur ve gemilerin ise ancak yarım veya bir mil uzakta durabileceğini belirtmişlerdir. Hatta olası bir hava muhalefesinde küçük kayıkların

bile bu iskelede barınamayacağını ifade etmişlerdir. Ayrıca görevlendirilen memurların maaşları ve yol ücretleri de oldukça masraflı olduğundan/olacağından iskelenin yapımı meselesi yine sonuçsuz kalmıştır (BOA, İ.MVL, 360/15765, H 15.02.1273 (7 Ekim 1856).

Guarracino'nun 1858'deki raporlardan anlaşıldığı kadarıyla bu konu daha sonraki yıllarda da tartışılmaya devam edilmiştir. Hükümet bir ara buraya iki mühendis göndermiş, rapor yazmalarını istemiş ama ne bundan (PRO, FO 78/1451, s. 207) ne de daha sonra 1863-64'te atılan adımlardan da hiçbir sonuç çıkmamıştır. (Serbestoğlu, 2015, 108-115). Bu nedenle de Samsun limanının kötü koşulları, aradan geçen yıllara rağmen hiç değişmemiştir.

Limanın koşullarının daha iyi hale getirilmesi dışında konsolosların Samsun'daki ve çevresindeki ticaretin gelişmesi için sıkça dile getirdikleri bir diğer konu, Samsun'u ve Sinop'u çevre şehirlere bağlayan kara yollarının durumu ve bunların iyileştirilmesi gereğidir. 1850 yılı için yazdığı sonuç raporunda, İngiliz Konsolos Yardımcısı Vincent Lloyd, 1850 yılı rakamlarının 1849'a göre daha iyi olduğunu, bundan yola çıkarak İngiltere'nin Osmanlı Devleti ile olan ticaretinde artışın devam edeceğine inandığını belirtir. Ona göre, bu artışta özellikle Sinop'taki her türlü tahılın düşük fiyattan satılmasının önemli bir rolü vardı. Hatta bu, yolların kötü durumundan dolayı pahalıya gelen nakliye masraflarını bile tolere edebilecek nitelikteydi. Osmanlı Hükümeti de konunun farkındaydı ve nakliye masrafları sebebiyle uğranılan ekonomik kaybı önlemek için dikkatini büyük otoyolların ıslahına çevirmişti. Ancak bazı planlara ve adımlara rağmen bu konu Türkler nezdinde çok az ilgi görmekteydi. Kaldı ki, Lloyd'a göre, Osmanlı'nın ekonomik durumu o kadar "kötü"ydü ki iyileştirme umutları da hayalci gözükmekteydi (PRO, FO 78/870, s. 311).

Frederich Guarracino'nun 31 Aralık 1852 tarihli raporu, Lloyd'un yukarıda sözünü ettiği yol sorununa ve bu konuda Osmanlı'nın attığı bazı adımlara şahitlik eder. Guarracino, raporunda öncelikle, çamurlu yollar nedeniyle Samsun ile iç bölgeler arasında ulaşımının çok zor olduğunu belirtir. Onun yazdığına göre,

Osmanlı Hükümeti de bu durumun farkındadır. En nihayet sorunun çözümü için bir adım atmış, bir Türk mühendis albayı ile Polonyalı bir mühendisi, bir plan yapmaları ve Samsun, Tokat ve Amasya arasında yapılması muhtemel bir yolun ne kadara mal olacağını hesaplamaları için buraya göndermiştir. Bahsi geçen kişiler, istenen hesaplamaları yapmış ve hükümete bildirmiştir. Eğer mühendislerin plan ve projeleri kabul edilirse, bu teşebbüsün masraflarının, yolun yapılacağı ve geçeceği şehirlerdeki sakinlerinden alınacak ekstra paradan karşılanması planlanmaktadır. Guarracino'ya göre, projesi yapılan ve planlanan yol çok önemlidir ve eğer hayata geçirilirse Samsun “güney kıyılarının Odesa'sı olacaktır” (PRO, FO 78/908, s. 218-222).

Kara yollarına atfedilen bu öneme rağmen, İngiliz kaynaklarına göre Samsun'daki ticaretin gelişimine etki edecek esas önemli faktör, Samsun'u içerdeki bölgelere bağlayacak bir demiryolunun inşasıdır. İngiliz basınında yer alan haberlere bakılırsa, Osmanlı hükümeti de böyle düşünmüş olmalı ki, Samsun-Sivas arasında bir demiryolunun inşası için harekete geçmiştir. Bu konuda en ayrıntılı bilgi Guarracino ve İngiliz basınının önde gelen temsilcilerinden *The Times* gazetesi tarafından verilmiştir.

Konsül Guarracino Samsun-Sivas tren yolu hattının olası katkılarını vurgulamak için, konuya yüksek nakliye maliyetleri açısından yaklaşmıştır. Raporunda, 1857'de Samsun'dan önceki yıllara göre daha az tahıl ihraç edildiğini belirtmiş ve bunun nedenini, Avrupa'daki tahıl fiyatlarının, Osmanlı'daki ağır nakliye masraflarını telafi edecek kadar yüksek olmamasına, bu yüzden, örneğin mısırın nakliye masraflarının genellikle daha az olduğu Herson'dan temin edilmesine bağlamıştır. Sırf nakliye masrafları çok fazla olduğu için de bir önceki yıldan kalan mahsulün bir kısmının Samsun da dahil kıyıdaki şehirlerdeki tahıl ambarlarında satılmadan kaldığını belirtmiştir. Böyle durumların yaşanmaması için kıyı şehirleriyle Samsun arasında bağlantıyı sağlayacak; böylece nakliye masraflarını düşürecek özellikle Samsun-Sivas arasında yapılması planlanan demiryolunun önemine dikkat çekmiştir. Guarracino'nun verdiği bilgilere göre,

Osmanlı hükümeti bu konuda bir adım atmış ve yapılan görüşmeler sonunda hattın imtiyazını Mösyö Price Larking ve Mr. Edward Price'a vermiştir. Bu isimlerden Mr. Price da Samsun'da bazı incelemelerde bulunmuştur. (PRO, FO 78/1396, s. 463, 6 Nisan 1858)

Gurracino'ya göre Samsun'dan Anadolu'nun içlerine yapılacak bir demiryolu hem politik hem de ekonomik anlamda çok önemlidir ve Osmanlı Devleti de bunun farkındadır. Hattın masrafı toplam 4 milyon 600 bin kuruştur ve hükümet, bunun üçte birini karşılamayı, demiryolunun geçeceği toprakları ücretsiz olarak temin etmeyi ve demiryolu hattına bağlı kara yollarının yapımını üstelenmeyi kabul etmiştir. Raporu göre Osmanlı Hükümeti, bu masrafları hattın geçeceği yerlerdeki halktan karşılamayı planlamaktadır. İmtiyazı alan şirkete %7'lik bir faiz garanti eden Osmanlı hükümeti, bu rakamın getireceği mali yükün, demiryolu sayesinde artacak ticaretle telafi edilebileceğini düşünmektedir. Samsun ile Sivas arasındaki hattın uzunluğu 250 mil'dir (402 m). Hat iç bölgeler tarafından kullanılan sarp yolu takip ederek, Yeşil Irmak üzerindeki verimli Çarşamba bölgesinden geçerek Samsun körfezini dolaşacak, sonra Amasya'ya kadar ulaşacak, oradan da nehri geçerek Tokat'a doğru çıkacaktır ki burası da bölge madenleri için çok önemli bir yerdir. Buradan da Sivas'a uzanacaktır. Eğer demiryolu hattı tamamlanır ve devlet söz verdiği yüzde 7 faizi öderse, hattın Erzurum'a kadar uzanması (PRO, FO 78/1396, s. 463, 6 Nisan 1858) hatta Sivas Diyarbakır'a yarı mesafede olduğundan, etkisinin Diyarbakır üzerinden Bağdat'a kadar geniş bir bölgede hissedilmesi mümkün olacaktır. Bir başka kaynakta hattın uzunluğu 220 mil olarak belirtilmiş olup, bu hattın öncelikle Samsun'dan Amasya'ya kadar olan 100 millik kısmının inşa edileceği belirtilmiştir (Stephenson, 1859, s. 26-27; 58). Yağışlı mevsimlerde Bağdat'a Dicle Nehri üzerinden ulaşmak zor olduğundan buraya kadar gelecek bir demiryolunun önemi çok büyüktü. Ancak bu demiryolunun, imtiyazı İngiliz vatandaşlarına verildiğinden, Anadolu'daki İngiliz etkisini artıracığı gerekçesiyle diğer Avrupa

devletlerinin tepkisine neden olması da çok muhtemeldi (PRO, FO 78/1303, ss. 475-477).

Samsun-Sivas demiryolunun ilgi görmesinin bir diğer nedeni de Osmanlı Devleti'ndeki en önemli madenlerin Samsun-Sivas hattındaki bölgede yer almasıydı. Hatta bu yüzden burada görev yapan maden müdürleri, burası sayesinde çok zengin olmadan sık sık değiştirilmekteydi. Samsun-Sivas arasında yapılacak bir demiryolu hattı, merkezi hükümeti bu madenlere yaklaştıracığı ve buradan kazanılan paranın yerel görevliler yerine merkezi hazineye akmasını sağlayacağı için de çok önemliydi (*The Times*, 16 Mart 1858, 9). Demiryolu hakkındaki bu bilgiler aşağı yukarı aynı şekilde İngiliz basınının farklı temsilcilerince de verilmiştir. (*Manchester Weekly Times and Examiner*, 19 Eylül, 1857, s. 9; *Daily News*, Mon, 14 Eylül, 1857, s. 5; *The Times*, 7 Eylül, 1857, s. 8; *The Newcastle Journal*, 19 Eylül, 1857, s. 2; *The Daily Telegraph*, 14 Eylül, 1857, s. 2; *Daily News*, 10 Mayıs 1858, s. 19) Ancak bunlar içerisinde en ayrıntılı bilgiyi veren *Times* gazetesi olmuştur.

The Times gazetesi, demiryolu hattının önemini vurgulamak için önce Samsun'un Anadolu coğrafyasında bulunduğu konumdan bahsetmiştir. Gazeteye göre, İstanbul Boğazı'ndan Gürcistan sınırlarına kadar olan hatta, dağlar giderek yükselmekte ve birkaç km gidince yükseklik neredeyse binlerce metrelik bir rakıma çıkmaktadır; bu yüzden Anadolu'yu çevreleyen dağlar kuzey bölgesinin denize erişimini güçleştirmektedir. Yükseklik sadece Kızılırmak ile Yeşilirmak'ın döküldüğü yerde görece daha azdır; Samsun da işte tam bu iki nehrin deltalarının üzerinde bulunmaktadır ve bu konumundan dolayı da Karadeniz ticareti için çok uygun bir yerdedir. Ancak Samsun, iç bölgedeki yolların uzunluğundan dolayı özellikle İran transit ticareti için çok uygun bir yer değildir. Bu yüzden bu ticaret daha çok Trabzon üzerinden gerçekleşmektedir. Fakat bu dezavantajın Samsun'dan Sivas'a uzanacak bir demiryoluyla büyük oranda giderilmesi mümkündür. Bu, Osmanlı Hükümetinin de bu projeye destek vermesinin nedenlerinden biridir ama

kuşkusuz tek nedeni değildir. Desteğin bazı askeri nedenleri de bulunmaktadır (*The Times*, 16 Mart 1858).

Örneğin Kırım Savaşı'nda Rusların Erzurum'u ele geçirmesinde sonra, Osmanlı Hükümeti hemen her yerin muhtemel bir işgal karşısında savunmasız olduğunu görmüş ve bu yüzden Samsun'dan iç bölgelere kadar uzanacak bir demiryolunun, aynı zamanda Rusya ve İran'a karşı bir savunma hattı oluşturabileceğini düşünmüştür. Hatta Samsun Sivas arasındaki demiryolu hattından elde edilen kazanç yatırılan rakamın %7'sine ulaşır ulaşmaz, hattın Erzurum'a kadar uzatılması da söz konusu olabilirdi. Çünkü Trabzon-Erzurum karayolu konusunda ciddi bir sıkıntı vardı; sık sık yayımlanan emirlere ve bağışlanan/yatırılan paraya rağmen, bu yol gün geçtikçe daha da kötüye gitmekteydi. Öyle ki, en iyi mevsimde bile buradan geçmek çok zordu ve ne kadar para harcanırsa harcanırsın, özellikle yılın birkaç ayında Kolat Dağı'nda yağın kar yüzünden buradan geçiş neredeyse imkânsızdı. Bu yüzden Erzurum'dan Sivas'a kadar uzanacak ve eski karavan yolunu takip edecek bir demiryolu hattı, bütün bu zorlukların üstesinden gelebilecek bir potansiyele sahipti (*The Times*, 16 Mart 1858, s. 9). Guarracino gibi İngiliz diplomatik temsilcilerini heyecanlandırmış olmasına, İngiliz basınında oldukça geniş bir yer bulmasına, hatta Osmanlı Hükümetinin bazı adımlar atmasına rağmen, bu önerilerden hemen hiç birisi hemen hayata geçirilememiştir. 1900'lerde kaleme alınmış bir eserde, Samsun'un güzel bir limanının olduğu ama hala iyileştirilmekten uzak olduğu belirtilir (Kuro 1900. s. 86)

Limanla ilgili bir sonraki adım, 1911'de atılmış; bu tarihte modern bir liman inşası için bir proje hazırlanmıştır. (Yılmaz 2006, s. 88). Aynı tarihlerde Samsun-Sivas demiryolu projesinin gerçekleşmesi için de adımlar atılmış, demiryolunun inşası 1911'de Fransızların imtiyazında başlamış ve "I. Dünya Savaşı'na kadar devam etmiştir. Bu süreçte yaklaşık 32 km'lik bir kısmı tamamlanan hattın yapım çalışmaları 1924'te tekrar [başlamıştır]. 1926 yılı itibariyle Kavak, 1927'de Havza ve Amasya, 1928'de Zile istasyonları işletmeye

[açılmış], Samsun-Sivas bağlantısı (380 km) ise 1932 yılında tamamlanmıştır]" (Büyükçam 2022, s. 849). Netice itibariyle, 1850'lerde İngiliz konsoloslarının özellikle Guarracino'nun önemine işaret ettiği Samsun limanı ve Samsun-Sivas Demiryolu projelerinin tamamlanması, yukarıda verilen bilgilerden de anlaşılacağı üzere, Cumhuriyet'in ilk yıllarında mümkün olabilmiştir. Bu gecikme, İngiliz konsoloslarının ileri sürdüğü gibi belki ticari ya da ekonomik gelişmenin çok daha güçlü olmasını engellemiş olabilir ama mevcut haliyle bile Karadeniz'in özellikle de Samsun'un ticareti 1850'lerde Kırım Savaşı'nın etkisiyle, özellikle de müttefik ordularının ihtiyaçlarından dolayı artarak devam etmiştir (PRO, FO 78/1303, No 3, 14 Ocak 1857). Bu canlılık savaş sonrası dönemde kısmen azalmışsa da ticaret, Samsun'dan Anadolu'nun diğer şehirlerine olan karayolu bağlantısı sayesinde eskiden olduğu gibi önemini korumaya devam etmiştir (PRO, FO 78/1396, 6 Nisan 1858).

Son olarak, fazlaca detaylandırılmayan ama Lloyd'un bir raporunda sözünü ettiği iltizamın kaldırılmasıyla ilgili bir önerisi bulunmaktadır. Mehmet Genç'in açıkladığı üzere iltizam, "Devletin, genellikle belirli bir mekânla sınırlı kanunî ve/veya şer'î vergi unsurlarından oluşan bir demeti ifade eden mukātaa birimlerini vergilendirmeyi rekabete açık, ekseriya müzayede ile tesbit edilen ve bir bölümü peşin ödenmesi istenen belirli bir yıllık bedel karşılığında, sınırlı bir süre (tahvil) için kârı ve zararı kendine ait olmak üzere kabul edecek mültezimlere güvenilir bir kefaletle devretmesidir." Bu sistem, uzun bir süre devletin hazinesine girecek paranın önceden belirlenmiş olması açısından avantajlı iken, zaman içerisinde devletin mültezimlerden alacağı oranı arttırmasına bağlı olarak, mültezimlerin de kendi paylarına düşen rakamı arttırmak için topraklarında çalışan köylülere fazla veya aşırı vergi almalarından dolayı sorunlara neden olmuştur. Hem neden olduğu ekonomik tahribat hem de halkın artan şikayetlerinden dolayı 1840'ta iltizam sistemine son verilmiştir. Ancak zaman içerisinde yerine getirilen emanet sistemi hazineye yeterince katkı yapmadığından 1843'te tekrar iltizam sistemine dönmüştür (Genç, 2000, ss. 154-158).

Lloyd da raporunda, muhtemelen mültezimlerin köylülerden aldıkları ağır vergilere referansta bulunarak, iltizamı Osmanlı köylüsünün verimli üretimine bir engel olarak gördüğünü belirtir ve bunun için de aracılar kaldırılarak doğrudan köylülerin desteklenmesini tavsiye eder. Çünkü ona göre, bu, her yıl Karadeniz limanlarından vapurlarla, iş bulmak için İstanbul'a giden "Anadolu'nun emekçi halkının" göçünün de azalmasına neden olacaktır. Bununla birlikte her ne kadar iltizamın göçe neden olduğunu ima etse de, aslında "nüfusun çoğunun zaten yerinden ayrılmaya niyetli olmadığını, hatta toprağa eskisinden daha bağlı olduğunu vurgular.

Sonuç ve Öneriler

Öneriler bağlamında Samsun ve Sinop'taki Konsolos Guarracino ve Konsolos Yardımcısı Lloyd, en çok ulaşım ile ilgili önerilerde bulunmuşlardır. Samsun, Sinop ve çevresini Anadolu'nun içlerine bağlayacağını ümit ettikleri Samsun-Sivas demiryolu bunlardan biridir. Malların transferini çok daha rahat ve kolayca yapmaya yarayacak limanla ilgili düzenlemeler de yine raporlarda sıkça geçmiştir. İngiliz çıkarları ve ticareti için de olsa, aslında bu önerilerin son derece makul ve yerinde olduğu görülür ki zaten Osmanlı yetkilileri de benzer konularda bazı adımlar atmışlardır ama bu adımların hayata geçirilmesi konuyla ilgili çalışmalardan da anlaşıldığı üzere oldukça geç bir dönemde mümkün olmuştur. Özellikle Samsun-Sivas demiryolu projesi dönemin İngiliz basınında da oldukça geniş yer bulmuştur. Bu hattın Bağdat'a kadar olan ticaret yolu için de önemine vurgu yapılmıştır. Hem limanın hem de demiryolu projesinin olası kazançlara muhtemelen etkisi vardır. Ancak bunu tespit etmek ve değerlendirmek, demiryolu öncesi ve sonrası ekonomik durum bağlamında başka bir çalışmada ele alınarak değerlendirilebilir.

Ekonomik gelişme için dile getirilen özellikle St. Vincent Lloyd'un dillendirdiği bir diğer öneri de ticaret ve gümrükle ilgili kısıtlamalar ve usulsüzlüklerdir. Bu sorun, sadece ekonomik çerçeveye sınırlı olmayıp, o dönemdeki ticaret hukukunun, hatta yine İngiliz konsoloslarının raporlarında sıkça

vurgu yaptıkları Tanzimat sonrası reformlar ve onların muhtemel etkisi veya etkisizliği de ilgilidir. Yapılan eleştiriler ve öneriler aslında özelde Samsun ve çevresi için gözükse de, genelde bütün Osmanlı Devleti'ni ilgilendirir niteliktedir. Bu konunun Osmanlı açısından nasıl görüldüğü ve değerlendirildiği de önemlidir. Bu da yine ayrı bir çalışma konusu olacak kadar değerlidir.

Son olarak, Lloyd'un iltizam sisteminin kaldırılmasına dair tavsiyesi de dikkat çekicidir. Nitekim, modern çalışmalarda da vurgulandığı üzere, sistem, mültezimlerin kendi kazançlarını arttırmak için köylülere çok daha fazla vergi almalarından dolayı bazı şikayetlere neden olmuştur. Hatta ekonomik kayba sebep olduğu için bir ara kaldırılmıştır. Bu nedenle bu önerinin de, diğer öneriler gibi o dönemin koşulları dikkate alındığında son derece yerinde bir tespit de içerdiği söylenebilir.

Mali Destek Bildirimi (Funding)

Bu makale Manisa Celal Bayar Üniversitesi BAP Komisyonu tarafından desteklenen bir projeden türetilmiştir.

Kaynakça

1.Arşiv Kaynakları

- AVPRİ /Arhiv Vneşney Politiki Rossiiskoy İmperii, f. 89, op.8, d. 1656.
BOA (Başbakanlık Osmanlı Arşivi), İ.MVL, 360/15765, H 15.02.1273 (7 Ekim 1856)
PRO (The Public Record Office)
PRO, FO 78/908.
PRO, FO 78/1303
PRO, FO 78/1396
PRO, FO 78/1451
PRO, FO 195/355

2.Araştırma, İnceleme ve Telif Eserler

- Abraham, A. (2003). Business Intelligence From Web Usage Mining. *Journal Of Information & Knowledge Management*, 375-390.
Murray, J. (1854). *A Handbook For Travellers In Turkey: Describing Constantinople, European Turkey, Asia Minor, Armenia, And Mesopotamia With New Travelling Maps And Plans, Third Edition, Revised And Greatly Augmented*.
Arık, T. (2016). Osmanlı-İngiliz Ekonomik İlişkilerinin Başlangıcının Arka Planı ve 1675 Senesine Kadarki Seyri, *Marmara Üniversitesi Öneri Dergisi*, C: 12, S: 45, Ss. 137-152.

- Arslan, L. (2022). Osmanlı'dan Erken Cumhuriyet'e Türk-İngiliz Ticari İlişkileri," *Mavi Atlas*, C: 10, S: 2, ss. 419-437.
- Aydın, Y.E. (2016). *19. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Doğu Karadeniz Limanlarındaki Ticari Faaliyetler*, Yüksek Lisans Tezi, Uludağ Üniversitesi, Bursa.
- Bağış, A. İ. (1985). III. George Döneminde İngiltere'nin Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Ekonomi Siyaseti, 1760-1815, *Türk-İngiliz İlişkileri 1583-1984 (400. Yıldönümü)*, Basın Yayın Genel Müdürlüğü, Ankara.
- Bakır A. ve Aksoy, F. Roma Hâkimiyetine Kadar Sinop Şehri, *Cappadocia Journal of History and Social Sciences*, V.11, October-2018, ss. 25- 64.
- Baskıcı, M. Murat, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*, Turhan Kitabevi, Ankara 2005.
- Baykara, T. (1988), *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyasına Giriş, I. Anadolu'nun İdari Taksimatı* Ankara, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları.
- Beydilli, K. (1991). Karadeniz'in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve Miri Ticaret Teşebbüsü, *Belleten*, C: CLV, S: 214, Ankara, ss. 169-172.
- Bijişkyan, P. M. (1969). *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası, 1817-1819*. Tercüme ve Notlar Hrand D. Andreasyan, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul.
- Büyükcem, S. F. (2022). Yitik Bir Miras: Samsun Demiryolu Yerleşkesi, *The Turkish Online Journal of Design, Art And Communication – Tojdac*, C: 12, S: 3, Temmuz, ss. 846-855.
- Çağlayan, K. T. (2015). İngiliz Konsolosluk Belgelerinde Sinop (1841-1842), *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, cilt 9, s. 18, ss. 49-60.
- Çağlayan, K.T. (2006). İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre 1841 Yılında Samsun ve Çevresinde Ticaret, *Geçmişten Geleceğe Samsun*, 1. Kitap, ed. C. Yılmaz, Samsun 2006, ss. 283-293.
- Dağlı, Y. ve Kahraman, S. A. (2005), *Günümüz Türkçesiyle Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, 2. Cilt, 1. Kitap, 1. Baskı, İstanbul.
- Diğiroğlu F. (2011), *XIX. Yüzyıl Karadeniz'inde Yeni Bir Ticari Merkez: Samsun*, Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Durhan, İ. D.(2002). 1838 Tarihli Osmanlı-İngiliz Ticaret Sözleşmesi ve Sonuçları, *AÜEHFD*, C: Vi, S: 1-2, 2002), S. 86-88.
- Genç, M. (2000). İltizam, *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 22, ss. 154-158.
- Gökbilgin, T. (1954). Konsolos, *İslam Ansiklopedisi*, C: VI, MEB Yayınları, İstanbul, ss. 836-840.
- Edward Hertslet, E. (1865). *Foreign Office List, Forming A Complete British Diplomatic And Consular Handbook*, London.
- Kocabaşoğlu, U. (2004). *Majestelerinin Konsolosları İngiliz Belgeleriyle Osmanlı İmparatorluğu'ndaki İngiliz Konsolosları (1580-1900)*, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Kurat, A. N. (1953). *Türk-İngiliz Münasebetlerinin Başlangıcı ve Gelişmesi (1553-1610)*, Ankara, Ankara Üniversitesi.
- Kuro, J. (1900). *Dorogi Aziatskoy Turtsii*; Per. S. Fr. Sankt-Peterburg: Par. Tip-Lit. Inj. Gerşun.
- Kuş, A. (2014). Yabancıların Gözüyle 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Trabzon'da Konsolosluklar, *Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, s. 26, ss.163-184.
- Kütükoğlu, M. (1988). XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti, *Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri*, Eser Matbaası, Samsun, ss. 97-107.

- Kütükoğlu, M. (2013). S. *Balta Limanı'na Giden Yol: Osmanlı-İngiliz İktisâdî Münâsebetleri, 1580-1850*, Ankara, Türk Tarih Kurumu.
- Meram, A. K. (1969). *Belgelerle Türk-İngiliz İlişkileri Tarihi*, Kitapçılık Ticaret.
- Öz, M. (2012), Sinop, *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C. 37, İstanbul, ss. 252-256.
- Öz, M. (2006), XV. Yüzyıldan XVII. Yüzyıla Samsun Yöresi, *Geçmişten Geleceğe Samsun*, 1. Kitap, hazırlayan Cevdet Yılmaz, Samsun, Samsun Büyükşehir Belediyesi, ss. 3-11.
- Öz, M. (1999), *XV-XVI. Yüzyıllarda Canik Sancağı*, Ankara, TTK.
- Özkan, E. (2017), *19. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nin İdari Taksimatı (1839-1914)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Elazığ: Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Savaş, A. İ. (2002). Konsolos, *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 26, Ankara, ss. 178-180.
- Serbestoğlu, İ. (2015). Tanzimat Dönemi'nde Samsun Limanı Projeleri, *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, C: 5, S: 12, 2015, ss.103-118.
- Skillitier, S. (1985). William Harborne: İlk İngiliz Elçisi 1583-1588," *Türk-İngiliz İlişkileri 1583-1984 (400. Yıldönümü)*, Basın Yayın Genel Müdürlüğü, Ankara.
- Stephenson, Sir M. (1859). *Railways In Turkey. Remarks Upon The Practicability and Advantage Of Railway Communication In European And Asiatic Turkey*, John Weae, London.
- Şahin, B. (2023). Samsun'da İngiliz Konsolosluğunun Kurulması ve Şehirdeki Faaliyetleri [1830-1860], *Osmanlı Medeniyeti Araştırmaları Dergisi*, S. 18, ss. 1-20.
- Şakiroğlu, M. (1992). Balyos, *TDV İslam Ansiklopedisi*, C: 5, ss. 43-47.
- Tabakoğlu, A. (2007). Resim, *TDV İslam Ansiklopedisi*, C: 14, ss. 582-584.
- Taş, Dilek. (2020). W. J. Childs'in "Across Asia Minor On Foot" İsimli Eserinde Samsun Ve Bağdat Yolu İzlenimleri, *Geçmişten Günümüze Karadeniz'de Ulaşım*, ed. Mehmet Okur Vd., Karadeniz Teknik Üniversitesi Yayınları, Trabzon, ss. 363-400.
- Ünal, M. A. (2014), *Osmanlı Devrinde Sinop*, Ankara: AKDITYK TTK Yayınları.
- Üner, T. A. (1994). Trabzon, *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914)*, Ed. Çağlar Keyder Vd., Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, ss. 45-73.
- YAZICI, S. (2020). 1856 Yılında İngiliz Binbaşı Cathcart Tarafından Hazırlanan Raporda Artvin ve Çevresi, *Türkistan'dan Anadolu'ya Tarihin İzinde Prof. Dr. Mehmet Alparğu'ya Armağan*, II, ed. Zeynep İskefiyeli, M. Bilal Çelik, ss. 1040-1051.
- Yılmaz, A. (2006). Samsun Limanı, *Türk Coğrafya Dergisi*, S: 45, İstanbul, ss. 85-99.
- Yılmaz, Ö. (2014). Samsun'da Fransız Konsolosluğu'nun kurulması ve Fransız Arşiv Belgelerine göre Şehrin Durumu (1840-1870), *Karadeniz İnceleme leri Dergisi*, ss. 57-86.
- Yolalıcı, E. (1998). *XIX. Yüzyılda Canik (Samsun) Sancağı'nın Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, TTK, Ankara.
- Yuzefoviç, T. P. (1869). *Dogovory Rossii s Vostokom, Politiceskie i Torgovyje*, SPB., Tip O. İ. Baksta.
- http://www.Levantineheritage.Com/Pdf/List_Of_British_Consular_Officials_Turkey%281581-1860%29-D_Wilson.Pdf,

3.Sürelî Yayınlar

Daily News, Mon, 14 Eylül, 1857.

Daily News, 10 Mayıs 1858.

Daily News, 9 Temmuz 1860.

Daily News, 1 Eylül 1860

Manchester Weekly Times and Examiner, 19 Eylül, 1857.
The Daily Telegraph, 14 Eylül, 1857.
The Newcastle Journal, 19 Eylül, 1857
The Times, 7 Eylül, 1857.
The Times, 16 Mart 1858.

Extended Abstract

Samsun, Sinope in specific, the Black Sea Region in general have been the subject of many scholarly studies in Turkey. In this sense, Trabzon has been the most studied city in the region. In addition, some scholars wrote articles about Samsun and Sinope in the early 1840s. Besides these specific studies, there is also a book about British consuls and consulates in the Ottoman Empire (1500-1900).

However, none of these studies focus on Samsun and Sinope in the 1850s in some British sources.

This paper, based on reports of two British consuls/vice consuls, St. Vincent Lloyd and Frederich Guarracino, and some British newspapers attempts to show how those consuls viewed trade and economy on the region in general and what solutions they suggested for economic development and trade in specific.

Even though England had its first trade agreement with the Ottoman Empire in the 1580, the beginning of its interest in the Black Sea region was as late as the 1830s. The reason for relatively late involvement in the region was the fact that the Black Sea was under Ottoman control and influence until the late quarter of the 18th century. In this, extending Russian influence in the region as well as the treaty of 1829 that gave right to the European powers to trade and navigate in the Black Sea played an important role. In this region Britain and other European Powers competed with mainly Russia over economic and political gains since Russia became the dominant power especially after the 1780s. While Russia had the right to open consulates in the Ottoman territories with Küçük Kaynarca Treaty and opened consulates in many cities especially in port cities, Samsun, Sinope and Trebizond Britain opened consulates from the 1780s on, Britain opened its first consulates in the Black Sea region in the 1830s.

The main reason for the relatively late involvement of most European states in trade in the Black Sea was the fact that the Black Sea was dominated by the Ottoman Empire from the 15th to the end of the 19th century. European states had trade in this region only if they had economic ties or agreements with the Ottoman Empire. Therefore, many European powers, excluding Russia, opened consulates in the Black Sea cities only in early 19th century. Britain was interested not only in the Black Sea but in a larger area extending from the Caucasia to Europe. In this route the Black Sea region was at a significant point. However, the main reason for British interest in this region, as explained before, increasing Russian influence over it.

Following Küçük Kaynarca Treaty, Russia was the first to open consulates here. According to Russian archival sources, it opened its first consulate in the Black Sea region in Trebizond in 1786 and others followed it. Britain, on the other hand, opened its consulates in Samsun and Sinope in 1841. Even though opening of consulates was relatively late, it seems that, British consuls did their best to improve British economic and political interests in this region They served not only as commercial or diplomatic representatives but also as sources of information on various subjects such as local government, social life, political developments etc. This article, as mentioned before, does not deal with others but

specifically focuses on what British consuls and vice consuls in Samsun and Sinope pointed to as the reasons for economic problems and what, in their opinion, local or central authorities needed to solve them.

St. Vincent Lloyd was appointed as vice-consul to Samsun on 30 June 1840 and as consul to Samsun and Sinope in January 1855. Frederich Guarracino was first appointed as British consul to Samsun on 17 March 1846 and became consul of Samsun and Sinope on 6 September 1855. The British government appointed only one consul to both cities due to the Crimean War.

Both Lloyd and Guarracino wrote many reports that shed light on economic and social conditions in Samsun and Sinope. This paper, based specifically on some of these reports written in the 1850s, aims to show how they saw the Ottoman economy and what solutions they suggested for its improvement.

While S. Vincent Lloyd who served as vice consul in Samsun and Sinope focused on restriction in trade in wheat, corn etc. and corruptions in customs as important factors impeding Ottoman economy and British trade in this country, Frederic Guarracino who served as consul in Samsun and Sinope underlined problems with Samsun Harbor and transportation of goods from Harbor to inner Anatolia.

St. Vincent Lloyd wrote that despite a ban on trade in wheat etc. due to Ottoman Government's desire to meet army's needs first, its trade continued in Samsun and some `corrupt` officials made money from it/ Especially officials at the customs, in some cases, took money in return for permission to trade in wheat, but did not provide official documents for transportation of wheat. In this scene, The Head of Customs and local governor worked together. In some cases, they came up with some excuses such as that they did not know if it was banned, etc. Reports of St.

Vincent Lloyd show that he acted not only as a diplomatic representative but also as a legal agent some European merchants or citizens turned to for some legal issues, they faced with the local Ottoman authorities. He often wrote to British General Consul in Istanbul and asked him to check if the information provided by local authorities such as Mutasarrıf or the Head of Customs gave to explain some rules and practices. Based on the information he received from Istanbul; he often faced the Governor or the Head of Customs and explained what he learned from Istanbul. In this way, he tried to solve the problem. In some cases, it seems that his reports resulted in some inquiry or actions the Porte took to stop wrongdoings. In this sense, British representatives served as a source of information not only for the British but also for the Ottoman authorities. However, it looks like that despite some steps and measures taken by Istanbul, problems in Samsun and Sinope customs or corruption continued for it was an organized problem in which not only governor and Mal Müdürü but also some local *esnafs*-shop owners-were involved.

In contrast to Lloyd, Guarracino focused mostly on conditions related to transportation. He pointed to problems with Samsun Harbor and wrote that it was old and neglected and needed improvement to accept or send goods in a much better way. In addition, he underlined the significance of routes from Samsun and Sinope to Anatolian cities such as Tokat and Sivas and through Sivas to the southern parts of the Ottoman Empire. In this sense, he specifically wrote about Samsun-Sivas railway. When it was completed, he argued that it would be a good and cheaper alternative to roads that were in no good condition, especially in rainy weather. He argued that high transportation expenses were one of the reasons for smaller trade in some products. Even though the price of corn or wheat was lower was lower in Anatolian cities, due to high transportation costs, European

merchants preferred to buy them from Kherson. Because of this, corn was, sometimes, left to rot in depots in Samsun Harbor.

Guarracino also wrote that a railway between Samsun and Sivas was important not only economic but also political and military sense. Ottoman authorities were aware of its potential advantages and therefore took some decisions and steps to construct it. Starting from Samsun, passing through Tokat and Amasya, which were important places for mines, the railway would Sivas. If it extended to Erzurum, it would affect trade in a large area extending to Diyarbakir. According to Guarracino's reports and newspaper articles, Ottoman Government would meet cost of this project partially from its European investors who would profit high investment rate (%7) but also from local population that was living in cities or towns the railway would pass. Samsun-Sivas railway would also extend central government's control over mines in Amasya and prevent corruption involving them. Thus, Ottoman treasure would profit from these rich sources not local authorities.

Times, the main British newspaper, also pointed out to the potential benefit Ottoman treasure would have from Samsun-Sivas railroad. In an article, it argued that because of rich mine sources here, the Ottoman government often changed mine managers to prevent maladministration and corruption. *Times* also argued that Samsun-Sivas railway had the potential to divert transit trade between Trabzon and Iran to Samsun and neighboring cities. Finally, it was stated that Samsun-Sivas railway would provide better and faster transportation of soldiers and military equipment during the wars.

As scholarly studies demonstrate, the Ottoman Government also saw potential benefits of a railway between Samsun and Sivas; It even took some steps such as sending engineers to the region, having some reports written. But mostly due to financial shortcuts, it failed to complete this project. Similarly, despite efforts, conditions of Samsun Harbor did not change much either. Both the construction of Samsun-Sivas railway and the improvement of Samsun Harbor were not finalized until the early years of Turkish Republic.

Even though they were not realized during the 1850s or until the end of the Ottoman Empire, suggestions British consuls made for improvement of trade and development of economy were realistic and pragmatic.