Tarih İncelemeleri Dergisi
XXXIX -2, 2024, 475-496
DOI: 10.18513/egetid.1536595

İNGİLİZ KAYNAKLARINA GÖRE 1850'LERDE SAMSUN VE SİNOP'TA TİCARET

Kezban ACAR KAPLAN*

Öz

1850'ler, Kırım Savaşı (1853-1856) ve Islahat Fermanı (1856) nedeniyle önemli bir dönemdir. Ancak bunlardan ticari hayata en çok etki eden kuşkusuz Kırım Savaşı'dır. Samsun ve Sinop, Osmanlı-Rus ticari ilişkileri açısından ve ayrıca sahip oldukları jeopolitik ve konum itibariyle Kırım savaşı sırasında ve sonrasında Karadeniz'e hâkim olmak bakımından (özellikle Sinop) oldukça önem arz etmişlerdir. Bu önemlerinden dolayı Samsun ve Sinop 1850'lerde hem İngiliz konsolosluk raporlarında hem de dönemin İngiliz gazetelerinde sıkça yer bulmuşlardır. Bu makale, 1850'lerde Samsun'da ve Sinop'ta konsolosluk/konsolos yardımcılığı yapan St. Vincent Lloyd ve Frederick Guarracino'nun yazmış olduğu raporları ve o dönemde İngiliz basınında yer alan haber ve ayrıntılara dayanarak, 1850'lerde Samsun ve Sinop'taki ticaret hakkında bilgiler vermeyi ve bunları değerlendirmeyi amaçlamaktadır

Anahtar Kelimeler: *Samsun, Sinop, 1850'lerde ticaret, İngiliz Kaynakları*.

Abstract

Trading in Samsun and Sinope at the 1850s according to British Reports

The year 1850's is important due to the Crimean War (1853-1856) and the Reform Edict of 1856. Of those, the Crimean War no doubt affected trade more than anything else. Samsun and Sinope were important not only for Ottoman-British trade relations during the Crimean War but also due to their geopolitical and strategic position in the Black Sea region both during and post- the Crimean War years. For these reasons, both cities were subject of both British consulate reports of that time and modern studies examining them. Two of these consuls/vice consuls were St. Vincent Lloyd and Frederick Guarracino. In their reports, Lloyd and Guarracino provided detailed information on trade in Samsun and Sinope. Besides their reports, British newspapers of that time presented some significant information and details on commercial life in Samsun and Sinope. Based mainly on these two sources, British consulate reports and newspaper news, this article aims to present and evaluate information about trade in Samsun and Sinope in the 1850s.

Key Words: *Samsun, Sinope, trading in the 1850s, the British Sources*

* Prof. Dr., Manisa Celal Bayar Üniversitesi, İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi, Tarih Bölümü, Manisa. E-Posta: kacar45@yahoo.com ORCID: 0000- 0003-4702-9778
(Makale Gönderim Tarihi: 21.08.2024 - Makale Kabul Tarihi: 25.12.2024)

Giriş

Genel olarak Karadeniz bölgesi, özel olarak da Samsun ve Sinop, limanları ve stratejik ve jeopolitik konumları itibariyle tarih boyunca farklı medeniyetlerin ilgisini çekmişlerdir.[1] Samsun, Avrupalı devletlerin Anadolu ile ve daha da önemlisi İran'la olan ticaretlerinde gelen ve giden mallar için bir transfer noktası olmasıyla dikkat çekmiş,[2] Sinop ise hem sahip olduğu "doğal" ve "korunaklı" limanı hem de Kırım'a yakın, jeopolitik konumu nedeniyle[3] özellikle Rusya ile olan askeri ve ticari ilişkilerde öne çıkmıştır.

Modern dönemde bu bölgeye ilgi gösteren ilk devlet hem coğrafi konumu hem de ekonomik ve politik hedefleri nedeniyle Rusya olmuştur. Rusya, 1774 Küçük Kaynarca Anlaşması ile Karadeniz'de ticaret yapma hakkını elde etmiş, onu 1784'te Avusturya, 1799'da İngiltere ve 1802'de de Fransa takip etmiştir.[4] Ancak buna rağmen, Rusya hariç, Avrupa ülkelerinin çoğu 1830'ların başına kadar Karadeniz'e çok fazla gelip gitmemişlerdir. "Bunun en önemli sebebi, Karadeniz'in XV. yüzyıldan XVIII. yüzyılın sonlarına kadar yaklaşık üç asır bir Osmanlı iç denizi" olarak kalması ve bu yüzden "sadece Osmanlı gemilerine açık olan Karadeniz kıyılarında diğer devletlerle bir gemi ticaretinin söz konusu" olmamasıdır.[5] 1830'lardan sonra ise genel olarak Osmanlı Devleti'ne ve özel olarak da bölgeye giderek artan bir ilgi başlamıştır. Bunun birçok önemli nedeni bulunmaktadır.

Bunların başında, bu dönemde Avrupa ülkelerinde gelişen sanayi ve bunun sonucunda artan hammadde ihtiyacı gelir. Avrupalı devletler bu ihtiyacı karşılamak için ticaret ağlarını genişletmişler ve merkezden uzak bölgeleri de kendi ekonomik alanlarına dahil etmeye başlamışlardır.[6] Bununla ilintili olarak öne çıkan bir diğer gelişme de buharlı gemilerin sayılarında görülen artıştır. Avusturya gibi ülkelerin buharlı gemileri, 1830'lardan beri buralara gelip gitmeye başlamış, onu Fransa, İngiltere gibi ülkeler takip etmiştir.[7]

Bu alt yapının ihtiyaç duyduğu ve beslediği ticareti daha kolay ve cazip hale getiren bir takım siyasi ve ticari anlaşmalar da 1830 sonrası Karadeniz'e artan ilgide etkili olmuştur. Bu anlaşmalardan ilki, bütün devletlere Karadeniz'de serbestçe ticaret yapma hakkı tanıyan 1829 tarihli Edirne Antlaşması'dır.[8] Öne çıkan ve İngiltere özelinde etkili olan bir diğer anlaşma da 1838 tarihli Hünkar İskelesi Antlaşması'dır.[9] Bu anlaşmadan

---

[1] Öz 2006, s. 3-11. Bakır ve Aksoy, 2018, s. 25-54; Öz 2012, s. 252.

[2] Baskıcı 1998, s. 86; "The Levant," *Daily News*, 6 Ağustos 1851, s. 5.

[3] Dağlı ve Kahraman 2005, s. 91; Ünal 2014, s. 306.

[4] Kütükoğlu 1988, s. 98; Beydilli 1991, s. 688; Aydın 2016, s. 1; Baskıcı 1998, s. 57.

[5] Üner 1994, s. 58.

[6] Kasaba 1988, s. 41-45.

[7] Kütükoğlu 1988, 97-125; Baskıcı 1988, s. 54-57. Avrupa'da ilk buharlı gemiler, İngilizler tarafından 1811'de geliştirilmiştir. Osmanlı Devleti'ne ise ilk kez 1827'de gelmiştir. Gencer 2001, s. 115-116; bir diğer kaynağa göre ise bu tarih 1830'lardır. Baskıcı 1988, s. 56.

[8] Yuzefoviç 1869, s. 71-80; Baskıcı 2005, s. 57; Kütükoğlu 1988, s. 98, 97, 107; Beydilli 1991, s. 688; Aydın 2016, s. 1.

[9]. Kütükoğlu 1988, s. 98; Beydilli 1991, s. 688; Aydın 2016, s. 1. Bu ülkeleri 1806'da Prusya, 1827'de Norveç, İsveç ve İspanya, 1830'da ABD, 1833'te Toskana, 1838'de Belçika takip etti. Baskıcı 2005.s. 57.

önce yer fasulyesi, mısır ve şimşir ağacı gibi bölgesel ürünler Avrupa'ya ancak küçük miktarlarda ihraç ediliyordu; Osmanlı hükümetinin çeşitli tarımsal ürünler üzerindeki tekeli, başta yabancı uyruklular olmak üzere ihracatçıların faaliyetlerini kısıtlamaktaydı. 1820 İngiliz Osmanlı Gümrük Tarifeleri Anlaşması, ihracat-ithalat vergilerini Avrupa gümrüklerindeki oranlardan hayli düşük olacak biçimde belirlemişti. Ancak, yabancı tüccarlar ürünün satışı üzerindeki her türlü kısıtlamayı ihracat potansiyelleri açısından büyük bir engel olarak görüyorlardı ve mevcut tarifelerin bitiş tarihinden önce, daha 1834'te, İngiliz tüccarları ve konsolosları Osmanlı tekellerine son verilmesini savunuyorlardı. 1838 tarihli Balta Limanı Ticaret Antlaşması ile bu söz konusu tekellere ve kısıtlamalara son verilmiş, İngiliz tüccarların Osmanlı Devleti'nde, ithalatta % 5, ihracatta %12 ve transit ticarette %12 ödemeleri durumunda, istedikleri her yerde ticaret yapmalarına izin verilmiştir.[10] Bu anlaşmanın da etkisiyle, Samsun 1840'lardan itibaren Trabzon'daki İngiliz konsolosu H. James Brant'ın da çabalarıyla İngilizlerin dikkatini çekmiş[11] ve bundan sonraki dönemlerde de İngilizlerin giderek artan ticaretine tanık olmuştur.

1830'larda ve 40'larda artan ticaret nedeniyle, İngiltere dahil birçok Avrupa devleti, Samsun, Sinop ve Trabzon gibi Karadeniz'e kıyısı olan şehirlerde konsolosluklar açmışlardır. İngiltere, Samsun ve Sinop'taki ilk konsolosluğunu 1841'de açmıştır.[12] Samsun ve Sinop'un ilk konsolosu, 1 Eylül 1841'den 19 Ocak 1843'e kadar Konsolos Vekili olarak görev yapan St. Vincent Lloyd'dur. Onu, 1846'da Konsolos Vekili, 6 Eylül 1855'te ise Konsolos olarak atanan Frederick Guarracino izlemiştir. Bu isimlerden St. Vincent Lloyd, daha sonra, 1 Ocak 1855'ten Kasım 1856'a kadar Konsolos Vekili olarak görev yapmıştır.[13] Lloyd ve Guarracino'dan sonra ise görevi, o dönemde Duedia'da Konsolos Yardımcısı olan Edward B. B. Baker devralmıştır.[14] Görüldüğü üzere, Kırım Savaşı sırasında, öncesinde olduğu gibi Samsun ve Sinop'ta aynı konsoloslar görev yapmış, hatta Samsun daha çok merkez, Sinop ise ona bağlı bir birim gibi işlev görmüştür. Bu nedenle Samsun'dan yazan konsoloslar, raporlarında ağırlıklı olarak Samsun'a yer vermişler ama aynı zamanda Sinop hakkında da bilgiler sunmuşlardır. Hem ikisinin konsolosluk raporlarında birlikte geçmelerinden hem de Sinop'la ilgili raporların görece daha az olmasından bu makalede de Samsun ve Sinop birlikte ele alınmıştır. Konsoloslar, sadece ticaret ve ekonomi konusunda rapor sunmamışlar, görev yaptıkları bölgede yaşanan toplumsal, siyasi ve hatta askeri meseleler konusunda da bilgiler vermişlerdir. Bu makalede konu itibariyle sadece ticaret hakkında yazdıkları ele alınacak ve değerlendirilecektir.

---

[10] Üner 1994, s. 55

[11] Yılmaz 2014, s. 64.

[12] Bu bölgede ilk konsolosluk açan ülke Rusya'dır. Rusya 1774 Küçük Kaynarca Antlaşmasını takiben Karadeniz'de ilk konsolosluğunu 1786'da Trabzon'da açmıştır. Bunu diğer şehirlerde açılan konsolosluklar takip etmiştir. AVPRİ /Arhiv Vneşney Politiki Rossiiskoy İmperii), f. 89, op. 8, d. 1481 ve 1661.

[13] Hertslet 1865, s. 56, 94, 113. http://www.levantineheritage.com/pdf/List_of_British_Consular_Officials_Turkey%281581-1860%29-D_Wilson.pdf, s. 19-20, 24;

[14] *Daily News*, 9 Temmuz 1860, s. 4; *Daily News*, 1 Eylül 1860, s. 5.

Samsun ve Sinop, ticari ve jeopolitik önemlerinden dolayı sadece 1850'lerdeki İngiliz konsolosluk raporları ve basınında değil, bu dönemi inceleyen modern çalışmalarda da fazlaca ilgi görmüştür. Bu anlamda özellikle Fransız ve İngiliz konsolosluk raporlarını esas alan ancak hemen neredeyse hepsi 1850'ler öncesine ait çalışmalar çok önemlidir. Bunlardan biri, Kaya Tuncer Çağlayan'a ait, "İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre 1841 Yılında Samsun ve Çevresinde Ticaret" başlıklı bir makaledir. 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.

Sinop ise daha çok Fransız konsolosluk raporlarıyla ilintili olarak ele alınmış olup, İngiliz konsolosluk raporları bağlamında ona dair tek çalışma yine Kaya Tuncer Çağlayan'a ait, "İngiliz Konsolosluk Belgelerinde Sinop (1841-1842)" başlıklı ve konulu bir makaledir. Bu iki 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)* adlı kitap çok önemlidir. Bütün bu çalışmalar, kuşkusuz bölgenin önemini ve İngilizlerin buralara ilgisini anlamak için son derece önemlidir. Ancak bunlardan hiçbiri, 1850'lerin Samsun'u ve Sinop'una dair İngiliz konsolosluk raporlarını esas almaz.

Bunlar dışında, özellikle Kırım Savaşı sırasında Samsun'daki ticari hayatı ele alan çok önemli bir çalışma bulunmaktadır. Abidin Temizer'in yazdığı, "Kırım Savaşı'nın Lojistiğinde Samsun'un Yeri" başlıklı bu makale tam da bu çalışmanın ele aldığı konuyla ilgilidir. Ancak o da İngiliz konsolosluk raporlarından ziyade, Osmanlı arşiv belgelerine dayanmaktadır ve kuşkusuz bu yönüyle çok önemlidir. Netice itibariyle, hepsi ayrı ayrı önemli olmasına karşın, Samsun ve Sinop'la ilgili mevcut çalışmaların hiçbiri 1850'li yıllardaki İngiliz konsolosluk raporlarına dayanmaz. İngiliz basını ise neredeyse hiç kullanılmamıştır. Bu nedenle, bu makale, bu açığı kapatmayı ve İngilizlerin Samsun ve Sinop'a ilgisinin ve Kırım Savaşı'nın söz konusu liman şehirlerindeki ticarete etkisinin daha iyi anlaşılmasına katkı yapmayı amaçlamaktadır.

Samsun ve Sinop'un Ticari Açıdan Önemi

İngiltere'nin Samsun ve Sinop'a ilgisinin 1830 sonrası dönemde başladığını ve bunun nedenlerini yukarıda kısaca belirtmiştik. Bu konu, İngiliz gazetelerinde ve konsolosluk raporlarında da fazlaca yer almış ve değerlendirilmiştir. Ancak bu bağlamda özellikle Samsun'un çok daha fazla öne çıktığını belirtmek gerekir. Bu iki kaynakta aktarıldığı üzere, Samsun'un ticari açıdan en önemli özelliği, Anadolu ve burasıyla ticaret yapan bölgeler ya da ülkeler arasında bir transfer noktası olmasıydı.

İngiliz gazetelerinde sıkça verilen güzergâhlardan ve dönemin Samsun konsolosluk raporlarından anlaşıldığı kadarıyla Samsun'a gelen mallar buradan İstanbul'a getirilerek, oradan Boğazlar aracılığıyla farklı noktalara iletiliyordu. Aynı şekilde Avrupa devletlerinden gelip Anadolu'ya gönderilecek ürünler de Samsun'a gelip buradan kara yoluyla iç bölgelere aktarılıyordu. Bu yönüyle, Samsun, Avrupa'dan özellikle İngiltere'den Kuzey Anadolu'ya gelen mallar için bir antrepo işlevi görüyordu.

Trabzon da İran ticareti için aynı işlevi görmekteydi. 1858'e gelindiğinde Samsun'a gelen ve iç bölgelere nakledilen malların resmi toplamı 700.000'den fazla olup, bu mallar, Samsun'dan alınıp, Anadolu'nun çeşitli yerlerinden insanların ziyaret ettiği ve sahile giden yolun üzerinde bulunan Zile'nin pazarlarına götürülüyor, oradan da başka bölgelere dağıtılıyordu. Bu mallar karşılığında da Tokat'tan ve Ergani'den (Argana) madenler, Amasya'dan ipek, Kızılırmak Deltasından (gazetenin ifadesiyle İris, Halya ve Lycus nehirlerinin sınırlarından) ise buğday, boya ve kereste satılmaktaydı.[15] 1853'te bölgeyi ziyaret eden James Henry Skene de Samsun'un Anadolu'dan gelen mallar için nasıl bir pazar olduğuna değinir. Kraliçe Pythodoris'in başkenti olarak tanımladığı ve yaklaşık 2000 evin bulunduğu Zile'de her iki haftada bir fuar düzenlendiğini ve burada Anadolu'dan en az 50 bin tüccarın bir araya geldiğini yazar. Bu tüccarların alıp sattığı mallar arasında Amasya'dan gelen ham ipek ve Samsun'da ithal edilen İngiliz pamuklu patiskalar da olduğunu ifade eder.[16] Bu bilgiler, sadece Zile'nin ticari önemine vurgu yapmaz, Samsun'un İngiliz mallarının Zile gibi daha içerdeki mallar için bir transfer noktası olduğunu da gösterir.

Samsun ayrıca sadece Anadolu'ya değil, İran'a gidecek veya oradan gelecek ürünler için de bir transfer noktasıydı. İranlı tüccarların vakti zamanında İstanbul ile olan ticari ilişkilerinde karayolunu kullanırken, Trabzon aracılığıyla deniz yolunu kullanmaya başlamaları gibi, Tokat, Kayseri vb. ticaret açısından önemli ve Samsun'a da çok uzak olmayan şehirlerden aldıkları malları İzmir ve İstanbul'a karayoluyla götüren yerli tüccarlar da bu mallarını başka yerlere ulaştırmak için Samsun limanını kullanmaya başlamışlardır.[17] Bunların dışında Samsun, 1850'li yılların ortasında, Trabzon'la birlikte Orta Asya'dan gelen ticaretin de güzergâhlarından biri haline gelmiştir.[18]

Karadeniz kıyısında hem sığ hem de rüzgârlara açık Samsun'un aksine Sinop ise özellikle fırtınalı havalarda Samsun'a gelen gemilerin sığınacağı güvenli bir yer olması açısından önemliydi. Bu özelliğinden dolayı ticari ve askeri gemiler için önemli bir limandı. Hem bu korunaklı limanından hem de kereste açısından zengin olmasından dolayı Osmanlı döneminde de gemilerin inşa edildiği mühim bir şehirdi. Ayrıca Karadeniz hâkimiyeti açısından da önemli bir liman kentiydi. Bu özelliklerinden dolayı tarih boyunca hep ilgi görmüştür.[19] Bazı İngiliz kaynaklarına göre Sinop, Öksin'de Sivastopol'ün sahip olduğu avantajlara sahip tek yerdi. Üstelik Trabzon, Batum ve Samsun'un aksine, İstanbul'a da yakındı.[20] Gazete haberlerinden anlaşıldığı kadarıyla bu

[15] "Turkey," *The Times*, 16 Mart 1858, s. 9; *The Morning Post*, 4 Mayıs 1858, s. 5; Necmettin Aygün, bir eserinde 18. Yüzyılda Karadeniz şehirlerinden bahsederken, "Tokat ve çevresinde yer alan madenlerin İstanbul'a nakledilmesi genelde Samsun iskelesi vasıtasıyla gerçekleşmekteydi" der. Bu durum, Samsun'un, başka kaynaklarda da işaret edildiği üzere, Anadolu'dan gelen malların İstanbul'a veya yabancı ülkelere ulaştırılmasında önemli bir araç olduğunu gösterir. Aygün 2016, s. 235.

[16] Skene 1853, s. 111.

[17] Yılmaz 2015, s. 1040.

[18] *The Standard*, 1 Ağustos 1854, s. 3.

[19] Yılmaz 2014, s. 57-86. s. 60; Yılmaz 2015, s. 1046; Baskıcı, 2005, s. 86.

[20] *The Morning Chronicle*, 27 Mart 1855, s. 4.

konu Avrupalı, özellikle de Fransız diplomatlar tarafından görüşülmüş ve değerlendirilmiştir.

Konuyla ilgili bir habere göre, Fransız Hükümeti, barış görüşmeleri için Viyana'ya gelen Fransız Dış İşleri Bakanı M. Drouyn de Lhuys'a bu konuda bazı talimatlar vermiştir. Talimatlarda, Varna ve Sinop'ta bir kale inşasının fayda yerine zarar getireceği, bunu yapmak yerine Sivastopol'deki kaleyi yıkmanın ve Rusya'nın Öksin'deki gücünü dengeleyecek başka bir yol bulmanın daha iyi olacağı belirtilmiştir. Bu yol, Fransız hükümetine göre, Karadeniz'i bütün ülke gemilerine açmak yerine, onu tamamen kapatıp, sadece ticaret gemilerine açmaktı.[21] 1855 tarihli bu değerlendirmelerden de anlaşılacağı üzere, Sinop, yukarıda bahsedilen özelliklerinden dolayı özellikle Kırım Savaşı sırasında çok daha fazla ilgi görmüştür. Müteakip başlık altında, konsolosluk raporları ve gazete haberlerinden istifade edilerek, söz konusu savaşın sadece Sinop'a değil, Samsun'a da etkisi ele alınacak ve değerlendirilecektir.

Kırım Savaşı ve Samsun ve Sinop'ta Ticaret

Kırım Savaşı Ekim 1853'te başlamış ancak İngiltere ve Fransa, savaşa Rusya'nın Kasım 1853'te Sinop'a baskın düzenlenmesi ve burada bulunan Osmanlı Donanmasını tahrip etmesinden sonra katılmışlardır. Baskının asıl nedeni, Eflak ve Boğdan'ı işgal eden Rusya'yı birliklerini geri çekmesi konusunda uyarması; bunun sonuçsuz kalması ve başlayan savaşın ilk bölümünde Rusya'nın Oltenitza'da aldığı yenilgidir.[22]

İngiltere ve Fransa da savaşa zaten buradaki Rus etkisini kırmak için dâhil olmuşlardır. Savaş boyunca da bunu kırmak bağlamında Sinop'a belli bir önem ve görev atfetmeye devam etmişlerdir. Örneğin Nisan 1855'te Viyana'da bir araya gelen Avrupalı devletler, Rusya'nın Karadeniz'deki etkisinin azaltılması için neler yapılabileceği üzerine görüşmeler yapmışlar, bunun için de ilk olarak Osmanlı Devleti'nin de onayıyla Sinop, Burgaz veya Trabzon'da Rusya'nın Kırım'daki gücünü dengeleyecek bir deniz gücü oluşturmayı düşünmüşlerdir.[23] İngiliz gazetelerindeki haberlere bakılırsa, bu görüş, savaşın sonuna kadar varlığını devam ettirmiştir.[24]

Bu genel jeostratejik konumu dışında, Sinop'u 1850'lerde, özellikle de Kırım Savaşı'nda önemli kılan asıl belirleyici özelliği, Samsun ve Trabzon'a göre daha korunaklı bir limana sahip olmasından dolayı, Kırım Savaşı boyunca askeri mühimmat ve her türlü ihtiyaç için bir ikmal deposu olarak işlev görmüş olmasıdır. Ancak buraya gelen mallar da ağırlıklı olarak Samsun üzerinden aktarılmıştır. Kaldı ki Samsun, Sinop'a göre, savaştan önce de her türlü malın getirilip götürüldüğü bir liman kentidir. Kısaca, Kırım Savaşı'ndan önce de ele aldığımız şehirlerdeki ticarette bir artış vardır.[25] Nitekim Frederick Guarracino, 31 Aralık 1850 tarihli raporunda bunu çok açık bir biçimde ifade eder; İngiliz endüstrisinin Osmanlı Devleti ile olan ticaretindeki artışın 1849'dakine göre

[21] "France," *Daily News*, 5 Nisan 1855, s. 5.
[22] Miller 1966, s. 211.
[23] "France," *Daily News*, 10 Nisan 1855, s. 5.
[24] *The Morning Chronicle*, 3 Ekim 1855, s. 6.
[25] Osmanlı arşiv belgelerine dayalı çalışmalarda da Kırım Savaşı'nın Samsun'daki ticareti arttırdığına değinilir. Ayrıntılar için bkz. Temizer 2012, s. 687-691.

oldukça iyi olduğunu, bunun da özellikle Anadolu'daki Mısır üretimindeki artışın ve ayrıca Avrupa'daki yüksek fiyatların aksine Sinop'taki her türden tahılın düşük fiyatlardan satılmasından kaynaklandığını belirtir.[26]

Samsun ve Sinop'taki ticaretin savaş öncesinde bile bu kadar canlı olmasının bir diğer nedeni de buharlı gemilerin çoktan yaygınlaşmış olması ve Karadeniz'e gelip gitmeye başlamalarıdır. İlk olarak 1836'da bir İngiliz şirketine ait bir buharlı gemi İstanbul-Samsun-Trabzon hattında seferlere başlamıştır. Bir yıl sonra ise aynı hatta bir Osmanlı buharlı gemisi çalışmaya başlamıştır. En baştan beri, Karadeniz'de ticaret yapan gemiler arasında Osmanlı gemileri birinci sıradaydı.[27] Konsolosluk raporlarına bakılırsa, bu durum 1850'lerde de değişmemiştir. Karadeniz ticaretinde yabancı devlet gemilerindeki artışın yanı sıra Osmanlı gemilerinde de bir artış, hatta ticarette Osmanlı gemilerinin sayıca üstünlüğü söz konusuydu.

Tablo 1: Samsun Limanından yapılan Brüt İngiliz ve Yabancı Devletler Ticaretine Dair Rapor, 31 Aralık 1850.[28]

Ülke	Gemi Sayısı	Tonaj	Mürettebat	Ürün sayısı	Değeri
İngiltere	44	36.783	2068	20.586	122.252
Osmanlı Devleti	58	42.962	2900	8 490	139.640
Avusturya	39	18.662	1458	25.487	142.958
Rusya	3	291	21	-	535
Yunanistan	2	550	23	-	2 300
Toskana	2	520	14	-	2 200
Toplam	**148**	**99.768**	**6484**	**54.563**	**409.885 sterlin**

Yukarıdaki tabloda dikkat çekici bir nokta da Osmanlı gemilerinin sayıca birinci sırada ve tonaj açısından İngiliz ve Avusturya gemilerinin hemen ardında yer almasıdır.

1852 tarihli bir raporda Guarracino, bu konuyla ilgili bazı değerlendirmeler yapmıştır. Ona göre, eğer Türkler, kendi denizlerinde kendi buharlı gemilerinin hâkim olduğu bir ticaret yürütebilselerdi ne Avusturya ne de İngiliz gemileri üstünlük elde edebilirlerdi ama "ne yazık ki Türkler bunu yapacak bir halk değildir." Karadeniz'de "müthiş bir rekabet vardır ve bu yarışı eninde sonunda kazanan İngiliz Lloyd Şirketi olacaktır ve Avusturya buharlıları buradaki hâkim güç olmaktan çıkacaktır. Esasen burada ticareti ilk başlatan İngilizlerdir ve İstanbul'dan Samsun'a ve Trabzon'a getirilen malların çoğu da İngiliz mallarıdır."[29] Burada öne çıkan iki görüş vardır, birisi Türklerin ev sahibi olmanın avantajını yeterince yaşayamamaları, ikincisi de Avusturya'nın Lloyd Şirketi'ne ait gemiler çok daha fazla sefer yapmalarına karşın, ticaret hacmi olarak Avusturya'nın hâlâ İngiltere'den geride olmasıdır. Bunun nedeni de konsolosun açıkladığı üzere, onların taşıdıkları malların da bizzat İngiliz malları olmasıdır.

[26] TNA, FO 78/870, s. 311.
[27] Kütükoğlu 1988, s. 97-125.
[28] TNA, FO 78/870, s. 325.
[29] TNA, FO 78/908, s. 218-222.

Yukarıdaki tabloda, Avusturya'nın, 39 gemiyle üçüncü sırada yer almasına karşın, 142.958 tonajla en çok yük taşıyan gemilere sahip olması; İngiltere'nin ise buharlı gemiyi ilk geliştiren ülke olmasına rağmen 1850'lerin başında hâlâ Avusturya'nın gerisinde kalması dikkat çekicidir. 1851 ve 1852 yıllarına ait konsolosluk raporlarına bakılırsa, İngiliz gemilerinin bu görece ikincil durumu devam etmiştir. Hatta Frederick Guarracino'nun verdiği bilgilere göre, 1851 yılı rakamları, 1850 yılına göre daha da düşmüştür. Bunun nedenlerinden biri, *the Peninsular and Oriental Stem Navigation Company*'e ait bazı gemilerin Hint Okyanusu'nda kaza yapmaları ve çalışamaz hale gelmeleridir ancak buna rağmen İngiliz mallarının ithalatı bu durumdan hiçbir şekilde etkilenmemiştir çünkü Lloyd Şirketinin gemileri, İngiliz mallarını taşıyarak bir öncekinin bıraktığı boşluğu etkili bir biçimde doldurmuşlardır.[30]

Raporlardan anlaşıldığı kadarıyla İngiliz ticaretinin Kırım Savaşı öncesinde Avusturya gibi devletlerle karşılaştırıldığında görece daha az olmasının bir nedeni de *The Peninsula and Oriental Company*'e ait gemilerin, başka yatırımlara yönelmesiydi. Raporlara göre, İngiliz ticaretinin bölgedeki varlığı bütün bunlara rağmen hâlâ iyiydi ve bunda British Steamer Levant gemisinin ve kaptanı Newbolt'un önemli bir payı vardı. Rapora göre, İngiliz vapurları aslında sadece birkaç kişiye ait olup, küçük ve diğerlerinde göre daha yavaş olduklarından diğer devlet gemileri için çok ciddi rakipler değillerdi aslında. Ama bunlara rağmen Kaptan Newbolt'un iyi idaresi sonucu bu denizlerde hâlâ bir prestijleri var ve bu hattaki gemilere kıyasla yerli tüccarların çok daha fazla güvendiği gemilerdi. Bu güvenin en önemli nedeni de Newbolt'un kaptanlığını yaptığı *British Steamer Levant*'ın, sınırlı imkânlara ve sadece Avusturya Lloyd Şirketinin teknelerine değil, aynı zamanda dört Türk gemisine rağmen seferlerine son 1,5 yıl boyunca hiç ara vermemiş olmasıydı. Osmanlı gemilerinden ikisi, Padişahın kendisinin büyük ilgi gösterdiği bir şirkete, diğer ikisi ise devlete aitti. Avusturyalılar ve Türkler, Karadeniz'de İngiliz gemilerinin ticaretinden çok da hoşnut değillerdi; Türkler eğer İngilizler çekilirse, Avusturyalılarla daha rahat baş edebileceklerini, Avusturyalılar ise İngilizlerin Karadeniz ticaretine daha az dâhil olmalarının kendi çıkarlarına olduğunu düşünüyorlardı.[31]

Guarracino'nun çizdiği bu temkinli tabloya rağmen, İngiltere'nin Karadeniz'deki ticareti artmaya devam etmiştir. Bunda Newbolt gibi kaptanların çabası ve *British Steamer Levant*'ın bölgeye istikrarlı seferleri dışında, 1853'te patlak veren Kırım Savaşı'nın çok önemli bir katkısı olmuştur. Kırım Savaşı'nın ticarete etkisine daha önce değinilmişti. İngiltere'nin Karadeniz ticaretindeki ağırlığı özellikle 1854'te Kırım Savaşı'na dâhil olmasından sonra giderek artmıştır.[32]

Kırım Savaşı sırasında Samsun, gıda ve malzeme temininde önemli bir rol oynamıştır. Hatta bazı haberlerde aktarıldığı üzere, Kırım Savaşı'ndan dolayı kapatılan Odesa'ya alternatif olarak öne çıkmıştır. Nitekim bir gazete haberinde bu durum çok net bir biçimde ortaya konulmuştur. 18 Temmuz tarihli, *Moniteur* gazetesinden alınan bir mektuba göre, Odesa'nın kapatılması durumunda Samsun'un, mısır ihracatı için en uygun liman olacağı belirtilmiş, ayrıca burada Marsilya ve Fransa'nın kuzeyine satmak için çok

[30] TNA, FO 78/908, s. 99.
[31] TNA, FO 78/908, s. 218-222.
[32] TNA, FO 78/1303, s. 260-261.

miktarda buğday bulunduğu belirtilmiştir.[33] Karadeniz'in kıyısında olması ve 1854'te limanının büyük ölçüde zarar görmesinden dolayı Samsun çok daha fazla önem kazanmıştır ve savaş sırasında buradan yapılan ticaret artmıştır. Bunun göstergelerinden biri, 1853'ten sonra Samsun'a gelen gemi sayısı ve taşıdıkları kargo miktarıdır.

Tablo 2: 1853'ten sonra Samsun'a gelen gemi sayısı ve taşıdıkları kargo miktarı[34]

Yıl	**Gemi sayısı**	**Malların Miktarı (Ton)**	**Değeri sterlin)**
1853	26	14105	30100
1854	36	24920	150762
1855	96	69081	157194
1856	167	174988	319926

Aynı gemilerin yıllara göre Samsun'dan aldıkları malların değerleri ise şöyledir:

Yıl	**Değeri (Sterlin)**
1853	45370
1854	154613
1855	356972
1856	22074

1853'te Samsun'a gelen ve Samsun'dan ayrılan tüm gemilerin toplam sayısı da bu artışa işaret eder. 1853'te Samsun'a toplam 203 gemi, 1856'da ise 433 gemi gelmiştir. Samsun'daki, İngiliz konsolosu Frederick Guarracino'ya göre, bu "ani" artışın esas, hatta "tek" nedeni," Kırım'daki savaştır. Bu, *Glasgow Herald* gazetesinin 27 Temmuz 1855 tarihli gazetesine gönderilen bir mektupta da "Savaş hiç şüphesiz buradaki ticareti canlandırdı. Ordumuzun ihtiyaçları ve Tuna Nehri ile Odesa'nın kapatılması buradaki buğday ihtiyacını büyük oranda arttırdı. Bu barışla birlikte bir ölçüde azalacaktır" sözleriyle ifade edilmiştir.[35] Samsun'dan Kırım'a sadece buğday götürülmemiştir. Aynı zamanda Samsun'dan ve hatta Sinop'tan orduda taşıma aracı olarak kullanılan at ve öküz gibi hayvanlar ve onların ihtiyaç duyduğu sap ve saman da nakledilmiştir. Bu anlamda Samsun ve Sinop, Müttefik ordularının ihtiyaçlarını karşılayan ana bölge haline gelmiştir.

Ordunun ihtiyacına binaen Samsun'dan ve Sinop'tan Kırım'a götürülmek üzere çok sayıda büyükbaş ve küçükbaş hayvan satın alınmıştır. Buna şahitlik eden bir gazete haberinde, İngiliz Savaş Bakanlığından bir memurun, 50 bin poundluk katır alması için Sinop'a gitmekle görevlendirildiği yazılır.[36] Bir diğer haberde ise Fransız ve Türk komissariat-levazım subaylarının Samsun'a çok miktarda malzeme yığdıkları, İngilizlerin ise Sinop'ta çok sayıda inek, mısır ve gıda ürünleri depoladıkları belirtilmiştir. Ayrıca habere göre Sinop'ta atlar için bir ikmal deposu oluşturulmuş ve Kırım'a gönderilmek üzere çok sayıda at ve deve almışlardır.[37] Büyükbaş hayvanların yanı sıra

[33] *Wrexham Advertiser*, 19 Ağustos 1854, s. 2.
[34] TNA, FO 78/1303, s. 260-261.
[35] "Turkish Loan," *Glasgow Herald*, 27 Temmuz 1855, s. 6.
[36] *The Morning Chronicle*, 28 Şubat 1855, s. 5.
[37] The Principalities," *Daily News*, 26 Temmuz 1855, s. 6; *The Guardian*, 26, Temmuz 1855, s. 1.

çok sayıda küçükbaş hayvan da satın alınmış ve orduların ihtiyacına binaen Kırım'a gönderilmişlerdir. *The Morning Post*'un verdiği habere göre, *The Cunmberland* isimli gemi Sinop'tan aldığı 110 öküz ve 200 koyunla,[38] yaklaşık bir ay sonra *The Kangooro* isimli bir gemi ise Sinop'tan aldığı 1400 koyunla Balaklava'ya ulaşmıştır.[39]

Haberlerden anlaşıldığı kadarıyla bu akış savaş boyunca hemen hiç aksamadan devam etmiştir. Nitekim konuyla ilgili bir haberde "son beş ay içinde Samsun'dan Kırım'a çok miktarda yem, 20 bin kadar öküz, bir o kadar koyun nakledildiği" belirtilmiştir. Haberi aktaran gazete, Türk köylülerinin olağanüstü ihtiyacı karşılamak için sürülerini arttırmak niyetinde olmadığını ve bu yüzden bunların çok kısa bir süre sonra tamamen kesilmesinden endişe duyulduğunu belirtmiştir.[40] Bir diğer haberde ise Samsun limanı özellikle de müttefik ordularının ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik ticaret açısından son derece hareketli bir nokta olarak tasvir edilmiştir: "Limanımız hayvan ve tahıl yükleyen gemilerle dolu. Öküzlerin sayısı ise inanılmaz çok. Her hafta 1000 kadarını *komissariat*a teslim ediyoruz ve ihtiyaç olması durumunda çok daha fazlasını verecek durumdalar. Fransız, İngiliz ve Türk buharlıları sürekli gelip gidiyorlar. Kara ulaşımı için çok sayıda at, katır ve deve satın aldım. Gelecek kış bu üç ülke ordularının buradan çok miktarda hayvan, arpa, sap saman, buğday, alacakları kesin."[41] Bir haberde, bunu destekler nitelikte, ordunun 2000 ton saman ihtiyacından ve bunun Samsun limanında karşılanacağından söz edilmiştir.[42] Bu nitelikte başka bir haberde de 9 ay içinde Fransa'nın Samsun'dan 17.500, İngiltere'nin ise 10 bin öküz satın aldıklarını ancak Fransa'nın 8 binini, İngiltere'nin ise 4 binini kaybettiği belirtilir. Muhtemelen bunun nedeni ya bir tür hastalıktır ya da hayvanların bakımsızlığıdır çünkü kalanların Kırım'a gidebilecek kadar sağlıklı olmadığı belirtilmiştir.[43]

İngiliz konsolosluk raporlarında tüm bu ürünlerin teminini sağlamak için Osmanlı, İngiliz ve Fransız yetkililerin koordineli bir biçimde çalıştıkları, sırf bu iş için Sinop'ta olan bir merkez/Komiserlik (kommissariat) kurulduğu anlaşılmaktadır. 1855 Mart'ında Samsun'da Konsolos Vekili olan Vincent Lloyd'un verdiği bilgilere göre Sinop'ta bu tarihte bir İngiliz konsolosluk memuru olmadığı için, işi organize eden Sinop'taki yetkililer değil, buradaki Komiserliğin Samsun'daki memuru ve Samsun'daki İngiliz konsolosluk görevlileridir. Hatta esas sorumluluk, filo ve komiserlik için gereken tüm malzemeyi temin eden Konsolos Guarracino'nun kâtibi Maltalı bir tüccar olan Bonici'dedir. Bu isim, 1855 yılında Sinop'ta kendi hesabına bir şirket kurmuş, böylece Komiserlik için yaptığı işler de dâhil iki şirketin tek yüklenicisi haline gelmiştir. Bu çifte sorumluluğun nedeni, konsolosluk raporuna göre, muhtemelen filonun acentesi başka bir İtalyan tüccar olan Bassolani ve komiserlik memuru Fransız Rennie'nin üretim konusunda başka yüklenici bulamamış olmasıydı. Samsun'daki İngiltere Konsolosunun, yüklenici Bonici'nin yaptığı her şeyden haberi yoktu ama yine de gıda ve malzeme temini için

[38] *The Morning Post*, 9 Mart 1855, s. 5.
[39] *The Morning Post*, 17 Nisan 1855, s. 3.
[40] "Turkish Loan," *Glasgow Herald*, 27 Temmuz 1855, s. 6.
[41] *The Nottinghamshire Guardian*, 6 Eylül 1855, s. 7.
[42] *Glasgow Herald*, 19 Mart 1856, s. 4.
[43] The Commissariat," *North British Daily Mail*, 23 Nisan 1856, s. 1.

birden fazla ismin olması, Guarracino'ya göre rekabet ortamı getirdiği için, fiyatlara muhtemel olumlu etkisinden dolayı iyi bir şeydi. Konsolosa göre malzeme temini ve diğer işler için görece iyi duruma rağmen hâlâ en iyi çözüm aslında Sinop'ta bir konsolosluk kurulmasıdır.[44]

Samsun'dan, Sinop'tan veya Trabzon gibi Karadeniz kıyı şehirlerinden alınan ürünler Odesa'ya veya genel anlamda Kırım'a götürülüyor ve oradan da müttefik birliklerinin hizmetine sunuluyordu. Bu malları Samsun-Sinop-Trabzon-Kırım hattında taşıyanlar ise, İngiliz gazetelerindeki haberlere ve gemi rotalarını içeren bilgilere bakılırsa genellikle İngiliz ve Osmanlı gemileriydi. Örneğin, İngiliz telgraf şirketinden alınan bir habere göre, İstanbul'dan 800 Tunus askeriyle birlikte Batum'a doğru yola çıkmış olup, akşam da Kırım'a iletilmek üzere Samsun ve Trabzon'dan gıda ürünleri alacak olan bir Türk buharlı korveti *Taif*'tir.[45] Bu rotada sadece gıda ürünü değil, aynı zamanda posta ve yolcu taşıyan birçok İngiliz gemisi vardı. Bunlardan bazıları düzenli olarak seferler yapmaktaydı. Bunlardan en çok öne çıkanları, *Andes, Lebanon, Alps, Taurus, Teneriffe, Karnak, Melita, Baleec, Delta, British Queen, Armenian* idi.[46] Ayrıca Karadeniz'de İngiliz gemilerinden çok önce seferlere başlayan Avusturya Lloyd Şirketi'ne ait bazı gemiler de vardı. Bu şirket, Osmanlı limanlarında en etkili vapur şirketiydi. "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 Avusturya buharlı gemileriyle Viyana, Karadeniz ve İstanbul' a bağlanmıştı."[47] Bu şirkete ait gemiler, 1850'lerde ve sonrasında da Karadeniz'de ticaret yapmaya devam etmişlerdir. Bu şirkete ait *Singapore* isimli gemi, 1,300 ton ve 500 beygir gücünde olup, 28 Aralık 1855'ten itibaren Liverpool'dan İstanbul, Sinop, Samsun ve Trabzon hattı arasında seferlere başlamıştı.[48] Benzer şekilde aynı şirkete ait *The Progresso* isimli gemi de merkezi Trieste olmak üzere, İstanbul, Samsun Sinop ve Trabzon arasında seferler yapmaktaydı.[49] Bu gemi seferleri, konuyla ilgili gazete haberleri ve konsolosluk raporlarında da vurgulandığı üzere, Kırım Savaşı sırasında Samsun limanındaki ticareti olumlu yönde etkilemiştir. Başka bir açıdan bakıldığında savaş bittikten sonra talebin azalmasına bağlı olarak satın alınan ürünlerin miktarındaki düşüş de savaşın ticaretteki olumlu etkisine şahitlik eder.

---

[44] TNA, FO 78/1109, s. 351.

[45] *Wrexham Advertiser,* 19 Mart 1855, s. 4.

[46] "British Line of Steam Navigation with the Levant and Black Sea," *Manchester Weekly Times and Examiner*, 14 Aralık 1850, s. 1; "Steamers between Liverpool, Constantinople, Smyrna, Samsoun and Trebizonde, calling at Gibraltar, Malta and Syria," *Manchester Weekly Times and Examiner*," 29 Aralık 1855, s. 8; "Steamers between Liverpool, Constantinople, Smyrna, Samsoun and Trebizonde, calling at Gibraltar, Malta and Syria," *Manchester Courier and Lancashire General Advertiser*, 2 Ağustos 1856, s. 1; *The Guardian*, 23 Ağustos 1856, s. 1; "Steamers between Liverpool, Constantinople, Smyrna, Samsoun and Trebizonde, calling at Gibraltar, Malta and Syria," *Liverpool Mercury*, 13 Eylül 1856, s. 4.

[47] Ekinci 2007, s. 116-117.

[48] "British Line of Steam Navigation with the Levant and Black Sea," *Manchester Weekly Times and Examiner*, 14 Aralık 1850, s. 1.

[49] "The Progresso Steamer," *North British Daily Mail*, 7 Mart 1856, s. 2.

Kaynaklardan anlaşıldığı kadarıyla düşüşün görüldüğü başlıca ürünler, meyve, pastırma, mahlep, buğday ve tereyağı gibi gıda ürünleridir. Bunlardan meyve 1851'de 356 balya (336 sterlin), 1853'te 131 balya (131 sterlin), 1856'da 1907 balya (2166 sterlin), 1857'de ise 24 balya (24 sterlin) satılmıştır. Bir önceki yıl 907 balya olan miktarın savaş bittikten hemen sonra 24 balyaya düşmesi dikkat çekicidir. Benzer şekilde, Samsun'dan satılan bulgur, 1851'de 103 balya iken, 1853'te 21 balyaya düşen ve 1856'da tekrar 71 balyaya çıkan bulgur, 1857'de 14 balyaya düşmüştür. Aynı düşüş, buğday için de geçerlidir. 1853'te 90 balya (90 sterlin), 1856'da 1981 balya (2311 sterlin) iken 1857'de 1429 balyaya (1427 sterlin) düşmüştür.[50] Kuşkusuz özellikle meyve ve buğday gibi tarımsal ürünlerin miktarının düşmesinde normalde, kuraklık vb. doğal bir afet, hastalık gibi başka nedenlerden de kaynaklanabilir ama 1857'de tütün üretiminin savaştan sonra da artmaya devam ettiğini düşünürsek,[51] tarımsal ürünleri etkileyecek en azından genel anlamda böyle bir olumsuz durumun olmadığı anlaşılır.

Ayrıca daha önce bahsi geçtiği üzere, ani düşüş bazı hayvansal gıdalarda da görülür. Bu nedenle, bazı kalemlerdeki düşüşün savaşın sona ermesiyle ilgisi olduğu söylenebilir ki Guarracino da bir raporunda savaşın bitişiyle birlikte talep azaldığından genel anlamda ticarette böyle bir düşüşten bahsetmiştir. Tarımsal bazı ürünlerde görülen düşüş, bazı hayvansal ürünlerde de görülür. Örneğin pastırma 1853'te 498 balya (1743 sterlin), 1856'da 1430 balya (5720 sterlin) iken, 1857'de 188 balya (752 sterlin) satılmıştır. Benzer bir düşüş tereyağı için de geçerlidir. 1853'te 13 balya (39 sterlin), 1856'da 100 balya (300 sterlin), 1857'de ise sadece 4 balyadır (12 sterlin).[52]

Savaşın bitmesiyle bazı tarımsal ürünlerdeki düşüş, daha önce de bahsi geçtiği üzere, tütünde yaşanmamıştır. Kaynaklarda aktarıldığı üzere, Amerika menşeili bir bitki olan Osmanlı Devleti'ne ancak 1570-90 tarihleri arasında gelmiş ve keyif verici bir ürün olması hasebiyle hem üretimi hem de kullanımı kısa sürede yaygınlaşmıştır. Samsun, ilk dönemlerden itibaren tütün üretimin en çok yapıldığı yerlerdendir. 1691-1703 yılları arasında tütün ekilen alanlar arasında Trabzon ve Şebinkarahisar'la birlikte Samsun veya o günkü adıyla Canik de bulunmaktaydı. Gümrük kayıtlarına göre, bu ürünün ticaretini yapanlar çoğunlukla Müslüman tüccarlardı.[53] 1854'te İngiltere'de basılan bir seyahatname rehberine göre, tütün bu dönemde de Samsun'da yetiştirilen, hatta yılda 30.000 balya hasat elde edilen önemli bir üründü.[54] Konsolosluk raporlarında görüldüğü üzere, üretimine paralel olarak ona olan ilginin de hiçbir zaman azalmadığı görülür. Öyle ki Kırım Savaşı'nın bitmesiyle birçok ürüne olan talep azalmış ama tütün ilgi görmeye devam etmiştir.

---

[50] TNA, FO 78/908, s. 92; TNA, FO 78/1303, s. 274.

[51] Samsun'da yetişen tütün 1880'lerde de hâlâ önemli bir ihracat ürünüdür ve kaynaklarda geçtiği haliyle, yılda 7 milyon pound (yaklaşık 318 bin kilo) yetiştirilmektedir Heaton 1880, s. 396.

[52] TNA, FO 78/908, s. 92; TNA, FO 78/1303, s. 481; TNA, FO 78/1303, s. 274.

[53] Aygün 2016, s. 12.

[54] *A Handbook for Travellers in Turkey* 1854, s. 201. Bu kitabın Osmanlı Devleti (Turkey) ile ilgili kısmı ilk kez 1840'ta basılmış, daha sonra yeni seyahat notları ve bilgilerle genişletilerek 3. Kez 1854'te yayımlanmıştır. İlk baskısında, 1854'teki birçok bilgi mevcut değildir. *A Handbook For Travelers In The Ionian Islands, Greece, Turkey, Asia Minor, And Constantinople: Being A Guide To The Principal Routes in Those Countries*, 1840.

Hatta hem miktarı hem de fiyatı açısından Samsun'dan götürülen ürünler arasında en yüksek orana sahip olan tütün, 1850'lerin başından sonuna kadar sürekli yukarı doğru bir grafik çizmiştir. Örneğin 1851'de Samsun'dan ihraç edilen ürünlerin toplam değeri 35.342 sterlin olup, bunun 10.251 sterlini tütünden gelmiştir. Benzer şekilde 1853 yılında toplam 31667 sterlin değerindeki 6874 balyalık İngiliz ithalatının 3806'sını ve 17127 sterlin değerindeki kısmını tütün sağlamıştır. Bu rakamlar, 1856'da 6-7 kat artarak, 13662 balyaya (toplam 30800 balya) ve 81972 sterline (toplam 202164 sterlin), iki yıl sonra ise 14104 balyaya (toplam 57126 balya) ve 204648 (toplam 423152 sterlin) sterline ulaşmıştır.[55] Tütüne ilgi 1857-60 döneminde de artarak devam etmiş ve bu genel anlamda Samsun'daki toplam ticaretin artışına etki etmiştir. Öyle ki 1858'deki ihracat miktarı 158608 pound artmıştır ve bunun en önemli nedeni o yıl tütünden iyi verim alınması ve fiyatının hem Rusya'da hem de Mısır'da 1857 yılının ilk 9 ayında artmış olmasıdır.[56] 1859'da Samsun'dan ithal edilen tütünün balya sayısı 26.798 s olup, sterlin olarak değeri 160.788'dir; 1860 yılında ise balya sayısı 28.127, değeri ise 168.762'dir. Tütünün bu kadar ilgi görmesinin en önemli nedeni, Rusya, İran gibi ülkelerin ve Mısır'ın bu ürüne olan talebidir. Özellikle Rusya tütün için çok büyük bir pazar olup, büyük kısmı buraya, kalanı da Mısır'a ve Samsun'daki gibi hafif tütünün tercih edildiği Takımadalardaki kasaba ve şehirlere gönderilmektedir. Tütünün son noktaya transferi İstanbul üzerinden gerçekleşmektedir. Bu ilgiden dolayı tütünün ekim alanı giderek genişlemiştir. Aslında fiyatı da çok da ucuz değildir. Hatta oldukça yüksektir. Ancak onun için ödenen yüksek fiyatlar, bu ürünün ucuza mal olacak şekilde atlarla köylerden sahile kadar taşınması ve Samsun limanından da buharlı gemilerle herhangi bir miktarda istenilen herhangi bir yere kolayca ulaştırılabilmesi sayesinde tolere edilebilmektedir. Ayrıca ekilmesi ve yetiştirilmesi halinde satışının garanti olması; en azından buğday fiyatları gibi zikzak çizmemesi de bu ürüne olan ilgiyi arttırmaktadır.[57]

Samsun'daki tütüne ilginin bir diğer nedeni de tütün ticaretiyle para kazanmak isteyenlerin ellerindeki paranın bir kısmını bunu ekecek köylülere vermeye hazır olması, köylülerin de büyümesi yağmura bağlı olan mısırın aksine daha az riskli olduğu için tütünü yetiştirmeyi tercih etmeleridir. Bu avantajların, tütün ekimine harcanan ekstra zaman ve emeğin yanı sıra hükümet tarafından alınan ağır vergileri de telafi etmesidir.[58] Raporlarda verilen rakamlar incelendiğinde tütünün balyasının yaklaşık 4,5-5 sterlin olduğu görülür ve bu, bazı sanayi ürünleri ve hammaddelerle karşılaştırıldığında çok da yüksek değildir.

Samsun ticaretinin öne çıkan bir diğer özelliği de özellikle ihracatta tarımsal/bitkisel ve hayvansal ürünlerin ticaretteki ağırlığıdır. Başlıca tarımsal ve bitkisel ürünler (hammadde veya işlenmiş ürün olarak), tütünün yanı sıra, yine bir tür tütün çeşidi olan tömbeki, kenevir, keten tohumu, karabiber, pirinç, meyve, sebze, nohut, bulgur, buğday, un, dut, mahlep, çiriş, kızılkök, çivittir. Hayvansal ürünler ise deri (keçi derisi vs.), tavşan ve tilki derisi, yün, pastırma, bal, boyamada kullanılan ve muhtemelen

[55] TNA, FO 78/908, s. 92; TNA, FO 78/870, s. 322; TNA, FO 78/1303, s. 274.
[56] TNA, FO 78/1451, s. 207.
[57] TNA, FO 78/1609, s. 227-228.
[58] TNA, FO 78/1609, s. 229.

günümüzde olduğu gibi o günlerde de sağlık için kullanılan sülüktür. Ayrıca atlar da önemli bir yer tutar. Örneğin, işlenmemiş kuzu, keçi, tavşan derisi, ham ipek ve ipek kozası, kürk, art arda 1851, 1853, 1856 ve 1857 yılı raporlarında yer alan ürünlerdendir. Bunlardan deri (skins) 1851'de 5 balya (keçi derisi) (23 sterlin), 1853'te 11 balya (kuzu derisi) (44 sterlin), 4 balya tavşan derisi (40 sterlin) ve 2 balya keçi derisi, (9 sterlin), 1856'da ise büyük bir artış gerçekleştirerek 192 deri (960 sterlin), 1857'de ise yine 36 balya (180 sterlin) olacak şekilde Samsun'a gelen tüccarlarca ithal edilmiştir. Balya miktarları ve onlar için ödenen toplam para hesap edilirse, kuzu ve keçi derisi balya başına yaklaşık 5 sterlin iken tavşan derisinin 10 sterline karşılık gelerek, diğerlerine nazaran daha pahalı olduğu görülür. Ayrıca dikkat çeken bir diğer nokta da 1856'da Samsun'dan önceki yılların toplamından neredeyse 10 kat fazla bir oranda deri ithal edilmesidir.[59]

Benzer şekilde ipek ve ipek kozası da 1851, 1853, 1856 ve 1857 raporlarında geçen ve oldukça ilgi gören bir üründür. Üstelik deriden çok daha fazla miktarlarda satın alınmıştır. 1851'de 47 balya ham ipek (2820 sterlin) ve 39 balya ipek kozası (702 sterlin), 1853'te 6 balya ipek (480 sterlin), 1856'da 214 balya ipek kozası (4280 sterlin) ve 44 balya ipek (3520 sterlin), 1857'de ise 7 balya ipek (560 sterlin) ithal edilmiştir.[60] Bu rakamlardan ham ipeğin balyasının yaklaşık 80 sterlin, kozasının ise 20-25 sterlin arasında olduğu anlaşılmaktadır. Diğer ürünlere göre fiyatı görece yüksek olmasına karşın ipeğin özellikle 1850'lerin başından itibaren yabancı tüccarların artan ilgisine mazhar olduğu görülür. Hatta öyle ki, Samsun'daki İngiliz Konsolosu Frederick Guarracino'nın verdiği bilgilere göre, "geçmiş yıllarda hiçbir zaman birkaç yüz balyadan fazla ipek ihraç etmeyen komşu Anadolu eyaleti," 1852'de bu sayının neredeyse iki katını vermiştir. Bunun esas nedeni ipeğin pahalı olması ve bunun da üreticileri teşvik etmiş olmasıdır. Ancak ipek kozalarının asıl alıcısı İngilizler değil, Fransız tüccarları ve şirketleridir.[61] Bazı Fransız gemileri, ipek için İstanbul'dan kendi şehirlerine ve Trabzon'a bir ulaşım hattı oluşturmuşlar ve Fransız ticaret şirketleri, ticaret acenteleri kurmak amacıyla son dönemde bu bölgelere çok daha sık seyahat eder olmuşlardır. Bu, Fransız *Messagenie* şirketinin vapurları Karadeniz kıyısı boyunca sık sık gelip gittikleri için Osmanlı Devleti ile Marsilya arasında doğrudan ve önemli bir ticaretin başlaması açısından son derece önemlidir. Hatta Fransızların bu girişimleri yüzünden, daha önce Karadeniz'de İngiliz vapurlarının sahip olduğu üstünlük ortadan kalkmıştır. Ama yine de bu kıyıyla olan ticarette hâkim güç Fransa değil, Rusya'dır; ayrıca Avusturya da Lloyd Ticaret Şirketinin hâlâ üstün teknolojiye sahip gemileri ile bölgeyle olan sürekli ticaretleri yüzünden önemli bir yere sahiptir.[62]

Samsun'dan satın alınan ürünler sadece yukarıda bahsi geçen tarımsal veya hayvansal ürünlerle sınırlı değildir. Aralarında yerli manifatura (*native manifacture*), işlenmiş deri (*leather*), bakır, mum, kereste, teneke gibi bazı sanayi ürünleri ve hammaddeler; kahve, cin, şarap, fes, baston, kilim, safra gibi hammaddeler veya mamul

[59] TNA, FO 78/908, s. 92; TNA, FO 78/1017, s. 322; TNA, FO 78/1303, s. 274.
[60] TNA, FO 78/908, s. 92; TNA, FO 78/1017, s. 322; TNA, FO 78/1303, s. 274, s. 481.
[61] TNA, FO 78/908, s. 218-222.
[62] TNA, FO 78/908, s. 218-222; TNA, FO 78/1303 s. 260-261.

ürünler de bulunmaktadır.[63] Bazı kaynaklarda aktarıldığı üzere, bu ürünlerin çoğu, özellikle hububat, pamuk, çeşitli sebze ve meyveler ve sığır, eskiden beri (mesela Selçuklular döneminden itibaren) bu bölgeden ihraç edilen ürünler arasındaydı.[64] Görülen o ki, bunlara ve daha fazlasına olan ihtiyaç 18502lerde, özellikle Kırım Savaşı ile birlikte daha da artmıştır.

Samsun, sadece bizzat Samsun ve diğer Anadolu şehirlerinde yetişen ürünlerin ihraç edildiği bir liman şehri değildir; aynı zamanda yabancı devletlerden veya diğer bölgelerden ürünlerin ithal edilip, getirildiği bir şehirdir. İhraç edilen ürünlerin çoğunluğunun aksine, ithal edilen ürünler genellikle sanayi ürünleri ve mamul ürünlerdir. Bunların başında Avrupa Ürünleri (*European manufacture*) başlığı altında verilen ama içeriği hakkında bilgi verilmeyen ürünler, *sundries* başlığı altında verilen çeşitli eşyalar gelir. Bunlardan "Avrupa ürünleri," art arda sürekli ithal edilmiştir. 1851'de bunlardan 728 balya (22440 sterlin), 1853'te 175 balya (5775 sterlin), 1856'da 6016 balya (19828 sterlin), 1957'de 539 balya (17787), 1858'de ise 10 balya (5610 sterlin) getirilmiştir. Bu ürünlere ödenen para balya başına 30-33 sterlin olup, ithal edilen bütün ürünler içerisinde en çok para ödenendir. İkinci sıradaki en pahalı ürünle ise balya başına 10-15 sterlin olan hırdavattır (*hardware*). 1850'de bundan 30 balya (300 sterlin), 1851'de 70 balya (700 sterlin), 1853'te 36 balya (540 sterlin), 1856'da 171 balya (2565 sterlin), 1857'de 17 balya (255 sterlin), 1858'de ise 22 balya (330 sterlin) satın alınmıştır. Bu rakamlara bakıldığında 1853 öncesi balya başına 10 sterlin ödenen ürün, 1853'ten itibaren 15 sterline çıkmış ve öyle de devam etmiştir. İkinci sıradaki *sundries*'dan ise 5991 balya satın alınmıştır. Bunun balyası ortalama 2,5-3 sterlindir. Ayrıca bakır, demir, kömür gibi madenler, çelik, cam, deri, askeri malzemeler, sabun, ispirto gibi mamul ürünler, ayrıca şeker, kına, kahve, pirinç, meyve, yağ, mahlep, nohut, çiriş, bulgur, dut, buğday, keten, kenevir, biber ve pamuk gibi tarımsal ürünler; deri, ipek, yün, pastırma gibi hayvansal ürünler de Samsun'a getirilen mallar arasında yer alır.[65] Bunlardan Ergani'den çıkarılan bakır, Tokat'ta saf hale getirildikten sonra Samsun'a gönderilmekteydi.[66] Akdeniz ve savaşın merkezinden hâlâ yüksek bir talep gören kömür ise *Daily News*'in aktardığına göre, Sinop'a İstanbul'dan, oraya da Galler'den gelmekteydi. İstanbul'dan gelen kömürün poundu (1 pound, 0,453 kg) 41 sterlin, Sinop, Trabzon gibi Karadeniz limanlarındaki kömürün poundu ise 46 sterlin idi. En yüksek fiyatı ise poundu 51 sterlin ile Kırım'da idi.[67]

Yukarıdaki ürünlerden pamuk da dikkat çekicidir. Esasen Samsun'da az da olsa pamuk yetiştirilmektedir ancak raporlarda açıklandığı üzere, pamuk halkın da yetiştirmek için çok ilgi gösterdiği bir ürün değildir. Çünkü aynı mevsimde yetişen tütünün aksine, pamuk çiftçilerin çok daha fazla zamanını almaktadır, toplanması da daha çok dikkat gerektirmektedir. Ayrıca tütün kadar talep görmediği ve iyi para etmediği için, Osmanlı

[63] TNA, FO 78/908, s. s. 90-92.
[64] Turan 1988, s. 155.
[65] TNA, FO 78/1451, s. 220, s. 224; TNA, FO 78/1303, s. 272, s. 479; TNA, FO 78/1303, s. 272; TNA, FO 78/1017, s. 320; TNA, FO 78/908, s. 90; TNA, FO 78/870, s. 323.
[66] *The Morning Post*, 4 Mayıs 1858, s. 5.
[67] "The Smyrna Hospital," *Daily News*, 24 Nisan 1855, s. 5.

Devleti vergiden muafiyet gibi teşvik edici bazı önlemler alsa bile, çiftçinin ilgisini hâlâ çekmemesi de muhtemeldir.[68]

Kırım Savaşı'ndan sonra Samsun ve Sinop'ta Ticaret

Samsun ve Sinop Konsolosu Frederick Guarracino'nun raporunda verdiği bilgilere göre, savaşın sona ermesiyle Müttefik orduları için Kırım'da oluşturulan ikmal depoları kaldırılmış ve bununla birlikte Sinop "ticarette eskiden olduğu gibi yine önemsiz bir yer haline gelmiştir." Rapora göre 1856'da Sinop'a ithal edilen ürünlerden elde edilen kazanç yıllık sadece 3-4 bin sterlin idi. Buradan ihraç edilen mallar ise sadece İstanbul'daki inşaatlar için kullanılacak birkaç yük keresteden oluşmaktaydı. Bu yüzden, Karadeniz'e gelip giden Türk ve İngiliz gemileri birkaç yolcu için Sinop'a uğramayı bile düşünmüyorlardı. Buraya sadece Lloyd Şirketine ait birkaç gemi gelmekteydi; onlar da daha çok burada oluşturdukları ve çok daha ucuza mal olan kömür ikmal depoları için seferler düzenliyorlardı.[69] Kaynaklardan anlaşıldığı kadarıyla özellikle İngilizler, yeni ürünlerin ticaretini yapmadıkları gibi, savaş sırasında bolca aldıkları ve stokladıkları bazı ürünleri, özellikle de büyükbaş hayvanları elden çıkarmakta bile güçlük çekmişlerdir. Buna şahitlik eden bir gazete haberine göre, ordunun elinde çok sayıda büyükbaş hayvan bulunmaktadır. Bunlardan katırlar hemen hemen alındıkları fiyatlara satılmış ancak aynı şeyi develer için yapmak mümkün olmamıştır. 1855 kışında Sinop'tan alınan 2 bin kadar deveden ise sert kış şartları nedeniyle sadece 200 kadarı hayatta kalmıştır. Hatta aynı şartlardan dolayı 1 haftada 500 kadar da katır ölmüştür.[70]

Bu ekonomik durgunluk Sinop'a göre her zaman çok daha canlı olan Samsun için de geçerliydi. Samsun'daki yeni konsolos James B. Barker'ın verdiği bilgilere göre, 1860 yılında Samsun limanına ne buharlı ne de yelkenli hiçbir İngiliz gemisi girmemiştir. Ancak yine de bu, herhangi bir İngiliz imalatçının olmadığı ya da daha az miktarda ithalat gerçekleştiği anlamına gelmez, çünkü İngiliz malları İngiliz gemileriyle gelmese de İstanbul'dan başka gemilerle buraya yine ulaştırılıyordu. İngiliz gemilerinin yokluğunu aratmayan gemilerin başında Avusturya'ya ait Lloyd Şirketi gemileri gelmekteydi. Bunlar dışında iki de Osmanlı şirketi vardı: Arsenal ve Darphane. Bunlar her hafta bir gün düzenli olarak sefer yapıyorlardı. Bu dört şirkete, İstanbul'da kurulu İngiliz şirketlerinden birine ait buharlı bir gemi de eklendiğinde, tahıl yükleyen yelkenli gemilerden bağımsız olarak, Samsun limanı deniz yoluyla hızlı ulaşım açısından oldukça zengin imkânlara sahip hale gelmekteydi. Ayrıca, Samsun'un İstanbul'daki değişimlerden daha az etkilenmesi de önemli bir avantajdı. Samsun esas olarak iç bölgelerdeki şehirlere taşınacak veya oralardan başka yerlere aktarılacak mallar için bir depo olduğundan dolaşımdaki madeni paranın değerindeki yükseliş ve düşüşteki zorluklar, Samsun'da İstanbul'daki kadar hissedilmiyordu. Sonra Anadolu'nun iç bölgelerinden buraya, buradan da İstanbul'a mallara çok az vergi ödeniyor olması da önemli bir artıydı. Kaldı ki ödenen vergiler de ürünün satışından elde edilen kârla çoktan telafi ediliyordu.[71] Bu da gösteriyor ki, savaş

[68] TNA, FO 78/1303, s. 475-477.
[69] TNA, FO 78/1303, s. 260-261.
[70] "The Crimea," *The Times*, 29 Temmuz 1856, s. 9.
[71] TNA, FO 78/1609, s. 227-228.

sonrasında azalmasına rağmen özellikle Samsun'daki ticaret her şeye rağmen, konumunun getirdiği avantaj nedeniyle devam etmiştir.

Sonuç

1850'lerde Samsun ve Sinop'ta ticari hayat açısından en belirleyici etken, Kırım Savaşı olmuştur. Savaş, Osmanlı Devleti ve müttefik ordularının ve cephe gerisinin ihtiyaçlarını karşılanması açısından bu bölgedeki ticari hayatı canlandırmıştır. Bu bağlamda hemen her şey, et başta olmak üzere gıda ürünleri, askeri malzemelerin nakli için gerekli büyükbaş hayvanlar çokça ilgi görmüştür. Savaşın etkisini, savaş yıllarında artan ticaret hacminde ve aynı paralelde savaşın bitmesiyle düşen talepte görmek mümkündür.

Samsun bu ticaret bağlamında hem Avrupa ülkelerinden gelen malların Anadolu'ya ithalatı hem de Anadolu'dan gelen ürünlerin Avrupa ülkelerine ihracatı açısından önemli bir rol oynamıştır. Sinop ise daha çok Kırım'a sevk edilecek her türlü askeri ihtiyaç için bir antrepo işlevi görmüştür.

Samsun ve Sinop'ta görev yapan İngiliz konsolosları Kırım Savaşı'nda artan ticarete rağmen gerek savaş sırasında gerek sonrasında ticaretin daha kolay ve etkili yapılabilmesi için birçok önerilerde bulunmuşlardır. Bunlara, çok detaylı ve uzun oldukları için burada yer verilmemiştir. Ancak her türlü yolun yapımı ve inşası, mevcutların iyileştirilmesi bunlardan bazılarıdır. Bunların başka bir makalede detaylıca ele alınması ve değerlendirilmesi planlanmaktadır.

KAYNAKLAR

1.Arşiv Belgeleri

AVPRİ /Arhiv Vneşney Politiki Rossiiskoy İmperii)
F. 89, op. 8, d. 1481 ve 1661.

TNA (The National Archives)
FO 78/870
FO 78/908
FO 78/1109
FO 78/1017
FO 78/1303
FO 78/1451
FO 78/1609

2. Gazeteler

Daily News, 9 Temmuz 1860, s. 4; *Daily News*, 1 Eylül 1860.
Daily News, 6 Ağustos 1851.
Daily News, 5 Nisan 1855.
Daily News, 24 Nisan 1855.
Daily News, 10 Nisan 1855.
Daily News, 26 Temmuz 1855.
Glasgow Herald, 27 Temmuz 1855.
Glasgow Herald, 19 Mart 1856.
Liverpool Mercury, 13 Eylül 1856.
Manchester Weekly Times and Examiner, 14 Aralık 1850.
Manchester Weekly Times and Examiner, 14 Aralık 1850.
Manchester Weekly Times and Examiner, 29 Aralık 1855.
Manchester Courier and Lancashire General Advertiser, 2 Ağustos 1856.
North British Daily Mail, 23 Nisan 1856.
The Guardian, 26, Temmuz 1855.
The Guardian, 23 Ağustos 1856.
The Morning Chronicle, 28 Şubat 1855
The Morning Chronicle, 27 Mart 1855.
The Morning Chronicle, 3 Ekim 1855.
The Morning Post, 9 Mart 1855.
The Morning Post, 17 Nisan 1855.
The Morning Post, 4 Mayıs 1858.
North British Daily Mail, 7 Mart 1856,
The Nottinghamshire Guardian, 6 Eylül 1855.

The Standard, 1 Ağustos 1854.
The Times, 29 Temmuz 1856.
The Times, 16 Mart 1858.
Wrexham Advertiser, 19 Ağustos 1854.

3.Basılmış Birincil Kaynaklar

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, London: John Murray, 1854.

A Handbook For Travelers In The Ionian Islands, Greece, Turkey, Asia Minor, And Constantinople: Being A Guide To The Principal Routes in Those Countries, London: John Murray, 1840.

4. Araştırma Eser ve Makaleler

Aydın 2016 — Yunus Emre Aydın, *19. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Doğu Karadeniz Limanlarındaki Ticari Faaliyetle*r, Yüksek Lisans Tezi, Bursa: Uludağ Üniversitesi.

Aygün 2016 — Necmettin Aygün, *Karadeniz'den Osmanlı Ekonomisine Bakış*, Cilt I, *Limanı, Çarşısı, Ticareti ve Tüccarıyla Trabzon (1700-1800)*, Ankara: Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları.

Bakır 2018 — A. Bakır ve F. Aksoy, "Roma Hâkimiyetine Kadar Sinop Şehri," *Cappadocia Journal of History and Social Sciences,* 11, s. 25- 64.

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

Beydilli 1991 — Kemal Beydilli, "Karadeniz'in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve Miri Ticaret Teşebbüsü," *Belleten,* c. LV, S. 214, s. 687-756.

Çağlayan 2015 — Kaya Tuncer Çağlayan, "İngiliz Konsolosluk Belgelerinde Sinop (1841-1842), *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, cilt 9, s. 18, s. 49-60.

Çağlayan 2006 — Kaya Tuncer Çağlayan, "İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre 1841 Yılında Samsun ve Çevresinde Ticaret," *Geçmişten Geleceğe Samsun*, 1. Kitap, ed. C. Yılmaz, Samsun, s. 283-293.

Çelik 2022 — Birten Çelik, "Osmanlı Gümrüklerinde 19. Yüzyıl Son Döneminde Yapılan Reformlar ve Yabancı Uzmanlar," *XVIII. Türk Tarih Kongresi Kongreye Sunulan Bildiriler*, III. Cilt, Semiha Nurdan– Muhammed Özler, editör, Ankara, s. 173-211.

Dığıroğlu 2011 — Filiz Dığıroğlu, *XIX. Yüzyıl Karadeniz'inde Yeni Bir Ticari Merkez: Samsun*, Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Ekinci 2007	İlhan, "19. Yüzyıl'ın İkinci Yarısında Samsun'da Deniz Ulaşımı," *Geçmişten Geleceğe Samsun*, 2. Kitap, ed. C. Yılmaz, Samsun: Samsun Büyükşehir Belediyesi Yayınları, s. 113-119.
Herstlet 1865	Edward Herstlet, *Foreign Office List, Forming A Complete British Diplomatic And Consular Handbook*, compiled By Edward Hertslet, London.
Gencer 2001	Ali İhsan Gencer, *Bahriye`de Yapılan Islahât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti`nin Kuruluşu (1789-1867)*, Ankara: TTK.
Heaton 1880	C. W. Heaton, *The Journal of the Society of Arts*, Vol. 28, No. 1427 (March 26), s. 389- 398.
Kasaba 1988	Reşat Kasaba, *The Ottoman Empire And the World Economy. The Nineteenth Century)*, New York: New York State University.
Kocabaşoğlu 2004	Uğur Kocabaşoğlu, *Majestelerinin Konsolosları: İngiliz Belgeleriyle Osmanlı İmparatorluğu'ndaki İngiliz Konsolosları (1580-1900)*, İstanbul: İletişim Yayınları.
Kütükoğlu 1988	Mübahat S. Kütükoğlu, "XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti," *Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri*, Samsun: Eser Matbaası, s. 97-125.
Kütükoğlu 1992	Mübahat Kütükoğlu, "Baltalimanı Muahedesi," *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, 5. Cilt, Ankara: TDV, s. 38-40.
Miller 1996	William Miller, *The Ottoman Empire and Its Successors, 1801-1927*, London: Frank Cass & Co. LTD.
Öz 2006	Mehmet Öz, "XV. Yüzyıldan XVII. Yüzyıla Samsun Yöresi," *Geçmişten Geleceğe Samsun*, 1. Kitap, hazırlayan Cevdet Yılmaz, Samsun: Samsun Büyükşehir Belediyesi, s. 3-11.
Skene 1853	Henry Skene, *Anadol; the Last Home of the Faithful*, London: Richard N. Bentley.
Şahin 2023	Bilgehan Şahin, "Samsun'da İngiliz Konsolosluğunun Kurulması ve Şehirdeki Faaliyetleri [1830-1860]," *Osmanlı Medeniyeti Araştırmaları Dergisi*, Sayı 18 (Eylül), s. 1-20.
Temizer 2012	Abidin Temizer, "Kırım Savaşı'nın Lojistiğinde Samsun'un Yeri," *Samsun Sempozyumu, 13-16 Ekim 2011*, c. III, ed. M. Aydın-B. Şişman-S. Özyurt-H. Atsız, Samsun: Samsun Valiliği Yayınları, s. 687-691.
Turan 1988	Şerafettin Turan "Karadeniz Ticaretinde Anadolu Şehirlerinin Yeri," *Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri*, Samsun: Eser Matbaası, s. 147-162.
Ünal 2014	M. Ali Ünal, *Osmanlı Devrinde Sinop*, Ankara: TTK Yayınları.
Üner 1994	Turgay Üner, "Trabzon," *Doğu Akdeniz"de Liman Kentleri (1800-1914)*, ed. Çağlar Keyder vd., İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, s. 45-73.

Yılmaz 2014 Özgür Yılmaz, Samsun'da Fransız Konsolosluğu'nun kurulması ve Fransız Arşiv Belgelerine göre Şehrin Durumu (1840-1870), *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 16 (Mayıs), s. 57-86.

Yılmaz 2015 Özgür Yılmaz, "Fransız Arşiv Belgelerine Göre 20. Yüzyılın Başlarında Samsun Limanı," *Belleten*, Cilt LXXIX, Sayı 286 (Aralık), s. 1039-1072.

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

Yuzefoviç 1869 *Dogovory Rossii s Vostokom, Politiçeskie i Torgovye*, SPB.: Tip O. İ. Baksta.

http://www.levantineheritage.com/pdf/List_of_British_Consular_Officials_Turkey%281581-1860%29-D_Wilson.pdf

SUMMARY

The Black Sea in general, Samsun and Sinope in specific attracted attention of different states due to their ports and strategic positions. Of those, Samsun was a transfer point for both exported and imported goods from Anatoli or Iran to European states. Sinop or vice versa. a prominent place for it was that many different states aimed to obtain. Sinop, on the other hand, was important in terms of Ottoman-Russian relations due to its "natural" and "sheltered" port, its proximity to Crimea, and its geopolitical location.

Because of these qualities and their geographic location, Russia was the first European country that aimed to contact and later to obtain them. With the Treaty of Küçük Kaynarca, Russia had the right to trade in the Black Sea and others followed it, Austria in 1784, England 1799, France in 1802 had the same right. However, they began to get involved in the trade in the Black Sea only in the 1830s and 40s when industrialization entered into a new phase. As a result of increased industrial production that required greater amounts of raw material, European Powers began to look for novel places to trade. The Black Sea region, in this sense, was a new area with many opportunities and connections.

Another reason for the interest of the European powers in the Black Sea was a rise in the number of steamships that made transfer of goods easier. Finally, some political and commercial treaties that the Ottoman Empire signed with European Powers such as the Treaty of Adrianople and the Treaty of Hünkâr İskelesi contributed their increasing attention and interest in the Ottoman Empire in general in the Black Sea in specific. While the first agreement allowed European states to trade in the Black Sea, the latter, through lower custom taxes, gave the British citizens upper hand in trade in the Ottoman territories and ports.

Finally, lower prices of goods especially of wheat and corn in the Ottoman Empire compared to Europe made trade more favourable and attractive to European and especially for the British merchants. The British Empire, as a result of its greater interest in the Black Sea region, opened its first consulates in port cities such as Trebizond,

Samsun and Sinop. Opened in 1841, the British consulate in Samsun and Sinop provided the Consulate General in İstanbul and the British government in London information on various subjects from trade and customs to economic, social, and political conditions in those cities.

This article, based on these consulate reports, written by St. Vincent Lloyd and Frederick Guarracino who served as British consuls and vice consuls in Samsun and Sinop as well as news and articles published by the British newspapers in the 1850s, aims to show the extent and conditions of the trade in Samsun and Sinop.

The analysis of these sources demonstrates that the Crimean War that took place between 1853 and 1856 played a major role in increasing trade in Samsun and Sinop. During this war Sinop served as an entrepôt for military goods and equipment that the Allied Powers and the Ottoman Empire were to send to the Crimea. Among those goods imported and exported were foods from meat to vegetables and fruits to horses and oxen.

Samsun, on the other hand, was a transfer point where the goods from Anatolian towns and especially neighbouring cities such as Zile, Tokat, Amasya and Sivas were transferred to European Powers. Its port also served as a point where goods from Iran and southern parts of the Ottoman Empire were exported or vice versa. Finally, Samsun was an important port city accepting goods through Erzurum from Central Asia. Even though both had ports. Samsun had greater amount of trade than Sinop due to its closer location to Central Anatolia. Also, the bombardment of Sinop by the Russian naval forces in 1855 that destroyed the port here contributed to concentration of the trade in Samsun.

Consular reports and newspaper articles show that the Austria was the leading power in trade in the Black Sea. Its steamships were operating since the 1830s, a decade earlier than the British steams began to operate. The Ottoman Empire was the second in terms of the number of its ships sailing through the Black Sea. Then came the British and French ships. However, despite is smaller number of steamships in the Black Sea region, as the Lloyd and Guarracino wrote, the British yet had the greatest rate of trade in this region since the goods that Austrian, French or the Ottoman ships carried from Europe to the Ottoman Empire were mostly the British made. Following the end of the Crimean War, the British trade in Samsun and Sinop continued but in smaller numbers. This shows that the Crimean War was in fact a major factor contributing to trade in those cities.