

Çeviri:

SAMSUN LİMANI ÜZERİNE DENİZCİLİK RAPORU, KOY HARİTASI, TİCARET VE DENİZCİLİK İSTATİSTİKLERİ, GRAFİKLER VS. *

Çev: Özgür YILMAZ**

Öz

19. yüzyılın ikinci yarısında gösterdiği gelişim ile Karadeniz'in en önemli ihracat limanlarından biri olan Samsun'un bu yükselişini yabancı arşiv kaynaklarından da izlemek mümkündür. Bu bakımdan 1863 yılında Fransızların Samsun'da tesis ettikleri konsolosluk acentesinin bırakmış olduğu kaynaklar şehrin iktisadi tarihi açısından oldukça önemlidir. Özellikle konsolosların her yıl sonunda hazırladığı yıllık ticaret raporları Osmanlı şehirlerinin iktisadi tarihleri açısından dikkate değer kaynaklardır. Samsun'da Fransız konsolosluk görevlisi olarak 1895-1906 yılları arasında görev yapan Henri de Cortanze'nin raporları bize, 19. yüzyılın sonları ve 20. yüzyılın başlarında Samsun'un ticareti, denizciliği, finansal durumu ve zirai yapısını çok iyi şekilde yansıtmaktadır. Fakat Cortanze'nin 1903 yılında Samsun limanı hakkında hazırladığı uzun raporun hem diğer liman güney Karadeniz liman şehirleri ve hem de diğer yıllarda Samsun limanı için benzerini bulmak zordur. Cortanze bu uzun raporunda limanın altyapısından buradaki ticaret ve çalışanlara; Samsun limanına bağlı diğer limanlara kadar oldukça geniş bilgiler vermiştir. Bu çalışma Cortanze ve raporu hakkında kısa bir değerlendirmeden sonra raporun tercümesini sunarak bu alandaki çalışmalara bir katkı yapmak amacındadır.

Anahtar Kelimeler: Samsun Limanı, Fransız konsolosluk acentesi, H. de Cortanze, Deniz ticareti.

* AMAE (Archives du Ministère des Affaires Étrangères), CADN (Centres des Archives diplomatiques de Nantes), Archives des postes diplomatiques (Consulats), Trébizonde, Tome 84, rapport commerciaux, statistiques des importations et exportations (1901-1912).

** Yrd. Doç. Dr., Gümüşhane Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü,
(ozgur.yilmaz@gumushane.edu.tr).

RAPPORTMARITIME SUR LA TRADE DE SAMSOUN, CARTE DE LA BAÏE, STATISTIQUE COMMERCIAL ET MARITIME, GRAPHIQUES ETC.

Abstract

It is possible to follow the rise of Samsun, became one of the most important port of exportation of the Black Sea with the development in the second part of the 19th century, from foreign archival documents. In this context, archival documents left by French consular agent founded in 1863 in Samsun are very important for the economic history of the city. Especially annual commercial reports prepared by consuls at the end of the each year are very important for the economic history Ottoman cities. Reports of French consular agent Henri de Cortanze served between 1895-1906, shows us commercial, maritime, financial and agricultural structure of the Samsun at the end of the 19th century and the beginning of the 20th century. But it is difficult to find an example for another Southern Black Sea ports and for the port of Samsun in other years as the long report of Cortanze on the port of Samsun in 1903. In this report Cortanze gives us extensive information from the infrastructure to the commerce and employees of the port and the other ports depended to the port of Samsun. This study, after a short overview on the report and Cortanze, aims to make a contribution on studies in this area by translating Cortanze's long report.

Keywords: Port of Samsun, French consular agent, H. de Cortanze, Maritime commerce

Giriş

Konsolosluk raporlarının Osmanlı şehir tarihi açısından sahip oldukları önem, bu kaynakların son zamanlarda yapılan çalışmalara dâhil edilmesiyle birlikte daha belirgin bir şekilde görülmeye başlandı. Özellikle ticaret ve denizciliğe ilişkin resmi Osmanlı istatistiklerinin 19. yüzyılın son çeyreğinden itibaren düzenli olarak tutulmaya başlandığı gerçeğini göz önüne alırsak, bilhassa şehirler bazında yapılacak olan sosyo-ekonomik tarih çalışmalarında konsolosluk kaynaklarının ne kadar önemli bir boşluğu doldurduğu kolaylıkla anlaşılabilir¹. Konsoloslar her şeyden önce temsilcisi oldukları ülkelerin iktisadi alandaki yayılmaları bağlamında birer ticaret görevlisi de oldukları için özellikle iktisat ve ticaret ile ilgili tüm konuları gerek elçiliklerine gerekse de dışişleri bakanlıklarının ilgili kısımlarına düzenli olarak rapor etmişlerdir. Bunların dışında konsoloslar her yılın sonunda o seneye ilişkin ticaret ve denizcilik raporları hazırlamaktaydılar. Bu raporlar ilk zamanlarda büyük oranda yabancı ticaret ve denizciliğinin niteliğini gösterir bir özelliğe sahiptir. Çünkü konsolosların bu raporları hazırlamasında karşılaştıkları en önemli engel ticaret

1 Bu konuda bkz. Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı İktisad Tarihi Bakımından Konsolosluk Raporlarının Ehemmiyet ve Kıymeti", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, S.11-12, İstanbul, 1983, ss.151-166.

ve denizciliğe ilişkin bilgi kaynaklarının yetersizliği². Bu bakımdan özellikle ithalat ve ihracat konusunda konsolosların yegâne kaynağı yabancı buharlı gemi şirketlerinin sağladığı bilgilerdi. Bu nedenle 19. yüzyılın ilk dönemlerinde bu kaynaklardan Osmanlı denizciliği hakkında sağlam bilgiler edinmek zordur. Nitekim bu konuda resmi yayınların ortaya çıkmasıyla birlikte konsoloslar daha geniş bir kaynağa da sahip olmuşlardır. İşte Fransız arşivlerinde Samsun'un ticaretine ilişkin düzenli raporlar bulunması da böyle bir gelişmenin, Fransız buharlı gemilerinin Samsun'a uğramaya başlamaları neticesinde ortaya çıktı.

Samsun'da bir Fransız temsilciliğinin kurulması 1830'lardan itibaren Trabzon'daki Fransız konsoloslarının dile getirdiği bir durumdu³. Fakat uzun bir süre Fransız Dışişleri, konsolosların bu taleplerine olumlu bir karşılık vermedi. Samsun'daki Fransız çıkarları, konsolosluk acentesinin kurulduğu 1863 yılına kadar buradaki İngiliz Konsoloslar tarafından üstlenildi. Nitekim bu süreci nihai olarak etkileyen gelişme ise MessageriesMaritimes Şirketi'nin Karadeniz'de seferlere başlaması oldu⁴. Bu şirketin 1858 yılında düzenli olarak seferlere başlaması ve özellikle de Samsun'daki Fransız ticari ilgisinin artması burada bir temsilciliğin kurulmasını daha gerekli bir hale getirdi. Nihayetinde 1862'den itibaren şehirde MessageriesMaritimes Şirketi'nin acentesi olan N. Doucet'nin atanmasıyla birlikte Samsun'da Fransız konsolosluk acentesi açılmış oldu⁵. Böylece acenteler şehirde bir yandan Fransız çıkarlarını gözetirken, diğer taraftan Fransız buharlı gemi şirketlerinin de temsilciliğini yapmaya devam ettiler⁶. Zira 1878'de ikinci bir Fransız şirketi, Paquet'nin Samsun'a da uğramasıyla Samsun'daki Fransız çıkarları daha da belirgin bir hale geldi⁷.

Samsun'da bir Fransız temsilciliğinin kurulmasıyla birlikte bu temsilciliğin, bağlı olduğu Trabzon'daki genel konsolosluk ve İstanbul'daki Fransız elçiliği ile yapmış olduğu yazışmalar Samsun tarihi üzerine değerli kaynakları da ortaya çıkardı⁸. Samsun'daki Fransız temsilciliğinin bırakmış

2 AMAE, CADC, Correspondanceconsulaire et commerciale, Trébizonde, Tome 6, Benedetti'denWalewski'ye, 1 Mayıs 1858.

3 Bu konuda bkz. Özgür Yılmaz, "Samsun'da Fransız Konsolosluğunun Kurulması ve Fransız Arşiv Belgelerine Göre Şehrin Durumu", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S.16, Trabzon, 2014, ss.57-87.

4 Bu konuda bkz. Süleyman Uygun, "Acente-Konsolos-Tüccar Giresun'da Bir Dava ve Uluslararası Boyutu", *IV. Türk Deniz Ticareti Sempozyumu, Doğu Karadeniz, Bildiriler Kitabı*, Haz. Ersan Başar ve diğ., İstanbul, 2012, ss.127-130.

5 AMAE, CADN, Ambassade, Constantinople, Série D, Trébizonde, Tome 9, Elçiliğin Schefer'ye Yazısı, 22 Eylül 1863.

6 MessageriesMaritimes Şirketi'nin Samsun ve çevresindeki faaliyetleri hakkında bkz. Süleyman Uygun, *MesajeriMaritim Kumpanyası ve Osmanlı Devleti'nde Fransız Sömürgeciliği (1851-1914)*, Sakarya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Sakarya, 2013, ss.200-223.

7 AMAE, CADC, Correspondance consulaire et commerciale, Trébizonde, Tome 9, AmedeeQuerry'denWeddington'a, 28 Mayıs 1879; Bernard Bernadac-Pierre Gallocher, *Histoire de la Compagnie de Navigation Paquet*, P. Tacussel, Marsilya, 1989, ss.31-32; Uygun, *a.g.t.*, ss.205-206.

8 Bu konuda bir değerlendirme için bkz. Özgür Yılmaz, "Samsun-Canik Tarihi Açısından Fransız Arşiv Kaynakları Üzerine Bir Değerlendirme", *III. Uluslararası Canik Sempozyumu: "Samsun - Canik ve Değerleri (24 - 26 Ekim 2013)*, (Yayınlanmamış Sempozyum Bildirisi).

olduğu bu arşiv kaynakları, Fransız Dışişleri Bakanlığı'nın Paris, CADC (*CentredesArchivesdiplomatiques de La Courneuve*) ve Nantes'daki arşivlerinde muhafaza edilmektedir. Bu arşivler içinde Samsun hakkında en çok dokümanın bulunduğu yer, Nantes'ta bulunan "*Nantes Diplomatik Arşiv Merkezi*" (CADN, *CentredesArchivesdiplomatiques de Nantes*) isimli arşivdir. Burada konsolosluk merkezlerinin olduğu şehirler için ayrı ayrı tasnifler bulunduğu gibi bu şehirlerden elçiliğe giden belgelere ait tasnifler de vardır. Burada şehir bazında yapılan tasniflerde "*Samsoun*" adlı bir tasnif bulunmakta ve bu tasnif altında 5 karton yer almaktadır⁹. Ayrıca elçilik tasniflerinde Constantinople, Ambassade, Série D kataloğunda yer alan "*Samsoun*" tasnifinde Samsun ile İstanbul'daki elçilik arasında yapılan yazışmaları içeren bir karton yer almaktadır¹⁰. Bu müstakil Samsoun tasniflerinin yanında bu arşivin "*Trébizonde*" tasnifinde Samsun hakkında pek çok belge yer almaktadır¹¹. Bu bakımdan Samsun hakkında yapılacak araştırmalarda "*Trébizonde*" tasnifi de oldukça önemlidir. İşte burada konu edilen Cortanze'ın 1903 tarihli raporu da bu müstakil konsolosluk arşivi olan *Trébizonde* tasnifinde yer alan 84 numaralı kartonda yer almaktadır.

Raporu değerlendirmeden önce konsolosluk görevlisi olan Cortanze'dan kısaca bahsetmek gerekmektedir. Fakat Cortanze hakkındaki bilgilerin sınırlı olduğunu belirtmek gerekir¹². Cortanze görevini 1890'a kadar sürdüren Numa Doulcet (1863-1890) ve Spadaro'dan sonra (1890-1894) şehirdeki üçüncü Fransız konsolosluk memurudur. Bunun yanında ilki 1858 yılında yayınlanan (*Annuaire diplomatique de l'Empire français*) Fransa İmparatorluğu Diplomatik Yıllığı'nda daha ziyade konsolos ve genel konsolos gibi üst düzey diplomatik temsilcilerinin bilgileri yer aldığı için Samsun konsolosluk acentesinde görevli olan Cortanze hakkında pek malumat elde edilememiştir. Fakat ilk konsolosluk görevlisi olarak adı geçen Doulcet veya Arnaud örneğinde değerlendirilecek olunursa Cortanze'ın da daha önceden Samsun'da veya imparatorluğun değişik bir bölgesinde bir görevde bulunduğu sonucuna varılabilir. Bunun yanında Cortanze'nin konsoloslugu dönemindeki raporların daha öncekiler ile mukayese edilemeyecek kadar ayrıntılı ve düzenli hazırlandığını da görmekteyiz¹³. Zira Cortanze raporlarını "*Rapport Maritime, Rapport Commercial, Rapport Agricole ve Rapport Financier*" gibi denizcilik, ticari, finansal ve tarımsal kısımlara ayırıyordu. Fakat 1903 yılında hazırladığı bu rapor liman, limandaki görevliler ve limanın işleyişi hakkında benzerini görmediğimiz ayrıntılı çalışma olarak karşımızda durmaktadır.

9 AMAE, CADN, Archives des postes diplomatiques, Samsoun (Agence consulaire), Tome 1-5 (1863-1914).

10 AMAE, CADN, Ambassade, Constantinople, Série D, Samsoun, Tome 1 (1857-1893).

11 AMAE, CADN, Archives des postes diplomatiques, Trébizonde, Tome 1-107 (1803-1941).

12 Buna karşın Messageries Maritimes Şirketi'ne bağlı acentelerin hazırladığı ait yıllık faaliyet raporlarının yer aldığı "*Archives de l'Association French Lines*" (AAFL) arşivinde şirket personeline ait bazı bilgiler bulmak mümkündür. Uygun, *a.g.t.*, s.212.

13 Bu konuda örnek bir çalışma için bkz. Özgür Yılmaz, "20. Yüzyılın Başlarında Samsun Limanı: Fransız Konsolosu H. de Cortanze'nin Raporlarına Göre", *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik, Samsun*, C.I, Ed. Osman Köse, Canik Belediyesi Kültür Yay., Ankara, 2013, ss.181-193.

Cortanze'nin raporu biraz daha yakından değerlendirildiğinde bu raporun aslında Fransız denizciliği için bir başvuru eseri niteliğinde oldukça geniş bir şekilde hazırlandığı görülür. Toplam 10 bölüm halinde hazırlanan rapor aynı zamanda Samsun ve ona bağlı olan limanlar hakkında istatistik ve grafiklerle de desteklenmiştir. Diğer bir ifade ile Cortanze kendi görev süresine ilişkin olarak bir rezerv çalışması yapmış görünmektedir. Cortanze raporun ilk bölümünde Samsun limanına işleyecek gemilere bir nevi rehber gibi limanın fiziki yapısını ortaya koymak ve meteorolojik veriler ile seyrüseferin güvenliği konusunda önemli tespitler yapmaktadır. İkinci bölümde Cortanze liman reisi, sağlık bürosu, fener, iskele, limanın güvenliği ve çalışma saatleri konusunda değerlendirmeler yapar. Nitekim bu bahiste fenerler ve sağlık idaresi dışında tüm birimler Cortanze'nin eleştirilerini almaktadır. Fakat Cortanze'nin asıl eleştirileri mavnalar, hamallar ve limandaki yükleme ve boşaltma hizmetleri konusundadır. Yabancı şirketlerin limanlar arası küçük kabotaj işletmesine göz koydukları bir dönemde Cortanze'nin bu hizmetler konusundaki sert eleştirilerini anlamak zor değildir. Buradan Fransız denizciliğinin bu ara hizmetlere bile aday olduğu görülebilir¹⁴. Cortanze'nin de bir gemi şirketinin acentesi olduğu hesaba katıldığında limanın mevcut şartlarından yakınması kolaylıkla anlaşılabilir. Zira Samsun'a uğrayan buharlı gemi şirketleri, bunların iş hacimleri ve şehrin ithalat ve ihracat potansiyeli bizzat Cortanze'nin ilgi alanlarıydı ve bu konularda da değişik raporlarında Cortanze'nin önemli tespitlerini rastlanmaktadır. Bilhassa rekabetin yıkıcılığı ve Fransızların durumu konusundaki değerlendirmeleri diğer limanlardaki tecrübelerden de anlamak mümkündür¹⁵.

Cortanze'nin limandaki ara görevliler olarak nitelediği simsar, komisyoncu gibi görevlilerin eksikliği Samsun'un İstanbul gibi büyük merkezler olan bağlılığını gösterse desigorta şirketlerindeki artış Samsun'un ticari yükselişini ortaya koymaktadır. Altyapı olarak modern denizciliğin gereklerini sunamayan Samsun'daki denizcilik faaliyetlerinde dikkati çeken bir diğer husus da yelkenli gemilerin daralan iş hacmiydi. Uluslararası bağlantıları gün geçtikçe yeni şirketler vasıtası ile artan Samsun aynı zamanda civardaki küçük limanlar için de bir ihraç kapısı niteliğindedir. Bu bakımdan Cortanze hem bu limanları ayrı ayrı incelemiş hem de bunların Samsun ile olan ilişkilerine değinmiştir. Son bölümde ise Cortanze, Samsun limanındaki altyapının düzenlenmesine ilişkin bazı taleplerini dile getirmektedir. Yine burada mavnalara, gece çalışması ve hükümetin atması gereken adımlara değinmektedir. Belki de Cortanze'nin Samsun'daki Fransız denizciliği için son değerlendirmeleri bu limandaki Fransız varlığının geleceğinin de anlaşılması açısından önemlidir. Bizzat Cortanze'nin ifadesiyle Fransız ticaretindeki gerileme aynı zamanda "dünyevi/siyasi" bir

14 Bu konuda bkz. Quataert, Donald, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)*, çev. Sabri Tekay, Ankara, 1987, ss.86-102.

15 Bu konuda bkz. Özgür Yılmaz, "19. Yüzyılda Trabzon'da Fransız Ticareti ve Yatırımları", *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S.15, Trabzon, 2013, ss.39-76.

gerilemeyi de beraberinde getiriyordu¹⁶. Bu bağlamda Cortanze'nin "silahlar kadar tehlikeli olan ticari bir savaşta" Fransa'nın muvaffakiyetini "ütopyadan aşağı kalmayan bir rüya" olarak görmesi ve aynı değerlendirmelerin Trabzon gibi diğer pazarlar için de yapılması bize özeldir. Karadeniz Bölgesi'ndeki Fransız ticaret ve denizciliğinin gerilemesine genelde de siyasi gelişmelere paralel olarak Osmanlı İmparatorluğu'nun yeni iktisadi müttefikler aradığını göstermektedir.

1. Genel Bilgiler, Liman ve Coğrafi Konumu, Limanın Eski ve Yeni Durumu Hakkında Gözlemler, Limanın Sırlığı ve Meteorolojik Gözlemler

Samsun gibi bir yerde her sene aynı konu üzerinde söyleyecek yeni bir şey bulmak zordur. Bu durumda iki sene önce ticaret üzerine hazırladığım yıllık rapora başvuruyorum. Geçen sene özellikle bu eyaletin finansal kısmı ile ilgilendim. Bu sene bu iki ilginç bölümü ihmal etmeden bütün dikkatimi bu limandaki denizcilik faaliyetlerine veriyorum. Üstelik buradaki denizcilik faaliyetleri ilgi çeken tüm şeyleri kapsamaktadır. Şehrin refahının gerçek kaynağı sadece ziraat olsa da doğal olarak denizcilik her yerde olduğu gibi Samsun'da da başlıca faktörlerinden biridir.

Bu küçük çalışmanın içinde Samsun limanının bir haritası, geçen senelere ilişkin denizcilik tabloları, ithalat ve ihracat tabloları yer almaktadır. Aynı şekilde Samsun'a ticaret bakımından bağlı olan Ünye, Fatsa, Sinop¹⁷ ve İnebolu gibi diğer limanlara ait denizcilik tablolarını da buraya eklemeyi faydalı buluyorum. Sonunda bu çalışma 1894-1903 yılları arasında ilişkin özet denizcilik tabloları ile bitecektir. Aynı şekilde aynı dönemlerdeki ticaret tabloları da yer alacaktır. Burada bana düşen, ticaretimiz için temel bilgileri içeren bir çalışma kaleme almaktır.

Samsun Vilayeti üzerine çok az çalışma hazırlanmıştır. Burası Canik Sancağı olarak adlandırılmaktadır (Sancak Türkçe'de eyalet, vilayet olarak adlandırılmaktadır.) Tesadüfen, bizim koyumuz limanın adı ile anılmaktadır. Bu şüphesiz ki yanlıştır; zira buraya gelen gemiler rüzgârlara ve denizin akıntılarına maruz kalsa da gemilerin demirlediği mahal Samsun şehrinin karşısındadır ve bu mahal bu isimlendirmeyi alabilir. Bu iki koy da çok açıktır. Denizin karaya doğru biraz ilerlediği doğrudur, bu da tam bir çember oluşturmadan buraya bir küçük koy özelliği kazandırmaktadır. Bundan dolayıdır ki, bu liman sadece güney ve güney doğudan esenler hariç bütün rüzgârlara açıktır. Liman, güney ve güneydoğudan kara tarafından korunmaktadır. Diğer taraftan bu liman bir uçtan diğer uca kadar oldukça geniştir. Liman 6.270 metre uzunluğunda ve 1.218 metre genişliğindedir. Samsun limanı 41° 18' 18" Kuzey ve 34° 10' 21" Doğu meridyenlerinde yer alır.

16 AMAE, CADN, Consulats, Trébizonde, Tome 84, Rapport Commercial consulaire de l'année 1899.

17 İdari bakımdan Sinop ve İnebolu Kastamonu Vilayeti'ne bağlıdır.

Samsun limanını bazı dağlar çevrelemektedir. Bunlar arasında batıda olan ve konik yapıdaki Nebiyan adlı iki tepe dikkat çekmektedir. Samsun şehrinin yaklaşık olarak iki kilometre kuzeyinde Karaburun ya da Kalyonburnu yer almaktadır. Burası yüksekliği, dik bayırı ve kahverengi rengi ile dikkat çekmektedir. Karaya bir ya da yarım mil yakından geçildiği zaman tehlikeli resiflerden korunmak gerekir. Samsun'un kıyısında da gemilere tahmili zorlaştıran bazı kayalıklar vardır ve bunlar şehrin güney ucunda yer almaktadır.

Samsun koyu olarak bilinen tek harita 1863 yılında Komutan Mangarani tarafından çizilmiş ve Paris'te 1866'da Mösyö Lemercier tarafından basılmıştır. Bu harita üzerinde yapılacak çok fazla düzeltme bulunmaktadır.

A. Bu haritada şehir en fazla 6.000-7.000 kişilik bir kasaba olarak gösterilmişti. Doğrusu o dönemde şehrin nüfusu bu kadardı; ama şimdi şehir 21-22 bin kişiyi barındırmaktadır,

B. Burada gösterilen bataryalar artık yerinde değildir,

C. Limanı çevreleyen tepeler, özellikle de Kalyonburnu (Kaliane) tarafındaki küçük orman, şimdi daha seyreklerdir,

D. Kalyonburnu'nda (Kaliane) yapılan deniz fenerinin menzili bir zamanlar 10 mil iken şimdi bu menzil 12 mil olmuştur,

E. Son ve en önemli olarak da liman derinliğinin epeyce değişmesidir. Bu derinlik her taraftan kayda değer bir biçimde azalmıştır. Şehrin önüne demirleyen gemiler için önceki ve şimdiki su derinlikleri şu şekildedir:

Bir zamanlar	Şimdi ise
1/4 milde 3	1/4 milde 3
1/2 milde 6,30	1/2 milde 5
3/4 milde 9	3/4 milde 7
1 milde 11,50	1 milde 8,50

Şimdi olduğu gibi eskiden de deniz dibi kumlu ve çamurluydu. Sadece yaz mevsimi demirlemek için uygundu. Yılın geri kalan kısmında ise buraya demirlemek zor ve tehlikeliydi. Bundan dolayı yılda en az bir iki kaza görülmekteydi. Küçük gemiler veya mavnalar için hiçbir barınak bulunmamaktadır. Mavnaları her akşam kıyıya çekmek gerekir. Mavnalar için yıpratıcı olan bu işlemden gemiler sıklıkla su almakta, dolayısıyla zaman zaman mallar bozulmakta ve bu da sigorta şirketleri ile pek çok tartışmanın yaşanmasına neden olmaktadır.

Coğrafi konumundan da anlaşıldığı gibi burada hava sıcaklıkları normal değerlerde mutedildir. 1894'ten 1903'e kadar gözlemlerden ortaya çıkan sonuçlar aşağıdaki gibidir. Ortalama sıcaklık minimum ve maksimum değerlerin ortalamasından çıkarılmıştır:

Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs	Haziran
6,1	3,0	6,7	10,0	12,2	16,7
Temmuz	Ağustos	Eylül	Ekim	Kasım	Aralık
22,9	24,4	23,6	15	8,9	5,2

Yağmurlu gün sayısı:

Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs	Haziran
8,0	9,7	11,1	13,3	10,4	6,9
Temmuz	Ağustos	Eylül	Ekim	Kasım	Aralık
3,5	1,3	7,2	10,3	7,7	11,4

Bu da senede 103 günlük yağmurlu gün etmektedir.

Yıllık ortalama rüzgâr hızı dağılımı:

Aylar	Kuzey	Kuzeydoğu	Doğu	Güneydoğu	Güney	Güneybatı	Batı	Kuzeybatı
Ocak	9.9	12	0.9	30.8	0.0	29.8	2.1	37.6
Şubat	21.0	17.1	0.9	14.1	2	32.7	3.3	43.2
Mart	1.10	24	1.2	28.2	1.3	14.6	4.1	33.3
Nisan	2.01	36.3	14.7	14.0	0.7	27.1	9.3	71.1
Mayıs	0.	29.3	3.2	23.2	2.0	16.2	2.9	45.4
Haziran	0.03	31.8	1.2	25.1	3.3	7.3	1.7	35.7
Temmuz	0	20.9	0	17.7	0.7	2.3	1.9	47.6
Ağustos	0.7	34.0	10.7	27.0	0.1	4.1	3.3	41.0
Eylül	2.1	24.3	4.3	11.3	9.3	1.2	1.5	61.4
Ekim	5.9	27.1	3.9	12.6	14.0	19.7	7.4	42.1
Kasım	2.7	20.2	1.1	21.3	17.4	26.3	16.2	38.1
Aralık	4.	13.9	2.2	23.7	3.1	22.9	11.4	37.5

Samsun'da hava basıncı tüm seneye dengeli bir şekilde dağılmıştır. Benim gözlemlerime göre hava basıncının senenin diğer aylarına göre en yüksek olduğu dönemler kasım, aralık, ocak ve şubattır. Hava basıncı en düşük değere temmuz ve ağustos aylarında inmektedir. Hava basınçlarındaki değişkenlik çok açık değildir. Elimde olan ölçüm saatleri ortalama maksimum değerlerin çok uzağında olduğu için kesin değerleri vermek mümkün değildir. Görüldüğü gibi ortalama sıcaklık 12 dereceye oldukça yakındır. En soğuk ay olan şubatta ortalama sıcaklık 5 derece; en sıcak ay olan ağustos ise 24 derecedir.

2. Liman Reisinin Görevi, Sağlık Bürosu, Osmanlı İmparatorluğu'nda Fenerler İdaresi, Gümrük, İskele, Gelen ve Giden Yolcuların Polis Hizmeti, Limanın Çalışma Saatleri

Liman reisliği görevi donanmadan bir görevliye, özellikle de Bahriye Nezareti'nden bir temsilciye verilmiştir. Bu görevli Avrupa'daki ve özellikle de Fransa'daki liman reislerinin benzeri bir görevi yerine getirmektedir. Buradaki kurallar çok az değişikliklerle bizim kurallarımızın kopyasıdır; fakat bu görevlinin gerçekte hiçbir gücü yoktur. Liman reisinin yetkileri mavnalar ve küçük tekneler üzerinde bir polis görevi görmekle sınırlıdır ve mavnalar için ayda 15; kayıklar için ayda 10 kuruş vergi alır.

Osmanlı buharlı gemileri sadece çok az durumda bu görevlilerin yardımına başvurur; zira bu gemiler liman reisinin yetki alanının dışındadır. Buna karşın yelkenliler, kendi faaliyetlerinde karşılaştıkları tehlikeler için sıklıkla liman reisinin yardımına ihtiyaç duyarlar. Yabancılar gelince, bunlar hiçbir zaman bu görevli ile karşı karşıya gelmezler. Liman reisi, limanın asayişinden sorumludur. Pek çok etken liman reisinin görevini tam manasıyla yerine getirmesine engel oluşturmaktadır. Yukarıda bahsedilenlerin yanına, son olarak da otorite eksikliği eklenebilir; zira bu görevlinin yetkileri hemen hemen her durumda, kâh kısmen bağlı olduğu idareci kâh, ileride şehir ve gümrük polisi kısmında bahsedeceğimiz, limanda yükleme ve boşaltma ile görevli olan polis tarafından kısıtlanmaktadır. Bunun sonucu olarak da bu görevli her türlü çatışmadan kaçınmak adına hiçbir şey yapmamaktadır.

Buradaki sağlık görevlisi ikincil bir öneme sahiptir. Samsun, İstanbul ile Trabzon arasındadır. Samsun'a uğrayan tüm gemiler eğer bu iki limandan birinden geliyorsa çok az istisna dışında daha önce sorgulanıp sıhhi muayeneden geçerler. Rusya'dan gelen gemilerin sayısı çok değildir ve bu gemiler her zaman Batum'dan petrol yüklü ve yolcusuz gelmektedirler. Sağlık idaresinin hizmeti bu noktada biraz rahatsız edicidir; ama hiçbir zaman herhangi bir talebe neden olacak bir vaka ile karşılaşmamıştır.

Ne burada ne de yakın çevrede bir bulaşıcı hastalık ortaya çıkmıştır. Kolera ve veba Samsun ve civarında etkili olduğu dönemlerde İstanbul ve Trabzon'da da görülmüştür. Yüksek nemlilik ve şehrin çevresindeki çok sayıda büyük bataklıklardan kaynaklanan sıtma olmasaydı Samsun, oldukça sağlıklı bir yer olurdu.

Sağlık bürosu çok kötü bir yerde kurulmuştur. Bu ofis, sebebini bilmediğim bir nedenle şehrin ortasına yerleşmiştir, oysa küçük gemiler şehrin gümrük binasına (bu da şehrin kuzey ucuna denk gelmektedir) yakın olan iskelesine yaklaşmak ve bağlanmak zorundadır. Bu durum, Sağlık Ofisi (karantina ç.n.) doktoru, gardiyan ve gelen gemilerin görevlileri için şehrin diğer yerlerinde olduğu gibi kötü kaldırım döşenmiş yollarda hoş olmayan bir

koşturmacaya neden olmaktadır. Buna ilaveten bu zorunlu gezinti uzundur; zira her ne kadar bu şehir çok büyük bir nüfusa sahip olmasa da (22.000) aradaki mesafe kayda değerdir, evler çok az istisna dışında avlu ve bahçelerin ortalarında yer almaktadır.

İstanbul'dan gelen gemiler için sıhhiye vergisi/gümrüğü genellikle bu şehirde ödenir; fakat kaptanların bu vergiyi iskeleye çıktıkları diğer ilk limanlarda da ödeme hakları vardır. Hemen hemen tüm gemiler İstanbul tarafından geldiği ya da buraya gelmeden önce İnebolu veya Sinop iskelesine uğradıkları için gümrük vergisi sadece burada küçük kabotaj gemilerine uygulanmaktadır.

Osmanlı İmparatorluğu Fenerler İdaresi burada vergileri toplamak için bir büro ve bir görevliye sahiptir. Alınan bu yüksek vergiler denizciliği büyük bir yükün altına sokmaktadır. Yukarıda ifade ettiğim gibi Sağlık İdaresi'nin vergilerindeki gözlemlerim Fenerler İdaresi için de geçerlidir. Bu şehrin limanının feneri 17 metre yüksekliktedir. Fener 12 millik bir menzile sahiptir ve sabit beyaz bir ışık verir. Bu fenerin hizmeti iyi bir şekilde yapılmaktadır ve burada bu konuda değinilecek bir husus yoktur.

Bildiğimiz gibi ithalat advalorem (malın değeri üzerinden alınan vergi ç.n.) % 8 gümrük vergisine; Avrupa ve tüm imparatorluğa yönelik, başlıca hububat olan bazı gıdalar için ise ihracat %1'lik bir vergiye tabidir. Bu vergi nakit olarak ödendiği gibi kanun uyarınca aynı olarak da ödenmektedir. Fakat bu malları mal ile ödeme kolaylığı tamamen aldatıcı bir hüviyete büründü; zira idare birkaç seneden beri önemli zorluklar ile karşılaşmıştır. Gümrük idaresinden beklenen ticaretin gerektirdiği şekilde düzenleme yapmasıdır.

Halka yardım etmek için sayıları yetersiz olsa da, buradaki personel gümrük hizmetlerini iyi bir şekilde icra etmektedir. Bu hizmetten çok yakınamayız. İdari personel 52 kişiden oluşmaktadır ve bu personel yıllık 24.532 ton ithalat ve 45.856 ton ihracat için burada bulunmaktadır. İstenilen oranda hızlı bir şekilde hareket edilebilmesi ve gümrükteki tüm işlemlerin ticaretin gerektirdiği gibi zamanında düzenlenmesi adına bu hizmetin yetersiz olduğunu söylemek faydasızdır. Buna rağmen mevcut gümrük müdürünün, yeteneği ve zekâsının bu uygunsuzluğu büyük oranda azalttığını görmek oldukça sevindiricidir.

Gümrük mahallinden her bakımdan pek çok şey beklenmektedir. Gümrük mahalli dar, kötü bir şekilde organize edilmiş, kötü bir şekilde kapatılmış ve çok nemlidir. Buranın yeniden organize edilmesi gerekmektedir. Yetkili makamlar nezdinde gerekli yetkinin ve paranın verilmesi için daha önceden yüzlerce defa girişimde bulunulsa da hem halkın, hem de ticaretin mustarip olduğu bu duruma karşı ortaya konulan projelerin arkası gelmemiştir.

Rıhtımda malların indirilmesi, yüklenmesi ile yolcuların indirilip bindirilmesi ve iki gemi arasındaki nakliye için kullanılan bir iskele vardır. Bu iskelenin uzunluğu 4, genişliği de 70 metredir. İskelede malları mavnalardan alınması için el gücü ile çalışan iki kaldıraç bulunmaktadır. 1888 yılında demirden ve iyi bir şekilde inşa edilen bu kaldıracın şimdiki durumu içler acısıdır ve kaldıraç harabe halindedir. Çağın ihtiyaçlarına uygun olarak yeni bir kaldıracın yapılması ve eskisinin sökülmesi umulmaktadır.

İskele, 1898 yılına kadar ihtiyaçlara cevap verecek durumdaydı; fakat bu seneden itibaren yolcu ve mal trafiği kayda değer bir oranda her sene arttı. Dolayısıyla ikinci bir iskele inşası zorunlu bir hal aldı; en azından bu iskele güçlendirildikten sonra diğer yerlerden gelen yolcuların geçişleri için özel bir yer oluşturacak şekilde genişletilmelidir. Bu işler uzun bir zaman önce yapılmalıydı. Fakat bu işin burada yapılması için birinin burada her zaman bulunan çuval, kasa ve varil yığınları arasından iskeleyle çıkarırken kolunu veya bacağına kırması gerekiyor. Ticaretin çıkarı için bu özel talihsizliğin çok yakın bir zamanda gerçekleşmesi beklenmektedir. (İşte bunlar sıklıkla düşünülen ama çok nadiren söylenmeye cesaret edilen şeylerdir.)

Çok yüksek olan iskele vergileri aşağıdaki gibidir:

Gemiye inen veya çıkan bir yetişkin için	20 para
Gemiye inen veya çıkan bir çocuk için	10 para (6-15 yaş arası)
Demir ve demir eşyalar	0,05 para (% kg)
Küçük Koli (1-30 kg arası)	0,05 para
Koli 31-115 kg	0,10 para
Koli 120-300 kg	0,20 para
Koli 400-500 kg	1 para

Ermenilerin politik hadiselerinden beri imparatorluğun tüm limanlarında özel zaptiyeler görevlendirilmiştir. Yani biri Harbiye Nezareti'ne, diğeri Dâhiliye'ye, diğeri de İstanbul'daki Polis Teşkilatı'na bağlı üç görevli, itinalı bir şekilde gelen ve giden yolcuları ve yerli halkın tezkerelerini, yabancıların ise pasaportlarını kontrol etmekle görevlendirilmişlerdir. Bu yeni görevliler, prensipte buradaki idareye bağlıdır; ama bu sonuncusunun yani yerel idarenin bu teşkilat üzerinde bir gücü yoktur. Zira bu kişiler merkezin gücü ile buraya atanmaktadırlar bu da "bir çeşit ispiyon" şeklinde ifade edilebilir. Yerel idareciler de bu görevlilere güvenmemektedir.

Bu yeni kontrol sisteminin çok kârlı olduğunu söylemek gereksizdir. Pasaport veya tezkerelerde, en ince ayrıntılar dâhil, çok nadir durumlarda bir hataya rastlanmaktadır. Böyle durumlarda, pasaport ve tezkerelerde istenilen

bir düzeltmeyi yaptırtmak için zaman kısıtlı olduğundan, yanlışlıkla ve orantılı olmayan; fakat geliş gidişlerde düzenli alınan küçük bir meblağ vermek gerekir.

Burada sadece yabancılar için konuşacağım; zira Osmanlı vatandaşları için az yada çok onlara ödeyecek bir şeyleri vardır. Bu polis birimi, komisyon olarak da adlandırılmaktadır, pek çok durumda iki farklı yetkiye sahiptir. Liman polisi ile olan ilişkisinde Liman Kaptanına; ya da gümrük veya şehrin polisiyle olduğu zaman da şehrin idarecisine bağlıdır.

Zaman zaman dürüst insanları rahatsız etmelerinin dışında bu kurumun hiçbir işe yaramadığını söylemek bana göre faydasızdır. Bu adamlar kendilerine verilen ücretin azlığından dolayı bu açığı halktan telafi etmek durumundadırlar. Herhangi bir durumda görevlilerin dikkatinden bir şey kaçtığına veya yolcular hatalı pasaport bulundurduklarında yapılacak şey zor değildir. Yolcular çok da zorlanmadan sahile çıkmaktadırlar.

Bu yeni tedbir hem hükümet için hem de halk için yeni sıkıntılar yaratmıştır. Yetkili olan bu görevliler sabahları limanda malların yüklenmesi ve boşaltılması ve her iki yönde de yolcuların hareketi için çalışmaya başlamakta ve akşamları da işleri bitmektedir. Hatırda tutmak için söylemeyi faydalı buluyorum ki bu görevliler sabah işlerine çok geç gelmekte akşam da işlerinden ellerinden geldiği kadar erken ayrılmaktadırlar. Bu iş onların çabalarıyla orantılıdır, yani ağır ve kısadır. Bunun böyle olması da son derece doğaldır. Ne yazık ki her şey onların lehinedir. Buna maruz kalmak kötü bir durumdur. Burada çalışma saatlerini kışın 7.30'dan 16.30'a; yazın da 5.00'dan 17.30'a ayarlamak gerekir. Doğrusu burada çalışmaların bir saat geç başladığı ve bir saat da erken bittiği hesaplanabilir. Yolcuların hizmeti için ise bu hizmet 11'den 13'e kadar kesilmektedir. Bu da bu görevlilerin yemekte oldukları zamandır.

3. Mavnacılar ve Tarifeleri, Hamallar, Günlükçüler, Küçük Gemiler ve Yolcu Hareketleri

Buradaki mavnacılar bir sendika altında bulunmaktadırlar. Bu da bütün özel teşebbüsleri ortadan kaldıran bir hastalıktır. Bu herkesi orta halinde bırakmakta ve tüm ilerlemeye de köstek olmaktadır. Bu şirket çok çok iyi neticeler alacak şekilde organize olmuştur. İstedikleri zaman hizmetlerinin karşılığını toplamaktadırlar. Aşağıda görülen tarifeden daha yüksek ücret istemektedirler. Eğer kazara bir hırsızlık ortaya çıkarsa veya herhangi bir kayıp olursa (bunun istisnai bir şey olduğunu söylemeliyim), siz kaybettiğiniz şeyi talep ettiğinizde mavnacıların her biri bundan sorumlu olmadıklarını iddia ederler ve bu sebeple kayıplar kolay kolay telafi edilemez¹⁸.

18 Bu görevliler oldukça disiplinsizdirler ve vapur şirketi görevlileri her zaman bunlardan yakınmaktadır; ama yerel otoritelerin bunlara karşı gerekli müdahalesi yetersiz kalmaktadır.

Bu durum inanılmaz görünmektedir, ama böyledir. Bu mavnacılar sadece malları gemiden indirmek için sendikalaşmışlardır. Malların yüklenmesi ise serbest bir şekilde yapılmaktadır. Malların boşaltılmasının tabi olduğu tarife şu şekildedir:

Malın Cinsi	Kuruş	Frank
Demir 100 Kilo	2	0,42
Yağ 100 fıçı	45	9,50
30 Kiloya kadar koli	1	0,21
Koli 31-115 kg arası	1,5	0,31
Koli 116-230 kg arası	3	0,63
Koli 261-500 kg arası	7	1,55
Koli 500-600 kg arası	10	2.10
Koli 601-900 kg arası	15	3.15
Koli 901-1000 kg arası	20	4,30

Malların gemiye yüklenmesi için belirli bir tarife yoktur. Fakat uygulama ile kısmen belli olan bir tarife oluşmuştur bu da; 1 Koli tütün 1,5 kuruş Koli başına 0,31 frank; 1 koli hububat 0,75 kuruş, Koli başına 0,15 frank; 1 Koli diğr. 1 kuruş Koli başına 0,91 frank.

Elbette mavnacılar tarafından taşınan bu malların ücreti tarifeye dâhildir.

Samsun limanında 190 mavnacı bulunmaktadır. Bunların 90'ı her zaman limandadır ve geri kalanı da tamirdedir. Bu mavnaların taşıma gücü 10-15 ton arasında değişmektedir. Bu tekneler özel bir yapıdadırlar ve bu limanın gereklerine uygun olarak yapılmışlardır. Ölçüleri ise; uzunlukları genişliklerinden iki buçuk kat daha fazladır. Bu da bu teknelerin çok büyük oldukları anlamına gelmektedir. Bunlar düz ve hemen hemen omurgasızdırlar. Omurgaları ise oldukça kalındır; bu teknelerin ne önü ne de arkası vardır ve tekneyi idare eden de her iki tarafta da bulunabilir. Çok güçlü ve ağır olan mavnaların her iki tarafı da çok yüksektir. Bana göre bu mavnalar kısa dalgalı ve büyük şiddetli bir denizde yer alan bu limandan başka hiçbir yerde daha iyi çalışamazlardı.

Bu limanda çalışan hamallar büyük oranda Ermeni'dirler. Bu kimseler ise genel olarak kuvvetli, dirençli ve sıra dışı bir güce sahiptirler. 270 kişiden oluşan bu hamallar pek çok gruba ayrılmıştır. Fakat burada sadece bunların başlıca iki kısmı, deniz tarafında ve gümrük kısmında çalışanları üzerinde duracağım. Hamalların gümrük kısmında çalışan ve malları gemiye yükleyenlerin sayısı 50-60'tır. İkinci gruptaki hamallar ise, tüccarlar için malları mavnalara yüklemektedirler. Hamalların ilki gümrüğe gelip buradan çıkan malların taşımacılığını yapmaktadırlar.

Bunların tarifeleri şu şekildedir:

Malın cinsi	Para	Frank
Koli 1-30 kg	0.05	0.250
Koli 30-100 kg	0.10	0.03
Koli 110-200 kg	0.20	0.10
Koli 210-300 kg	0.30	0.15
Koli 310-400 kg	1.10	0.25
Koli 410-500 kg	2	0.42
Koli 510-600 kg	4	0.85
Koli 610-900 kg	5	1.05

Anlaşılması çok kolay olduğu gibi bu tarife çok yüksektir, fakat bu zavallılar onlara ödenen paranın tamamını alamamaktadırlar; Bu pek çok şeye ve bazı kimselere hizmet eden bir çeşit kara bir kasadır(rüşvet). Bu nokta üzerinde fazla durmamayı tercih ediyorum, bunların kim olduğunu belirlemek mümkün değildir.

İkinci kısımda yer alan hamallar ise tüccarların tüm sahil boyunca sıralanan mağazalarına, taşımacılık yapan hamallardır. Bunların da hizmetinin ücretleri şu şekilde kararlaştırılmıştır: Bir günlük ücret 6-13 kuruş; koli başına malın cinsine ve miktarına göre 3-8 para arasında bir taşımacılık yaparlar.

Bu hayvanvari hamallar cesaretli ve dürüst bir şekilde çalışmaktadırlar. Bildiğimiz kadarıyla bu hamallar çok iyi bir para kazanmamaktadırlar; zira bunlar günde 6-7 kuruş arasında bir para almaktadırlar ve bu ücret gümrükte çalışan meslektaşlarının aldığı ile bir zıtlık oluşturur.

Hamallar basit bir şekilde günlükçü olarak adlandırılmaktadırlar. Günlükçüler limandaki malların yüklenmesi ve boşaltılması işinde gemilerin gelişlerinde çalışmaktadırlar. Bu iş her zaman gemideki mürettebat tarafından gerçekleştirilemez. Günlükçülerin sayısı mevsime ve şartlara göre değişmektedir. Bunların sayısı bütün bir sene boyunca sadece temmuz, ağustos ve eylül ayı istisna, 120-150 arasındadır. Yani ürün hasat etme dönemlerinde bu sayı 50-60'a kadar düşmektedir ve eğer rekolte daha yüksek ise bu sayının da altına düşmektedir.

Bu kimselere günde veya günün değişik kısımlarında 10 kuruş ödenmektedir. Para takasındaki harç değişik kısımlara ayrılmıştır. Kayıklar için yük aldıkları zaman tekneye çıkmak ve karaya dönmek kendi sorumluluklarıdır. Bu iş için onbaşı adlı birinin görevlendirilmesi tercih edilir. Bu kişiye biraz yüksek bir meblağ, 12-15 kuruş arasında bir para ödenmesi gerekir. Sayılarının azlığına rağmen bu kimseler bu hizmeti talep edebilir.

Burada gece çalışması çok az istisna dışında nadir olarak yapılır. Gece çalışması durumunda da bu görevliler gündüz ücretinden 12-16 kuruş daha fazla alırlar. Gece çalışma ücretleri çok abartılı değildir, genel açıdan

bakıldığında bu kimseler kötü şartlarda çalışmaktadır. Bu iş bunların büyük bir kısmı için bir meslek değil geçici bir meşgaledir. Zira bunların yaptığı işler çok yorucu ve az kâr getiren bir iştir. Bunlar daha kârlı bir iş bulduklarında bu işi bırakmaktadırlar ve bu durumda da sık sık personel değişikliği olmaktadır.

Prensipte bir kişinin indirme ve bindirme işinde 100 koli taşıdığı hesaplanmaktadır. Yolculara hizmet eden küçük kayık servisi ise çok kalabalıktır. Bunların her zaman hizmette olan 25 tanesi olmakla birlikte 86 adet oldukları hesaplanmaktadır. Bu kayıklar 6-12 yolcu ve bir miktar da bagaj alacak şekilde büyüktürler, omurgasız olan bu tekneler, düz ve kuvvetlidirler. Yukarıda mavnalar konusunda da denildiği gibi dipleri ve başları belli değildir.

Havanın iyi olduğu durumlarda bu kayıklar en azından iki; ama genellikle üç kişi tarafından idare edilir; fakat çok sık olmakla birlikte, deniz dalgalı olduğu zamanlarda en azından bir dümenci ve üç dört kişi gereklidir.

Belediye tarafından belirlenen fiyatlara göre gemiye biniş ve çıkışların kişi başına ücreti 5 kuruştur. Kışın ise koli, bagaj ve bir kişinin ücreti 7,5 kuruş olmaktadır. 2 yaş altında olanlar ücret ödememekte ve 2-10 yaş arasındakiler de yarım ücret ödemektedirler.

Elbette buradaki kayıkçılar her halükarda halktan daha fazla ücret istemek için bir gerekçe bulmaktadırlar. Havaların kötü olduğu zamanlarda yolcuları almak gerektiğinde mavnaların kortejinde 8-14 kişilik ve bir de dümencinin olduğu büyük bir tekne ile gitmek gerekmektedir. Sayıları ikiden dörde kadar değişen görevliler, teknenin ters dönmesini engellemek için çalışır. Bu durumda bir tarife yoktur ve dümencilere kişi başına 30-60 kuruş arasında değişen istedikleri meblağ verilir. Bu durum senede 4-5 kez tekrarlanmaktadır. Epey bir seneden beri herhangi bir kaza olmamıştır; ama bu şekilde yolcuların gemiden alınıp karaya çıkarılmaları ve gemiye bindirilmeleri her zaman çok tehlikelidir.

Burada yolcuların ve askerlerin hareketliliği çok önemlidir ve buradan askere alımlar yapılmaktadır. Bu sene 16.332 kişi gemiye binmiş ve 17.945 kişi de karaya çıkmıştır. Bunların toplamı da 34.277 kişi yapmaktadır. Bu sayı içinde yolcular daha geniş bir yekûn tutmaktadır. Diğer kesim ise yolcular içinde onda bir yekûnu teşkil eder.

Pek çok seneden beri yolcuların hareketliliğinde bir duraksama yaşanmış ve yolcu sayısı hissedilmeyen bir oranda değişmiştir. Yukarıda belirttiklerimizden de görüldüğü gibi yolcuların her durumda koşulları kötüdür. Bunlar gümrükteki zorluklar, zaptiyelerin çıkardığı zorluklar, dümencilerin ve hamalların çıkardığı zorluklardır vs. gibidir. Özetle bu koşullar altında zorunlu kalındığında seyahat etmek bir zevk değildir.

Aynı şekilde ticaretin durumunun da kötü olduğunu belirtmek gerekir. Gümrüğün bunların üstesinden gelecek gücü yoktur. Gümrük idaresindeki

yavaşlık da başka bir sorun kaynağıdır. Zira her şey görevlilerin kaprislerine terk edilmiştir. Az çok aşıkardığı üzere, malların yüklenmesi ve boşaltılmasının yüksek fiyatları vs., rıhtımın olmamasından kaynaklanan her türlü sorun, mavnalar tarafından doğrudan mağazalara taşınan malların yüklenmesi için yük iskelesinin olmaması ve nihayetinde de gümrükteki ithalat ve ihracat vergileri limanın önemli bir genişleme göstermesinin önünde engel teşkil etmektedir.

Buna rağmen iyi veya kötü bu piyasa ve toplam dalgalanmalar ile bu sene ithalat 24.543; ihracat da 39.993 tona yükselmiştir. Ticari hareketler üzerine malların gideceği yer, mallar, önemleri ve değerleri üzerine hazırlanmış iki tablo bu çalışmaya eklenmiştir. Burada geçen on senenin verileri özetlenmiştir.

4. Buharlı Gemi Şirketleri ve Güzergâhları, Şirketlerin Tarifeleri

Samsun Limanı'na değişik buharlı gemi şirketleri düzenli seferler yapmaktadırlar, buraya işleyen bu gemilerin eskiden yeniye göre sıralaması şu şekildedir: Avusturya-Macaristan'ın Lloyd; MessagerisMaritimes; Mahrusa; Rusya'nın Commerce; Courdji (Kurci); Paquet; FlorisRubattino; Panhellenique; DeutcheLevantLine; Hacı Davut şirketleridir.

Lloyd, Mahrusa, Kurci ve Hacı Davut şirketi haftalık bir sefer yapmaktadırlar.

Messageries, Rus, Paquet şirketleri haftada iki sefer yapmaktadırlar.

FlorinoRubattino Şirketi ise İtalya hükümeti ile yaptığı kontratın koşullarına göre senede sadece 9 sefer yapmaktadır. Bana göre bu gemi bir seferden daha fazla sefer yapmamıştır¹⁹.

Bütün bu şirketler bu sene içinde kendi gemileri ile ilave seferler yapmışlardır.

Lloyd şirketinin gemileri her pazartesi günü İstanbul'dan gelmekte ve Batum'dan her salı dönmektedirler.

Panhelleneque şirketinin gemileri her çarşamba günü gelmekte ve Trabzon'dan cumartesi günü dönmektedirler.

Kurci şirketinin gemileri her pazar günü İstanbul'dan buraya varmakta ve bu gemiler Trabzon'dan her perşembe günü dönmektedirler.

Mahsusa şirketinin²⁰ gemileri pazar günleri İstanbul'dan bu limana gelmektedir, aynı şekilde Trabzon'dan da pazar günleri dönmek zorundadırlar.

Mesajeri şirketinin gemileri ise İstanbul'dan gelişlerinde her çarşamba günleri buraya gelmekte ve takip eden Çarşamba günleri de Batum'dan dönüşlerinde Samsun'a uğramaktadırlar.

¹⁹ Bu sene bu şirketin gemileri geçen seneye göre 3 sefer daha fazla yapmışlardır.

²⁰ Burada de Cortanze'nin yaptığı açıklama okunamayacak durumdur (çeviren).

Rus şirketinin gemileri 14 gün süresince her salı günü İstanbul'dan gelmekte ve cumartesi günleri de Batum'dan dönmektedir.

Bunlar en azından bu şirketlerin düzenli seferleridir; ama bilindiği gibi bu posta gemilerinin gelişleri değişmektedir. Hava muhalefeti, seyahat sırasında ortaya çıkan tamir ve bakımlar ve en önemlisi de liman trafiğinin durumuna göre gemilerin gelişleri değişkenlik göstermektedir.

FlorisRubattino şirketinin gemileri ve Alman LevantLine Şirketi posta gemilerinin bu limana geliş günleri sabit değildir. Şimdiye kadar bu gemilerin seferleri düzensiz bir halde yapılmıştır.

Hacı Davut şirketi çok yakın bir zamanda seferlerini Karadeniz'de tesis etmiştir, bana göre bu şirket halen daha burada temelli olarak yerleşmek için deneme seferleri yapmaktadır, geminin sefer güzergâhı daha sonra tespit edilecektir.

İstanbul ile Trabzon ve Batum'dan gelerek bu limana uğrayan gemiler her zaman gün ağarırken buraya gelirler. İstanbul'dan geldikleri zamanki yolculuklarında bu gemiler öğleden sonra ikide tekrar hareket ederler; fakat dönerken bu limana uğradıklarında ise genellikle akşamın dördü ve beşinde, bazen de daha geç vakitte buradan ayrılmaktadırlar. Gemilerin iki gün ve bir gece gibi 12 saatten fazla bir süre limanda beklemeleri çok istisnai bir durumdur ve sadece öngörülmeyen çok büyük yükleme dönemlerinde gerçekleşir.

Bütün bu şirketler oldukça iyi iş yapmaktadırlar. Bunların kazançları takip ettikleri güzergâha, yolcuların sayısına ve son olarak da senenin ticaret hacminin, ihraç edilecek mal stokuna ve zaman zaman olan sıra dışı mal talebine göre iyi veya düşük olmasına göre değişmektedir. Bunlar genel olarak bir şirketin seneden seneye işlerinin az ya da çok olmasının nedenleridir. Her bir şirketin geliri 80.000-200.000 frank arasında değişmektedir. Bu rakamlar şirketlerin minimum ve maksimum kazançlarını göstermektedir ve gelirler hiçbir zaman bu sınırı aşmamaktadır.

Bu şirketlerin harcamalarına sıra geldiğinde ise bu meblağ 16.000-28.000 frank arasında değişmektedir. Elbette bunda, yapılan işin önemi ve idarenin durumu da etkilidir. Acente ve bürolar da çok az farklılıklar göstermektedir.

Burada görülen tüm denizcilik şirketlerini iki ana kategoride bir ayrıma tabi tuttum. Elbette bu ayırım, şirketlerin sahip oldukları sermayenin önemi ve gemilerinin sayısı ile değil de şirketlerin bu taraflarda yaptıkları işin önemine göredir.

İlk kategoride Lloyd, Mesajeri, Paquet, LevantLine ve Panhellenique; ikinci kategoride ise Rus şirketi, Kurci, Mahsusa, FlorioRubattino, ve Hacı Davut gelmektedir. Bütün bu şirketlerin şehirde acenteleri bulunmaktadır ve yetenekli görevlileri de düzenli bir hizmet vermektedirler.

Bütün bu şirketlerin aynı tarzda çalıştığını söylerken yolcu biletlerinin yolcu acentelerinden verildiği, bu acentelerin hiçbirinin depolu bir dükkânının olmadığını, gemilere yüklenecek malların görevlilere teslim edildiği ve takasın daha sonradan, konşimentoya karşın söz konusu malların yükleme pusulasının düzenli olarak güvertede yapıldığını kastetmek istedim. Bu hizmet pek çok ülkenin aksine acente tarafından güvertede değil de acentede yapılmaktadır. Bunun iki nedeni vardır: Birincisi ve en önemlisi liman polisi yükleyicilerin geminin güvertesine çıkmasına izin vermemesidir. Polis bu yetkiyi çok zor ve belirli durumlarda belirli kişiler için vermektedir. İkincisi ise denizin her zamanki belirsiz durumudur. Tehlikeli olan bu limanda, güverteye çıkarken hiçbir zaman karaya dönebileceğinizden emin olamazsınız. İyi ve kötü tarafları ile limandaki bu tarz çalışma buharlı gemi şirketlerinin hizmeti için pek çok uygunsuzluk barındırmakta, bunlar da düzenlemeleri ve seyrüseferi geciktirmektedir. Yolcular gemi şirketinin yardımı olmaksızın kendi başlarına gemiye çıkmaktadır. Yükleyiciler yolcuların yüklerini güverteye çıkarmaktadırlar ve bunun masrafı yolcuya aittir, burada acente devreye girmemektedir. Acentelerin yolcular nezdindeki tek girişimi herhangi bir son dakika yığılması olmaması ve buralarda çok sık vuku bulan herhangi bir fırtına ihtimaline karşı yolcuları geçirmekten ibarettir. Zira kötü havalarda, değil bir gecikme malların gemiye yüklenmesi de imkânsız bir hale gelmektedir.

Burada gece çalışmasından kaçınmak için çok yoğun bir çalışmanın olduğunu söylemeliyim; çünkü gece çalışması kazalar, kayıplar ve işlerin yavaşlamasının yanında günlükçülere ödenecek ek vergiler gibi büyük olumsuzlukları da beraberinde getirmektedir.

5. İthalat ve İhracat Üzerine Gözlemler, Genel olarak Navlunlar

Her yöne olan sevkiyatta navlunların düşük olması, şirketlerin düzenli hizmetlerini nasıl devam ettirdikleri sorusunu akla getirmektedir. Özellikle de yılın belirli dönemlerinde gemiler dönüşlerinde gidecekleri limana yük bulamamaktadırlar. Bu durum hemen hemen tüm şirketler için aynıdır.

Doğrusu belli bir noktaya kadar buradaki kabotaj ücretleri bu kayıpları telafi edecek nitelikte olsa da bunu tam olarak gerçekleştirdikleri söylenemez. Navlunlar, kaynağını bilemediğim bir nedenden dolayı düşmeye devam etmektedir. Şüphesiz denizcilik dünyasında bir değişim görülmekte ve bu değişim finansal açıdan büyük şirketlerin lehine olmaktadır.

Samsun'da görünen bu on şirket arasında gerçekte bir tarife savaşı olmasa da bu şirketlerin ücretleri arasında her manada bir rekabet söz konusudur. Bu şirketler arasında hiçbir zaman tam bir anlaşma mümkün değildir. Bu konuda pek çok girişim yapıldı; ama acınacak bir şekilde bunlar başarısızlığa uğradı. Bana göre sağlam ve reel bir mutabakat gerçekte imkânsızdır ve böyle bir mutabakat da gelecekte ortaya konulamayacaktır.

Ben bir şirketin bilinen bir felaketten sakınmasını kaçınılmaz olarak görüyorum. Bunun tek yolu ise rakiplerinin yaptığını yapmak ve müşterilerine de rakiplerinin sunduklarını sağlamaktır. Eğer bu şartlar sağlanmazsa müşterilerin, kendilerine en çok avantaj sağlayan şirkete yönelmeleri kaçınılmaz olacaktır. Bu mesele kaçınılmaz ve zorunludur. Eğer gerçekten istenilmezse bu amaca ulaşılması mümkün değildir. (Her ne kadar bazı durumlarda ben buna tanık olsam da rakip firmanın yaptığını yapabilmek zordur).

Bu ülkede malları ağırlıkları üzerinden vergilendirmek çok yaygındır; buna karşın koli üzerinden ise çok nadirdir, küpleme yapılmasıysa çok sıra dışıdır. Ticaret burada sadece ağırlığı tanımaktadır ve başka bir şeyden konuşulması da beklenmez. Bu durumda vergisini bilerek bir malın hacmini hesaplamak görevlilere düşmektedir. Ekteki tablodaki veriler değerlendirildiğinde, ticareti yapılan belli başlı malların ücretleri ve ticaretin yapıldığı belli başlı istikametler için aşağıdaki tespitler yapılabilir:

1. Verginin azlığına rağmen navlunlar ve kabotaj kat edilen mesafeye göre çoktur.

2. Mal sevkiyatının yapıldığı en uzak yerler daha az kâr getirmektedir. Ücret mil ile hesap edilmektedir.

3. Hacimlemeişleminde bir mal ile diğer bir mal arasında çok az fiyat farklılığı vardır.

Mesela bir örnek verelim:

Marsilya'ya gidecek buğdayın tonu 10 franktır. Randıman olarak metre küpü 6 frank etmektedir. Aynı yöne doğru olan kenevirin tonu 35 frank iken; randıman olarak metreküpü 6,75 frank eder. Ticaret mallarının değerine istinaden aradaki farklılık hemen hemen önemsizdir. Elbette nakliye sırasındaki %15'lik kaybı da hesaplamak gerekmektedir.

Daha inandırıcı bir örnek vereyim: Bu ülkenin en zengin mallarından biri alınırsa aşağıdaki neticelere ulaşılmış oluruz: Malı yükleyen denizcilik şirketinin yükleme sırasındaki risklerini de dikkate alırsak, tonu 250 frank olan ipekböceği kozası metre küp olarak 11,36 frank gibi düşük bir değer ortaya koymaktadır. Bu durumda, iki malın nakliye ücreti arasındaki kâr muhtemel ve bunlar arasında da bir koşturmacariski olduğundan, malların nakliyesi için yükleme işini garantiye almak daha kârlı görünmektedir. Şüphesiz limana gelişi ve iyi bir yükleme için gerekli değilse kenevir ve ipek kozası gibi hafif ticari mallar faydalıdır; fakat burada bir hata ortaya çıkabilir. Ben bunun yapıldığına çok sık rastlamaktayım. Bu da birinin diğerine kurban edilmesidir.

Samsun'da ticaretin yapıldığı belli başlı yönler şu şekildedir: Karadeniz sahili, İstanbul, Teselya, Suriye Sahilleri, İskenderiye, Trieste, Napoli, Cenova,

Marsilya, Havre, Dunkerque, Londra, Hamburg, Rotterdam, Bremen, Anvers, New York. Marsilya'ya sevk edilen belli başlı malların nakliye ücretleri şu şekildedir²¹:

Ürün	Ücret (1 Ton) Frank	Ürün	Ücret (1 Ton) Frank
Yulaf	15	Yün	40
Un ve mısır	10	Ceviz kerestesi	35
Damarlı kereste	26	Kırılmış ceviz	40
Kenevir	40	Yumurta	50
İpek kozası	250	As	20
Yağlı buğday	13	Keçi ve koyun derisi	40
Sarı buğday	26	Kuzu ve oğlak derisi	45
Sebze	13	Tütün	40

Bu tarife aşağıdaki gibi ortaya çıkmaktadır:

1.Karadeniz sahilleri ve İstanbul için nakliye masrafı %75 oranında azalmaktadır.

2.Teselya, Suriye sahilleri, İskenderiye, Napoli, Cenova için ücretler Marsilya için geçerli olduğu şekildedir.

3. Trieste için ücretler % 20 daha düşüktür.

4.Le Havre, Dunkerque ve Londra için ücretler %50 daha fazladır.

5. Hamburg, Rotterdam, Bremen ve Anvers için nakliye ücretleri iki misli daha yüksektir.

6. New York'un nakliye ücreti ise Marsilya'nın yaklaşık olarak üç mislidir.

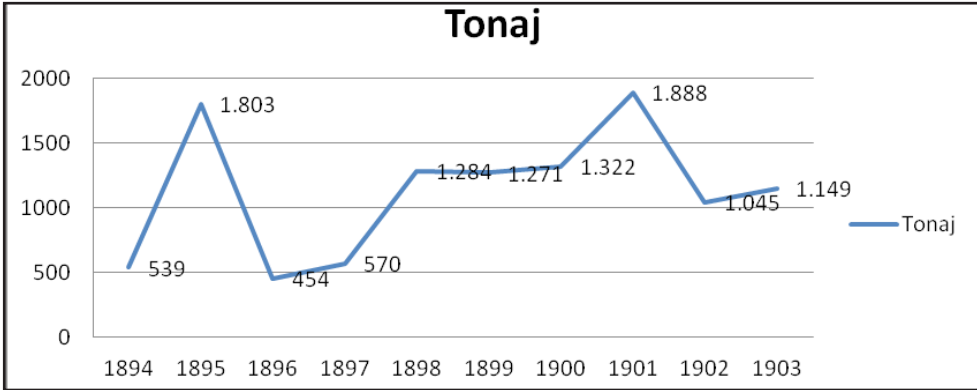
6. Samsun Limanındaki Fransız Denizciliği Üzerine Gözlemler

Burada Fransız denizciliği sadece iki şirket yani, MessageriesMaritimes ve Compagnie N. Paquet tarafından temsil edilmektedir. Bu şirketlerin seferleri ayda iki kez yapılmaktadır. Bir kaç seneden beri bunlardan hariç ne yelkenli ne de buharlı hiçbir Fransız gemisi bu limana gelmemiştir. Tonaj bakımından bakıldığında, Fransız denizciliği buralarda ikinci sırada gelmektedir. Samsun limanı, 1903 senesinde tonajı 177.250 olan 111 Fransız gemisi tarafından ziyaret edilmiştir.

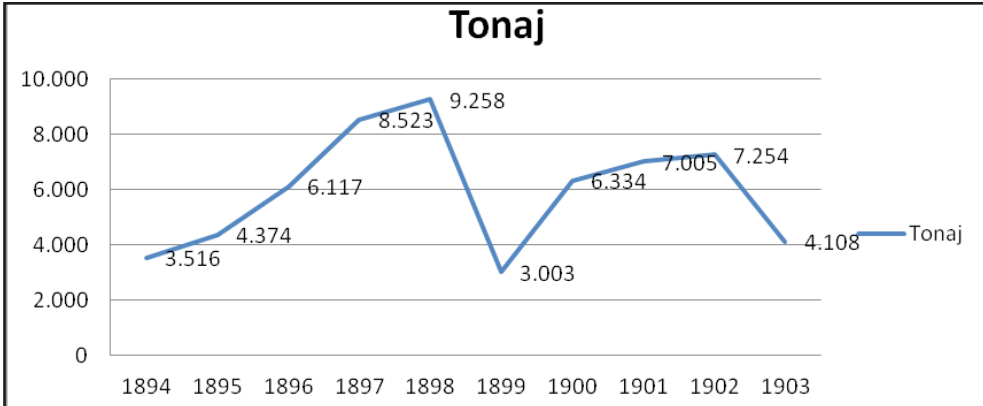
21 Bilindiği gibi bu ücretler,şartlar ve durumlara göre yükselme ve azalma eğilimi göstermektedirler.

Buraya eklenen ticaret tablolarından da anlaşılacağı gibi, Samsun limanı ile Fransız limanları arasında ticari ilişkilerin aktif olduğu Marsilya ilk sırada gelmektedir. Fakat bizim limanlarımız öncelikle Alman LevantLine Şirketi'nin gemileriyle Hamburg; İtalyan FlorioRubattino gemileriyle Cenova limanında ve son olarak da buraya düzensiz işleyen İngiliz gemileri ile şimdilerde buradaki tüccarlara minimum 500 tonluk kısmı yükleme yapabilme kolaylığı sağladığı için, rekabet halindedir. Bu ülkede tam bir yükleme hemen hemen imkânsızdır. Bizim tüccarlarımız tam bir yükleme talep ettikleri zaman ilk olarak gerekli sermaye eksikliği, ikinci olarak da tahmil için hiçbir kolaylığın olmadığı bir ülkede tam bir tahminin uzun bir zamanı gerektirmesi ve nihayetinde hava muhalefetinin çok sık olması gibi zorluklarla karşılaşmaktadırlar. Bunların yanında, gemilerin, ticaretin gereği olarak, limanda bekledikleri gün sayısının çok uzun olduğu düşünülüyordu. Burada Fransa limanları ile olan iş ilişkilerinde diğer nedenlerle olan azalmaları da hesaba katmak gerekmektedir. Bunlar az olsa da bir araya geldiklerinde önemli bir etki yapmaktadırlar.

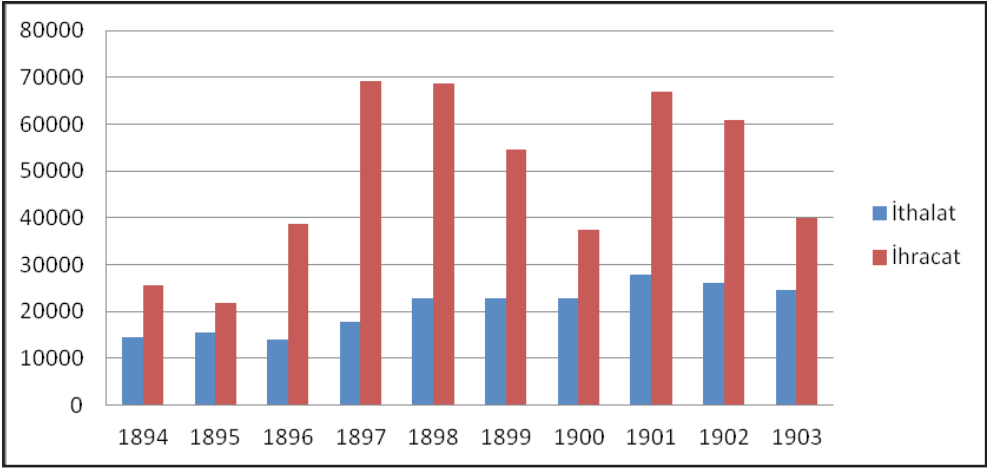
1894-1903 Yılları arası Samsun'un Fransa'ya İthalatı:



1894-1903 Yılları arası Samsun'un Fransa'ya İhracatı:



1894-193 Yılları Arası Samsun'un İthalat ve İhracatının Mukayeseli Tablosu:



Sadece 6-7 sene önce Osmanlı Bankası mallar için avans vermediği için buranın tüccarları, takas ve daha hızlı ve rahat bir şekilde kendiışlerinin hesap tesviyesi için Marsilya'yı tercih ediyorlardı. Durum şimdi de aynıdır. Zira burası mağazadaki mal gibi mal alımını gösteren belgelere de avans vermektedir. Tüccarlar bu süre zarfında, onlara satmak istedikleri paylar için yüksek ücretler sunan bir ülkede, başka bir iş yapabilirler ve diğer taraftan nakliye imkânlarının çokluğu sayesinde her tarafta iş arayabilirler. Marsilya şu anda bu tüccarlara en iyi imkânı sunan yer olmaktan uzaktır.

Birkaç sene evvel yerli halk çok az seyahat ediyordu. Yerli halk yurtdışına çıktıklarında Fransa'da Marsilya ve Paris'e giderlerdi; fakat Amerikan okullarından çıkan yeni nesil İngilizce ve Almanca öğrenmekte ve bu dillerin kendilerine sunduğu imkânı kullanabilmektedirler. Fransa burada tek tercih değildir artık. Yerli halk gittikleri şehirde bağlantılar kurmakta ve bunun arkasından da ticari ilişkiler gelmektedir.

Burada İtalyan, Alman ve İngiliz ticarethanelerinin yerli tüccarlar nezdinde kesintisiz bir talep ortaya çıkardıklarını da eklemek gerekiyor. Bunlar alım ve satım fırsatları sunmakta, her sene iş için seyyah tüccarlar göndererek kendi endüstrilerinin ürünlerini satmakta ve kendi ihtiyaçları için hammadde almaktadırlar. Fakat ben on seneden beri bu ülkedeyim, hiçbir Fransız sanayicinin veya delegesinin buraya geldiğini görmedim. Çok nadir olmak üzere bazı ticari seyahatler yapan görevliler burada birkaç saat geçirmekte ve burada yapılacak bir şey yok diyerek buradan ayrılmaktadırlar.

Bu şartlarda, çok haklı bir şekilde dedikleri gibi, benim buradaki uzun ikametim sırasında sadece bir ticarethane üzerinde durabilirim, bu da La MaisondesFilsGirand, Marsilyalı biraderlerin ticarethanesidir. Bunların

delegeleri daha önce bağlantıları olduğu tüccarlar ile ticareti sağlamlaştırmak ve yeni bağlantılar ortaya çıkarmaya çalışmaktadır. Ben bunlara müteşekkirim, bu faaliyetlerinin bizim deniz ticaretimizin gelişimi için takip edileceğini ummaktayım.

Bilim ve endüstrideki ilerleme ile başka bir ihtiyaçların ortaya çıktığını belirtmek gerek. On sene öncesinin en önemli ürünü şimdi terkedilmiş ve yerini daha kârlı başka bir ürüne bırakmıştır. Bu şekilde bir değişim piyasada da dalgalanmalar yaratmaktadır ve bir ülkenin terk ettiği bir malı diğer bir ülke ele geçirmektedir.

Burada değişik yağlı hububatlar, keten ve kenevir tohumu ve haşhaş vs. hakkında örnekler vereceğim. Bu ürünler 15-16 sene evvel tamamen Marsilya piyasası tarafından alınır ve çok az bir miktarı diğer yerlere giderdi. Şimdi ise Marsilya piyasası bu malları talep etmemekte ve onlara düşük fiyatlar teklif etmektedir. Bu malları daha başka bir yere sevk etmek gerektiği için nakliye masrafları da bu malların bütün kârını almaktadır. Bu mallar, Marsilya piyasası tarafından terkedildikten sonra, daha önceki senelerde de büyük miktarda alındığı Hamburg'a yönlendirildi; fakat şimdi Hamburg da daha az mal talep etmektedir ve belki bir gün hiç istemeyecektir. Bu, diğer ülkelerin denizciliği gelişirken ithalat ve ihracat hareketlerinin azalmamasının başlıca nedenidir. Bu meselenin temelini incelemek ilginç görünmektedir. Bunu daha sonra yapacağım.

Marsilya için nakliye masrafları düşüktür, geçen on senenin ortalama değeri bu ülkedeki değişik mallar için tonu 14.43 frank ve metreküpe de 8.32 frank arasında değişmektedir. Fransa'nın kuzey limanları için olan navlunlar ise, mesafeyi hesapladığımızda Havre, Dunkerque gibi limanlar için düşüktür. Bu da ton olarak 21.64 frank ve metreküpe olarak 12.48 franktır. Şu anki mevcut durumun değişmemesi durumunda, bu ücretlerin değişmesi için çok az umut olacaktır. Bu durum nasıl ve ne zaman değişecektir? Bu ise cevaplama zor bir sorudur.

Uzun bir zamandan beri denizcilik şirketleri çok az değişiklikle kendi yerlerini korumaktadırlar, Bütün gemiler için tonajda bir artışın olduğunu vurgulamak gerekmektedir. Bunu ekteki tablodan da görmek mümkündür. Fakat burada özellikle Alman denizciliğinin yükselişi kayda değerdir. Fransız bandırası açısından bakıldığında ise 1894 senesinde ikinci derecede gelen Fransız denizciliği şimdilerde Avusturya denizciliği ile mücadele halindedir ve Avusturya önemli bir paya sahiptir; fakat bu liderliği zorla devam ettirmektedir. Avusturya'nın Lloyd şirketinin daha evvel kaybettiği payını burada bazı düşük tonajlı gemileri devre dışı bırakarak yeniden geri alma ihtimali endişe yaratmaktadır.

3 Numaralı tablo²² bizim denizciliğimizin durumunu açıkça ortaya koymaktadır. Buradan anlaşıldığına göre Fransız armatörlerin bu pazardan çok kolay bir şekilde çekildiklerini görmek çok can sıkıcıdır. Yabancı ülkelerin rekabeti daha kolay olmaktadır. Eğer bu durumun fazla sürmesi istenmiyorsa bizim denizcilerimizin önemli bir dönüşüm ile sonuçlanacak gerekli tedbirleri alması gerekmektedir. Burada takip edilmesi gereken önlemler nedir? Burada sözü meşhur bir ekonomist olan Louis Raybaud'ya bırakıyorum. Raybaud bizim tüccar gemilerimizin rekabetini gören ve bunların rekabete karşı politikalarını 1860'da belirleyen kişidir:

“Fransız denizciliği şüphesiz kendi kaderini çizecektir, takip edecek, aza kanaat edecek ve diğerlerinin güçlerinin sırrını ödünç alacak, başarılı olmadan önce kendi kaynaklarını kurutacaktır. Yani donanımda ve gidilecek hedefte yapılacak pek çok yenilik olacaktır, bunları aktif ve ekonomik bir şekilde uygulamaya ihtiyacı olacaktır.”

Aradan geçen 45 seneye karşın biz ne daha fazlasını ne de daha iyisini biliyoruz. Benim açımdan denizcilik için gerekli olan araçlar ve kolaylıklar olmaksızın bizim aynı neticeleri beklememiz kabul edilebilir bir şey değildir. Eğer bu gerçekleşirse biz, ya bir kusur ya da başlı başına bir reform yapmış olacağız.

7. Komisyoncular, Simsarlar, Deniz Sigorta Şirketleri, Gemilerin İhtiyaçları, Gemi Kazaları

Samsun limanında bizim simsar olarak adlandırabildiğimiz kimseler yoktur. Bunların payı burada oldukça düzensiz işleyen buharlı gemilere geçtiği için simsarların burada olması beklenemez. Burada İstanbul deniz simsarlarının sadece 3-4 temsilcisi bulunmaktadır. Bu temsilciler tüccarlar ile simsarlar arasında arabulucu olarak görev yapmaktadırlar. Simsarlara teslim edilen muhtemel bir gemi gelmesi durumunda bunlar gümrüğün değişik formalitelerini yerine getirmek için hazır bulunurlar ve bunu icra ederler. Bu şahısların hiçbir hakkı, hiçbir gücü yoktur ve bunlar, onları çalıştıran simsarlardan çok az bir ücret alırlar.

Samsun limanında hizmet veren sigorta şirketlerinin sayısı günden güne artmaktadır. Her bir tüccarın kendi sigortacısı olduğu söylenebilir. Şimdi bu şirketlerin sayısının 16 olduğunu biliyorum. Bu şirketler kısmî olarak değişik uluslara aittirler. Tarifeleri ise hemen hemen aynıdır; zira eğer içlerinden biri bir indirimle razı gelirse diğer hepsi bir araya gelir. Sigorta primleri her zaman çok düşüktür ve halen daha azalma eğilimi göstermektedir. Şimdiki kış tarifesi Marsilya için 0.40 yaz tarifesinde 0.30 franktır. Fransa'nın kuzeyi, Londra ve Hamburg için ise bu ücret yazın 0.50 kışın da 0.60 franktır.

22 Tablo için eklere bakınız (ç.n.).

Bu şirketler içinde uzun bir zamandan beri çalışan bir ikisinin dışındaki tümünün burada bir masrafın içinde olduklarını düşünüyorum. Bunlar arasında birinin işi diğerlerinden daha iyidir. Bu da Fransız La Fonciere şirkettir. Bundan 18-20 sene evvel burada hiçbir sigorta şirketi yoktu, gönderdikleri malları denizin risklerine karşı güvence altına almak isteyen tüccarlar her zaman denizcilik şirketlerinin acentelerinin aracılığına başvururdu. Bu şirketlerin her birinin kendi risklerine karşı çalıştıkları bir sigorta şirketi bulunuyordu; bu acenteler küçük bir ciro karşılığında tüccarları güvence altına alırdı. Şimdi ise ticaret bu denizcilik şirketlerinin sigortasını tamamen terk etmiştir. Zira bu sistem sadece güverteden güverteye kadar bir güvence sağlarken yani malın gemiye yüklenmesi ve boşaltılması için bir güvence vaat ederken diğer şirketler karadan karaya kadar bir güvence vermektedir.

Bu son sistem ticarete kayda değer bir güvence sağlamaktadır, zira mallar için gerçek tehlike malların gemide durduğu zaman değil malların yüklenmeleri ve sevk edilecekleri yere gönderilmeleri durumunda ortaya çıkanlardır. Buna ilaveten karadan karaya kadar olan sigortanın suiistimale açık bir kapı bıraktığını da belirtmem gerekir. Bu noktanın üzerinde biraz daha durmak gerekmektedir.

Önemli bir denizcilik yeri olan bu yerde herhangi bir tamir aracının olmamasını belirtmek ilginçtir. Bir gemi tamire ihtiyacı olduğu bir durumda sadece kendi imkânları ile tamir edilmekte veya İstanbul ve Batum limanına gitmelidir. Limanda aynı şekilde hiçbir kömür deposu da bulunmamaktadır. Osmanlı Reji İdaresi'nin kömür deposunda ise çalışmanın az veya çok olduğu dönemlerde sadece ortalama 150-250 ton kömür bulunmaktadır. Limanda güverte araç gereci, boya, halat, harita bulunduran hiçbir dükkân yoktur. Örnek olarak, bir geminin burun kısmındaki bir camı kaza sonucu kırıldığında bu cam ahşap çerçeve içinde normal cam ile değiştirilmektedir. Böyle bir durum altı sene önce gerçekleşmişti.

Bununla birlikte Samsun'un 100 mil doğusu ve batısında herhangi bir gemi kazası olmamıştır, bu durum buharlı gemilerin yanında yelkenli gemiler için de aynıdır. Her sene 2 ya da 3 sahil teknesi kaybedilmektedir. Ama bunlar kabotaj hakkından istifade eden küçük teknelerdir. Bu kazalar buharlı gemiler için çok nadirdir. On sene içinde altı hadise ortaya çıktı. Bunların da beşi kendi imkânları ile kurtulmuş ve Fatsa açıklarında kazaya uğrayan biri için de İstanbul'dan römorkör gelmiştir. 85,000 franklık önemli bir mal taşıyan bu gemi yükünü boşalttıktan sonra çekilmiştir.

Eskiden bu kazalar çok büyük hasarlar olmadan çok sık vuku bulurdu. Kazalar her zaman enlem 41° 21' 30''; boylam 34° 18' 40'' koordinatlarında meydana gelirdi. Burada bir uyarı işaretinin olmaması şaşırtıcıdır. Şimdiye kadar buharlı gemiler arasında bir çarpışma vuku bulmamıştır. Aynı durum önemli bir tonaja sahip olan yelkenli gemiler için de geçerlidir. Bu konuda

pek çok olaya neden olan bir etkenden bahsetmek istiyorum. Bu da küçük yelkenli gemiler ile buharlı gemiler arasındaki çarpışmalardır. Bunun nedeni de kurallara aykırı bir şekilde yelkenli gemilerin ışıklarını yakmadan kıyıya yaklaşmalarıdır. Kaptanların bütün dikkatleri bunu engelleyememektedir. Zira bu küçük tekneler oldukça hızlıdır. Kurallara karşı olan bu olay o kadar üzüntü verici bir durumdur ki yapılacak olan küçük bir harcama ile çok sık kazaya neden olan bu durumun önüne geçilebilir. Bütün denetimlere karşın bu teknelerin kaptanlarının kurallara uygun hareket etmeye zorlamak imkânsızdır.

Herhangi bir hasar durumunda burada hiçbir römorkör ve tulumba yoktur. Tek kelime ile ne bunlara ne de tamirlerine yardım edecek bir imkân vardır.

8. Yelkenli Gemicilik ve Kabotaj

Yelkenli gemiler uluslararası kabotaj seyrüseferinde yavaş yavaş azalmaktadır. Bu durum üzerinde durulması gereken bir husustur. Son senelere kadar yelkenliler iyi ya da kötü bir şekilde buharlı gemilere karşı armatörler tarafından talep edilen navlunlar sayesinde rekabet edebiliyorlardı. Şimdi ise navlunlar eşittir ve bu navlunların yelkenli gemiler ve küçük kabotaj teknelerinden daha düşük olacağı tahmin edilebilir. Elli sene içinde gelecek nesiller şaşkın bir şekilde bu ilkel ulaşım vasıtasından bahsedeceklerdir.

Yeni buharlı gemiler tarafında ise henüz son söz söylenmiş değildir ve değişik şirketler arasındaki rekabet ile mücadele etmek, daha düşük ücretler almak ve gittikçe artan sorunları çözmek için sürekli bir dönüşüm içindedir. Bu düzenin baskın gelen gerekleri altında olan bu değişim sürecinde tüm armatörler, koloni kuran tüm halklar için kaçınılmaz olan bir ticari bir üstünlük ortaya çıkarma gayretindedirler.

Yelkenli gemilerin denizcilik faaliyetleri de zayıf bir şekilde bu limanda görünmektedir. Bunu da ekteki tablodan görmek mümkündür²³.

Avrupa'dan gelen yelkenli gemilerin sayısı azdır, bu gemiler genelde Marsilya'dan çimento ve kiremit getirmektedirler. Buharlı gemilerin rekabetinden beri vapurların navlunlarındaki azalmalar nedeniyle yelkenli gemilerin faaliyet alanları daraldı. Bu limana gelen yelkenli gemiler İzmir'den tuz, Batum'dan petrol, Giresun ve İnebolu taraflarından da tahta getirmektedirler. Bunlardan başka herhangi bir mal taşımamaktadırlar. Yelkenli gemiler dönüşlerinde hiç mal bulamamakta ve bu gemiler doğuya doğru hareket etmek zorunda kalmaktadır. Bu da yelkenlilerin buraya gelmelerine engel olan nedenlerden biridir.

Diğer bir neden de daha önce de değindiğimiz gibi bu limanın koşullarının zorluğu ve tehlikeli oluşudur. Limanın geniş bir demirleme alanına

23 Cortanze'nin bu ifadesine kaşın hazırladığı tablolarda yelkenli gemiciliğe ilişkin bir veri yer almamaktadır (ç.n.).

sahip olması özellikle yelkenli gemilerin kazaya uğramasına neden olmakta ve her sene üzüntü verici kazalar ortaya çıkmaktadır. Bu olumsuz durum her zaman aynı şekilde ortaya çıkmaktadır: Yüksek dalgalar nedeniyle demirli halde duran gemilerin, zinciri kırılmakta ve kuzeybatıdan esen rüzgârlar nedeniyle şehrin güney doğusundaki falezlerde karaya oturmuştur. Diğer bütün ülkelerde bu hadisenin önüne geçmek için bazı tedbirler alınır; fakat burada hiçbir şey yapılmadı ve ne yazık ki bu şekilde bu noktaya sürüklenen gemiler kaybedilmişlerdir.

Yelkenli gemiciliğin önemi yıllık olarak çok düşük bir miktar ortaya çıkarmaktadır, geçen on sene zarfında yılda ortalama 58 yelkenli gemi gelmiştir ve 5.131 tonluk bir tonaja sahiptirler²⁴.

Buna karşın bu limandaki ya da nehir ağızları arasındaki küçük kabotaj denizciliği bu noktada kayda değer bir önem arz etmektedir. Ortalama olarak burada çalışan bir tekne 3-15 ton arası taşımaktadır. Pek nadir olarak bu miktarın üzerine çıkar ve altına iner. Bunlara latine yelkeni adı konulmuştur. Bunlar uzun, yavaş, düz ve kötü teçhizatlılardır. Bu eksikliklere karşın bu tekneler oldukça sağlamdır. Bu tekneler Samsun sahilinin değişik noktalarından hububat, kenevir, kereste taşımakta ve dönüşlerinde Karadeniz'in, sadece Osmanlı sınırlarındaki, değişik kasabalarındaki tüccarlar için un, petrol ve hırdavat taşımaktadırlar. Zira Rusya'ya gidenler ise gerçek bir istisna oluşturmaktadırlar. Geçen on sene içinde bu kayıkların ortalama rakamları 1.601 ve tonajı da 7.921 olarak görülmektedir.

9. Seyrüsefer Bakımından Samsun'a Bağlı Olan Limanlar: Fatsa, Ünye, Terme, Kumcağız, Sinop, İnebolu

Samsun'a ticari olarak bağlı olan diğer liman kasabaları şunlardır: Doğuda, Ünye, Fatsa, Terme; batıda, Kumcağız, Sinop, İnebolu.

1. Fatsa: Fatsa koyu Karecik ve Yason burnu arasında yer alır. Fatsa önemli bir koya sahiptir ve bu koy adını Fatsa kasabasından almaktadır. Karecik burnunun biraz güneyinde, bir mil mesafede yaklaşık olarak her taraftan 2-3 mil uzunluğunda olan bir kaya sırası bulunmaktadır. Buranın merkezi koyun batı tarafıdır. Bu kaya sırasından kuzeye doğru az bir mesafe sonra, 12 ayaklı bir sonda bulunmaktadır. Bu koyda hemen hemen her taraftan denizin derinliği kayda değerdir, derinlik 60-90 kulacı geçmekte, sahilde bile bu derinlik 25 kulaç gelmektedir. Bu karışıklık gemileri Fatsa limanına demirlemekten alıkoymaktadır. Liman kuzeydoğu ve kuzeybatıdan esen geniş rüzgârlara açıktır.

2. Ünye: Ünye koyu, Karecik Burnu'nun 9 mil batısı ve 32 derece kuzeybatısında; Yason Burnu'nun 17 mil batısında yer alır. Koy, Taşkana Burnu'nun doğu tarafında yer almaktadır. Türkler tarafından Ceneviz Kale

24 Her bir yelkenli gemi 75 tondan daha düşük bir tonaja sahiptir.

olarak adlandırılan bir dağdan başlayan uzun bir plajda yer almaktadır. Koyun yarım mil açıklarında Saint Nicolas'a atfedilen küçük bir kilisenin olduğu bir adacık yer almaktadır. Bu koyda pek çok küçük kayalık yer almaktadır ve bunlar da sahile sadece 100-150 metre yaklaşmaya müsaade etmektedir. Havanın iyi olduğu zamanlarda da bu mesafeye dikkat etmek gerekir. Bu mesafe burnun ucundan şehrin sona erdiği sahile kadar 1,5 mil kadardır.

Deniz burada çok derin değildir, şehrin sahilinin dörtte biri boyunca derinlik iki kulaç, yarım mil uzaklıkta 3 kulaç ve bir milde de 6 kulaçtır. Bu son noktada kuzeydoğu, kuzeybatı ve kuzeyden esen rüzgârlar oldukça tehlikelidir ve bu durum gemileri sadece dikkatli olmaya değil aynı zamanda iki demir kullanmaya ve limanın ihtiyaç halinde kullanılmasına neden olmaktadır. Görüldüğü gibi Ünye ve Fatsa koyları arasında çok bir mesafe bulunmamaktadır. Hemen hemen aynı nüfusa ve aynı özelliklere sahip bu iki şehir deniz ticareti bakımından aynı ehemmiyete sahiptir.

Bu iki liman birkaç seneden beri buralarda hizmet yapan buharlı gemi şirketleri tarafından düzenli olarak ziyaret edilmektedir. Son zamanlarda Mahusa, Lloyd, Paquet şirketleri buraya düzenli seferler yapmayı faydalı buldu. Bu şirketler gerçekten haklıdırlar. Her ne kadar bu limanların her biri senede 40-50 bin franklık bir ticaret yapsalar da bunlar ilerde daha iyi rakamlara dönüşecektir. Diğer şirketlerin buharlı gemileri de zaman zaman bu limanlara uğramaktadır. Bunlardan biri de Messageries Şirketi'dir. Bu şirketin gemileri senede 16-17 defa bu limanlara uğramaktadır; fakat bunlar düzenli seferler değildir. Messageries Şirketi gibi diğer şirketler de tatmin edici bir netice almışlardır. Ekte bu iki limanın ticaret istatistiklerini bulacaksınız.

3. Terme: Terme limanı adını terme çayından almaktadır. Terme bu nehrin ağzında Çaltı Burnu'nun 3,5 mil güneyinde yer almaktadır. Bu liman kuzeyden doğu ve güney doğu istikametine doğru açık bir şekildedir. Terme çayı sularını Ünye'nin 12 mil batısında denize dökmektedir. Bu eski zamanların Trermodan ve Crrystalon'udur. Terme çayı aynı şekilde adını körfezin yaklaşık olarak bir kilometre uzağında olan bir kasabaya da vermiştir. Burası bir zamanlar ticari bir yer iken şimdilerde bu önemini yitirmiştir. Buranın halkı artık, mallarını Samsun ve Ünyeli tüccarlara satmakta ve buralardan karşılık olarak ihtiyaçlarını satın almaktadırlar.

4. Kumcağız:Samsun'dan çıkarken alçak kara boyunca 10 kilometre uzunluğunda bir koy ile karşılaşılır. Burası, Karaburun'un ötesinde yer alan Terme gibi, Kumcağız düzlüğü ve koyudur. Kuzeyden esen şiddetli rüzgârlara açık olan Kumcağız ormanlarla kaplıdır ve kuzeye doğru keskin bir çıkıntı yapar. Bütün bu limanlara çekinmeden yaklaşılabilir. Özellikle büyük bir gölün ağzında yer alan 42 derece kuzeyde ve Karaburun'un 15 mil uzağında yer alan Kumcağız limanı tavsiye edilmektedir. Çamurlu zemini olan limanın 5-6 kulaç derinliği ve 1-1,5 mil uzunluğunda bir sahili vardır. Buraya gelen gemiler de

kuzey ve kuzey doğudan; doğu ve güney doğu istikametinde esen rüzgârlara açıktır. Kasabaya da ismini veren bu yerde demiryolu için kullanılan küçük bir kereste ticareti vardır. Önceden yelkenli gemiler şimdi ise buharlı gemiler buradan kereste alarak Mısır'a nakletmektedirler. Bu ticaret, başlıca yulaf ve diğer hububat ticaretinde olduğu gibi Samsun limanı vasıtasıyla yapılmaktadır.

5. Sinop: Sinop buranın güzel limanı olarak bilinmektedir. Buraya Karadeniz'in değişik yerlerinden gelinir. Bu liman Boztepe'nin oluşturduğu küçük bir ada oluşturmaktadır. Boztepe'nin zirvesi yassı ve kenarları da sarpdır. Karaya doğru bu tepenin inişi daha yavaşlamaktadır. Sinop şehrinin üzerinde kurulduğu berzah sadece az bir mesafeden görülebilir ve bu da buraya küçük bir ada görüntüsü verir. Türkler buraya Ada, Rumlar da Nissi derler. Bu küçük adacığın çevresi yaklaşık olarak yedi mildir. Doğu tarafından denizden 300 metre yüksekliğinde büyük bir kayalık yükselmektedir. Buraya yaklaşmak, hatta burun ile zirve arasından geçmek hiç tehlikeli değildir, fakat ben böyle bir durumu göze almıyor ve tavsiye etmiyorum. Bunun Lloyd şirketinin bir kaptanı tarafından yapıldığını biliyorum.

Sinop'un önlerinde 5-10 kulaç derinliğinde demirmek mümkündür. Karadan 1,4 mil kadar açığa kadar zemin çamurlu ve kumludur. Sinop limanı iyi bir şöret taşımaktadır. Buradaki gemiler gerçek bir güvenceden istifade etmektedirler. Kışın bile havaların fırtınalı olduğu zamanlarda gemiler ile kıyı arasında bir bağlantı kurmak mümkündür. Bu nedenden dolayı bu adacığın ucuna doğru, daha önce de bundan bahsedilmişti, karantina buraya yerleştirilmiştir ve vapurlar da burada karantinaya tabi olmaktadır.

Bugün Sinop'un ticareti sadece İstanbul ile olan bazı ilişkiler ile sınırlıdır. Burası kuru meyveler, tütün, kereste ve küçük miktarda hububat ihrac etmektedir. Buraya ise kumaşlar ve şehir ve civardaki küçük kasabalarda kullanılmak üzere hırdavat ithal edilmektedir. Burada 40-50 sene önce oldukça aktif olan bir ticaret vardı; ama bu şimdi tamamen gerilemiştir. Ekte bu limanın ticaret ve denizcilik istatistiklerini bulacaksınız.

6. İnebolu: Nihayetinde biraz kısır olan bu listeyi bitirmek için İnebolu limanından bahsetmek zorundayım. İnebolu Burnu Anapa'nın (Abana, ç.n.) 11 mil batısına doğru bir liman oluşturmaktadır. Bu liman kuzeyden doğu ve kuzeydoğu istikametine doğru açık bir haldedir, Türklerin İnebolu olarak adlandırdığı Niopolî'nin, şimdilerde de başka bir ismi yoktur, önünde 1/6 mil genişliğinde ve 4-5 kulaç derinliğinde bir su bulunmaktadır ve bunun da zemini çamurludur. Alçak, resifli, çok tehlikeli ve çıkıntılı olan bu burundan uzak durmak gerekir.

İnebolu eskiden sahip olduğu ticari önemi büyük oranda kaybetmiştir; fakat bununla birlikte halen daha önemli bir ticari faaliyeti barındırmaya devam etmektedir. Bu faaliyet de Samsun limanına gelen pek çok denizcilik şirketinin de düzenli olarak buraya uğramalarına, bazı şirketlerin de zaman zaman buraya

uğrayarak kayda değer bir kazanç elde etmelerine imkân vermektedir. İnebolu; Kastamonu vilayetinin doğal bir iskelesi ve bundan dolayı da transit bir ticaret noktasıdır. Ekte buranın ticaret ve denizcilik tablolarını bulacaksınız.

10. Samsun Limanı ve Bağlı Limanlardaki Denizcilik Hakkında Genel Gözlemler

Bu raporda tarif edilen duruma yönelik olarak bazı iyileştirmeler yapmak, denizciliğin geleceği için bazı beklentiler ortaya koymak mümkün müdür? Bu şüphe duyulacak bir şey değildir ve bazı neticeler masrafsız elde edilebilir. Bu da söylenmeyecek kadar önemsiz değildir. Sadece hükümetin istekli olması, kendi çıkarlarını göz önüne alması ve şimdi ticaretin önünde olan engelleri kaldırarak ticareti teşvik etmesi gerekmektedir. Bu durum hükümetin gücüne engel olmaktadır. Doğrusu bunun hangi gerekçelerle olduğunu bilemiyorum.

Burada ne Samsun ile Sivas veya Sinop ile Sivas arasındaki demiryolundan, ne limandan ne rıhtımdan ve masraflı ve zor şeylerden ve uzun süren çalışmalardan bahsetmek istiyorum. Fakat sade bir biçimde tek bir şeyden o da gece çalışmasını engelleyen uygulamalardan bahsetmek istiyorum. Bu uygulama gemilere mal yüklemek isteyen tüccarları engellemektedir. Gemiler arasındaki nakliyyeyi azaltıp düzenleyerek mavnalar, daha iyi bir hizmete erişmek için gerekli olan serbestlik içinde meşru bir ticaret elde etmektedirler. Değişik vergileri indirmek, halen daha çok basit olan ve tüccarlara terkedilen, sadece tek bir iskeleyle yetinmeyerek ticaret tarafından talep gören yeni iskeleler inşa etmek, bunlara düşük vergi koymak ve nihayetinde de gümrüğün uzun, masraflı ve zor uygulamalarından kurtulmak vb. İşte bunlar, burada ticareti kolaylaştırmak, bu limandaki gemilere daha fazla bir ticari hareketlilik kazandırmak ve buraya bağlı olan diğer limanların ticaretlerini için gereken başlıca adımlardır.

Bahsettiğimiz diğer büyük çalışmaların da çok büyük faydaları olacaktır ve bunlar gereklidir de; gerçek düşlerin ülkesi olan böyle bir ülkeye girilirken bu düşler gerçekleştirilebilir; fakat bu düşlere en azından uzun seneler önceden itimat edemezsiniz.

Her çalışmanın da bir neticesi olduğu gibi bu çalışmanın da söyleyeceği bazı şeyler bulunmaktadır: Bu ülkenin her bakımdan doğal zenginlikler barındırması ve Fransa ve özellikle de Marsilya arasındaki coğrafi ilişki buranın ticaretinin ve bizim denizciliğimizin gelişimine imkân tanımaktadır. Bizim denizciliğimizin bu sulara ticari bir üstünlük elde etmede başarılı olamayacağı kabul edilemez bir durumdur. Ülkemizin geçmişinde, bu ticari ayrıcalıklara sahip olduğumuzu yadsıyamayız.

Basit bir şekilde bu neticeye ulaşmak için, yerli halkın karakteri ve kültürü, bu halkın Doğu'daki pek çok okulumuz sayesinde bize ve bizim

dilimize olan sempatisi önemlidir. Fransızca özellikle Avrupa ile olan tüm ticari münasebetlerde neredeyse resmi bir dil haline gelmektedir. Daha önce de olduğu gibi, haklı bir şekilde beklediğimiz neticeleri, rakiplerimizin ayağımızı kaydırmak ve doğal olarak bizim denizciliğimizi engellemek için yaptığı rekabete rağmen elde edeceğimizden şüphe duymuyorum.

Burada en etkin ve en kayda değer faaliyet, bu sadece Fransız denizciliği için değil dünyayı kendi aralarında paylaşan uluslararası armatörler içinde geçerlidir, buradaki aptal rekabeti yasaklamaktır. Bu da bize karşı mücadele edenlerle savaşma imkânı verecektir. Burada kendi hamlelerimizi yaptığımızı, rakiplerimizin önünde Fransızlardan başkasının olmadığını ve kendi aramızdaki rekabette bir ateşkes ilan ettiğimizi söyleyebilir miyiz?

Uzun zamandan beri, eskiden çok güçlü ve silahlar kadar tehlikeli düşmanlarımıza karşı direndiğimiz büyük bir ticari savaşta bunun aynı olmayacak mıdır? Bu ticari savaşın silahlar kadar ölümcül sonuçları vardır. Bu savaşta Fransızların bir gün galip çıkması benim düşlediğim güzel bir rüyadır. Bu rüya gerçekleşmesini umduğumuz bir ütopyadan aşağı değildir.

H. de Cortanze

KAYNAKÇA

I. Arşiv Kaynakları

Archives du ministère des Affaires étrangères (AMAE) (Dışişleri Bakanlığı Arşivi, Fransa)

a) Centre des Archives diplomatiques de La Courneuve (CADC)

Correspondance consulaire et commerciale (CCC): Trébizonde, Tome 6, 9.

b) Centre des Archives diplomatiques de Nantes (CADN)

Archives des postes diplomatiques (Consulats), Trébizonde, Tome 84, rapport commerciaux, statistiques des importations et exportations (1901-1912).

Archives des postes diplomatiques, Samsoun (Agence consulaire), Tome 1-5 (1863-1914).

Ambassade, Constantinople, Série D, Samsoun, Tome 1 (1857-1893).

Ambassade, Constantinople, Série D: Trébizonde, Tome 9.

II. Kitaplar

BERNADAC, Bernard - GALLOCHER, Pierre, *Histoire de la Compagnie de Navigation Paquet*, P. Tacussel, Marsilya, 1989.

QUATAERT, Donald, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)*, çev. Sabri Tekay, Ankara, 1987.

UYGUN, Süleyman, *Mesajeri Maritim Kumpanyası ve Osmanlı Devleti'nde Fransız Sömürgeciliği (1851-1914)*, Sakarya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Sakarya, 2013.

III. Makaleler

KÜTÜKOĞLU, Mübahat S., "Osmanlı İktisad Tarihi Bakımından Konsolosluk Raporlarının Ehemmiyet ve Kıymeti", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, S.11-12, İstanbul, 1983.

- UYGUN, Süleyman, "Acente-Konsolos-Tüccar Giresun'da Bir Dava ve Uluslararası Boyutu", *IV. Türk Deniz Ticareti Sempozyumu, Doğu Karadeniz, Bildiriler Kitabı*, Haz. Ersan Başar ve diğ., İstanbul, 2012.
- YILMAZ, Özgür, "19. Yüzyılda Trabzon'da Fransız Ticareti ve Yatırımları", *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S.15, Trabzon, 2013.
- _____, "20. Yüzyılın Başlarında Samsun Limanı: Fransız Konsolosu H. de Cortanze'nin Raporlarına Göre", *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik, Samsun*, C.I, ed. Osman Köse, Canik Belediyesi Kültür Yay., Ankara, 2013.
- _____, "Samsun'da Fransız Konsololuğunun Kurulması ve Fransız Arşiv Belgelerine Göre Şehrin Durumu", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S.16, Trabzon, 2014.
- _____, "Samsun-Canik Tarihi Açısından Fransız Arşiv Kaynakları Üzerine Bir Değerlendirme", *III. Uluslararası Canik Sempozyumu: Samsun – Canik ve Değerleri (24 – 26 Ekim 2013)* (Yayınlanmamış Sempozyum Bildirisi).

Ek 1. Ticaret Tabloları'

1894-1903 Yılları Arasında Samsun'un İhracatı

Yıllar	Almanya		İngiltere		Avusturya		Holanda		İtalya		Rusya		Türkiye		Diğer Ülkeler		Toplam			
	T	F	T	F	T	F	T	F	T	F	T	F	T	F	T	F	T	F		
1894	1.458	429.980	6.977	338.040	415	404.130	3.516	1.279.500	20	33.000	107	168.300	155	46.600	9.135	6.281.000	636	714.000	25.522	12.428.500
1895	1.699	503.200	2.626	483.800	264	423.200	4.374	1.378.500	173	246.000	147	228.300	68	151.100	6.071	5.744.000	541	623.000	21.903	12.986.200
1896	749	342.500	9.478	1.064.900	437	1.082.000	6.117	1.718.000	239	340.000	140	190.600	273	193.500	16.236	7.266.600	831	1.190.000	38.730	15.984.000
1897	793	346.500	9.732	1.530.200	917	1.114.900	8.523	3.378.200	160	190.000	50	160.300	220	125.000	36.805	8.263.200	1.667	2.280.000	69.296	20.493.500
1898	924	406.700	5.411	761.000	5.063	748.400	9.158	2.416.100	625	249.800	246	122.700	178	182.500	43.069	12.523.800	2.856	477.800	68.697	18.688.800
1899	1.445	441.100	7.510	1.080.900	603	602.600	3.033	2.16.600	646	284.400	275	217.500	247	76.500	36.086	7.260.700	579	365.000	54.471	13.549.300
1900	1.846	652.100	6.981	1.062.100	5.826	1.234.700	6.334	2.597.400	690	288.100	224	447.700	653	219.800	26.288	7.484.200	2.150	338.200	57.319	15.538.700
1901	2.016	714.400	7.283	1.225.400	6.170	1.225.400	7.283	2.597.400	720	288.100	224	447.700	653	219.800	26.288	7.484.200	2.150	338.200	66.849	18.688.800
1902	2.016	714.400	7.283	1.225.400	6.170	1.225.400	7.283	2.597.400	720	288.100	224	447.700	653	219.800	26.288	7.484.200	2.150	338.200	66.849	18.688.800
1903	1.981	2.762.200	4.814	1.432.600	2.662	5.598.400	4.108	3.151.900	1.228	489.500	228	439.400	304	208.000	22.011	11.892.000	609	1.853.700	39.993	30.891.200

1894-1903 Yılları Arasında Samsun'un İthalatı

Yıllar	Almanya		İngiltere		Avusturya		Belçika		Fransa		İtalya		Rusya		Türkiye		Diğer Ülkeler		Toplam	
	T	F	T	F	T	F	T	F	T	F	T	F	T	F	T	F	T	F	T	F
1894	331	1.38.350	3.653	5.665.100	2.172	1.215.050	565	224.450	2.339	483.990	30	41.750	2.038	378.100	5.094	2.234.300	125	99.600	14.547	10.430.690
1895	246	99.775	2.876	4.736.500	2.335	1.379.325	435	126.550	1.803	484.410	36	63.700	1.667	310.900	6.056	2.494.100	144	136.000	15.580	9.831.120
1896	113	58.000	3.014	3.993.400	2.331	1.472.000	284	75.700	455	347.900	34	64.100	2.373	480.300	5.179	1.891.800	196	167.100	13.980	8.530.300
1897	123	69.800	3.169	4.554.400	2.322	1.472.000	284	75.700	455	347.900	34	64.100	2.373	480.300	5.179	1.891.800	196	167.100	13.980	8.530.300
1898	137	69.800	3.169	4.554.400	2.322	1.472.000	284	75.700	455	347.900	34	64.100	2.373	480.300	5.179	1.891.800	196	167.100	13.980	8.530.300
1899	137	69.800	3.169	4.554.400	2.322	1.472.000	284	75.700	455	347.900	34	64.100	2.373	480.300	5.179	1.891.800	196	167.100	13.980	8.530.300
1900	663	263.100	694	703.200	4.618	1.929.900	906	223.200	1.322	456.600	547	579.600	3.723	630.700	10.073	5.678.400	213	241.100	22.759	11.705.800
1901	1.445	652.700	1.263	3.488.800	4.484	1.796.400	1.769	639.700	1.888	537.300	1.538	1.44.300	3.949	635.000	10.783	5.963.500	668	371.700	27.789	16.229.400
1902	1.181	453.000	1.377	3.458.700	6.143	1.943.800	1.517	515.900	1.045	481.700	1.219	1.748.000	2.692	358.200	9.248	5.122.400	494	400.800	26.046	14.452.500
1903	1.225	563.600	1.379	3.799.300	5.239	1.772.500	1.431	306.900	1.149	485.400	989	1.065.500	2.853	359.200	9.248	5.474.300	1.029	1.035.700	24.543	14.862.200

1894-1903 Yılları Arasında Samsun'un Denizcililiği

Yıllar	Almanya		İngiltere		Avusturya		Belçika		Fransa		Yunan		İtalyan		Osmanlı		Rus		Diğer Ülkeler		Toplam			
	T	F	T	F	T	F	T	F	T	F	T	F	T	F	T	F	T	F	T	F	T	F		
1894	9	8.724	3	2.843	37	88.140	-	-	60	83.850	29	32.260	17	27.730	166	172.850	62	52.765	-	-	-	-	441	479.246
1895	12	11.815	2	1.801	108	198.014	-	-	99	135.838	45	60.210	43	60.210	231	208.228	66	82.810	-	-	-	-	618	736.249
1896	10	12.446	10	12.446	106	115.732	-	-	99	135.838	45	60.210	43	60.210	231	208.228	66	82.810	-	-	-	-	618	736.249
1897	2	2.351	10	12.146	106	115.732	-	-	113	154.128	19	18.039	28	21.272	194	208.298	129	139.134	-	-	-	-	601	670.084
1898	8	7.905	5	5.891	104	285.280	-	-	120	164.570	74	62.679	16	15.646	244	202.617	76	90.231	-	-	-	-	647	754.819
1899	13	17.340	7	9.403	106	201.371	-	-	118	167.970	102	89.846	49	58.356	217	206.392	63	60.873	-	-	-	-	676	812.622
1900	18	23.554	6	8.304	105	117.384	-	-	85	117.698	108	78.427	28	29.728	208	182.636	58	50.495	-	-	-	-	616	603.226
1901	27	36.343	11	13.670	80	148.761	-	-	71	95.560	97	77.353	14	17.859	473	228.885	51	45.113	2	2.356	-	-	827	667.243
1902	43	58.749	21	29.966	80	94.802	-	-	108	163.576	107	99.279	11	17.847	314	203.740	52	50.095	1	1.101	-	-	738	719.973
1903	56	50.674	3	3.500	104	190.530	-	-	111	163.576	100	91.943	12	19.864	172	172.703	54	15.157	-	-	-	-	592	751.621

1903 Yılında Fatsa'nın İhracatı

Malın Cinsi	Almanya		İngiltere		Avusturya		Belçika		Mısır		Fransa		İtalya		Türkiye		Diğer Ümler		Toplam		
	T	F	T	F	T	F	T	F	T	F	T	F	T	F	T	F	T	F	T	F	
Yulaf	---	---	400	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	200	---	---	---	---	---	400
Un	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Kenevir	120	7.200	---	---	20	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	600
Yağlı Tohumlar	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	470
Fransız	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	69.000
Mısır	---	---	1.900	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	410
Kentling cevizi	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	680
Yamurca	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	5.700
Arpa	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	266.000
Arpa	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	250
Deri	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	120
Elma	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	5
Diğer	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	18.000
	120	7.200	28.000	224.000	40	14.000	80	52.000	40	5.000	995	407.300	1.130	170.000	3.840	475.500	110	63.500	9.205	1.583.300	

* Kabuklu Ceviz

1903 Yılında Fatsa'da Denizcilik

Fatsa'ya Uğrayan Gemilerin Baadatları	Sayı
Alman	4
İngiliz	9
Avusturya	0
Fransız	43
Yunan	2
İtalyan	3
Osmanlı	72
Toplam	136

1903 Yılında Fatsa'nın İthalatı

Malın Cinsi	İngiltere		Avusturya		İtalya		Türkiye		Toplam	
	T	F	T	F	T	F	T	F	T	F
KİTİRİ	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Kahve	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Parmaklıklar	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Değişik mamul mallar	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Petrol	10	20.000	---	---	---	---	---	---	---	---
Çiğ ve ambalaj bezleri	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Şahin	25	25.000	---	---	---	---	---	---	---	---
Yapı	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Diğer	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Sünger	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	35	45.000	112	34.500	45	72.200	84	70.300	376	239.300

1 İstatistiklerde T tonaj; F Frank cinsinden değeri göstermektedir.

1903 Yılında Ünye'nin İthalatı

Malın Cinsi	İngiltere		Avusturya		Belçika		Fransa		İtalya		Rusya		Türkiye		Toplam	
	T	F	T	F	T	F	T	F	T	F	T	F	T	F	T	F
Kıbrı	---	---	2	1.400	---	---	65	54.000	---	---	---	---	15	12.500	17	13.900
Kahve	---	---	---	---	---	---	---	---	40	30.000	---	---	---	24.800	65	54.000
Pamuklular	19	24.900	---	---	50	10.800	---	---	---	---	---	---	25	24.800	84	79.700
Paris çivisi	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	92.000	50	10.800
Zeytinyağı	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	120	92.000
Değişik mamul mallar	150	350.000	---	---	---	---	---	---	---	---	400	60.000	---	---	150	350.000
Petrol	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	400	60.000
Hırdavat	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	40	30.000
Çuval ve ambalaj bezi	20	18.500	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	20	18.500
Sabun	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	50	31.000
Tuz	---	---	250	70.200	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	800	75.000
Şeker	---	---	---	---	---	---	20	5.000	---	---	---	---	---	---	250	70.200
Diğer	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	36	87.400
	189	393.400	252	71.600	50	10.800	85	59.000	40	30.000	400	60.000	1.086	332.700	2.102	977.500

1903 Yılında Ünye'de Denizcilik

Ünye'ye Uğrayan Gemilerin Bandıraları	Sayı
Alman	5
İngiliz	2
Avusturya	7
Fransız	42
Yunan	3
İtalyan	1
Osmanlı	76
Rus	1
Toplam	27

1903 Yılında Ünye'nin İhracatı

Malın Cinsi	Almanya		İngiltere		Belçika		Mısır		Fransa		Türkiye		Toplam	
	T	F	T	F	T	F	T	F	T	F	T	F	T	F
Damaç Keresete	---	---	---	---	---	---	---	---	150	20.000	---	---	150	20.000
Hububat	---	---	1.400	210.000	---	---	---	---	92.000	200	20.000	---	---	322.000
Kenevir	50	30.000	10	6.000	---	30.000	---	---	250	150.000	10	5.000	370	221.000
Yağlı bükçüler	---	---	40	10.000	50	---	---	---	200	40.000	---	---	240	50.000
Akşap çanak	---	---	---	---	---	---	50	15.000	---	---	---	---	50	15.000
Sevize	---	---	---	---	---	---	---	---	150	250.000	150	25.000	300	500.000
Mahlep	---	---	---	---	---	---	20	15.000	---	15.000	---	---	40	30.000
Ceviz	---	---	---	---	---	---	20	4.000	100	80.000	---	---	120	84.000
Yumurta	---	---	---	---	---	---	---	---	200	150.000	10	6.000	210	156.000
Os	---	---	---	---	---	---	---	---	30	2.500	---	---	30	2.500
Deri	---	---	---	---	---	---	---	---	5	10.000	---	---	5	10.000
Elma	---	---	---	---	---	---	---	---	200	30.000	50	4.500	250	34.500
	50	30.000	1.450	226.000	50	30.000	90	34.000	2.305	614.500	420	60.500	4.365	995.000

1903 Yılında Sinop'un İhracatı

Malın Cinsi	Almanya		İngiltere		Avusturya		Mısır		Fransa		Türkiye		Diğer Yöner		Toplam	
	T	F	T	F	T	F	T	F	T	F	T	F	T	F	T	F
Hübbat	---	---	500	40.000	---	---	100	8.000	400	32.000	900	72.000	200	16.000	2.100	168.000
Bıçılmış kereste	---	---	---	---	---	---	500	50.000	---	---	700	70.000	300	30.000	1.500	153.000
Yağlı bitkiler	---	---	20	4.200	---	---	---	---	20	4.200	30	6.300	10	2.100	80	17.300
Balık yağı	---	---	---	---	4.500	---	---	---	---	---	10	2.100	---	---	40	6.600
Ceviz	---	---	---	---	30	---	---	---	---	---	32	9.600	---	---	52	9.600
Yumurta	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	160	65.600	---	---	160	65.600
Tuzlanmış balık	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	120	18.000	700	105.000	820	123.000
Elma	---	---	---	---	---	---	38	3.000	---	---	---	---	---	---	38	3.000
Tütün	30	38.400	---	---	---	---	20	35.000	---	---	150	192.000	---	---	200	265.400
Diğer	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	160	61.000	57	18.100	217	79.100
	50	30.000	520	38.400	30	4.500	658	96.000	420	36.200	2.262	497.100	1.267	171.200	5.187	887.600

1903 Yılında Sinop'un İthalatı

Malın Cinsi	Avusturya		Rusya		Türkiye		Diğer Yöner		Toplam	
	T	F	T	F	T	F	T	F	T	F
Kıbrıt	6	4.500	---	---	6	4.200	---	---	12	8.700
Kahve	4	3.900	---	---	7	6.800	---	---	11	10.700
Pamuklular	---	---	---	---	15	44.800	---	---	45	44.800
Hübbat	---	---	---	---	5	3.800	---	---	5	3.800
Un	---	---	---	---	1.231	200.800	---	---	61	1231
Demir, demir esya	---	---	---	---	61	21.800	---	---	8	1.800
Paris civisi	---	---	---	---	8	1.800	---	---	8	1.800
Zeytinyağı	---	---	---	---	50	36.000	---	---	50	36.000
Değişik mamul mallar	---	---	---	---	312	304.000	---	---	312	324.000
Petrol	---	---	---	---	---	---	---	---	2	10.000
Kimyasal mallar	---	---	---	---	2	10.000	---	---	2	10.000
Hırdavat	---	---	---	---	226	289.500	---	---	226	289.500
Çuval ve ambalaj bezi	---	---	---	---	4	3.300	---	---	4	3.300
Şubun	---	---	---	---	77	43.100	---	---	77	43.100
Tuz	---	---	---	---	308	36.600	---	---	305	36.600
Şeker	---	---	---	---	168	53.700	---	---	52	79.900
Tütün	---	---	---	---	10	48.000	---	---	10	78.000
Diğer	---	---	---	---	190	57.600	---	---	300	81.100
	114	40.600	540	90.600	2.707	1.185.600	50	4.900	3.411	1.321.700

1903 Yılında Sinop'ta Denizcilik

Sinop'ta Uğrayan Gemilerin Başlıcaları		Sıvı	
İngiliz	2		
Osmanlı	118		
Rus	55		
Toplam	175		

1903 Yılında İnebolu'da Denizcilik

İnebolu'da Uğrayan Gemilerin Başlıcaları		Sıvı	
Alman	2		
Avusturya	103		
Fransız	8		
Osmanlı	11		
Ukrayın	162		
Rus	57		
Toplam	338		

1903 Yılında İnebolu'nun İhracatı

Malın Cinsi	Almanya		İngiltere		Avusturya		Belçika		Mısır		Fransa		İtalya		Türkiye		Diğer Ülkeler		Toplam			
	T	F	T	F	T	F	T	F	T	F	T	F	T	F	T	F	T	F	T	F		
Hınehast	18	2.800	---	---	---	---	350	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	45	4.500
Kereste, bçılmş kereste	380	103.800	---	---	110	56.000	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	454	52.200
Kenevir	11	2.600	---	---	9	2.100	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	960	489.500
Yağı bitkiler	---	---	---	---	280	80.000	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	63	15.000
Ceviz	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	460	125.000
Yumusta	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	240	178.600
İS	---	---	---	---	25	3.500	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	20	1.200
İS	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	30	1.800
Dünya	---	---	---	---	15	16.000	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	280	271.000
Dünya	---	---	---	---	13	14.200	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	280	271.000
Diğer	---	---	---	---	18	2.800	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	60	10.000
	409	190.200	44	22.600	455	158.900	200	102.000	8.715	1.350.500	696	341.200	91	38.400	1.385	373.200	390	83.000	12.385	2.669.000		

1903 Yılında İnebolu'nun İthalatı

Malın Cinsi	Almanya		İngiltere		Avusturya		Belçika		Fransa		İtalya		Rusya		Türkiye		Diğer Ülkeler		Toplam			
	T	F	T	F	T	F	T	F	T	F	T	F	T	F	T	F	T	F	T	F		
Kahve	---	---	---	---	38	30.400	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	63	70.300
Pamuklar	100	170.000	---	---	70	631.000	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	224	232.200
Kalay, bakır, kurşun,	---	---	---	---	162	272.000	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	962	1.639.400
Demir eşyalar	135	25.800	102	20.800	80	15.000	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	42	69.800
Paris çirisi	40	8.400	---	---	52	10.600	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	490	95.800
Zeytinyağı	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	227	46.200
Diğışik mamuller	60	192.000	---	---	30	95.000	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	115	109.200
Petrol	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	408	1.312.800
Kimyasal ürünler	2	2.300	---	---	3	3.800	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	550	115.500
İhracat	10	11.000	---	---	2	2.400	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	32	57.200
Çevretil ve ambalajlı bez	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	5	4.800
Tütün	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	26	41.800
Şeker	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	800	80.000
Tütün	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	554	196.600
Diğer	65	13.000	40	8.800	125	125.000	12	2.500	70	2.400	65	13.800	85	19.000	230	350.000	28	54.000	250	54.000	942	184.500
	412	422.500	454	739.000	1.071	695.800	349	197.700	111	73.300	517	933.500	680	152.500	1.618	1.154.200	482	399.800	5.694	4.429.600		