

TANZİMAT DÖNEMİ'NDE SAMSUN LİMANI PROJELERİ*

İbrahim SERBESTOĞLU**

ÖZ

19. yüzyılda önem kazanmaya başlayan liman kentlerinden biri de Samsun'dur. Canik Sancağı'nın merkezi olan Samsun, Anadolu'nun iç kesimlerinde bulunan şehirlerin de denize açılan kapısı konumundaydı. Ancak uzun yıllar iskele ile idare edilmiş, Karadeniz'in hırçın dalgalarına dayanacak bir liman yapılmamıştı. Ticaretin ve gemi trafiğinin artmasına paralel olarak Samsun'a büyük bir liman yapılması taleplerinin arkası kesilmiyordu. Babıâli de yaptırdığı keşiflerle liman yapımına olumlu baktığını gösteriyor ancak bedelinin yerel kaynaklardan karşılanması gerektiğini vurguluyordu. Nitekim keşif yapanlar da liman projelerinin mali boyutuna dikkat çekerek, daha sağlam yapılması için limanın boyutunu büyütüyorlardı. Neticede Tanzimat Dönemi itibarıyla Samsun'da keşifler yapılmış ama liman yapılamamıştır. Çalışmamız Samsun liman projeleriyle birlikte yokluktan hayata geçirilemeyişi incelemektedir.

Anahtar Kelimeler: Samsun, Liman, 19. Yüzyıl, Tanzimat**ABSTRACT:**

One of the seaboard cities, which had been getting importance in the 19th century, was Samsun. Samsun, center of Canik Sanjak, was also the door of the interior Anatolian cities opening to the sea. However a port, which was going to stand up against Blacksea's very rough waves, hadn't been built. As commerce and ship traffic were increasing, requirement of building a big port in Samsun was also increasing. Babıali was also claiming that it was a necessity to build a big port but Babıali also was putting an emphasis on that the cost of building the port should be paid by local resources. In conclusion, surveys for the port were done but the port couldn't be built during the Tanzimat. In this study, Samsun port projects and the reasons for their failure are investigated.

Key Words: Samsun, Port, 19. Century, Tanzimat

* Bu çalışma, 29.Nisan-01 Mayıs 2015 tarihinde Fatsa/Ordu'da gerçekleştirilen Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII.Karadeniz Limanları, sempozyumunda tebliğ edilmiştir.

** Dr. Amasya Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, ibrahimserbest53@hotmail.com

Giriş

Samsun, ilk çağlardan itibaren Karadeniz ticaretinde önemli rol oynayan bir liman şehridir. Miletosluların, Amisos adını verdikleri ilk ticaret kolonisinin yanında M.Ö. 5. yüzyılın ortalarında Atinalılar da burada bir koloni kurmuşlardı. İç bölgelerle ulaşımının kolay olması, Basra, Bağdat, Urfa, Diyarbakır, Harput, Sivas, Amasya, Zile, Kayseri ve diğer şehirlere uzanan ticaret yolunun denize açılan kapısı konumunda bulunması Samsun'un önemini arttırmıştı.¹

12. yüzyılda Türklerin eline geçen Samsun'da yeni bir yerleşim yeri kuruldu.² “Müslüman Samsun” olarak adlandırılan bu mevkide inşa edilen kale tüccarın mekânı oldu. Türklerin yanında Ceneviz ve Arap tacirlerin de toplanması Samsun'un 13. ve 14. yüzyıllarda ticari potansiyelini göstermesi bakımından önemlidir.³ Ancak sonraki yıllarda Karadeniz'in Osmanlıların iç denizi konumuna gelmesi şehrin ticari faaliyetlerine sekte vurup, nüfusunun azalmasına yol açıyorsa da Samsun, iskelesinden yapılan sevkیاتlarla Osmanlı ordusuna ve ticaretine katkı sağlamayı sürdürdü.⁴

18. yüzyılın sonları ve 19. yüzyılın başlarında itibaren Karadeniz'in kapalılığının sona ermesi Samsun'da etkisini gösterdi.⁵ Buharlı gemiler seferlere

¹ İbrahim Telliöğlü, “Osmanlı Hâkimiyetine Kadar Canık”, *İlkçağdan Cumhuriyete Canık*, Ed: Cevdet Yılmaz, Samsun 2011, s. 25-43.

² İbrahim Telliöğlü, *Osmanlı Hakimiyyetine Kadar Doğu Karadeniz'de Türkler*, Trabzon 2007, s. 110-112.

³ Mehmet Beşirli, *XIX. Yüzyılın Başlarında Samsun Şehri (1755 Numaralı Samsun Şer'iyeye Siciline Göre)(H.1200-1255; M.1785-1839)*, c.1, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi- Ondokuz Mayıs Üniversitesi), Samsun 1993, s. 41.

⁴ Osman Köse, “18. Yüzyılın İkinci Yarısın Osmanlı-Rus Savaşlarında Karadeniz Liman Kenti Samsun”, *Samsun Araştırmaları “Tarihsel Geçmiş”*, I. Kitap, Yay. Haz: Cevdet Yılmaz, Samsun 2013, s.119-126.

⁵ Karadeniz'in kapalılığı ve Avrupa devletlerinin ticaret yapma teşebbüsleri için bkz: Kemal Beydilli, “Karadeniz'in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve ‘Miri Ticâret’ Teşebbüsü”, *Belleten*, S. 214, Aralık 1991, s. 687-755. Bu durum Rusya'nın Osmanlı aleyhine bir güç olarak ortaya çıkmasıyla bozulmaya başlamıştır. Bu konuda bkz: İdris Bostan, “Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787)”, *Belleten*, S. 225, Ağustos 1995, s. 353-394.

başladı⁶, Samsun limanından yapılan ticaret hacmi arttı⁷ ve şehirde yabancı konsolosluklar açıldı.⁸ Bu yıllarda Samsun'a gelen seyyahların ortak gözlemlerinden birisi şehirde bulunan tüccara dairdi. J. McDonald Kinneir, şehirde tacirler için bir han olduğunu belirtirken, Bijişkyan, değişik milletlere mensup tüccara dikkat çekiyordu. J. Brunt ise Samsun pazarların bol mal bulunduğunu ancak bunların tüketim için değil transit ticaret için getirildiğini söylüyordu.⁹ Yaşanan değişim sürecinde Samsun'un güvenli bir liman ihtiyacı her zamankinden daha fazla gündeme gelmeye başlamıştı.¹⁰

1810'ların sonunda bölgeyi gezen Bijişkyan, Samsun'un geniş bir limana sahip olduğunu belirtiyordu.¹¹ Önü açık olduğundan emniyetli olmadığı ifadelerine paralel olarak Canik-İstanbul hattında mal taşıyan gemicilerin Samsun'a yeni liman yapılması talepleri vardı. Ancak olumlu bir cevap alamamışlardı.¹²

1838 Martında Samsun'a gelen Moltke de gemicilerin görüşlerine paralel ifadeler kullanıyordu. Moltke, hoş bir şehir olarak tanımladığı Samsun'un çeyrek mil kuzeyinde eski bir mendirek harabesinin temellerini görmüştü. Mendirek iri yontma taşlardan yapılmıştı. Ancak ilkçağdan beri fırtınalarıyla anılan Karadeniz için Samsun'un muhafazalı iskele ve güvenli bir limanı yoktu. Moltke, havaların bozuk olduğu zamanlarda gemilerin yolcularını nispeten daha iyi olan Trabzon'a

⁶ İlhan Ekinci, "XIX. Yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, 21/2, Aralık 2006, s. 35-76; Aynı yazar, "19. Yüzyıl'ın İkinci Yarısında Samsun'da Deniz Ulaşımı", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, İkinci Kitap, Ed: Cevdet Yılmaz, Samsun 2007, s. 113- 142; Davut Hut, "Buharlı Gemiler Çağında Osmanlı Deniz ve Nehiryolu Ulaşımı", *Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz-Demiryolu*, Ed: Vahdettin Engin-Ahmet Uçar-Osman Doğan, İstanbul 2012, s. 107-140; Mehmet Murat Baskıcı, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*, Ankara 2005, s. 86-90.

⁷ Musa Çadircı, "Tanzimat'ın Karadeniz Bölgesi'nde Uygulanması", *Tanzimat Sürecinde Türkiye Anadolu Kentleri*, Derleyen: Tülay Ercoşkun, Ankara 2011, s. 78-81.

⁸ Özgür Yılmaz, "Samsun'da Fransız Konsolosluğu'nun Kurulması ve Fransız Arşiv Belgelerine Göre Şehrin Durumu (1840-1870)", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S.16, Bahar 2014, s. 57-85.

⁹ Mehmet Öz, "Samsun", *TDV İslâm Ansiklopedisi*, c.36, 2009, s. 85.

¹⁰ Donald Quataert, "19. Yüzyıla Genel Bakış: İslahatlar Devri 1812-1914", *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi, 1600- 1914*, c.2, Ed: Halil İnalçık- Donald Quataert, İstanbul 2004, s. 919-925.

¹¹ P. Minas Bijişkyan, *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası 1817-1819*, Tercüme ve Notlar: Hrand D. Andreasyan, İstanbul 1969, s. 32.

¹² Filiz Dığıroğlu, *XIX. Yüzyıl Karadeniz'inde Yeni Bir Ticari Merkez: Samsun*, (Basılmamış Doktora Tezi-Marmara Üniversitesi), İstanbul 2011, s. 53.

götürdüklerini söylüyordu. Üstelik bu sorunun giderilmesi için bir şey yapılmadığına da dikkat çekiyordu.¹³

A. Liman İçin Keşifler

1. Ahmed Efendi'nin Keşfi

1840'ların sonunda liman inşası için Samsun'a gönderilen Mühendishane-i Berri Hümayun hülefasından Ahmed Efendi keşif yaparak hazırladığı harita ve defteri, Nafia Nezareti'ne göndermişti. Nezaret kârgir veya ahşap iskeleden hangisinin yapılacağına görüşülmesi ve ödenek ayrılması konularını müzakere ettiği halde bu girişim sonuçsuz kaldı.¹⁴ Oysa 1838 yılında İngilizlerle imzalanan Balta Limanı Antlaşması sonrasında Osmanlı mallarının ihraç edileceği iskeleler arasında Samsun'un da adı yer alıyordu.¹⁵ Anadolu'nun iç kesimlerinden getirilen ürünler artık eskisinden daha fazla miktarda Samsun'da gemilere yüklenecekti.¹⁶

2. Kırım Savaşı ve Yeni Bir Keşif

Kırım Savaşı'nda iaşenin karşılanmasında yaşanan sorunlardan dolayı Samsun'da şiddetli dalgalardan korunaklı bir limanın gerekliliği bir kez daha gündeme gelmişti. Ancak tartışma konuları değişmemiş, ahşap veya kârgir yapı ile ödenek üzerinde yoğunlaşılıyordu. Eski Trabzon valisi Abdullah Paşa'nın muhassıl olarak Samsun'da bulunduğu dönemde kalıcı bir eser olması ümidiyle taştan sağlam bir rıhtım yaptırdığı ancak kışın sert dalgaların iki ay içinde rıhtımı yıktığı hatırlatılıyordu. Yapılacak yeni iskele 75 metre uzunluğunda ve denizin içine girecek şekilde planlanıyordu. Yaklaşık 150.000 kuruşa mal olacağı öngörülmüyordu. Bu kadar yüksek meblağ harcanarak bir iskele yapılmasının israf olarak görülmemesi gerektiği vurgulanıyordu. Çünkü Samsun'un *askeriyenin kileri* konumunda olduğuna dikkat

¹³ Helmuth von Moltke, *Moltke'nin Türkiye Mektupları*, çev: Hayrullah Örs, İstanbul 1969, s. 142-143.

¹⁴ Filiz Dığıroğlu, *XIX. Yüzyıl Karadeniz'inde Yeni Bir Ticari Merkez: Samsun*, s. 53.

¹⁵ Mübahat S. Kütükoğlu, *Balta Limanı'na Giden Yol Osmanlı-İngiliz İktisadî Münâsebetleri (1580-1850)*, Ankara 2013, s. 165.

¹⁶ 19. yüzyıldan önce de Canik Sancağı'nın art alanlarını oluşturan başta Amasya, Tokat ve Sivas olmak üzere Anadolu'nun iç kesimlerinden tarım ve sanayi ürünleri Samsun iskelesine getirilir ve buradan İstanbul'a gönderilirdi. Bkz: Mehmet Beşirli, "Tokat Bakır Kalhânesi'nde Tasfiye İşlemleri ve İstanbul'a Sevkiyat (1793-1840)", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, 19/1, Temmuz 2004, s. 22-28; Necmettin Aygün, "Osmanlı Devleti'nin Son Zamanlarında Karadeniz'in Güney Kesiminde İktisadî Faaliyetler", *Karadeniz Araştırmaları*, 6/23, Güz 2009, s. 48-56.

çekiliyordu. Anadolu'dan toplanan zahire, gemilere yüklenmek üzere filikalara doldurulmak üzere hamalların omuzlarında denizde taşınmak zorunda kalınıyordu. Bu durum yüksek miktarda hamaliye ücreti ödenmesine yol açtığı gibi zaman zaman yaşanan kazalarda insanlar ve zahire telef oluyordu. Ayrıca posta gemilerine aktarma yapılmaması üzerine yabancılar da bir liman yapılmasının gerekliliğini ifade ediyorlardı. Hatta Canik mutasarrıfı limanın hayati önemine binaen iki aylık maaşını hibe etmeyi teklif etmişti. Konuyu gündemine alan Meclis-i Vâlâ¹⁷, ahşap iskelenin kısa sürede harap olacağına vurgu yaparak uygun bir mevkiye kârgir iskele yapılması kararını aldı.¹⁸

Samsun'da kârgir olarak yapılacak iskelenin karantinahane civarında bir mahalde ya da emtia gümrüğü önünde inşası düşünülüyordu. Gerekli taşlar çevreden tedarik edilecekti. Ancak Canik'te kârgir rıhtım inşası ve masraflarının keşfini yapacak usta yoktu. Bunun üzerine İstanbul'dan *ebniye hülefasından* Nazif Efendi ile rıhtımcı Yorgi görevlendirildiler. Samsun sahili sığ ve önü açıktı. Bu nedenle yapılacak iskeleye ancak küçük kayıklar yanaşabilecekti. Vapur ve sefineler yarım mil açıktaki demirleyeceklerdi. Planlanan iskelede hava muhalefetinde küçük kayıkların dahi sığınması zor gözüküyordu. Oysa Samsun'un ihtiyacı daha büyük ölçekli bir limandı. Bu nedenle iskele liman şeklinde etrafi çevrilmiş olarak yapılırsa daha kullanışlı olacağı tartışılmaya başlandı. Masrafları artıracığı ortada olan yeni düşünce veya eski planlamadan hangisinin uygulanacağı tartışmaları arasında bu girişimden de sonuç alınmadı.¹⁹

3. Müfettiş Ali Rıza Efendi ve Yeni/Yine Liman Girişimleri

a. Ali Namık Efendi'nin Keşfi

1863 Nisanı'nda Canik Sancağı'nı teftiş için Samsun'a gelen Ali Rıza Efendi yapılacak faaliyetler arasında liman yapımını da eklemişti. Ali Rıza Efendi'ye göre Samsun'a vapur işlemeye başladığından itibaren önemi daha da artmış, İzmir'den bile daha değer kazanmıştı. Çünkü müfettişe göre İzmir iskelesi Aydın ve birkaç sancağın

¹⁷ Mehmet Seyitdanlıoğlu, *Tanzimat Devrinde Meclis-i Vâlâ (1838-1868)*, Ankara 1999; Ali Akyıldız, *Tanzimat Döneminde Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform*, İstanbul 1993, s. 189-218; Aynı yazar, "Meclis-i Vâlâ-yı Ahkâm-ı Adliyye", *TDVİA*, c. 28, 2003, s. 250-251.

¹⁸ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), *İrade Meclis-i Vâlâ (İ.MVL)*, 360/ 15765, 1 Ekim 1856.

¹⁹ BOA, *İ.MVL*, 376/16525, 29 Temmuz 1857.

çıkış noktası olduğu halde Samsun pek çok Anadolu şehrinin ve Irak'ın iskelesi konumundaydı. Amasya yolunun yapılması ve iskele ile diğer imar projelerinin hayata geçirilmesi yalnız Samsun'u değil art alanların da kalkınmasına katkı sağlayacaktı.²⁰

Ali Rıza Efendi'nin görüşmeleri ve izlenimlerine göre yapılacak liman 8.000 kese civarında mal olacaktı. Ancak kesin bedel, yapılacak kapsamlı bir keşif sonrasında netleşecekti. Bu keşfi, büyük projelerde görevlendirilmekte olup halen Bursa havalisinde teftiş memuru olan Ahmed Vefik Bey'in talebiyle yol çalışmalarını inceleyen mühendis Riter'in yapması talep ediliyordu.²¹ Babıâli, limanın sağlayacağı yararları reddetmemekle birlikte, hazinenin içinde bulunduğu sıkışıklıktan dolayı projeye maliyetinden çok da sıcak bakmıyordu. Yine de maliyetin düşürülebileceği ihtimali ile Samsun-Amasya yol yapımında görevlendirilmiş olan mühendis Bahri Efendi'nin inceleme yapmasına karar verildi. Çünkü Canik Sancağı'nın teşviklerle gelişeceği ve bayındır hale geleceği İstanbul'da da kabul görüyordu.²² Zaten hazineden çok da beklenti içinde olmayan Canikliler, yapılacak keşfe göre kumpanya teşkiliyle liman yapılmasını alternatif olarak belirlemişlerdi.²³

Riter'in görevlendirilmesi isteğine Bursa'daki çalışmaları gerekçe gösterilerek olumlu yanıt verilmedi. Bahri Efendi'nin ise tek başına bu işin üstesinden gelebileceğinden kuşku duyuluyordu. Nitekim bir başka mühendis Ali Namık Efendi marifetiyle iskelenin keşfi yapıldı. İskelenin uzunluğu 60,61, genişliği 6 metre civarında olacaktı. Masraflarının yaklaşık 50.000 kuruşu Canik Sancağı'nın tüccar ve zenginlerce karşılanacaktı. Kalan meblağ ise yine mahallinde karşılık bulunarak toparlanacaktı. Bunun için akla ilk gelen yerlerden birisi kasabanın güneyinde bulunan kumsaldı. Kumsal alan üzerine evler ve dükkânlar yaptırılması için uygundu. İmara açılmasıyla kasabanın genişlemesi ve gelişmesine de katkı sağlayabilirdi. Kumsalın değerinin artması için öncelikle üzerinde bir ev yapılmak üzere yaklaşık 1/7 bölümü

²⁰ BOA, *İrade Dahiliye (İ.DH)*, 510/34679, 18 Haziran 1863. Aynı görüş İngiliz konsolosluk raporlarında da ifade edilmekteydi. Samsun'un Anadolu ve Irak'taki şehirlerin önemli bir deniz kapısı olduğuna dikkat çekiliyordu. Bkz: Charles Issawi, *The Economic History of Turkey 1800-1914*, Chicago and London, 1980, s.120-126.

²¹ BOA, *İ.DH*, 510/34700, 8 Temmuz 1863.

²² BOA, *Sadaret Mühimme Kalemi (A.MKT.MHM)*, 270/21, 17 Temmuz 1863.

²³ BOA, *A.MKT.MHM*, 272/50, 6 Ağustos 1863.

70.000 kuruşa Ustabaşı Yorgi'ye satıldı. Kalan arsa ile de iskelenin bedeli fazlasıyla karşılanmış olacaktı. Artan gelir ise Amasya yolunun yapımında kullanılacaktı.²⁴

Ali Namık Bey'in keşif defterine göre yapılacak kârgir iskelenin etrafının siyah taş tomruğundan *taşçıkâri yonma* şeklinde, *demirkend* ve *zebane* ile birbirine bağlı som yüzleme; içi de taş ve harçla doldurulacaktı. Üzerine yine demirkend ve zebane ile siyah taş kabağından döşeme yapılacaktı. Toplamda 190.440 kuruş maliyet hesabı yapılmıştı.²⁵

b. Miralay Salih Bey, Fazıl Efendi ve Anderya Kalfa'nın Keşfi

Nedeni bilinmedik şekilde Ali Namık Bey'in keşfinin de hayata geçmediği görülmektedir. Buna rağmen liman inşa edilmesindeki kararlılık devam ediyordu. Limanın inşası için muhacir iskânıyla görevlendirilmiş miralay Salih Bey ve teftiş muavini Fazıl Efendi çalışmalarını sürdürüyorlardı. Fazıl Efendi, ebniye müdürlüğünde kâtiplik görevinde bulunduğu esnada yapı işleriyle ilgilenmişti. Meclis-i Liva azasından Mehmed Ağa da uzun zaman kaptanlık yaptığı Karadeniz'de fırtınaya sebep olan rüzgârları bildiğinden keşif heyetinde görev alacaktı. Heyette mühendis olarak da Samsun-Amasya yolunda mühendis olarak görevlendirilen Bahri Efendi yer alıyordu.²⁶ Ayrıca İstanbul'dan rıhtım ustası Anderya kalfa da bu keşifte yer alması için Canik Sancağı'na gönderildi.

Keşif kapsamında Anderya kalfa Ünye Kazası'nda bulunan taş madenleriyle Samsun'un güneyindeki derbentin Çarşamba tarafındaki taş ocaklarını da inceledi. Derbent ocağından çıkartılan damarsız karataşın şekilsiz olması halinde fazla yevmiye ile taş ustaları tarafından düzeltilebileceğini belirtti. Yapılacak olan iskeleye yakın olan bu mevki nakliyede kolaylık sağlayacaktı. Esnaf arasında sutaşı olarak adlandırılan ve denizin dibinden suyun yüzeyine çıkıncaya kadar kullanılacak büyük ve düzgün tomruk taş da Ünye'deki ocaklardan getirilecekti. Yetmiş beşer santim ebadında bulunan Ünye taşı 18 ve derbent taşı 20 kantar ağırlığındaydı. Ünye iskelesi 50 mil ve derbent iskelesi 5 mil mesafedeydi. Ancak buradaki iskelelerden gemilere

²⁴ BOA, *İ.DH*, 510/34725, 3 Temmuz 1863.

²⁵ BOA, *İ.DH*, 510/34725, 3 Temmuz 1863.

²⁶ BOA, *A.MKT.MHM*, 293/46, 8 Şubat 1864.

taş yüklemek mümkün görünmüyordu. Bu nedenle öncelikle 75 metre uzunluğunda Ünye'ye, yaklaşık 38 metre uzunluğunda da Derbent'e iki sağlam iskele yapılacaktı. Kavak Kazası'ndan kesilerek ve getirilecek *çifteyenedünya* çap ve uzunluğunda *burdane* denilen meşe ağacından inşa edilecek iskeleler için çivi, halat ve sair malzemelerle çoğu amelenin İstanbul'dan getirilmesi gerektiği Anderya kalfa tarafından yetkililere ifade edildi. Samsun sahilinde yapılması planlanan iskelenin masrafları ise şöyleydi:²⁷

Ürün	Açıklama	Tutar (Kuruş)	
İskelenin iki yüzüne yapılacak rıhtım için gerekli olup Ünye madenlerinden çıkartılıp nakledilecek tomruk taşı	Mahallinden çıkartılması	25	60
	İskeleden nakliyesi	5	
	Samsun'a gemi ile nakil ücreti	30	
Rıhtımın iki yüzü muntazam taş ile yapılacak ise de içine derbent madeninden çıkartılıp nakledilecek gayr-i muntazam büyük tomruk taşı	Mahallinde çıkartılması	10	37,5
	İskeleden nakliyesi	7,5	
	Marmara kayıkları ve mavna ile nakliyesi	20	
Kavak kazasında kesilip satılmakta olan keresteden	Büyük burdane direği	15	30
	Vasat burdane direği	10	
	Burdane borusu	5	

²⁷ BOA, *İ.MVL*, 505/22860, 21 Mart 1864.

Kalastan bir arşın katrında seren direği		1.500
İstanbul'dan satın alınan çeşitli mismar		4,5
İstanbul'dan getirilecek amelenin yevmiyeleri	İşbaşı günlüğü	40
	Rihtımcı ustası günlüğü	30
	Duvarcı günlüğü	22,5
	Taşkırıcı ustası günlüğü	25
	Ebniye hamalı günlüğü	15
Samsun ahalisinden istihdam edilecek amelenin yevmiyesi	Taşçı ustası	15
	Rençber	7,5
Lame ve Çubuk demir	Kantarı	70
Kavak kireci	Nakliye ile birlikte kantarı	11

Anderya kalfanın yer aldığı heyetin yaptığı keşifte Samsun'un coğrafi konumu ve rüzgârların yönü dikkate alınmıyordu. Samsun, mevkiinden dolayı gündoğusu, poyraz ve yıldız rüzgârlarına maruz kalıyordu. Dolayısıyla denizin dalga boyu büyüyordu. Deniz dalgalı olduğunda ticaret gemileri ve büyük sandallar dört beş gün açıkta beklemek zorunda kalabiliyordu. Tüm bunları bertaraf edecek ölümlere ve malların zayi olmasını önleyecek iskele yapılması heyetin göz önünde bulundurduğu temel ilkeydi. Nitekim yapılan keşifle yeni iskele 130 arşın uzunluğunda ve 8 arşın

genişliğinde olacaktı. Roma döneminde kalma rıhtımın tamir edilip uzatılmasıyla yapılacağı halde maliyeti artıyordu. 190.440 kuruşluk maliyetin üstüne 175.160 kuruş daha ilave ediliyordu. Ancak yeni keşifle yapılacak iskele sandallar ve küçük kayıklar için küçük bir liman şeklinde yapılacaktı. Fırtınalı havalarda bile yolcu ve yük boşaltılıp bindirilecekti. Maliyetin karşılığı olarak Canik'in varlıklı ailelerinin vereceği 50.000 kuruşun yanında Samsun Kasabası'nın güneyindeki tapusuz boş arazileri açık artırma ile satılmasına hız verildi. Bu bağlamda tapusu olmadığı anlaşılan ve Cendoğullarınca kullanılan arazi 25.000 kuruşa satıldı. Eski zabtiye kâtibi Piripakoğlu Mehmed Efendi'nin maaş olarak fazla aldığı tespit edilen 9.000 kuruş ve cezası 8.534 kuruş; Trabzonlu mültezim Arif Ağa'nın cezası olan 37.306 kuruş da iskele inşasında kullanılacaktı. Ayrıca Canik Sancağı'nda toprak sahipleri ile kiracılar arasında kira bedellerinden dolayı çıkan tartışma yayınlanan fermanlara rağmen sonuçlanmamıştı. Arazi memurları dört koldan görevlendirilmiş ölçüm yapıyorlardı. Ölçüm sonucunda ortaya çıkacak çiftliklerden elde edilmesi öngörülen 550.000 kuruşla Çarşamba ve Bafra derbentleri yaptırılırken kalan miktar yine iskele yapımında kullanılacaktı.²⁸ Buna ilave olarak Samsun'a yapılacak limanı yolcu ve yük taşımakta kullanacak mahallerin ahali de faydasını göreceğinden limana yakınlıklarına ve elde edecekleri menfaatlerine göre nüfusları oranında hibede bulunmaları istenebilirdi. Tüm bu kaynaklara alternatif olarak aşar gelirin kullanılması fikri ortaya atılmıştı. Limanın ve bağlantılı yolların yapılmasıyla zirai üretim ve gümrük gelirleri artacaktı. Böylece hazine de bu artıştan istifade edecekti. Yalnız Canik Sancağı'nın aşar gelirin üç dört senelik geliri ayrılırsa ahaliden nakdî yardım alınmaksızın limanın yapımı gerçekleştirilebilirdi. Limanın yapılmasıyla Canik, Amasya, Çorum ve Bozok sancaklarının aşar gelirlerindeki artış masrafları karşılayacak seviyeye gelmiş olacaktı. Sivas ve Harput eyaletlerindeki artış ile limana gelip-giden gemiler tahmini olarak 340 kese liman rüsumatının hazineye aktarılması anlamına gelecekti.²⁹

²⁸ BOA, *İ.MVL*, 505/22860, 21 Mart 1864.

²⁹ BOA, *Meclis-i Vâlâ (MVL)*, 672/39, 6 Nisan 1864.

4. Meclis-i Vâlâ'da Projelerin İncelenmesi

Yapılacak kârgir iskele hakkında müfettiş Ali Rıza Efendi Meclis-i Vâlâ'ya raporlar gönderiyor, alternatifler sunuyordu. Ali Rıza Efendi'nin ve Canik Meclisi'nin son mazbatasında keşiften evvel 190 küsur bin kuruş bedel ile yaptırılacağı tahmin edilen iskelenin masraflarının bağışlar ve bazı arazilerin satışından elde edilecek gelirlerle karşılanması kararının alındığı hatırlatılıyordu. Ancak limanın işlek olacağı ve sağlamlığı dikkate alınca yapılan ikinci keşifte iskelenin, kârgir ve uzunluğu 98.50 metre olarak toplamda 4.570 arşın büyüklüğünde yapılmasına karar verilmişti. Ancak bu keşif neticesinde masrafın 365.600 kuruşa ulaşacağı tespit edilmişti. Samsun'un pek çok Anadolu şehrinin ve Irak'ın ana geçiş noktası olduğu, limanın olmamasının yanında bir de sağlam iskelesinin bulunmamasının ticarete darbe vurmamak anlamına geldiği özellikle belirtiliyordu.³⁰

Meclis-i Vâlâ, gelen raporlar doğrultusunda konuyu enine boyuna tartışıyordu. Tereddüt edilen temel sorun bu derece büyük bir projenin keşfinin doğru yapıp yapılmadığıydı. Nitekim Canik Sancağı'ndaki teftiş faaliyetlerini bitirip Giresun'a geçmiş olan Ali Rıza Efendi liman yapımı ve sair imar faaliyetleriyle ilgilenmesi için yardımcısı Fazıl Efendi'yi Samsun'da bırakmıştı. Fazıl Efendi, yeni bir keşif yapmış ve Rıza Efendi'ye bilgi vermişti. Yeni keşifte rıhtımın yapılacağı yerden denize doğru yaklaşık bir kilometre açılıp, her 75 metrede iskandil atılarak derinlik ölçülmüştü. Rıhtımın yapılacağı taş ise Çarşamba Derbendi civarında tespit edilmiş olup, Mühendis *Tont* da taşın yapısının uygun olduğuna onay vermişti. İskelenin temelinin genişliği 30 metre civarında olmasına karar verilmişti. Bu durumda limanın mevkii ve uzunluğu uygun bulunmuştu. Böylece maliyetin toplam 50.000 kese tutacağı tahmin ediliyordu. Bu meblağ önceki keşif tahmininin iki katı demektir.³¹

Samsun, diğer şehirlerin nüfus ve eşyasının deniz yoluyla nakledildiği yer olduğundan sağlam bir limana ihtiyaç daha da artmaktaydı. Ancak hazinenin içinde bulunduğu durum nedeniyle bir ödenek ayırması mümkün gözükmemekteydi. Bununla beraber mahallinden tedarik edilmesi de zor görünmekteydi. Tanzimat'ın

³⁰ BOA, *MVL*, 671/48, 10 Nisan 1864; BOA, *MVL*, 674/33, 23 Nisan 1864.

³¹ BOA, *MVL*, 681/39, 17 Temmuz 1864.

başlangıcından beri yapılmasına karar verilmiş olan limanın bundan sonra tehir edilmesinden evvelki keşfe göre yapılması Ali Rıza Efendi tarafından Babiâli'ye teklif edildi. Fazıl Efendi'nin inşaat işlerinden anlaması ve rıhtımcı Anderya kalfanın tecrübesi göz önünde bulundurularak yapılacak liman inşasıyla yolcu ve yük indirme-bindirmedeki tehlikelerin bertaraf edilmiş olacağı gibi şehrin kalkınmasında fayda sağlayacak, ticaret ve ziraatın gelişmesinde etki edecek, dolayısıyla hazinenin gelirleri artacaktı.³²

Fazıl Efendi ve Anderya kalfanın keşfi sonucunda şehrin kuzeyinde 2-3 metre su altında bulunan 227 metrelik eski rıhtım üzerine bir kilometre uzunluğunda, 9 metre genişliğinde yeni rıhtım yapılacaktı. Yapımı 25.607 kese tutuyordu. Bir miktarı için mahallinde karşılık bulunmuştu. Rıza Efendi'nin yazısı üzerine Meclis-i Vâlâ'da tartışılan konuya dair büyük bir liman olacağı için özel mühendisler tayin edilerek bir kez daha etraflıca keşif yapılması kararı alındı.

5. Feyzi Paşa ve Mühendis Totin'in Keşfi

Yeni keşif için Erkan-i Harbiye mirlivalarından Feyzi Paşa ile mühendis Totin görevlendirildi. Bunların yaptığı keşif sonucunda yaklaşık bir kilometre olarak planlanan limanda büyük gemilerin barınması için 480 metre daha ilave edilerek 1.480 metre uzunluğa çıkartıldı. Rıhtımın şiddetli dalgalara dayanabilmesi için genişliği de arttırıldı. Yapılan keşif sonucunda bedel 50.000 keseye ulaştı. Meclis-i Vâlâ yeni keşfin sonucunun değerlendirdiği toplantıda sağlamlığın yanında artan masraflara dikkat çekiyordu. Mahallinde bulunacak karşılığın yetersiz kalacağı ifade ediliyordu. Hazinenin karşılayamayacağı bu meblağ karşısında liman yapımından vaz geçemeyen Meclis-i Vâlâ üyeleri limanların Tersane-i Âmire'ye bağlı olmasından dolayı sorumluluğu üzerinden atacak hamleyi yapıp, görüş talep ediyordu. Ali Rıza Efendi'nin muavini Fazıl Efendi geçici olarak İstanbul'a gelmiş olduğundan onun, rıhtımcı Anderya kalfanın ve bu işten anlayanların görüşlerine başvurulmak üzere konu Bahriye Meclisi'nde etraflıca tetkik ve müzakere edilecekti.³³

³² Aynı belge.

³³ BOA, *İ.MVL*, 565/25414, 31 Ağustos 1864.

Mekteb-i Bahriye Nazırı Eşref Paşa ile Samsun limanının birkaç sene önce keşfinde görev almış olan Mekteb-i Bahriye hocalarından miralay Emin Bey ve yapı işleri miralaylarından Ahmed Bey, muavin Fazıl Efendi ve Anderya kalfanın katıldığı toplantıda Samsun limanı projeleri tartışıldı. Feyzi Paşa'nın yapmış olduğu son keşifte limanın boyunun uzatılıp, rıhtımsız dökme taştan yapılması teklif ediliyordu. Masrafları neredeyse ikiye katlayan bu plana karşı Ali Rıza Efendi'nin yaptırdığı keşif konuşuldu. Bu plana göre rıhtım denizden 10 arşın yüksek yapılacaktı. Ancak iki tarafı da denize dik olup ne kadar büyük olursa olsun dalgaların şiddetine dayanması mümkün görünmüyordu. Toplantıda alınan karara göre rıhtımın dış tarafının Feyzi Paşa'nın belirttiği üzere 30 derece meylinde taş döküntü yapıldığı ve genişliğinin 10 arşın temel ile 8 arşın yüzey olması durumunda hem Fazıl Efendi'nin planından daha sağlam olacağı hem de tahminen 32.300 kese civarında mal edileceği öngörülüyordu.³⁴

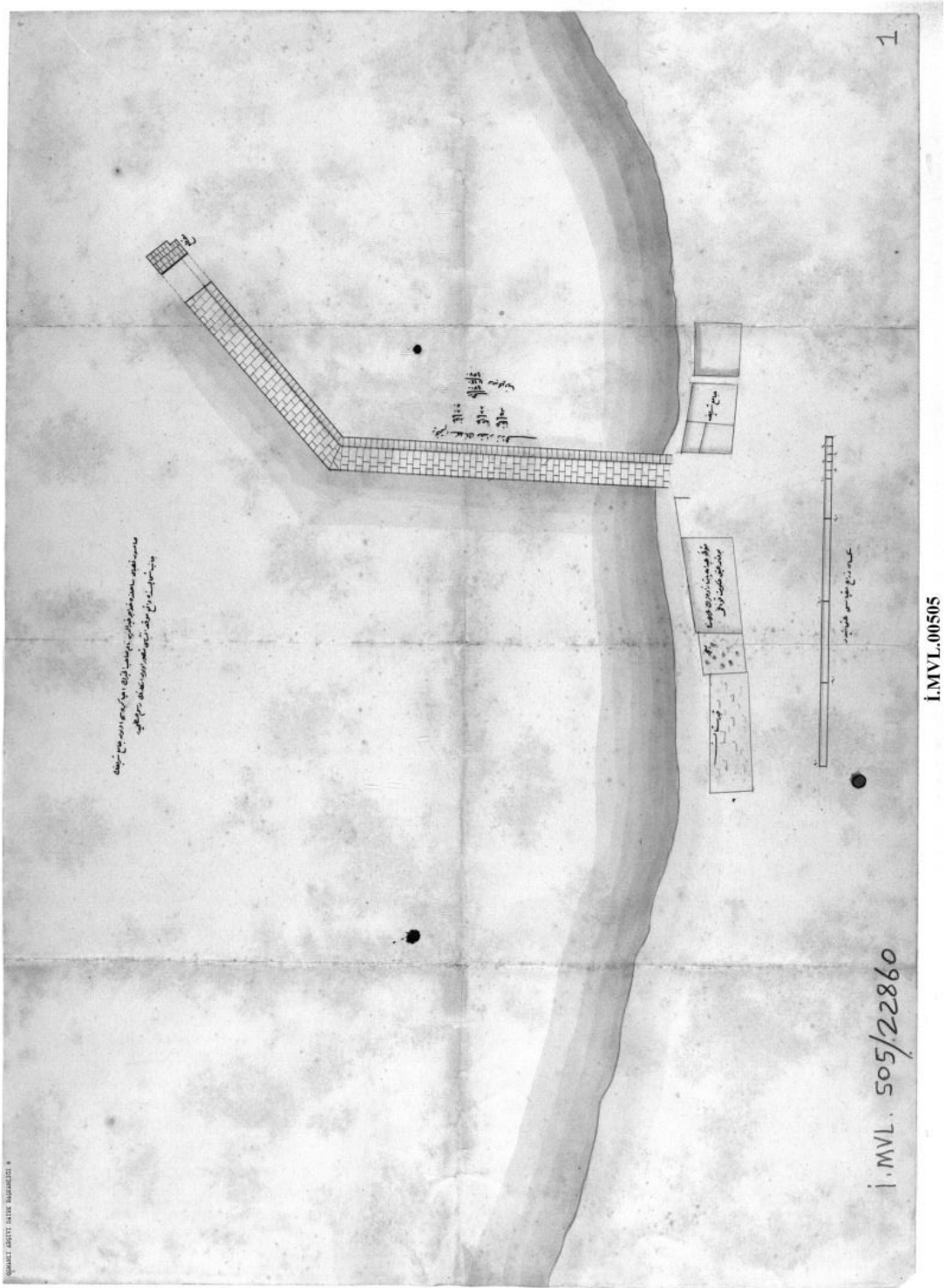
Sonuç:

Görüldüğü üzere üst üste keşifler yapılıyor, Samsun'a bir liman yapılması müzakere ediliyordu. Yapılan her keşifte Karadeniz'in dalgalarına karşı koyabilecek, sandallarla birlikte küçük büyük gemileri fırtınadan koruyacak daha büyük liman yapılması gerektiği vurgulanıyordu. Dolayısıyla masraflar da katlanarak artıyordu. Sonuçta ortada farklı kişilerce yapılmış keşif defterleri, projeler ve haritalar çıktığı halde Anadolu'nun denize açılan kapısı olan Samsun'un ihtiyacını karşılayacak bir liman çıkmadı.³⁵ Nihayet 1960'lı yılların başında yapılabilen Samsun limanının yıllarca sürüncemede kalması transit ticaretin İstanbul ve İskenderun limanlarına kaymasına sebep olmuştu.³⁶

³⁴ BOA, *İ.MVL*, 565/25414, 18 Eylül 1864.

³⁵ Archives de l'Association French Lines, 1997 002 4467, *Compagnie des Messageries Maritimes Agence de Samsoun, Rapport General de Service*, Exercice, 1882, Chapitre 2, Secretariat.

³⁶ Yaşar Baytal, "Samsun Limanı İnşası", *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik/Samsun*, c.1, Ed: Osman Köse, Samsun 2013, s.385-402.



Samsun Limanına Dair Bir Kroki

KAYNAKÇA

A- Arşivler

Başbakanlık Osmanlı Arşivi

Archives de l'Association French Lines

B- Kitap ve Makaleler

AKYILDIZ, Ali, "Meclis-i Vâlâ-yı Ahkâm-ı Adliyye", *TDVİA*, c. 28, Ankara 2003, s.250-251.

AYGÜN, Necmettin, "Osmanlı Devleti'nin Son Zamanlarında Karadeniz'in Güney Kesiminde İktisadî Faaliyetler", *Karadeniz Araştırmaları*, 6/23, Güz 2009, s.41-76.

BASKICI, Mehmet Murat, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*, Ankara 2005.

BAYTAL, Yaşar, "Samsun Limanı İnşası", *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik/Samsun*, c.1, Ed: Osman Köse, Samsun 2013, s.385-402.

BEŞİRLİ, Mehmet, "Tokat Bakır Kalhânesi'nde Tasfiye İşlemleri ve İstanbul'a Sevkiyat (1793-1840)", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, 19/1, Temmuz 2004, s.9-39.

BEŞİRLİ, Mehmet, *XIX. Yüzyılın Başlarında Samsun Şehri (1755 Numaralı Samsun Şer'îye Siciline Göre)(H.1200-1255; M.1785-1839)*, c.1, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi- Ondokuz Mayıs Üniversitesi), Samsun 1993.

BEYDİLLİ, Kemal, "Karadeniz'in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve 'Mîrî Ticâret' Teşebbüsü", *Bellekten*, S. 214, Aralık 1991, s. 687-755.

BIJKŞKYAN, P. Minas, *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası 1817-1819*, Tercüme ve Notlar: Hrand D. Andreasyan, İstanbul 1969.

BOSTAN, İdris, "Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787)", *Bellekten*, S. 225, Ağustos 1995, s. 353-394.

ÇADIRCI, Musa, "Tanzimat'ın Karadeniz Bölgesi'nde Uygulanması", *Tanzimat Sürecinde Türkiye Anadolu Kentleri*, Derleyen: Tülay Ercoşkun, Ankara 2011, s.71-81.

DIĞIROĞLU, Filiz, *XIX. Yüzyıl Karadeniz'inde Yeni Bir Ticari Merkez: Samsun*, (Basılmamış Doktora Tezi-Marmara Üniversitesi), İstanbul 2011.

- EKİNCİ, İlhan, “19. Yüzyıl’ın İkinci Yarısında Samsun’da Deniz Ulaşımı”, *Geçmişten Geleceğe Samsun*, İkinci Kitap, Ed: Cevdet Yılmaz, Samsun 2007, s. 113- 142.
- EKİNCİ, İlhan, “XIX. Yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler”, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, 21/2, Aralık 2006, s. 35-76.
- Helmuth von Moltke, *Moltke'nin Türkiye Mektupları*, çev: Hayrullah Örs, İstanbul 1969.
- HUT, Davut, “Buharlı Gemiler Çağında Osmanlı Deniz ve Nehiryolu Ulaşımı”, *Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz-Demiryolu*, Ed: Vahdettin Engin-Ahmet Uçar-Osman Doğan, İstanbul 2012, s. 107-140.
- ISSAWI, Charles, *The Economic History of Turkey 1800-1914*, Chicago and London, 1980.
- KÖSE, Osman, “18. Yüzyılın İkinci Yarısın Osmanlı-Rus Savaşlarında Karadeniz Liman Kenti Samsun”, *Samsun Araştırmaları “Tarihsel Geçmiş”*, I. Kitap, Yay. Haz: Cevdet Yılmaz, Samsun 2013, s.273-281.
- KÜTÜKOĞLU, Mübahat S., *Balta Limanı'na Giden Yol Osmanlı-İngiliz İktisâdî Münâsebetleri (1580-1850)*, Ankara 2013.
- ÖZ, Mehmet, “Samsun”, *TDV İslâm Ansiklopedisi*, c.36, Ankara 2009, s.83-88.
- QUATAERT, Donald, “19. Yüzyıla Genel Bakış: Islahatlar Devri 1812-1914”, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi, 1600- 1914*, c.2, Ed: Halil İnalçık- Donald Quataert, İstanbul 2004, s.885-1051.
- SEYİTDANLIOĞLU, Mehmet, *Tanzimat Devrinde Meclis-i Vâlâ (1838-1868)*, Ankara 1999; Ali Akyıldız, *Tanzimat Döneminde Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform*, İstanbul 1993.
- TELLİOĞLU, İbrahim, “Osmanlı Hâkimiyetine Kadar Canik”, *İlkçağdan Cumhuriyete Canik*, Ed: Cevdet Yılmaz, Samsun 2011, s.23-73.
- TELLİOĞLU, İbrahim, *Osmanlı Hakimiyetine Kadar Doğu Karadeniz'de Türkler*, Trabzon 2007.
- YILMAZ, Özgür, “Samsun’da Fransız Konsolosluğu’nun Kurulması ve Fransız Arşiv Belgelerine Göre Şehrin Durumu (1840-1870)”, *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S.16, Bahar 2014, s.57-85.