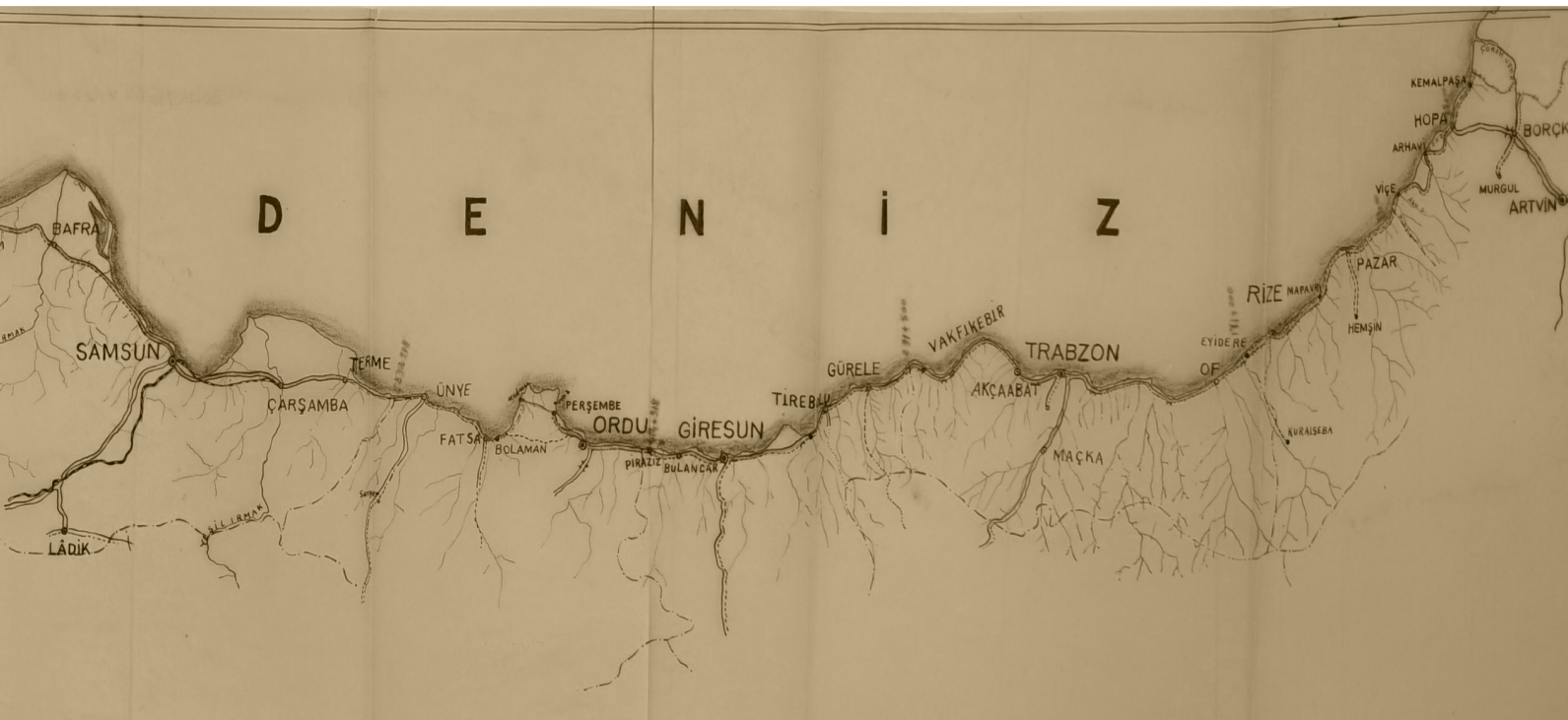


GEÇMİŞTEN GÜNÜMÜZE KARADENİZ'DE ULAŞIM



Editörler

Prof. Dr. Mehmet OKUR

Dr. Öğr. Üyesi Ülkü KÖKSAL

Dr. Öğr. Üyesi Volkan AKSOY



Geçmişten Günümüze KARADENİZ'DE ULAŞIM

Editörler

Prof. Dr. Mehmet OKUR

Dr. Öğr. Üyesi Ülkü KÖKSAL

Dr. Öğr. Üyesi Volkan AKSOY



KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ YAYINLARI

GEÇMİŞTEN GÜNÜMÜZE KARADENİZ'DE ULAŞIM

Editörler

Prof. Dr. Mehmet OKUR
Dr. Öğr. Üyesi Ülkü KÖKSAL
Dr. Öğr. Üyesi Volkan AKSOY

Yayın Kurulu

Prof. Dr. Muhammet BORAN
Prof. Dr. Necmettin AYGÜN
Prof. Dr. Serkan DOĞANAY

Danışma Kurulu

Prof. Dr. Metin BERBER
Prof. Dr. Ersan BAŐAR
Prof. Dr. Murat ARSLAN

Kapak Tasarımı / Sayfa Düzeni

Dr. Öğr. Üyesi Yüksel KÜÇÜKER

Baskı: KTÜ Matbaası, TRABZON

Tel: 0462 377 21 43

1. Baskı: Kasım 2020

Baskı Adedi: 200

ISBN: 978-605-2271-29-2

Adres: KTÜ Yayınları Satış Bürosu

Tlf: 0462 377 22 32

Üniversiteler Yayın yönetmeliğinin 6. maddesine göre bu eserin bilim ve dil bakımından sorumluluğu yazarlara aittir.

© Bu eserin herhangi bir kısmının izinsiz ve kaynak gösterilmeden alıntılanması, internet sitelerinde yayınlanması, pdf ya da kitap şeklinde parayla satılması yasaktır. Aksi eylemde bulunanlar telif hakları yasasından doğan tüm yükümlülükleri peşinen kabullenmiş sayılırlar.

İÇİNDEKİLER

SUNUŞ	V
ÖN SÖZ	VII
YÜZEY ARAŞTIRMALARI VE ANTİK KAYNAKLAR IŞIĞINDA GÜNEYDEN TRABZON VE ARAKLI LİMANLARINA ULAŞAN TARİHİ YOLLAR Osman EMİR	1
ANTİK ÇAĞ'DAN 20. YÜZYILA DOĞU KARADENİZ'DE LİMANLAR (TRABZON), KERVAN VE ASKERİ GÜZERGAHLAR: KÜLTÜR ROTALARI Coşkun ERÜZ Y. Selçuk ERBAŞ	23
SELÇUKLULAR DEVRİNDE KARADENİZ ÇEVRESİNDEKİ ŞEHİRLERDE TİCARETİN GELİŞİMİ Hüseyin KAYHAN	63
FENERLERİN DENİZ ULAŞIMINDAKİ ROLÜ VE KARADENİZ SAHİLLERİNDE KURULAN FENERLER Zeynel ÖZLÜ Mustafa Murat ÇAY	81
18. YÜZYILIN İLK YARISINDA KARADENİZ BÖLGESİ'NDEKİ TERSANE OCAKLIKLARININ OSMANLI DONANMASI AÇISINDAN ÖNEMİ VE ASKERİ LOJİSTİK POTANSİYELİ Rümeysa KARS	115
OSMANLI ULAŞIM VE HABERLEŞME AĞINDA BOLU MENZİLİNİN YERİ VE ÖNEMİ Mehmet SÜME	143
18. YÜZYIL ORTALARINDA OSMANLI'DA SAVAŞ, İKMÂL VE İAŞE: OSMANLI-İRAN SAVAŞLARINDA TRABZON'UN STRATEJİK ÖNEMİNE DAİR BİR DEĞERLENDİRME Gül ÇİÇEK	175
OSMANLI ARŞİV BELGELERİ IŞIĞINDA YENİLEŞME DÖNEMİNDE DOĞU KARADENİZ'DE KARAYOLU ULAŞIMI Şenay ATAM	209
TRABZON-ERZURUM YOLUNA DAİR AKİM KALAN YABANCI BİR GİRİŞİM: LAURENT REBOUL'ÜN YOL İMTİYAZ TALEPLERİ Özgür YILMAZ	235
TRABZON-İRAN TRANSİT TİCARET YOLU (İNGİLİZ KONSOLOSLUĞUNUN KASIM 1942 TARİHLİ BİR RAPORU) Orhan TURAN	271

TRABZON VİLAYETİ DENİZ TİCARETİNİN OSMANLI-İNGİLİZ EKONOMİK İLİŞKİLERİ EKSENİNDE DEĞERLENDİRİLMESİ (1830-1914)	
Mustafa MALHUT	301
19. YÜZYILDA BARTIN LİMANI'NIN BATI KARADENİZ ULAŞIMI VE TİCARETİNDEKİ ROLÜ	
Bora YILMAZ	341
W. J. CHILDS'IN "ACROSS ASIA MINOR ON FOOT" İSİMLİ ESERİNDE SAMSUN VE BAĞDAT YOLU İZLENİMLERİ	
Dilek TAŞ	363
I. DÜNYA SAVAŞI YILLARINDA TRABZON VİLAYETİNDE YOLLARIN DURUMU VE ASKERİ NAKLİYAT ÜZERİNE ETKİLERİ	
Ahmet KISA	401
MİLLÎ MÜCADELE DÖNEMİNDE RÜSÛMÂT-4 VAPURU	
Yücel ÖZTÜRK	439
TÜRK İSTİKLAL SAVAŞI'NDA HARP ENCÜMENİ'NİN KURULUŞU VE KARADENİZ ÜZERİNDEN YAPILAN LOJİSTİK VE İKMAL FAALİYETLERİNİN DEĞERLENDİRMESİ	
Hüsnü ÖZLÜ	467
1930 BELEDİYE KANUNU'NDAN LAMBERT PLANI'NA TRABZON BELEDİYESİNİN ŞEHİR İÇİ ULAŞIM FAALİYETLERİ	
Ülkü KÖKSAL	515
ÜÇÜNCÜ UMUMİ MÜFETTİŞLİK YAZIŞMALARINDA KARADENİZ SAHİL YOLU	
Mehmet OKUR	
Rahmi ÇİÇEK	565

SUNUŞ

İnsanın ve onun ürettiği mal ve hizmetlerin çeşitli araçlarla bir yerden başka bir yere taşınması olarak tanımlanabilecek ulaşım, insanoğlunun tarih sahnesine çıktığından itibaren en önemli faaliyet alanlarından birisi olmuştur. Başlangıçta eğitebildiği hayvanların, daha sonra ise inşa edilen gemilerin, bilimdeki gelişmelerin neticesi ortaya çıkan elektrikli makinelerin gücünden yararlanan insanlık, daha fazla iş ve emtianın uzak mesafelere taşınabilmesini sağlamıştır. Bu süreç yukarıda bahsedilen araçların daha kolay ve ucuz bir şekilde seyrüseferini temin edecek ulaşım sistemlerinin kurulmasını da beraberinde getirmiştir. Ulaşım zaman içerisinde sadece üretilen mal ve hizmetlerin taşınması ile sınırlı kalmamış gerek askeri gerek siyasi ve gerekse iktisadi sahada birey ve devletlerin en önemli stratejik kozu haline gelmiştir.

Dünya üzerinde bulunan bir coğrafi yerin taşıdığı fiziki özellikler ise (dağ, ova, nehir, deniz vs.) ulaşım ağlarının gelişmesine etki eden faktörlerin başında gelmektedir. Bu anlamda bakıldığında zaman Karadeniz havzası özellikle sahip olduğu deniz sayesinde önemli bir avantaja sahipken kara ulaşımında debisi yüksek nehirler, aşılması güç dağ sıraları sebebiyle emek ve sermayeye gereksinim duymuştur. Dolayısıyla tarih boyunca bölgeye sahip olmak isteyen devletler zor şartlara rağmen deniz ardı bölgeleri karayoluyla birbirine bağlamaya gayret göstermiştir. Özellikle Sanayi Devrimi sonrası buhar ve elektrik gücünün ortaya çıkmasıyla karayolu yapımında imkânlar güçlenmiş, daha iyi şoseler ile ulaşımında bir devrim niteliğinde tren ve demiryollarının inşası projeleri hayata geçirilmiş ya da geçirilmeye çalışılmıştır. Böylece Karadeniz havzası gerek deniz gerek karayolu ulaşım imkânlarının güçlenmesine paralel bir ticaret ve siyasi hâkimiyet mücadelesi alanı olmuştur.

Karadeniz havzasına dair araştırmalar yapan ve alanında uzman sosyal bilimciler tarafından hazırlanan bu çalışmada, Karadeniz'in eski çağdan 20. Yüzyılın ortalarına kadar geçen süreçte ulaşım sahasında sahip olduğu imkânlar, devletler tarafından bölgede yapılan çalışmalar, yatırımlar, ulaşım amaçlı imar faaliyetleri, ulaşımın askeri ve siyasi hâkimiyet açısından önemi ile Karadeniz'in deniz ticaretindeki rolü irdelenmektedir. Üniversitemiz bünyesinde faaliyet gösteren Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü koordinatörlüğünde hazırlanan bu çalışmaya yazılarıyla katkı sağlayan bilim insanlarına, yayım aşamasında emeği geçen akademik ve

idarî personelimize teşekkür eder, ilgili çalışmanın bölge ve Türk tarihi araőtırmalarına ve kamuoyuna faydalı olmasını temenni ederim.

Prof. Dr. Hamdullah uvalcı
Rektör

ÖN SÖZ

Doğu-Batı, Kuzey-Güney ticaret yollarının ve farklı kültürlerin buluştuğu Karadeniz coğrafyası ilk uygarlıklardan günümüze kadar pek çok uluslararası ittifaklara, krizlere ve savaşlara sahne olmuştur. Türk halklarının ve devletlerinin etkinlik alanı içerisinde olması dolayısıyla “Türk Kültür Havzası” olarak da kabul edilen Karadeniz hinterlandı üzerine her geçen gün yeni araştırmalar yapılmakta, bölgenin geleceğine dair yeni projeksiyonlar sunulmaktadır.

Geçmişten Günümüze Karadeniz’de Ulaşım temalı bu çalışmada da tarihsel süreçte Karadeniz merkezli ulaşım ağları; ekonomik, askeri, siyasi ve sosyal boyutlarıyla irdelenmektedir. Bölge üzerine çalışma yapan akademisyenlerin emeği ile ortaya çıkan bu eserde yeni bilgiler sunulmakta, özellikle turizm alanında karar verici mercilere dikkat çekici önerilerde bulunmaktadır. Kronolojik ve konu bütünlüğüne dikkat edilerek hazırlanan çalışmanın ilk konusunu Osman Emir’in *Yüzey Araştırmaları ve Antik Kaynaklar Işığında Güneyden Trabzon ve Araklı Limanlarına Ulaşan Tarihi Yollar* başlıklı yazısı oluşturmaktadır. Adı geçen yazıda Antik Çağ’dan 19. yüzyılın sonlarına kadar kullanılan yollar alan araştırmaları ve günümüzdeki izleri ile beraber ortaya konulmaktadır. Takip eden yazıda ise yine Antik Çağ’dan itibaren kullanılan ve iç kesimlerden liman şehirlerine kadar uzanan kervan yolları ve askeri güzergâhlar ile bu yolların turizm potansiyeli üzerinde durulmaktadır. Coşkun Erüz ve Y. Selçuk Erbaş tarafından kaleme alınan yazı, turizmin yeni gözdesi olarak gösterilen *Kültür Rotalarını* gündeme getirmesi açısından önem arz etmektedir.

Hüseyin Kayhan, *Selçuklular Devrinde Karadeniz Çevresindeki Şehirlerde Ticaretin Gelişimi* başlıklı bölümünde Ortaçağ’da da önemli bir ticaret merkezi olan Karadeniz çevresindeki ticari emtialar ve ticarete öne çıkan şehirlerin gelişimini ele almaktadır. Zeynel Özlü ve Mustafa Murat Çay ise *Fenerlerin Deniz Ulaşımındaki Rolünü ve Karadeniz Sahillerinde Kurulan Fenerleri* kaleme almışlardır. Yazıda adeta denizlerin sembollerinden biri haline gelen fenerler, özellikleri ile beraber anlatılmaktadır.

Rümeysa Kars, *18. Yüzyılın İlk Yarısında Karadeniz Bölgesi'ndeki Tersane Ocaklıklarının Osmanlı Donanması Açısından Önemi ve Askerî Lojistik Potansiyeli* adlı çalışmasında Osmanlı donanması için gerekli hammaddenin temin edilmesinde Karadeniz kıyısındaki liman kentlerinin önemine ışık tutarken Mehmet Süme, Osmanlı Dönemi'nde önemli bir haberleşme ağı olan menzil teşkilatının Bolu kesitini *Osmanlı Ulaşım ve Haberleşme Ağında Bolu Menziline Yeri ve Önemi* başlıklı adlı yazısıyla ele almaktadır. Gül Çiçek ise Osmanlı Devleti'nin savaşlardaki ikmal-iaşe deneyiminden ve lojistik kapasitesinden yola çıkarak 18. yüzyıl ortalarında Osmanlı-İran mücadelesinde Trabzon'un yerini değerlendirmektedir.

Bilindiği üzere Karadeniz'in doğusu Erzurum üzerinden İran'la yapılan ticarete önemli bir yer tutmaktaydı. Dolayısıyla bu hat üzerindeki ulaşımın iyileştirilmesi ekonomik açıdan da kaçınılmaz bir gereklilik arz etmekteydi. Şenay Atam *Osmanlı Arşiv Belgeleri Işığında Yenileşme Döneminde Doğu Karadeniz'de Karayolu Ulaşımı* adlı çalışmasında Tanzimat Dönemi'nden itibaren Trabzon vilayeti dâhilinde ve vilayeti iç bölgelere bağlayan güzergâhlarda inşa edilen karayollarına dair bilgilere yer vermektedir. Özgür Yılmaz ise Erzurum-İran arası ulaşım meselesini Fransız belgeleri üzerinden değerlendirmektedir. Aynı konuya dair İngilizlerin yaklaşımını Orhan Turan *Trabzon-İran Transit Ticaret Yolu (İngiliz Konsolosluğunun Kasım 1942 Tarihli Bir Raporu)* adlı çalışmasıyla ele alırken Mustafa Malhut İngilizlerin Trabzon Limanı üzerinde yaptıkları ticaretin giderek azalmasının nedenlerini irdelemektedir.

Doğu Karadeniz limanları kadar olmasa da Batı Karadeniz limanları da uluslararası ticarete yerini almışlardır. Bu bölgede özellikle Bartın Limanı ön plana çıkmaktaydı. Bora Yılmaz'ın *19. Yüzyılda Bartın Limanı'nun Batı Karadeniz Ulaşımı ve Ticaretindeki Rolü* adlı çalışması bölgenin ticari potansiyeline dair önemli bilgiler vermektedir.

Dilek Taş tarafından yazılan *W. J. Childs'ın "Across Asia Minor On Foot" İsimli Eserinde Samsun ve Bağdat Yolu İzlenimleri* başlıklı bölüm ise Samsun ve çevresindeki yolların durumundan öte bölgenin sosyo- ekonomik yapısı, azınlıkların durumu, misyonerlerin çalışmaları hatta satır aralarında Rum ve Ermeni unsurların Türklere yaklaşımına yer vermektedir.

Birinci Dünya Savaşı ile beraber Karadeniz ulaşımı daha çok askeri alana kaymıştı. Ahmet Kısa, *I. Dünya Savaşı Yıllarında Trabzon Vilayetinde Yolların Durumu ve Askeri Nakliyat Üzerine Etkileri* başlıklı çalışmasında bu ayrıntıya dikkat çekmektedir.

Milli Mücadele döneminde ise Karadeniz oldukça stratejik ve hayati bir önem arz etmiştir. Gerek Doğu Cephesi'nden nakledilen gerekse Rusya'dan temin edilen cephane ve teçhizat Karadeniz üzerinden Batı Cephesi'ne nakledilmekte, İstanbul ile ulaşım yine daha çok bu bölge üzerinden sağlanmaktaydı. Hüsnü Özlü, Milli Mücadelede sürecinde Karadeniz üzerinden yapılan ikmal ve lojistik faaliyetleri arşiv dokümanları, özellikle de Harp Encümeni kararları üzerinden anlatırken, Yücel Öztürk ise bu faaliyetlerde büyük başarı gösteren *Rüsûmât-4 Vapuru* üzerinde durmaktadır.

Karadeniz Bölgesi'nin gerek iç kesimlere gerekse sahil vilayetlerinin birbirine sorunsuz bağlanması konusu yeni Türk devletin de başlıca meselelerinden biri olmuş, Cumhuriyetin ilanından itibaren çok sayıda proje hazırlanmıştır. Bu projelerden biri de III. Umumi Müfettişliğin hazırlamış olduğu *Karadeniz Sahil Yolu Projesi'*dir. İstanbul'dan Artvin'e kadar hemen bütün sahil boyunca yılın her mevsimi ulaşımı mümkün kılacak bir yol yapımını amaçlayan bu proje Mehmet Okur ve Rahmi Çiçek tarafından gündeme getirilmektedir. İkinci Dünya Savaşı'nın arifesinde planlanan bu projenin önemli bir bölümü dönemin ekonomik ve teknolojik imkânlarının yetersizliği nedeniyle kâğıt üstünde kalırken bir kısmı ise peyderpey uygulamaya konulmuştur.

Kitapta yer alan bir diğer çalışma ise geçen yüzyıla kadar Karadeniz'in en önemli şehri olan ancak zamanla ivme kaybeden

Trabzon'un Cumhuriyet'in ilk yıllarında yeniden inşasını ve ulaşımını konu alan Ülkü Köksal'ın 1930 *Belediye Kanunu'ndan Lambert Planı'na Trabzon Belediyesinin Şehir İçi Ulaşım Faaliyetleri* başlıklı yazısıdır. Köksal, yazısında 1930'lu yıllarda Trabzon'un Şehir içi ulaşım meselelerini, açılan yeni yolları ilgili dönemde Şehrin sosyal yaşantısı ile birlikte işlemektedir.

Kısa bir tanıtımını yaptığımız bu eserin ortaya çıkmasına emekleriyle katkı veren meslektaŐlarımıza, basımını sağlayan üniversitemiz yayınevine ve destekleri için Rektörümüz Sayın Prof. Dr. Hamdullah Çuvalcı'ya teŐekkürlerimizi sunar, kamuoyuna faydalı olmasını temenni ederiz.

Prof. Dr. Mehmet OKUR
Dr. Öğr. Üyesi Ülkü KÖKSAL
Dr. Öğr. Üyesi Volkan AKSOY

YÜZEY ARAŞTIRMALARI VE ANTİK KAYNAKLAR IŞIĞINDA GÜNEYDEN TRABZON VE ARAKLI LİMANLARINA ULAŞAN TARİHİ YOLLAR

Osman EMİR*

Giriş

Antik Çağ'da Anadolu'da ticari ve askerî faaliyetlerden dolayı önemli yolların oluşturulduğu bilinmektedir. Zamanla dönemin siyasi ve coğrafi şartlarına göre bu yollara ek olarak yeni tali yollar eklenmesiyle ticari ve askerî faaliyetlerdeki hareketliliğin daha akıcı kılınması sağlanmıştır. Ticari ve askerî eylemler için yapılan bu yollar daha sonra haberleşme ve iletişimde de kullanılmaya başlanmış bu da coğrafyalar arasındaki kültürel iletişimin önünü açarak insanlar arasında bilginin ve deneyimin yayılmasını hızlandırmıştır. Bu amaçlar doğrultusunda oluşturulan yolların başlangıç ya da bitiş noktalarında birinci derecede tercih edilen yerler limanlar olmuştur. Denilebilir ki Antik Çağ'dan itibaren Anadolu'daki en önemli liman kentlerinden biri de Trabzon'dur (=Trapezus). Zaten Trabzon, tarihsel süreçte gerek batıdan doğuya gerekse kuzeyden güneye yapılan askerî ve ticari faaliyetlerde daima tercih edilen bir liman kenti olmuştur.¹ Dönem dönem ticari dönem dönem ise askerî seferlerde değerlendirilen kent, aynı zamanda Roma'nın doğu sınırlarındaki garnizonları birbirine bağlayan yolların da başında yer almıştır. Trabzon kenti bu özelliği ile MS I. yüzyıldan itibaren Roma'nın Doğu seferlerinde kullanılan bir ikmal üssü haline gelirken üzerinden geçen yollar da ikmalin sınır garnizonlarına ulaşmasında aktif rol oynamıştır.²

* Dr. Öğr. Üyesi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, osmanemir1461@gmail.com.

¹ Süleyman Çiğdem, "Eskiçağ'da Trabzon Limanı: Askerî ve Ekonomik Yönden Gelişimi ve Doğu-Batı İlişkilerinde Rolü", *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 10 (2), 2007, s. 133 vd.

² Osman Emir, "MS I. ve II. yüzyıllarda Roma'nın Doğu Karadeniz ve Güney Batı Kafkasya'daki Askerî Varlığı", *Tarih Boyunca Anadolu-Gürcistan İlişkileri*, ed. Mehmet İşıklı vd., Bilge Kültür Sanat Yayınları, Ankara 2020, s. 449-472.

Bilinen en erken dönemden itibaren Trabzon'da iki önemli liman bulunmaktadır: Bunlardan biri adını kentin isminden alan Trabzon, diğeri ise bu limanın yaklaşık 30 km doğusunda yer alan Araklı (=Hyssos) Limanıdır. Trabzon ve Araklı limanlarından Anadolu'nun iç kesimlerine ordu ve kervanların ulaşabilmesi için coğrafya ve iklim şartlarına uygun güzergâhlar oluşturulmuş, yollar inşa edilmiş ve kullanılmıştır. Ancak bu yollar, engebeli bir coğrafya üzerinde yer almakta, genellikle patikalardan oluşmakta ve yaz aylarında yolculuk için uygun bir yapıda bulunmaktadır. Doğal şartlarının getirdiği bu zor koşullara bir de yerel kabilelerin yabancılara dostane olmayan tutumları eklendiğinde mezkûr yollar için güvenlik problemleri ortaya çıkmaktaydı. Bu nedenle Trabzon'dan iç kesimlere giden tali yollar, yılın çok kısa bir döneminde yolculuğa imkân vermekteydi.³

Bu çalışmada dördü Trabzon ve ikisi Araklı limanlarına ulaşan altı önemli tarihî yol incelenecek, yüzey araştırmaları ve antik kaynakların verdiği bilgiler doğrultusunda da belirlenen yolların en doğru rotaları çizilmeye çalışılacaktır.

1. Trabzon Limanı'na Ulaşan Tarihi Yollar

Trabzon Limanı'nı iç kesimlere bağlayan tarihi İpek Yolu güzergâhları⁴ olarak da bilinen yolların ilki Antik Çağ'dan günümüze kesintisiz olarak kullanılan "Zigana Yolu"dur. Yazılı kaynaklarda ve tarihî haritalarda Roma İmparatorluk döneminde de yoğun bir şekilde kullanılan "Zigana Yolu",⁵ Trabzon Limanı'ndan başlayarak güneye doğru Değirmendere (=Pyxites) vadisi boyunca devam ederek Maçka'ya (=Ad Vicesimum, Dikaisimon, Magnana) ulaşmaktadır. Maçka'dan itibaren rota Hortokop (=Chortokopion) ve Yanandon'dan geçerek Hamsiköy'e (=Palaiokastro) uzanır.⁶ Daha sonra

³ Kamil Doğancı, "Antik Çağ'da Pontos Sahillerini İç Bölgelere Bağlayan Kara Yolları", *Tarih Okulu Dergisi*, XLIV, 2020, s. 133.

⁴ Mehmet Tezcan, "Eskiçağ'da Roma İmparatorluğu'nun Karadeniz Bölgesi Vasıtasıyla Hindistan ve Çin ile Ticareti", *Klasik ve Ortaçağ Dönemlerinde Karadeniz ve Kafkasya*, ed. Veyssel Usta, Serander Yayınları, Trabzon 2012, s. 131-133.

⁵ David H. French, *Roman Roads ve ilestones of Asia Minor (Vol. 4 The Roads Fasc. 4.1 Notes nn the Itineraria)*, British Institute, Ankara 2016, s. 28.

⁶ Hamsiköy (=Palaiokastro) de birçok alternatif rotalar ortaya çıkmaktadır. Örneğin Hamsiköy'den Zigana-Harşit güzergâhına geçmeden doğrudan Gümüşhane merkezine ya da Bayburt'a gitmek isteyen biri alternatif yol olarak "Hamsiköy-Ferganlı Yolu" vasıtasıyla doğrudan Kolat Hanları'na ulaşabilmektedir. Buradan itibaren güneye gitmek isteyen İmera-Tefil yolu ile Gümüşhane'ye varabilir. Ancak doğuya

güneye doğru devam eden bu yol (kışlık yol) 2.025 m yükseklikte bulunan Zigana Geçidi ile birleşmektedir. Bu noktadan itibaren yol, 850 m aşağıda Harşit (=Philobonites) vadisine inmekte ve Gümüşhane yoluna bağlanmaktadır.⁷ Karadeniz'den İran'a giden en önemli İpek Yolu güzergâhlarından biri olan bu yolun, Roma İmparatorluk Dönemi'nden itibaren aktif olarak kullanıldığı bilinmektedir.⁸ Zira Roma dönemi karayolu güzergâhları ve menzil noktaları hakkında en önemli kaynaklarımızdan biri olan *Itinerarium Antonini*'de Satala'dan (=Sadak) Trabzon'a ulaşan askerî güzergâh bu yol ile uyumludur.⁹

Tablo 1: Itinerarium Antonini'ye Göre Trapesuz-Satala Yolu, Duraklama Yerleri ve Mesafeleri¹⁰

Roma Dönemi	Modern Dönem*	Roma Dönemi
Trapesuz	(=Trabzon)	<i>XX milia passum</i>
Ad Vicensimum	(=Maçka)	<i>XXII milia passum</i>
Zigana	(=Zigana)	<i>XXIV milia passum</i>
Thia	(=Beşkilise, Mescitli)	<i>XVII milia passum</i>
Sedisca	(=Tekke)	<i>XXIV millia passum</i>
Domana	(=Köse?)	<i>XVIII millia passum</i>
Satala	(=Sadak)	

doğru ise Deve Boynu ve Kostan (Komecan) Dağları'nı aşarak Aydıntepe (=Khart) ya da Bayburt'a (=Baiberdon?) ulaşabilir.

⁷ Antony Bryer-David Winfield, *The Byzantine Monuments and Topography of the Pontos I*, Dumbarton Oaks, Washington 1985, s. 48. Bk. Ek- Harita: 1- 1/1A.

⁸ Bu yol üzerinde sınırlı da olsa Roma Dönemi'ne ait eski taş döşeli yol izleri görülebildiği gibi yine bu güzergâh üzerinde Roma Dönemi'nden kaldığı belirlenen taş döşeli tek gözlü bir köprü de tespit edilmiştir. Süleyman Çiğdem, *Eski Çağ'dan Orta Çağ'a Gümüşhane: Tarih, Arkeoloji ve Sanat Tarihi Araştırmaları -I*, Seçil Ofset, Gümüşhane 2012, s. 25.

⁹ Tim Mitford, "Thalatta, Thalatta: Xenophon's View of the Black Sea", *Anatolian Studies*, vol. 50 (2000), s. 129.

¹⁰ *Itinerarium Antonini*, 216. 4-6; 217.

* Bu çalışmada antik dönem yer isimlerine karşılık gelen modern dönem isimleri şu yayınlarda verilen yer adları esas alınarak oluşturulmuştur. Bryer-Winfield, *The Byzantine Monuments...* Ayrıca bk. J. A. Richard Talbert (ed.), *Map-By-Map Directory to Accompany, Barrington Atlas the Greek and Roman World*, Princeton University Press, New Jersey 2000; E. Olshausen-J. Biller, *Historisch-geographische Aspekte der Geschichte des Pontischen und Armenischen Reiches. Teil I; Untersuchungen zur historischen Geographie von Pontos unter den Mithradaten*, Beihefte zum Tübinger Atlas des Vorderen Orients 29/1, Reihe B (Geisteswissenschaften), Wiesbaden 1984.

Yukarıdaki tablo göz önüne alındığında *Itinerarium Antonini*'ye göre Trapezus Limanı'ndan başlayan rota şu şekilde çizilmiştir: Trapezus'dan itibaren önce *Ad Vicensimum*'a (=Maçka) oradan Zigana'ya, daha sonra *Thia* (=Beşkilise, Mescitli) ve ardından da *Sedisca*'ya (=Tekke) ulaşılmaktadır. Rota *Sedisca*'dan sonra *Domana* (=Köse?) üzerinden *Satala*'ya varmaktadır. Ancak bu ana kışlık rotayı kullanan kişiler Antik Çağ'da Roma'nın doğudaki en önemli garnizonlarından birinin konuşlandırıldığı *Sadak*'a ya da *Erzurum*'a (=Theodosiopolis) devam etmek isterlerse ana yoldan ayrılarak daha uzun bir mesafe kat etmek zorunda kalırlardı. Bu nedenle ana güzergâh dışında Trabzon Limanı'ndan iç bölgelere ulaşan ve yoğun olarak kullanılan alternatif yollar ortaya çıkmıştır. Bu alternatif yolların ortak özelliği ana yoldan çok daha kısa olmaları, fakat genellikle yaz dönemlerinde aktif olarak kullanılmalarıydı.¹¹

Trabzon Limanı'ndan başlayarak güneye doğru giden üç önemli yazlık yol ve onlardan ayrılan tali kollarından söz edilebilir. Bu yollardan ikisi Maçka'da birleşirken üçüncüsü doğrudan Trabzon kent merkezine daha yakın bir bölgeden ana yola bağlanmaktadır. Maçka'da birleşen birinci yazlık yolun rotası; Trabzon'dan Maçka'ya kadar kışlık rota takip edilmek suretiyle Maçka'dan itibaren biraz daha doğuya yönelerek Hortokop (=Gizenenica)-Naldöken-Meşeiçi istikametinden Karakaban Dağları'na, ardından da "Pontos Kapıları" olarak bilinen Kolat Boğazı'na (=Bylae) ulaşmaktadır.¹² Buradan itibaren Gümüşhane'ye iki ayrı yol ile gidilebilmektedir. Bunlardan ilki Kolat Hanları'ndan itibaren Yağlıdere

¹¹ Trabzon'dan iç kesimlere ulaşan alternatif yollar ve bunların mevsimlik kullanımı ile ilgili bilgi için bk. İsmail Köse, "İngiliz Seyyahların Gözünden Gümüşhane Çevresi ve Trabzon Limanı'na Ulaşan Ticaret Yolları 1840-1900", *History Studies*, 4/1, 2012, s. 359-371.

¹² Murat Arslan ve Kemal Demirtaş tarafından 2018 yılında, 1-19 Ağustos tarihleri arasında Trabzon'dan iç kesimlere ulaşan yol güzergâhları ile ilgili yüzey araştırmaları yapılmış ve sonuçları raporlanmıştır. Bu rapora göre; yukarıda bahsi geçen tarihi yolla ilgili olarak güzergâhının gözle takip edilebilmesine rağmen doğal sonuçlar ve insan tahribatından dolayı yolun büyük bir bölümünde eski dönemlere ait herhangi bir taş döşe izine rastlanılmadığı, yalnızca Orta Hortokop (Gizenica)'tan itibaren yer yer taş döşeme izlerinin görülebildiği belirtilmiştir. Murat Arslan-Kemal Demirtaş, *2018 Yılı Trabzon İli ve On yedi İlçesinin Yüzey Araştırması Raporu*, 2018. Bk. Ek-Harita: 2-1/B.

(=Istavri/Stavros), Istilos ve Bazbend Geçidi ile Canca'ya (=Tzan-zak),¹³ diğeri ise biraz daha doğudan İmera-Tefil üzerinden doğrudan Gümüşhane-Bayburt yoluna katılmaktadır.¹⁴ Bu rotanın diğeri bir seçeneği Kolat Hanları'na kadar aynı yol takip edilmek suretiyle güneydoğuya bir rota Anzarya Hanları ve Deve Boynu'ndan ya güneye dönerek Sadak'a ya da doğu istikametinde devam ederek Kostan Dağları üzerinden Bayburt (=Baiberdon?)-Aydintepe (=Khart) yoluna bağlanmaktadır.¹⁵ Bu yol ise anonim *Itinerarium Antonini* ile birlikte Roma dönemi kara yolları ve menzil noktaları hakkında bir diğeri önemli kaynak olan *Tabula Peutingeriana*'daki askerî güzergâhla bire bir uyumludur.¹⁶

Tablo 2: Tabula Peutingeriana'da Trapezuz-Satala Güzergâhı, Duraklama Yerleri ve Mesafeleri¹⁷

Roma Dönemi	Modern Dönem	Roma Dönemi
Trapezus	(=Trabzon)	<i>XX milia passum</i>
Magnana	(=Maçka ya da Hortokop)	<i>X milia passum</i>
Gizenenica	(=Meşeiçi)	<i>XVIII milia passum</i>
Bylae	(=Kolathanları)	<i>VI milia passum</i>
Frigdarium	(=Anzarya Hanları)	<i>VIII milia passum</i>
Patara	(=Maden)	<i>XIV milia passum</i>
Medocia	(=Şom Kale ya da Ağyarlar)	<i>XII milia passum</i>
Soleneninca	(=Murathanoğulları ya da Leri)	<i>XVIII milia passum</i>
Domana	(=Köse?)	<i>XVIII milia passum</i>
Satala	(=Sadak)	

Tabula Peutingeriana'da geçen duraklama noktaları ve mesafeler değerlendirildiğinde yol şu şekilde gitmektedir: Rota öncelikle Pyxites Irmağı'nın (=Değirmendere) oluşturduğu vadiyi takip

¹³ Bk. Ek-Harita: 3-1/B.

¹⁴ Bk. Ek-Harita: 4-1/B.

¹⁵ Bryer-Winfield, *The Byzantine Monuments...*, s. 48. Bk. Ek-Harita: 7-1/C.

¹⁶ Timothy Bruce Mitford, *East of Asia Minor: Rome's Hidden Frontier, Vol I*, Oxford University Press, Oxford 2018, s. 349.

¹⁷ *Tab. Peut., segm. X. 2-5*; ayrıca bk. Konrad Miller, *Itineraria Romana: Römische Reisewege an der Hand der Tabula Peutingeriana*, French, Verlegt Von Strecker und Schröder, Stuttgart 1916, s. 681.

ederek Ad Vincesium/Magnana'ya (=Maçka) varmaktadır. Magnana'dan sonra Gizenica (=Hortokop), Bylae (=Kolath Hanları), Frigidarium (=Anzarya Hanları) üzerinden Patara'ya (=Maden Hanları) ulaşır. Daha sonra tekrar güneye yönelerek Solenica (=Tekke?) üzerinde geçip Longini Fassatum/Bourgousnoes (=Bağdat Köprüsü) yakınlarında Zigana Geçidi'nden gelen diğer yol ile birleşerek tekrar güneye doğru devam eder ve Satala'ya (=Sadak) varır.¹⁸

Tabula Putingeriana'ya göre Roma İmparatorluk Dönemi'nden itibaren aktif olarak kullanıldığı bilinen bu birinci yazlık yol, Antik Çağ'ın en önemli olaylarından biri olan Ksenophon'un komuta ettiği Hellenli askerlerin Trabzon'a ulaşmak için kullandıkları tahmini güzergâhlardan da birini temsil etmektedir.¹⁹ Ayrıca MS 58'de Roma generali Corbulonun Armenia seferi için Trapezus Liman'ından aldığı ikmalî de yine bu yol üzerinden geçirdiği ve Roma imparatoru Hadrianus'un MS 128-132 yılları arasında gerçekleştirdiği Doğu seyahatinde²⁰ de Melitene (Malatya) ve Satala üzerinde Trapezus'a bu yolu kullanarak vardığı kabul edilmektedir.²¹ Trabzon'u iç kesimlere bağlayan bu yolun, Doğu Roma İmparatorluğu döneminde de önemini koruduğu anlaşılmaktadır. Zira 6. yüzyıl yazarlarından Prokopius'un verdiği bilgilere göre bu bölgede ulaşım güvenliğini sağlamak ve kontrol altına almak için Iustinianus (MS 527-565) zamanında bir savunma sisteminin oluşturulduğu ve bu amaçla birçok müstahkemlerin yapıldığı bilinmektedir.²² Yakın bir dönemde bölgede yapılan yüzey araştırmaları sonucu tespit edilen bazı müstahkemlerin Prokopius'da geçen kalelerle örtüşebileceği düşünülmektedir. Bu yol güzergâhı üzerinde Konstan Dağları ile Bayburt arasında bulunan Ağcahisar Kalesi bunlardan biridir.²³ Bu kale gerek konumu gerekse yapım tekniği

¹⁸ Mitford, "Thalatta, Thalatta: Xenophon's View of the Black Sea", s. 128.

¹⁹ Mitford, "Thalatta, Thalatta: Xenophon's View of the Black Sea", s. 128.

²⁰ Hadrianus'un doğu seyahati ve bu seyahat boyunca takip ettiği yol güzergâhı için bk. Osman Emir, *Hellenistik ve Roma Dönemlerinde Pontos (MÖ IV. Yy-MS III. yy.)*, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Trabzon 2014, s. 168.

²¹ Mitford, *East of Asia: Rome's Hidden Frontier*, s. 349.

²² Procopius, *de Aedificiis*, III. vi. 15-26. Konu hakkında değerlendirme için bk. Emanuele Intagliata, "Geç Antik Çağ'da Tzanika'nın (Kuzeydoğu Anadolu) Sınır Savunma Sistemine İlişkin Notlar", *Bellekten*, c. 83, S. 297, 2019, s. 427-439.

²³ Bk. Resim-1.

bakımından Prokopius da bahsi geçen “Horonon Kalesi” ile özdeşleştirilebilir. Ancak bu konuda kesin ifadeler kullanabilmek için kale ve çevresinden daha fazla somut arkeolojik verilere ihtiyaç vardır.



Resim 1: Ağcahisar Kalesi (Coşkun Erüz’un Fotoğraf Arşivinden, 2020)

19. yüzyıl Osmanlı kayıtlarında “Karakaban Yolu”²⁴ olarak adlandırılan bu yolu aynı dönemde bölgeye gelen yerli ve yabancı seyyahların paylaştıkları raporlarda da görmekteyiz. Örneğin 19. yüzyıl seyyahlarından Horatio Southgate bu yazlık rotayı kullanarak yaklaşık olarak 23 saatte Gümüşhane’ye ulaştığını rapor ederken²⁵ yine Prusya’nın Trabzon konsolosu Blau da oldukça zor ve çetin olan bu güzergâhın Trabzon-Gümüşhane arasındaki kısmının kervanlar için 24 saat sürdüğünü belirtmiştir.²⁶ E. Curtis,²⁷ E. L.

²⁴ Selahattin Tozlu, “Trabzon-Erzurum Ana Yolunun Mevsimlik Güzergâhları (Yaz ve Kış Yolları)”, *Anadolu’da Tarihi Yollar ve Şehirler*, (21 Mayıs 2001), Glabus Dünya Basımevi, İstanbul 2002, s. 189.

²⁵ Horatio Southgate, *A Narrative of a Tour Through Armenia, Kurdistan, Persia and Mesopotamia*, Vol. I, London 1840, s. 157-164.

²⁶ Otto von Blau, *Commercielle Zustände Persiens*, Berlin 1858, s. 214-215; ayrıca bk. Necmettin Alkan, “Avrupalı Seyyahların Tasvirlerine Göre Gümüşhane”, *History Studies*, c. 2, S. 1, 2010, s. 81-97.

²⁷ W. E. Curtis, *Around The Black Sea-Armenia, Caucasus, Circassia, Daghestan, The Crimea, Roumania*, Hodder & Stoughton, New York 1911, s. 46-47.

Weeks,²⁸ J. Taylor,²⁹ T. Deyrolle³⁰ gibi bölgeye gelen seyyahların da Trabzon'a ulaşmak için bu yazlık rotayı tercih ettikleri görülmektedir. Ayrıca bu yol güzergâhı üzerinde farklı dönemlere ait birçok kale, gözetleme kuleleri ve konaklama yerleri tespit edilmiştir.³¹ Yine bu yolun Bayburt-Erzurum güzergâhında Bayburt il sınırları içerisinde Uluçayır Köyü mevkiinde yaklaşık olarak 200 m aralıklarla 6 mil taşı bulunmuştur.³² Kervan yolu üzerine yerleştirilmiş ve yapım tekniği bakımından Osmanlı Dönemi'ne tarihlenen bu mil taşları yolun tarihsel önemini ortaya koymaktadır. Tüm bu bilgiler göz önünde bulundurulduğunda Maçka da birleşen birinci yazlık yolun diğer bir adıyla "Karakaban Yolu"nun, Antik Çağ'dan 19. yüzyılın sonuna kadar kullandığı anlaşılmaktadır.



Resim 2: Uluçayır Mil Taşları

²⁸ E. L. Weeks, *From The Black Sea Through Persia and India*, Harper & Brothers Publishers, New York 1896, s. 2.

²⁹ J. G. Taylor, "Journal of a Tour in Armenia, Kurdistan, and Upper Mesopotamia, with Notes of Researches in the Deyrsim Dag, in 1866", *Journal of the Royal Geographical Society*, 38, London 1868, s. 287-289.

³⁰ Theophile Deyrolle, *1896'da Trabzon'dan Erzurum'a*, çev. R. E. Koçu, İstanbul 1939, s. 47-48.

³¹ Trabzon Limanı'na ulaşan birinci yazlık yol üzerinde birkaç Roma eseri izleri görülmektedir. Gümüşhane Köse ilçesinde tespit edilen yazısız mil taşı, Bağdat Köprüsü ayakları, Zindanlar ve Hortokop kalelerindeki tespit edilen Geç Roma tuğla parçaları bunlardan sadece bir kaçıdır. Mitford, *East of Asia Minor: Rome's Hidden Frontier*, s. 349.

³² Süleyman Çiğdem-Haldun Özkan-Hüseyin Yurttaş, *Tarihi ve Kültür Varlıklarıyla Bayburt*, Bayburt 2020, s. 437-438. Bk. Resim-2.

Maçka'da birleşen ikinci yazlık rota ise yine Maçka'dan itibaren önce Yazlık Köyü (=Livera), ardından da Kınalı Köprü'ye gider. Kınalı Köprü-Larhan-Acı Su, oradan da Pontos Kapıları'ndan biri olan Anzarya Hanları'na (=Frigdarium) ulaşır.³³ Buradan Gümüşhane'ye gitmek isteyen bir kişi İmera-Tefil üzerinden Krum/Kromli Vadisi boyunca Beşkilise'ye varır. Doğuya doğru devam eden bu yolun diğer bir güzergâhı Anzarya Hanları'ndan sonra öncelikle Maden Hanları'na, ardından da Deve Boynu Geçidi'ne ulaşır. Buradan güneye giden bir rota Tekke (=Sedisca/Solenenica) yolu üzerinden Sadak'a ulaşırken doğuya devam eden diğer yol ise Kontsan Dağları üzerinden Bayburt-Aydıntepe yoluna katılır.³⁴ Bu yolun diğer bir kolu daha vardır. 19. yüzyılda bölgeye gelen seyyahlardan Fallmerayer³⁵ ve Hamilton'un³⁶ da kullandığı bu güzergâh, Maçka'dan itibaren Kınalı Köprü'ye kadar aynı yol istikametini takip etmekte, ancak buradan sonra Meryemana Deresi vadisi boyunca 2.550 metre yüksekteki Karakaban Dağları'na ulaşmaktadır. Buradan güneydoğuya yönelen bir kişi Taşköprü Hanı ve Konstan Dağları üzerinden Bayburt-Aydıntepe yoluna katılır.³⁷

Trabzon Limanı'na ulaşan ikinci yazlık yol, genellikle Bayburt ya da Aydıntepe'ye gitmek isteyenlerin tercih ettiği bir güzergâh olarak bilinmekte ve yöre halkı arasında "Trabzon-Bayburt Yolu" olarak tanımlanmaktadır. Mezkûr yolun en belirgin özelliği, güzergâh üzerinde yer alan Taşköprü Hanları'dır. Zira burası birçok yayla yolunun kesişme noktasıdır.³⁸ 19. yüzyıl seyyahlarından Lynch, Maçka ile Bayburt arasındaki bu yolun diğer yollara göre çok daha kısa olmasına rağmen bu güzergâhın oldukça çetin ve zor olduğunu belirtmektedir. Ancak Lynch, Trabzon'dan Bayburt'ta gitmek isteyenlerin genellikle bu kısa yolu tercih ettiklerini raporunda belirtmiştir.³⁹

³³ Bk. Ek-Harita 6-1/C.

³⁴ Bk. Ek-Harita: 7-1/C.

³⁵ J. P. Fallmerayer, *Doğu'dan Fragmanlar*, çev. H. Salihoglu, İmge kitapevi, Ankara 2002, s. 119 vd.

³⁶ W. J. Hamilton, *Küçük Asya*, çev. K. Toraman, Midas Kitap, Ankara 2013, s. 133-136.

³⁷ Bryer-Winfield, *The Byzantine Monuments...*, s. 48-49; ayrıca bk. İsmail Köse, "Ancient Trade Routes Passing Through Sümela Monastery and Altındere Vallay", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S. 14, 2013, s. 19-46. Bk. Ek-Harita: 11.

³⁸ Tozlu, "Trabzon-Erzurum Ana Yolunun...", s. 189.

³⁹ H. F. B. Lynch, *Armenia, Travels and Studies*, II, Beirut 1967, s. 240.

Maçka'da birleşen bu ikinci yazlık rota üzerinde özellikle Aydıntepe'nin kuzeyi ile Bayburt arasında kalan güzergâhında birçok savunma yapılarının olduğu gözlemlenmiştir. Aydıntepe üzerinden Trabzon'a ulaşan yolun varlığı şüphesiz bölgede birçok kale inşa edilme ihtiyacı da doğurmuştur. Bu bağlamda Prokopius tarafından Iustinianus zamanında olduğu belirtilen bölgedeki savunma hattı ve hat üzerindeki kaleler ikinci yazlık rota üzerinde tespit edilen kalelerle de konum olarak uyumluluk göstermektedir. Ayrıca Prokopius'da geçen Khartion kalesi⁴⁰ gerek konumu gerekse toponomi olarak genellikle Aydıntepe Kalesi ile ilişkilendirilmektedir.⁴¹ Aydıntepe yüzey araştırmalarında tespit edilen malzeme grupları içerisinde Roma keramiklerinin varlığı bu ilişkiyi güçlendirmektedir.⁴² Khartion dışında yine Prokopius tarafından zikredilen Horonon, Barchon, Sislisson, Bourgousnoes gibi başka kaleler de bulunmaktadır. Bu kalelerin günümüz lokalizasyonları kesin olarak bilinmese de bunları Soğanlı ve Kaçkar Dağlarının yüksek kesimlerine yerleştirmek yanlış olmaz. Bununla ilişkili olarak S. Çiğdem ve ekibi tarafından Bayburt'un kuzey sınırına yakın Yoncalı, Yaz-yurdu, Pamuktaş ve Akşar köylerinin yüksek zirvelerinde tespit edilen kale yapılarının tıpkı Gümüşhane-Bayburt sınırında yer alan Ağcahisar Kalesi örneğinde olduğu gibi Prokopius'un bahsettiği kaleler olabileceği göz ardı edilmemelidir.⁴³ Zira Prokopius'un eserinde verdiği göreceli lokalizasyon ve bölgede farklı dönemlere tarihlendirilebilecek mimari öğeler ile yüzey bulguları bu düşüncüyü değerli kılmaktadır.⁴⁴ Ancak bu konuda daha kesin ifadeler kullanılabilecek göstergeler mevcut değildir. Dolayısıyla Prokopius'un bahsettiği müstahkemlerin bölgede tespit edilen kalelerle ilişkilendirilmesine ihtiyatlı yaklaşılmalıdır.

⁴⁰ Procopius, *Aed. III. vi.* 18-19.

⁴¹ T. A. Sinclair, *Eastern Turkey: An Architectural and Archaeological Survey*, Vol. 2, The Pindar Press, London, 1989, s. 261-262; ayrıca bk. Bryer-Winfield, *The Byzantine Monuments...*, s. 14 dn. 51; Talbert, *Map-By-Map...*, s. 1230; Intagliata, "Geç Antik Çağ'da...", s. 432.

⁴² Süleyman Çiğdem, "Bayburt/Aydıntepe Yüzey Araştırması Işığında Bölgenin Eski-çağ Tarihinin Değerlendirilmesi", *Atatürk Üniversitesi Güzel Sanatlar Enstitüsü Dergisi*, S. 30, 2013, s. 74.

⁴³ Çiğdem vd., *Tarihi ve Kültür Varlıklarıyla Bayburt*, s. 141-145.

⁴⁴ Konu hakkında yorum ve değerlendirme için bk. Hüseyin İlhan, *Yüzey Araştırmaları Işığında Bayburt ve Gümüşhane Çevresinde Hellenistik-Roma Dönemleri (MS VI. Yüzyıl Başlarına Kadar)*, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisan Tezi, Erzurum 2019, s. 48-52.

Trabzon Limanı'na ulaşan ikinci yazlık rotanın tarihsel değeriyle ilgili bir diğer iddia bu yolun Ksenophon ve askerlerinin Trabzon'a ulaşmak için kullandığı bir başka tahmini güzergâh olmasıdır. Ksenophon ve askerlerinin Anadolu'da geçtiği güzergâhlar üzerinde çalışmalar yapan Paradeisopoulos, Hellenli askerlerin Trabzon'a ulaşmak için bu yolu kullanmış olabileceğini ifade ederken aynı zamanda Hellenlerin denizi gördükleri Thekes Tepesi'ni de yine bu yol üzerinde bulunan Deve Boynu sırtlarına yerleştirmektedir.⁴⁵ Yazarın ifade ettiği alanı bizatihi gözleme şansına sahip olduğum için onunda belirttiği gibi Deve Boynu tepesinden denizin rahatlıkla görülebildiğini müşahede ettim. Dolayısıyla Ksenophon ve askerlerinin Gyimnias'dan Trapezus'a ulaşabilecekleri en uygun rotalardan birinin de bu güzergâh olduğu, Thekes Tepesi için de makul noktanın Deve Boynu Tepesi (yak. 3281 m) olabileceği göz ardı edilmemelidir.⁴⁶ Zira burada Hellenli askerlerin topladıkları taşları üst üste yığarak tanrılarına şükranlarını sunmak için hazırladıkları kutsal alan için çok miktarda taş ve kaya da bulunmaktadır.⁴⁷



Resim 3. Deve Boynu Tepesi / Thekes Tepesi?

⁴⁵ Iordanis K. Paradeisopoulos, "Route and Parasangs in Xenophon's Anabasis", *Greek, Roman, and Byzantine Studies* 54, 2014, s. 234.

⁴⁶ Benzer bir görüş için bk. Mitford, "Thalatta, Thalatta: Xenophon's View of the Black Sea", s. 129.

⁴⁷ Bk. Resim-3.

Trabzon Limanı'ndan iç kesimleri ulaşan üçüncü yazlık rota ise diğer iki yazlık rotadan farklı olarak Maçka'dan değil Değirmendere'nin (=Pyxites) şehre yakın bir yeri olan Esiroğlu'ndan çıkmaktadır. Esiroğlu'ndan itibaren yol Galyan (=Galian) akarsuyunu takip ederek sırasıyla Kodila ve Karakaban Dağı sırtı boyunca Taşköprü Hana ulaşır ve böylelikle Bayburt ara rotasına katılır.⁴⁸ Daha sonra Kelkit ve Sadak (=Satala) istikametinde gitmek isteyenler Deve Boynu Dağı'nın güneyindeki kavşaktan Bayburt ara rotasına ayrılarak Kermut, ardından da Tekke üzerinden yoluna devam eder. Ancak Bayburt ya da Aydıntepe'ye gitmek isteyenler ise Deve Boynu ve Kostas Dağları'nın kesiştiği noktadan itibaren ya Kostas Dağları sırtı boyunca kuzeyden devam eder ya da güneye inerek Karakaban Dağı sırtlarından itibaren Hardak'a ve oradan da Bayburt'ta ulaşır.⁴⁹

2. Araklı (Hyssos) Limanı'na Ulaşan Tarihi Yol Güzergâhları

Trabzon Limanı'ndan yaklaşık 30 km daha doğuda günümüz Karadere'nin Karadeniz'e döküldüğü yerde bulunan Araklı Limanı (=Hyssos),⁵⁰ Trabzon Limanı gibi tarihsel süreçte gerek askeri gerekse ticari olarak kullanılan önemli yol güzergâhlarının çıkış kapısı olmuştur.⁵¹ MS 131-137 yılları arasında Roma İmparatorluğu'nun Kappadokia Eyaleti valiliğini yapan Arrianus, *Periplus Ponti Euxini* adlı eserinde Araklı Limanı'nda Roma'ya ait yardımcı

⁴⁸ Bk. Ek-Harita: 8-1/D.

⁴⁹ Bryer-Winfield, *The Byzantine Monuments...*, 49; Bu yolun Trabzon Bayburt arası Zigana Yolu'ndan yaklaşık olarak 88 km daha kısadır. Bu da neredeyse kışlık rotanın yarısına denk gelmektedir. Paradeisopoulos, "Route and Parasangs...", s. 364. Bk. Ek-Harita: 8-1/D.

⁵⁰ Skylaks eserinde Rhizeous ile Trapezous arasında kalan bu limanı "Psaron" olarak adlandırmaktadır. Skylaks, *peruplus*, 85. MS 407 yılına tarihlendirilen bir Roma askeri raporu *Notitia Dignitatum*'da, ise Araklı Limanı, "Ysi Porto" olarak bilinmektedir. Bk. *Notitia Dignitatum Ories*. XXXVIII. 34. Ancak MS 3. yüzyıldan itibaren bu liman daha çok "Sousarmia" ya da "Sousourmena" adıyla anılmaktaydı. Bryer-Winfield, *The Byzantine Monuments...*, s. 324-325.

⁵¹ Talbert, (Ed.), *Map-By-Map...*, s. 1232. F. İnan, "Arrianus'un 'Arriani Periplus Ponti Euxini / Arrianus'un Karadeniz Seyahati' Adlı Eserine Göre Doğu Karadeniz Bölgesi'ndeki Küçük Limanlar", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 24, 2018, s. 171-172; ayrıca bk. K. Doğanç, "Antikçağ'da Karadeniz Bölgesi'ndeki Limanların Bölgenin Ticari ve Ekonomik Hayatına Katkıları", *Anadolu'nun Eski Çağlarında İktisadi ve Ziraî Hayat*, ed. L. G. Gökçek vd., İstanbul 2018, s. 689.

bir birlik ve bir kalenin olduğunu belirtmiştir.⁵² Söz konusu bu yardımcı birliğin Arrianus'dan yaklaşık üç asır sonra kaleme alındığı tahmin edilen *Notitia dignitatum*'da (MS 406-408) yer alması,⁵³ dahası 6. yüzyıl tarihçilerinden Prokopius'un da bu yardımcı birlikten söz etmesi,⁵⁴ birliğin ve limanın burada çok uzun bir süre önemini koruduğunu gösterir.

Yazılı kaynaklarda Roma İmparatorluk döneminde aktif olarak kullanıldığı anlaşılan Araklı Limanı'nın hemen hinterlandından başlayan iki önemli yol bulunmaktadır. Bu yolların ilki Karadere'den itibaren Çatak-Yağmurdere-Yayladere-Priahmet-Kelkit yolu ile Sadak'a ulaşmaktadır.⁵⁵ Bu yol Roma İmparatorluğu'nun garnizon kenti Satala'nın Trabzon Limanı'ndan sonra denize açılan ikinci kapısı durumundaydı. Yolun Satala'dan Trabzon'a ulaşan diğer yollara göre çok daha kısa olması ve limanın hemen üstünde Roma'ya ait bir yardımcı birliğin bulunması, bu rotanın Roma Dönemi'nde önemli bir askerî güzergâh olduğunu göstermektedir.⁵⁶ Yalnızca bu yolun başında bulunan limanın çevresinde farklı dönemlere ait beş kale yapısının tespit edilmesi, limanın ve limandan iç kesimlere ulaşan tarihi yolun önemini göstermektedir.⁵⁷

Araklı Limanı'ndan giden ikinci yol ise, Araklı Limanı-Çavuşlu-Kava Düzlüğü-Ağaçbaşı- Madur Dağı-Aşot Geçidi-Limansuyu üzerinden Aydıntepe-Bayburt yoluna katılır.⁵⁸ Bu yolun en önemli özelliği ise Trabzon'dan Bayburt'a ulaşan en kısa ve en rahat yazlık rota olmasıdır. Ayrıca mezkûr güzergâh Ksenophon ve beraberindekilerin Trabzon'a gitmek için kullandığı düşünülen rotalardan da

⁵² Arrianus, *Periplus Ponti Euxini*, III, 1-2; J. Crow ve A. Bryer, Hyssos Limen'in bugünkü lokalizasyon olarak Araklı Kalesi ile özdeşleştirmektedir. J. Crow-A. Bryer, "Survey in Trabzon and Gümüşhane Vilayets, Turkey, 1992-1994", *Dumbarton Oaks Papers*, Vol. 51, 1997, s. 283-248.

⁵³ *Notitia Dignitatum*'da burada *Apuleia civium Romanorum* adlı bir *cohors*'un olduğu belirtilmektedir. *Notitia Dignitatum Ories*. XXXVIII. 34.

⁵⁴ Procopius, *de bellis*, VIII, II. 16.

⁵⁵ Bk. Ek-Harita: 9-2/A.

⁵⁶ Murat Arslan-Kemal Demirtaş, "2008 Yılı Trabzon İli On Yedi İlçesinin Yüzey Araştırması", *Araştırma Raporu*, 2008.

⁵⁷ Coşkun Erüz-Emre Peşman-Ercan Köse, "Trabzon, Hyssos Limanı (Sürmene-Araklı) ve Paraskalmion (Çapar) Teknesinin Zamansal Değişimi", *OÜSBAD*, c. 5, S. 12, 2015, s. 544; Bryer, Hyssos Limanı'ndan Satala'ya giden bu antik yolun, Orta Çağ'da daha da işlek bir şekilde kullanıldığına vurgu yapmıştır. Anthony Bryer, *The Empire Trebizond and Pontos*, London 1980, s. 26.

⁵⁸ Bk. Ek-Harita: 10-2/B.

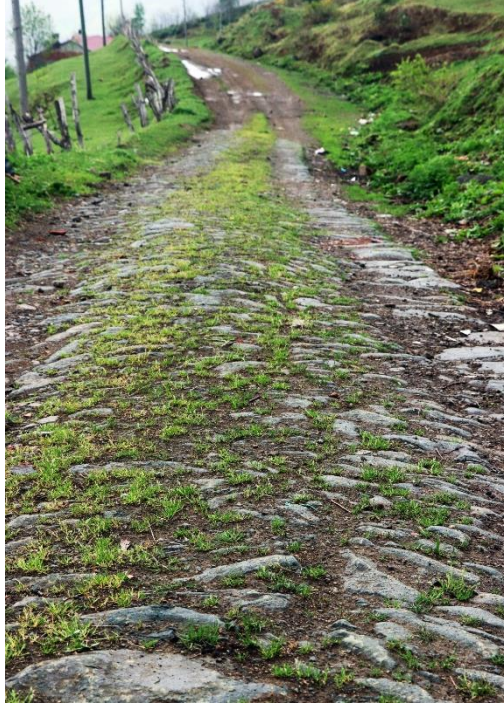
bir diğeriştir. Bu rota üzerinde bulunan Madur Dağı da Hellenli askerlerin Karadeniz'i (=Pontos) gördükleri olası yerlerden biri kabul edilmektedir.⁵⁹ Zira bu dağ üzerinden deniz açık bir şekilde görülmekte ve burada yaklaşık 10.000 askerinin rahatlıkla hareket edebileceği uygun bir alan da bulunmaktadır.

Araklı Limanı'na ulaşan ikinci yol güzergâhı üzerinde yapılan yüzey araştırmalarında özellikle Madur Dağı'nın biraz yukarısında bulunan Ağaçaşası mevkiinde takip edilen güzergâh üzerinde eski taş döşeli yola ait izler görülebilmektedir.⁶⁰ Ayrıca yine bu güzergâh güney kısımlarında modern şose yolun altında belli aralıklarla eski taş döşe yol kalıntıları da takip edilebilmektedir.⁶¹

⁵⁹ Mehmet Bilgin, *Doğu Karadeniz: Tarih, Kültür, İnsan*, Serander Yayınları, Trabzon 2000, s. 20.

⁶⁰ Bk. Resim-4.

⁶¹ 2008 yılında bölgede yüzey araştırmaları yapan Arslan, Karadere'den Bayburt ya da Satala'ya giden bu eski İpek Yolu güzergâhı üzerinde yakın dönemlere kadar yapılan yol bakım, onarım ve genişletme faaliyetlerinden dolayı bu rotada antik yol kalıntısı bulmanın oldukça zor olduğunu belirtmektedir. Ancak bu güzergâhta antik yola dair en belirgin izlere Pazarcık-Bahçecik köyleri ile Bahçecik-Güney Mahallesi arasında rastlanıldığını ifade ederek bu doğrultuda söz konusu güzergâhın Romalılar tarafından da kullanılmış olduğunu varsayımının yanlış olmayacağına vurgu yapmıştır. Arslan-Demirtaş, "2008 Yılı Trabzon İli On Yedi İlçesinin Yüzey Araştırması".



Resim 4: Ağaçaşbaşı mevki eski taş döşeli yol (Coşkun Erüz'ün Fotoğraf Arşivinden, 2018).

19. yüzyıl seyyahlarından Fransız Henri Victor Fontanier, eserinde bu yoldan söz etmekte ve bölge halkının Bayburt'a gitmek için bu kervan yolunu aktif olarak kullandığını belirtmektedir.⁶² Bölgede yapılan arazi çalışmalarında mezkûr güzergâh üzerinde eski taş döşeli yol izleri gözlemlenmiştir.⁶³ Ayrıca yine H. İlhan tarafından bu yolun güney kısmında Aydın-tepe-İspir yolu üzerinde Koyaklar Tepe olarak adlandırılan bir tepe üzerinde önemli bir kale tespit edilmiş olup bu kalenin yaklaşık 200 m güneyinde büyük ölçüde toprağa gömülü bir de mil taşı bulunmuştur.⁶⁴ Bu kale ve çevresinden elde edilen farklı dönemlere ait keramik parçalarından bazılarının da Roma dönemine ait olduğu tespit edilmiştir.⁶⁵ Tespit

⁶² V. Fontanie, *Voyages En Orient, Entrepris Par Ordre Du Gouvernement Français de l'Année 1821 À l'Année 1829 Par V. Fontainer*, Paris 1829, s. 10.

⁶³ Arslan-Demirtaş, "2008 Yılı Trabzon İli On Yedi İlçesinin Yüzey Araştırması".

⁶⁴ Bk. Resim-5.

⁶⁵ İlhan, *Yüzey Araştırmaları Işığında...*, s. 50. Bk. Resim-6.

edilen bu yapıların tarih olarak ne kadar geriye gittiği bilinmemektedir. Eldeki yazılı bilgiler ve tespit edilen yapılar bu yolun kullanımının yazılı kaynaklarda belirtilenlerden çok daha eski olduğunu göstermektedir.



Resim 5: Aydıntepe-İspir Yolu Üzerindeki Mil Taşı



Resim 6: Koyaklar Tepe Keramik Örnekleri

Sonuç

Tarihsel süreçte yolların tüm toplumlar için oldukça önemli olduğu bilinmektedir. Bu yolların fiziksel durumu, konumu ve en önemlisi güvenliği gerek ticari faaliyetlerde gerekse askerî seferlerdeki başarı oranını doğrudan etkileyen bir unsurdur. Trabzon'dan iç kesimlere hem askerî hem de ticari faaliyetleri için kullanılan birçok yol güzergâhı oluşturulduğu tespit edilmiştir. Bu yol güzergâhları her biri dönemin askerî, siyasi ve ticari şartlarına göre birbirinin alternatifi olarak geliştirilmiştir. Tarihi İpek Yolu güzergâhlarını da temsil eden bu yolların, Antik Çağ'dan 19. yüzyılın sonlarına kadar kullanıldıkları anlaşılmaktadır. Bu yolların varlığı bölgede askerî ve ticari faaliyetlerin iyi bir şekilde işlenmesini sağlarken, aynı zamanda üzerinde bulunan şehirlerin de gelişmesi ve zenginleşmesinde birinci derecede rol oynamışlardır. Bu bağlamda Trabzon'da bulunan iki önemli liman Trabzon ve Araklı limanları ve bu limanları iç kesimlere bağlayan yollar, özellikle Roma İmparatorluk Dönemi'nden itibaren şehri stratejik konumu itibarıyla Karadeniz Bölgesi'nin en değerli coğrafyalarından biri haline getirmiştir. Ancak tarihsel ve kültürel değeri oldukça yüksek olan bu yollar üzerine bilimsel çalışmalar azdır. Bunun en önemli sebebi belki de Arkeoloji, Eski Çağ ve Sanat Tarihi gibi önemli disiplinlerin bu tür çalışmalarda yeterince aktif rol oynamaması ya da disiplinler arası ortak bir çalışma gerçekleştirememeleridir. Bu olumsuz etkenler Trabzon'u iç kesimlere bağlayan tarihi yollarla ilgi bilgilerin, yalnızca seyyah raporları ve birkaç yüzey araştırması sonuçlarıyla sınırlı kalmasına neden olmuştur. Oysaki tarihsel değeri oldukça yüksek olan bu yollar üzerine yapılabilecek sistemli araştırmalar bu yolların sadece tarihsel değerini ortaya koymayacak, bölgeye ticari ve kültürel olarak da önemli katkılar sağlayacaktır.

Kaynaklar

1. Antik Kaynaklar

Arrianus, *Periplus Ponti Euxini*, Kullanılan Metin ve Çeviri: *Arrianus'un Karadeniz Seyahati / Arriani Periplus Ponti Euxini*, çev. Murat Arslan, İstanbul, 2005.

Itinerarium Antonini, Kullanılan Metin ve Çeviri: *Itinerarium Antonini Augusti et Hierosolymitanum*, ed. by G. Parthey-M. Pinder, Impensis Friderici Nicolai, Berolini, 1948.

Procopius, *de bellis*, Kullanılan metin ve çeviri: *History of the Wars*, with an English Translation by H. B. Dewing, I-VIII, Harvard University Press (Loeb), London, Cambridge, Massachusetts, 1928.

Procopius, *de Aedificiis*, Kullanılan metin ve çeviri: *Buildings*, with an English Translation by H. B. Dewing, with collaboration of Glanville Downey, Harvard University Press (Loeb), London, Cambridge, Massachusetts, 2002.

Tabula Peutingeriana, Kullanılan Metin ve Çeviri: *Peutingersche Tafel*, ed. by Konrad Miller, Stuttgart, 1962.

Notitia Dignitatum Ories, Kullanılan Metin ve Çeviri: *Notitia Dignitatum Accedunt Notitia Urbis Constantinopolitanae et Laterculi Provinciarum*, ed. by Otto Seeck, Berolini, 1876.

2. Modern Kaynaklar

Alkan, Necmettin, “Avrupalı Seyyahların Tasvirlerine Göre Gümüşhane”, *History Studies*, c. 2, S. 1, 2010, s. 81-97.

Arslan, Murat-Demirtaş, Kemal, “2008 Yılı Trabzon İli On Yedi İlçesinin Yüzey Araştırması”, *Araştırma Raporu*, 2008.

Bilgin, Mehmet, *Doğu Karadeniz: Tarih, Kültür, İnsan*, Serander Yayınları, Trabzon, 2000.

Blau, von Otto, *Commercielle Zustände Persiens*, Berlin, 1858.

Bryer, A., *The Empire Trebizond and Pontos*, Variorum Reprints, London, 1980.

Bryer, A. ve Winfield, D., *The Byzantine Monuments and Topography of the Pontos, I-II*, Dumbarton Oaks, Washington, 1985.

Crow, James-Bryer, Anthony, “Survey in Trabzon and Gümüşhane Vilayets, Turkey, 1992-1994”, *Dumbarton Oaks Papers* 51, 1997, s. 283-289.

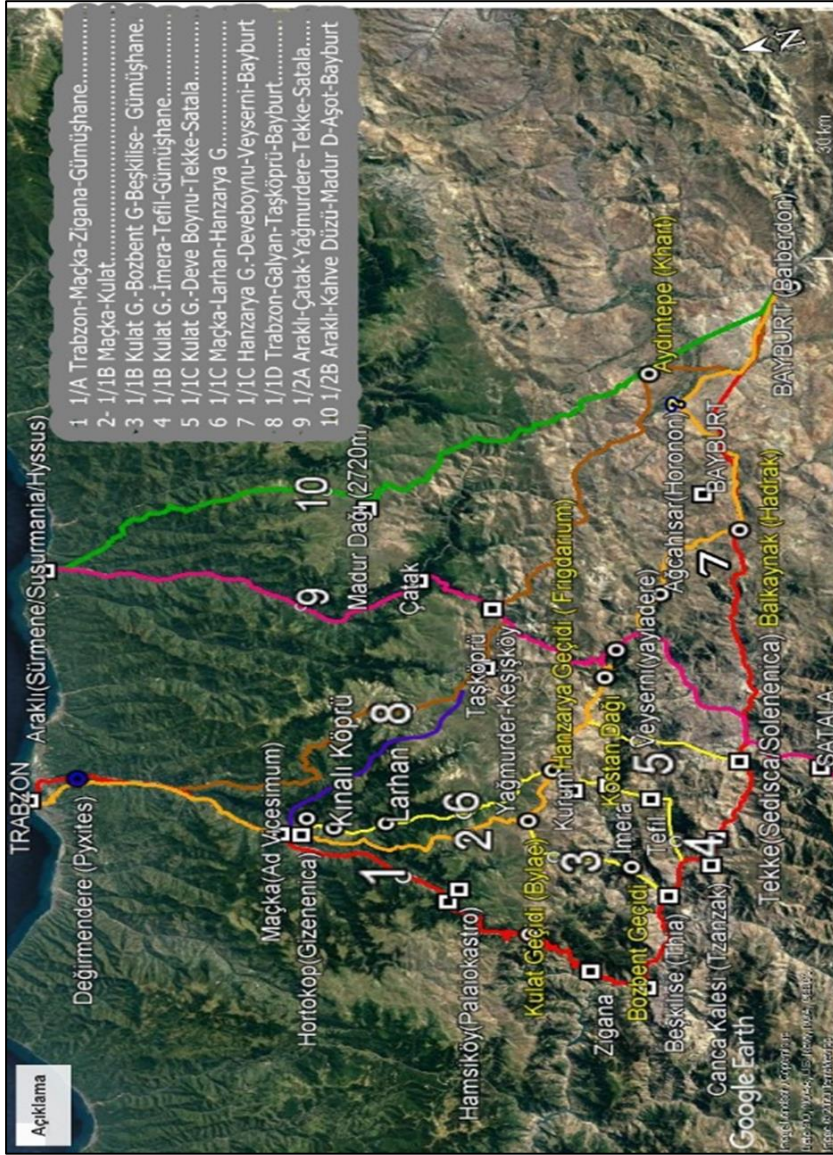
Curtis, William Eleroy, *Around The Black Sea-Armenia, Caucasus, Circassia, Daghestan, The Crimea, Roumania*, Hodder & Stoughton, New York, 1911.

- Çiğdem, Süleyman, “Eskiçağ’da Trabzon Limanı: Askerî Ve Ekonomik Yönden Gelişimi ve Doğu-Batı İlişkilerindeki Rolü”, *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, c. 10, S. 2, 2007, s. 133-155.
- _____, *Eski Çağ’dan Orta Çağ’a Gümüşhane: Tarih, Arkeloloji ve Sanat Tarihi Araştırmaları –I*, Seçil Ofset, Gümüşhane, 2012.
- _____, “Bayburt/Aydıntepe Yüzey Araştırması Işığında Bölgenin Eskiçağ Tarihinin Değerlendirilmesi”, *Atatürk Üniversitesi Güzel Sanatlar Enstitüsü Dergisi*, S. 30, 2013, s. 65-81.
- Çiğdem, Süleyman-Özkan, Haldun-Yurttaş, Hüseyin, *Tarihi ve Kültür Varlıklarıyla Bayburt*, Bayburt, 2020.
- Doğancı, Kamil, “Antikçağ’da Karadeniz Bölgesi’ndeki Limanların Bölgenin Ticari ve Ekonomik Hayatına Katkıları”, *Anadolu’nun Eski Çağlarında İktisadi ve Zirai Hayat*, ed. L. G. Gökçek vd., Değişim Yayınları, İstanbul, 2018, s. 673-705.
- _____, “Antik Çağ’da Pontos Sahillerini İç Bölgelere Bağlayan Kara Yolları”, *Tarih Okulu Dergisi*, XLIV, 2020, s. 129-156.
- Emir, Osman, *Hellenistik ve Roma Dönemlerinde Pontos (MÖ IV. yy.-MS III. yy.)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Trabzon, 2014.
- _____, “MS I. ve II. Yüzyıllarda Roma’nın Doğu Karadeniz ve Güney Batı Kafkasya’daki Askerî Varlığı”, *Tarih Boyunca Anadolu-Gürcistan İlişkileri*, ed. Mehmet Işıklı vd., Bilge Kültür Sanat Yayınları, Ankara, 2020, s. 449-472.
- Erüz, Coşkun-Peşman, Emre-Köse, Ercan, “Trabzon, Hyssus Limanı (Sürmene-Araklı) ve Paraskalmion (Çapar) Teknesinin Zamanal Değişimi”, *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, c. 5, S. 12, 2015, s. 542-552.
- Erüz, Coşkun vd., “Gümüşhane ve Trabzon’dan Geçen Tarihi Yolların Kültür Yolları Olarak Tanıtım ve Turizm Amaçlı Kullanım Potansiyeli”, ed. Uğur Akdu-İsmail Çalık, *Doğu Karadeniz Bölgesi Sürdürülebilir Turizm Kongresi (14-16 Mayıs 2015)*, Gümüşhane, 2015, s. 657-666.
- Fallmerayer, Philip Jakob, *Doğu’dan Fragmanlar*, çev. H. Salihoğlu, İmge Kitapevi, Ankara, 2002.

- Fontanie, Victor, *Voyages En Orient, Entrepris Par Ordre Du Gouvernement Français de l'Année 1821 À l'Année 1829* Par V. Fontainer, Paris, 1829.
- French, H. David, *Küçük Asya'daki Roma Yolları ve Miltaşları*, I-II, BAR International Series 392 (i), British Institute, Ankara, 1988.
- _____, *Roman Roads ve Milestones of Asia Minor (VOL. 4 The Roads Fasc. 4.1 Notes nn the Itineraria)*, British Institute, Ankara, 2016.
- Hamilton, John William, *Küçük Asya*, çev. K. Toraman, Midas Kitap, Ankara, 2013.
- Intagliata, Emanuele, "Geç Antik Çağ'da Tzanika'nın (Kuzeydoğu Anadolu) Sınır Savunma Sistemine İlişkin Notlar", *Bellekten*, c. 83, S. 297, 2019, s. 427-439.
- İnan, Fatih, "Arrianus'un 'Arriani Periplus Ponti Euxini / Arrianus'un Karadeniz Seyahati' Adlı Eserine Göre Doğu Karadeniz Bölgesi'ndeki Küçük Limanlar", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S. 24, 2018, s. 155-182.
- Köse, İsmail, "İngiliz Seyyahların Gözünden Gümüşhane Çevresi ve Trabzon Limanı'na Ulaşan Ticaret Yolları 1840-1900", *History Studies*, 4/1, 2012, s. 359-371.
- _____, "Ancient Trade Routes Passing Through Sümela Monastery and Altındere Vallay", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S. 14, 2013, s. 19-46.
- Lynch, Harry Finnis Blossie, *Armenia, Travels and Studies*, II, Beirut, 1967.
- Miller, Konrad, *Itineraria Romana: Römische Reisewege an der Hand der Tabula Peutingeriana*, Verlegt von Strecker und Schröder, Stuttgart, 1916.
- Mitford, B. Timothy, "Thalatta, Thalatta: Xenophon's View of the Black Sea", *Anatolian Studies*, vol. 50 (2000), s. 127-131.
- _____, *East of Asia Minor: Rome's Hidden Frontier*, vol. I, Oxford University Press, Oxford, 2018.

- Olshausen, E.-Biller, J., *Historisch-geographische Aspekte der Geschichte des Pontischen und Armenischen Reiches. Teil I; Untersuchungen zur historischen Geographie von Pontos unter den Mithradatien*, Beihefte zum Tübinger Atlas des Vorderen Orients 29/1, Reihe B (Geisteswissenschaften), Wiesbaden, 1984.
- Paradeisopoulos, K. *Jordanis*, "Route and Parasangs in Xenophon's Anabasis", *Greek, Roman, and Byzantine Studies*, 54 (2014), s. 220-254.
- Sinclair, A. Thomas, *Eastern Turkey: An Architectural and Archaeological Survey*, vol. 2, The Pindar Press, London, 1989.
- Southgate, Horatio, *A Narrative of a Tour Through Armenia, Kurdistan, Persia and Mesopotamia*, Vol. I, London, 1840.
- Talbert, J. A. Richard (ed.), *Map-By-Map Directory to Accompany, Barrington Atlas the Greek and Roman World*, Princeton University Press, New Jersey, 2000.
- Taylor, J. G., "Journal of a Tour in Armenia, Kurdistan, and Upper Mesopotamia, with Notes of Researches in the Deyrsim Dag, in 1866", *Journal of the Royal Geographical Society of London*, vol. 38, 1868, s. 281-361.
- Tezcan, Mehmet, "Eskiçağ'da Roma İmparatorluğu'nun Karadeniz Bölgesi Vasıtasıyla Hindistan ve Çin ile Ticareti", *Klasik ve Ortaçağ Dönemlerinde Karadeniz ve Kafkasya*, ed. Veysel Usta, Serander Yayınları, Trabzon, 2012, s. 129-178.
- Tozlu, Selahattin, "Trabzon-Erzurum Ana Yolunun Mevsimlik Güzergâhları (Yaz ve Kış Yolları)", *Anadolu'da Tarihi Yollar ve şehirler Semineri*, Glabus Dünya Basımevi, İstanbul, 2002, s. 179-198.
- Weeks, Edwin Lord, *From the Black Sea through Persia and India*, Harper & Brothers Publishers, New York, 1896.

Ek: Harita



ANTİK ÇAĞ'DAN 20. YÜZYILA DOĞU KARADENİZ'DE LİMANLAR (TRABZON), KERVAN VE ASKERİ GÜZERGAHLAR: KÜLTÜR ROTALARI

Coşkun ERÜZ* - Y. Selçuk ERBAŞ**

Giriş

Dünyanın coğrafik ve kültürel köprüsü olan Anadolu, Asya ile Avrupa arasında insanların ve malların yer değiştirmesini ve kültürel etkileşimi sağlayan pek çok tarihi yol ile bu yolların denizle buluştuğu sınırlı sayıda tarihi şehir ve limana sahiptir. Anadolu'nun enine kıyı yapısı dolayısıyla çok sayıda girinti, çıkıntı, koy, körfez ve antik liman bulunan Ege kıyılarının aksine Karadeniz kıyıları, Kuzey Anadolu sıra dağlarına paralel olarak uzanan ve çok az sayıda koy ve körfez barındıran boyuna kıyı yapısına sahiptir.¹ Karadeniz kıyıları, genelde bir dağ sırası eteğinde oluşmuş yüksek kıyı özelliğindedir. Buna karşın Doğu Karadeniz kıyılarında yer yer yüksek etek düzlükleriyle Pliyokuvaterner sekileri de görülür. Sadece akarsu vadilerinin denize ulaştığı yerlerde irili ufaklı delta ovaları ve kumsallar da bulunur.² Bu durum Doğu Karadeniz'in önemli dezavantajlarından. Bölgenin bir diğer dezavantajı limanların açık denize; yer yer batı, kuzeydoğu ve özellikle kuzey rüzgârlarına daima açık olmasıdır. Kıyının hemen gerisinden başlayan dik yamaçlar nedeniyle dar kıyıya ve yerleşime uygun çok az düzlük alana sahip olması da bölgenin bir başka dezavantajıdır.

* Doç. Dr, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Deniz Bilimleri Fakültesi, Deniz Bil. ve Tek. Müh. Böl. ceruz@ktu.edu.tr

** Dr. Öğr. Üyesi, Gümüşhane Üniversitesi, Mühendislik ve Doğa Bilimleri Fakültesi, Harita Müh. Böl. yselcukerbass@hotmail.com

¹ C. Erüz-S. Erbaş-R. Kandemir-İ. Yılmaz-G. Üçüncüoğlu, "Gümüşhane ve Trabzon'dan Geçen Tarihi Yolların, Kültür Yolları Olarak, Tanıtım ve Turizm Amaçlı Kullanım Potansiyeli", *Doğu Karadeniz Bölgesi Sürdürülebilir Turizm Kongresi Bildiriler Kitabı*, Gümüşhane 2015, s. 657-666; Fatih İnan, "Arrianus'un "Arriani Periplus Pontu Euxini/Arrianus'un Karadeniz Seyahati Adlı Eserine Göre Doğu Karadeniz Bölgesi'ndeki Küçük Limanlar", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S. 24, 2018, s. 155.

² Oğuz Erol, "Türkiye Kıyılarındaki Terkedilmiş Tarihi Limanlar ve Bir Çevre Sorunu Olarak Kıyı Çizgisi Değişimlerinin Önemi", *İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü Bülteni*, S. 8, 1991, s. 3.

Kıyılarda bulunan antik yerleşimler, daha ziyade denizcilik faaliyetlerinin yapılabildiği, gemilerin güvenli yanaşma, yükleme, boşaltma faaliyetlerinin yürütülebildiği ve fırtınalardan korunmaya uygun durumda olan doğal liman ve düz kıyı imkânı bulunan alanlarda oluşturulmuştur. Liman, gemilerin sığınabileceği barınak yeridir. Barınak kavramı; demir atma ve sahillerdeki denize iniş yerleri, dalgakıranlar, iskeleler, rıhtımlar, mal ve ekipman depolamak için depolar, gemi hangarları ve kızaklar gibi yapıları kapsayan liman yapılarını içermelidir. Önemli liman ya da sığınaklar uzun mesafelerde seyreden denizciler tarafından kullanılmış olması muhtemel tüm yerleri içerir.³

Antik Çağ kıyı kentleri ile ilgili yapılan çalışmalara göre Ege ve Karadeniz'de antik liman yapılarının pek çoğu akarsuların getirdiği sediment (rusubat, alüvyon) ve kıyılarda dalga ve akıntıların neden olduğu kum taşınımı gibi unsurlarla liman içlerinin ve nehir ağızlarının dolarak kapanması sonucu kullanılamaz duruma gelmiştir. Ege'de Efes Limanı, Trabzon antik liman ve Hyssu Porto/Surmania/Araklı limanı bu duruma örnek olarak verilebilir. Antik kıyı kentleri ve liman yapıları dolarak kapanma dışında savaşlar, deprem gibi doğal afetler ve insan saldırıları nedeni ile de büyük tahribata uğramıştır.⁴

Antik Çağ'dan günümüze dünyada insanların en önemli barınma, beslenme ve ulaşım merkezleri akarsu, göl ve deniz kıyılarında oluşturulmuştur. Günümüzde dünya nüfusunun %60-75'i kıyı ile en fazla 150 km arasında, yeryüzünün %10'unu oluşturan dar kıyı ve kıyı ardı bölgede yaşamaktadır.⁵

Hititlerin başkenti Hattuşaş ve Selçukluların başkenti Konya hariç tutulduğunda, Anadolu'daki yol şebekesinin daha çok limanlar ve liman kentleri arasında yoğunlaştığı görülür. Anadolu kıyılarında tarih boyunca sıkça gündeme gelen, ulaşım, ticaret ve savaş-

³ A. De Graauw, "Karadeniz'deki Potansiyel Antik Limanların Kataloğu", *Méditerranée*, 126, 2016, s. 129-144.

⁴ Zübeyde Kurtuluş, "Antik Dönemde Liman Yapım Teknikleri ve Sedimentle Dolmuş Limanların Bugünkü Durumu", 2. *Ulusal Kıyı Mühendisliği Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, Alaz Ofset, 1998, s. 453.

⁵ Coşkun Erüz-Y. Selçuk Erbaş-Yücel Dursun, "Kıyı Müdahalelerinin Tarihi Kıyı Yapıları ve Turizmin Sürdürülebilirliğine Etkileri: Trabzon Örneği" *Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Elektronik Dergisi*, 10 (Ek Sayı), 2019, s. 36-44.

larda etkin rol oynayan yerler limanlardır. Trabzon, Samsun, Sinop, İstanbul, Efes, Milet, Alanya, Antalya, Antakya ve İskenderun kıyılarında büyük ölçekli limanların aktif oldukları dönemde dünya ticaretinde de etkin bir rol oynadıkları ve ticaretin yoğunluğuna paralel olarak da liman çevresinde büyük ölçekli kıyı kentlerinin oluştuğu bilinmektedir.⁶

MÖ 8. yüzyıla kadar Doğu Karadeniz kıyılarına maceracı denizciler dışında tüccarlar, yerleşimciler, askeri ve sivil devlet erkani gibi grupların çıktığı ve yerleştiğini gösteren herhangi bir yazılı belge ya da elde edilmiş arkeolojik kanıt⁷ henüz yoktur. Antik Çağ'da, Karadeniz'in güçlü fırtınalarına ve hırçın dalgalarına karşı koyabilecek büyük ve yeterince güçlü gemiler bulunmamaktaydı. Aynı şekilde Ege ve Akdeniz'in denizci kavimleri veya bölgeye deniz seferi düzenlemeyi düşünmüş olan gemiciler kararsız fırtınalarda, karayel ve yıldız rüzgârlarının yarattığı hırçın dalgalarda sığınabilecekleri korunaklı liman ve adaların çok az olması gibi coğrafik ve oşinografik nedenlerden dolayı Karadeniz'e yelken açmayı zorunlu olmadıkça uzun süre düşünmemişlerdir.⁸

Doğu Karadeniz Bölgesi'nin Antik dönemlerden 20. yüzyıla kadar asıl önemi, doğu ile batıyı, kuzey ile güneyi birbirine bağlayan bir kavşak noktası olmasıydı. Bölge, Yunan Kolonizasyon Dönemi'ne kadar stratejik ve jeopolitik konumuyla ön plana çıkarken, koloni oluşturma hareketleriyle birlikte başta ekonomik olmak üzere, siyasi ve askeri değeriyle de önem kazanmıştır.⁹

1. Trabzon ve Yakın Çevresinde Bulunan Önemli Antik Liman ve İskeleler

Emir; Banet ve Slattery'e dayalı olarak, Urartu Kralı Sarduri II (MÖ 764- 735)'nin Asurlularla Kommagene'de yaptığı savaşı kaybetmesinin, Kuzey Suriye ticareti ve Akdeniz limanlarının Asur denetimine girmesine de yol açtığını; bunun sonucu olarak Urartu

⁶ Muzaffer Bakırcı, "Coğrafi Açından Anadolu'nun Tarihi Ulaşım Ağı ve İpek Yolu", *Avrasya Etüdüleri*, c. 45, S. 1, 2014, s. 76.

⁷ Özellikle bölge merkezi Trabzon'da bu amaçla hiçbir arkeolojik kazı yapılmamıştır.

⁸ Osman Emir, "Eskiçağda Doğu Karadeniz Bölgesi'nin Jeopolitik Önemi", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, c. 13, S. 13, 2012, s. 15-16; İnan, "Arrianus'un "Arriani Periplus Ponti Euxini/Arrianus'un Karadeniz Seyahati ...".

⁹ Emir, "Eskiçağda Doğu Karadeniz...", s. 15-16.

krallığına ait silah ve çeşitli ihraç mallarının Ege ve Akdeniz ülkelerine ihraç edilmesi için kullanabileceği tek limanın Trabzon olduğunu ve erken sayılabilecek bir dönemden itibaren Urartu'nun batı ile ticari ilişkilerini Doğu Karadeniz üzerinden yürüttüğünü belirtmektedir. Trabzon, Antik Çağ'dan günümüze, bütün uygarlıkların ticaret için kullandığı bir merkez konumunda olmuştur. Dolayısıyla Trabzon, Yunan kolonilerinden başlayarak Urartular, Asurlular ve Roma (hem Doğu hem Batı) İmparatorluğu sonrasına kadar özellikle ticaret yolları ve limanları ile deniz aşırı ticarete tercih edilen bir şehir olmuştur.¹⁰ Kent, hemen arkasında birbiri üzerinde yükselen Paryadrēs (Parkhal/Parkhar) dağ silsilesindeki zengin maden yataklarıyla olan bağlantısıyla da tarih boyunca önemli konuma sahiptir.¹¹

Antik Çağ'da Trabzon Limanı'nın Doğu Karadeniz Bölgesi'ndeki diğer limanlara göre ön plana çıkmasının en önemli sebebi hinterlandı ve bu hinterlanda ulaşabilen yol ağlarıdır.¹² Özsait Trabzon şehrinin güney, orta doğu, doğu ve Asya'dan gelen iki önemli ticaret yolunun sonunda yer aldığını, ayrıca Transkafkasya'da üretilerek taşınan demir ve bakır gibi madenlerin iç bölgelere nakli için kullanılan ticari bir liman olduğunu belirtmektedir.¹³ Antik Çağ ve sonrasında Anadolu'nun iç bölgelerinden elde edilen ve deniz aşırı ihraç edilen malların taşınmasında bölgeye ve Trabzon'a ulaşan yollar oldukça değer kazanmaktaydı. Dağların iç kesimlerle olan iletişimi engellemesi liman şehirlerinin karadan gelebilecek herhangi bir saldırıya karşı güvende olmalarını sağlamaktaydı. Doğu Karadeniz, Zigana Geçidi'nden geçerek Erzurum

¹⁰ Osman Emir, *Prehistorik Dönemden Roma Dönemine Kadar Trabzon ve Çevresi*, Yüksek Lisans Tezi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum 2008, s. 49.

¹¹ R. Drews, "The Earliest Greek Settlements on the Black Sea", *Journal of Hellenic Studies* XCVI, 1976, s. 19; Aidan Liddle, *Periplus Ponti Euxini*, Edited with introduction, translation and commentary, London 2003, s. 91; Murat Arslan (çev.), *Arrianus'un Karadeniz Seyahati (Arriani Periplus Ponti Euxini)*, Odin Yayıncılık 2005, s. 51.

¹² İnan, "Arrianus'un "Arriani Periplus Ponti Euxini/Arrianus'un Karadeniz Seyahati...", s. 160.

¹³ Mehmet Özsait, "İlkçağ Tarihinde Trabzon ve Çevresi", *Trabzon Tarihi Sempozyumu Bildirileri (6-8 Kasım 1998, Trabzon)*, Trabzon 2000, s. 38.

yaylasından Fırat ve Dicle vadilerine uzanan antik karayolunun başında bulunan Trabzon Limanı gibi değerli limanlarıyla ulaşımın kesintisiz olarak devam etmesini mümkün kılmaktaydı.¹⁴

Bryer ve Winfield'e göre; Arrianus, gemiler sadece yaz aylarında Trabzon (Trapezous) Limanı'nda demirleyebildiği için Hadrianus'un liman inşa ettirdiğini ve bu limanın kalıntılarının günümüzde büyük ölçüde denizin altında olmakla birlikte halen mevcut olduğunu belirlemiştir.¹⁵ Hadrianus döneminde kaya tahkimatı, mendirek, rıhtım yapıları ve liman suru eklenip güvenli bir liman inşa edilmiş, böylece Trabzon önemli ve stratejik bir liman kenti haline getirilmişti. Roma yönetimleri Trabzon'a özel önem vererek şehri ve limanı serbest bölge haline getirdi. 1. yüzyılın ortalarından itibaren iç kesimlerle ulaşımın iyileştirilmesi sayesinde Trabzon, Doğu Anadolu üzerinden İran ve Mezopotamya'ya bağlandı. Bu dönemde ticarî hareketlilik çok arttı ve Trabzon bir Roma eyaleti haline getirildi. İmparator Neron döneminde serbest şehir ilan edilen Trabzon'da Hadrianus döneminde kent surlarında büyük onarımlar yapıp şehrin imarı için önemli atılımlar sağlandı.¹⁶

MS 131'de şehri 2. kez ziyaret eden Hadrianus, şehirde Roma ihtişamının göstergesi olan bir saray inşa ettirdi. Roma sarayı, şehrin denizden büyük gemilerle yanaşılması ve saldırılmasının pek mümkün olmadığı bir mevkiye inşa edildi.¹⁷ Aynı dönemde su ihtiyacını karşılamak için vadilerden su kemerleri ile şehre su getirilmiş, şehrin güvenliği ve stratejik önemine binaen mendireği (dalgakıran) olan bir liman inşa edilmişti. Hadrianus tarafından liman yaptırılmadan önce gemilerin fırtınalardan korunabilmesi için,¹⁸ kıyıda¹⁹ ya da Tabakhane (Kuzgundere, Aya Yorgo) ve Zagnos (İskeleboz) deltaları içindeki karaya çekilmesi gerekiyordu. Bu dönem eserlerinden surlar ve su kemerleri günümüze ulaşmıştır.

¹⁴ Süleyman Çiğdem, "Eskiçağ'da Trabzon Limanı: Askerî ve Ekonomik Yönden Gelişimi ve Doğu-Batı İlişkilerinde Rolü", *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, c. 10, S. 2, 2007, s. 137.

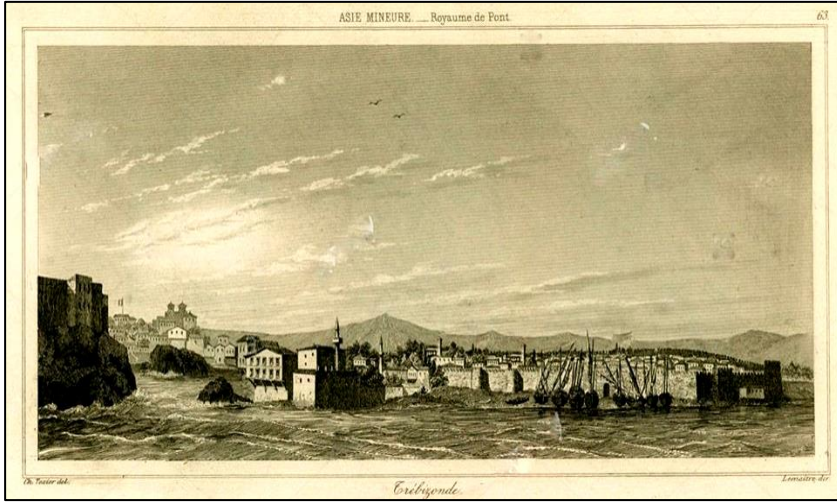
¹⁵ A. Bryer-D. Winfield, *The Byzantine Monuments and Topography of the Pontos I-II*, Washington DC 1985, s. 180.

¹⁶ Heath W. Lowry-Feridun Emecen, *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C. 41, İstanbul 2012, s. 296.

¹⁷ Günümüze ulaşmayan bu saray Ortahisar ya da Tabakhane'de cami çevresinde, tapınak kalıntıları çıkan bölgedeydi.

¹⁸ Texier tarafından çizilen gravürdeki gibi, bk. Resim 1.

¹⁹ Bilge Umar, *Karadeniz Kappadokia'sı (Pontos)*, İnkılap Kitabevi, İstanbul 2000, s. 60; Özsait, "İlkçağ Tarihinde Trabzon...", s. 41; K. Peker, "Tarih Boyunca Trabzon'un



Resim 1: Charles Texier (1882) tarafından çizilmiş olan Trabzon Kalesi ve kıyıya çekilmiş tekneler

Trabzon özellikle 9. yüzyıldan itibaren ekonomik olarak sınırlarını aşmaya başladı ve ticari kapasitesi arttı. Trabzon bu yükselişini Doğu Roma/Bizans yönetimi dâhilinde gerçekleştirdi. Nitekim bu süreçte Trabzon, Bizans ile ticaret yapabilmek amacıyla dünyanın her tarafından tüccarların ziyaret ettiği en önemli yerlerdendi. Bu dönemde Trabzon Limanı ve kenti Bizans Devleti'nin doğu sınırlarındaki önemli bir antrepo görevi görmekteydi.²⁰

Texier, Trabzon Limanı'nın önceki dönemlerde olduğu gibi Orta Çağ'da da Ortadoğu ve İran şehirlerinin ticari giriş kapısı, geçit noktası konumunda olduğunu belirtmiştir.²¹ Hatta daha geniş anlamda düşünüldüğünde Trabzon Limanı, Doğu Anadolu ve Kuzey İran'la olan tabii bağlantısının yanı sıra, dönemsel olarak Kafkasya, Hazar bölgesi ve Afganistan-Pakistan coğrafyası ile irtibatlı olmuş, dünyanın doğusu ile batısı arasındaki en önemli köprülerden biri

İktisadi Değeri", *İktisadi Yürüyüş*, Yıl: 20, c. 27, S. 377, İstanbul 1959, s. 20; Fatih Aksoy, *Osmanlı Öncesi Dönemde Trabzon Şehri*, Yüksek Lisans Tezi, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Elazığ 2009, s. 23.

²⁰ Aksoy, *Osmanlı Öncesi Dönemde Trabzon Şehri*, s. 44.

²¹ Charles Texier, *Küçük Asya Coğrafyası ve Arkeoloji (1882)*, Kitap I-II-III, çev. A. Suavi, Ankara 2002, s. 154-155.

olmuştur.²² Nitekim Venedik ve Ceneviz ticari kolonileri Trabzon Komnen Devleti (1204-1461)'nden imtiyazlar elde etmek suretiyle²³ Limana ulaşan ticaret yollarını ve ticareti kontrol etmeye çalışmışlardır. Günümüzde bölgede ana yol güzergâhları üzerindeki pek çok yer ve kale için *Cınvız* ya da *Ceneviz'den kalma* ifadesi geçmişte bölgedeki Latin etkisinin göstergesidir.

Tarih boyunca uluslararası ticarete özel bir role sahip olan Trabzon, askerî harekâtlar için de vazgeçilmez öneme sahipti. Örneğin Roma İmparatoru Neron Doğu Anadolu yönüne düzenlediği seferde Trabzon'u ordunun lojistik üssü olarak kullanmıştı. Aynı şekilde MS 69 yılında, Gnaeus Domitius Corbulo'nun Parth Kralı Tridatēs'e karşı düzenlediği seferde, *classis Pontica/Pontus* donanması Trabzon'da konuşlanmıştı. Geç antik dönemde ise Roma'nın ünlü legio'su XV. Apollinaris Trapezous'ta konuşlanmış olsa gerektir.²⁴

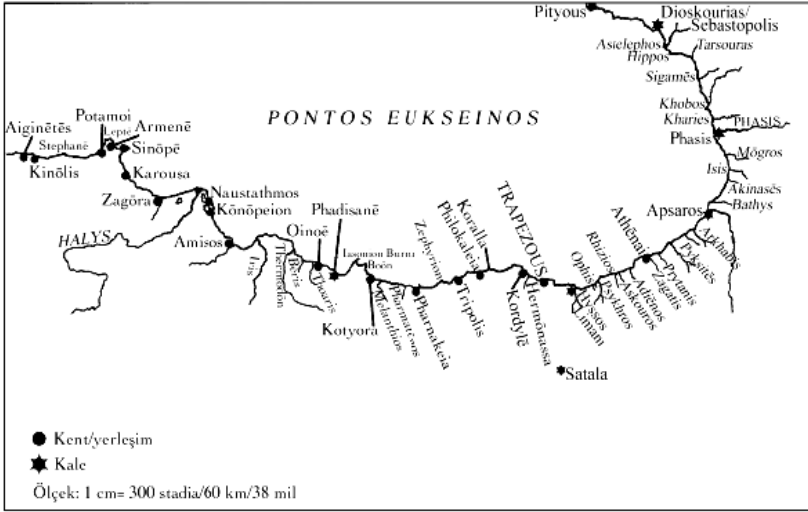
MS 131'de, Roma imparatoru Hadrianus tarafından bölge garnizonlarını denetlemek için görevlendirilen Kapadokya valisi Arrianus'un Karadeniz kıyılarında kayda aldığı liman ve barınaklar Resim 2'de verilmiştir. Graauw Karadeniz'de antik liman ve yavaşlama yerlerini irdelediği çalışmasında Arrianus'un belirttiği liman ve barınma alanlarını irdelemiştir. Graauw'un tespitleri Resim 3 ve Tablo-1'de verilmiştir.²⁵

²² Mehmet Okur-Murat Küçükuşurlu, "Jeopolitik ve Jeostratejik Açısından Trabzon Limanı", *Karadeniz/Black Sea*, S. 3, 2009, s. 27.

²³ Aksoy, *Osmanlı Öncesi Dönemde Trabzon Şehri*, s. 123-138.

²⁴ T. B. Mitford, "Some Inscriptions from the Cappadokian Limes", *JRS LXIV*, 1974, s. 160; Bryer-Winfield, *The Byzantine Monuments...*, s. 181; Arslan, *Arrianus'un Karadeniz Seyahati...*, s. 54.

²⁵ Graauw, "Karadeniz'deki Potansiyel Antik...", s. 130.



Resim 2: Arrianus'un Karadeniz Seyahatinde uğradığı yerleşim ve limanlar²⁶



Resim 3: Graauw'a²⁷ göre Karadeniz'de potansiyel Antik Çağ liman ve gemi yanaşma yerleri.

²⁶ Arslan, *Arrianus'un Karadeniz Seyahati...*, s. 50.

²⁷ Graauw, "Karadeniz'deki Potansiyel Antik...", s. 130.

Tablo 1: Graauw'a Göre Trabzon ve Yakın Kıyılarda Bulunan Muhtemel Antik Liman, Yanaşma Bölgeleri²⁸

Antik Adı	Modern Adı
Ophius, Ophis deresi kenarında	Of, on R Solaklı
Karadere Üzerinde Susarmia, Sousourmena, Hyssus Portus, Missy Portus, Augustopolis	Sürmene, Manahoz Deresi(?) Karadere olsa gerek
Herakleia, Psoron Limen, Kaine Parenbole yakını	Araklı, Karadere kenarı, Canayer yakınında
Trapezous, Trapezonte, Trapezunt, Laz Pontica	Trabzon
Ermonassa, Platana, Pulathane	Akçaabat
Chordule, Cordila, Kordyle	Akçakale
Hieron Oros	Yoroz Burun
Libiopolis, Linopoli	Vakfıkebir, Fol Deresi kenarında
Coralles, Koralla	Eynesil
Philokalea	Görece
Argyria,	Halkavala da maden, Harşit nehrinin girişinde
Tripolis	Tirebolu

Trabzon, Roma imparatorları Vespasien, Neron ve Hadrian zamanında doğu sınırına yapılan seferlerde ordunun ikmalinin sağlandığı bir üs ve liman görevini Bizans İmparatorluğu döneminde de devam ettirmiştir.

I. Justinianus (MS 527-565) zamanında batıda yapılan savaşlarda başarılar elde edilmişse de doğu sınırında İran'a karşı savunma sistemi zayıflamıştı. Bu dönemde Justinianus, şehri, limanı ve surlarını restore ederek Trabzon'un savunmasını kuvvetlendirmişti. Justinianus, Trabzon şehrinin güney ve doğusundan Trabzon'a dönük saldırı ve güvenlik tehditlerini ortadan kaldırmak ve yolları güven altına almak için askeri ve dini çalışmalar da yaptırmıştır.²⁹ Bu dönemde Gümüşhane (Tzanca, Zanha, Canca) bölgesi

²⁸ Graauw, "Karadeniz'deki Potansiyel Antik...", s. 140.

²⁹ Ahmet Mican Zehiroğlu, *Antik Çağlarda Doğu Karadeniz*, Chiviyazıları Yayınevi, İstanbul 2000, s. 43.

(Zigana Dağları; Zigana, Kulat, Hanzarya, Kostandağı, Balahor, Salmankas güneyi havzası) ile Araklı (Susurmania/ Hyssu Porto Roma Garnizon liman-Kalesi) çevresi ve güneyinde kalan bölgede Bizans hâkimiyetini tanımayan ve Trabzon için sürekli tehdit oluşturan Canları (Tzan, Tzanites, Can) kontrol etmek ve Bizans hâkimiyeti altına almak için hem askeri hem de dini tedbirler aldırılmıştı. Trabzon'un yerlisi olup bölgeyi ve halklarını iyi bilen Bizans komutanlarından Tzitas, MS 528-530 yıllarında ordusu ile Trabzon'un güneyini kontrol altına almıştı. Sık ormanlarla kaplı bölgede ormanları kestirerek yollar açtırmış, bu yolların emniyetini sağlamak için kale ve gözetleme kuleleri inşa ettirmişti. Ayrıca halkın Hristiyanlaştırılarak dindar, itaatli insanlar olmaları ve imparatorluğun sınırlarında muhafazlık yapmaları için çalışmıştır. Prokopius'un bölgeye seyahati ve yazmış olduğu "Yapılar" adlı eserinde açıkladığı³⁰ gibi, komutan Tzitas, Tzan/Can (Gümüşhane ve Trabzon doğusu, yaylalar ve çevresi) bölgesinin Trabzon sınırında olan stratejik geçit ve önemli madenci yerleşimi Shamanlinikon'u ve vadisini (Kurum, Gorom vadisi) ele geçirmişti. Vadinin en üst yerleşim ve geçit bölgesi olan Kurum (Günümüzde Gümüşhane Yağlıdere köyü, Bulutayla ve çevresi) yerleşiminin merkezi olan Shamanlinikon'da bir kilise (Şamanlı ya da heyelanla yıkılmış olan Gluvena Manastır Kilisesi), Gümüşhane Canca/Tzanza Kalesi ile birlikte bir başka kale (Kurum Kale) daha kurularak Trabzon için tehdit oluşturan Tzan/Can bölgesi kontrol altına alınmıştı. Shamanlinichi: Tzan/Laz dilinde *merkezi yer* anlamına gelir ve bu yerleşim Osmanlı Devleti kayıtlarında *Şamanlı*, Rum kayıtlarında ise *Shamananton* adı ile anılırdı. Gümüşhane (Tzanza/Canca) bölgesi Trabzon'u Anadolu'ya bağlayan tüm geçit ve yolların geçtiği coğrafya olması dolayısıyla yüzlerce kale, han, kervansaray, tarihi yerleşim vb. kültür varlığının bulunduğu *Kültür Yollarına* sahiptir.

Trabzon Limanı'ndan başka bu bölgede mevcut olup İpek Yolu ve kervan yolları ile Anadolu ve Asya'ya bağlanan, Roma ve sonrası dönemine tarihlenen bazı liman ve barınak alanları da mevcuttur. Bu önemli limanlar irdelendiğinde batıda Tirebolu (Tripolis) Limanı ön plana çıkmaktadır. Tripolis adı ilk kez MÖ 1. yüzyılda Pliny'nin eserinde geçer. Muhtemelen burada bulunan küçük liman yakınlarıdaki madenlerin taşınması için kullanılmış, böylece

³⁰ Zehiroğlu, *Antik Çağlarda Doğu Karadeniz*, s. 42-43; Emanuele Intagliata, "Geç Antik Çağ'da Tzanika'nın (Kuzeydoğu Anadolu) Sınır Savunma Sistemine İlişkin Notlar", *Bellekten*, c. 83, S. 297, 2019, s. 427.

bölgeyi ve Harşit Vadisi'nden gelen yolun korunmasını sağlamak için kurulan kalelerle Tirebolu kasabası ortaya çıkmıştır.³¹ Tirebolu'yu 19. yüzyılda gezen Ermeni din adamı ve seyyah Bıjışkyan,³² limanın kışın ancak birkaç gemi sığabilecek kadar küçük olduğunu belirtmiştir. Tripoli adını vadide bulunan üç kale olan Kuruçe Kale, St Jean ve Bedroma kalelerinden alır.³³ Tarihte Tirebolu Limanı, Harşit Vadisi'nde bulunan zengin madenlerin (altın, gümüş, bakır, kurşun vb.) deniz yoluyla taşınmasında kullanılan limanlardan birisiydi. Bu havzanın madenleri, eşek, katır, deve, öküz ve diğer taşıma araçları kullanılarak Trabzon veya Tirebolu iskelelerine taşınıyor, oradan da gemilerle İstanbul'a ve Avrupa'ya sevk ediliyordu.³⁴ Tirebolu Limanı'nda ticari faaliyetlerin yanı sıra bölgede bulunan geniş ormanlardan elde edilen ağaçların taşınması ve gemi inşa faaliyetleri de yürütülmekteydi.³⁵ Tirebolu kaleleri ve limanı, Antik Çağ'dan günümüze hinterlandında bulunan ormanlardan elde edilen kereste ve Harşit Vadisi boyunca işletilmiş pek çok maden ocağından elde edilen değerli madenlerin batıya taşındığı önemli limanlardan birisiydi. Tirebolu Limanı ile hinterlandı Gümüşhane arasında ulaşımı sağlayan tarihi bir yol ağı mevcuttu. Bu yol günümüzde vadi boyunca yapılmış olan araç yolu ile misyonunu devam ettirmektedir.

Tirebolu'nun doğusunda olup yol ağı ile Gümüşhane üzerinden güneye açılan diğer liman alanlarından birisi de Gülbahar Hatun Vakfiyesine ait olması dolayısıyla Vakfikebir adıyla anılan bölgedir. Antik Çağ'da Libiopolis, Linopoli³⁶ adıyla anılan Vakfikebir/Beşikdüzü Limanı geçmişte mendireği olmamakla birlikte, iskeleler vasıtasıyla özellikle Kürtün, Tonya bölgesinden çıkarılan madenlerin İstanbul'a taşınması ve gemilerin demir atarak barınabilmesi gibi amaçlarla kullanılan doğal bir koy ve liman özelliğindedir. Bölgede Beşikdüzü ve Vakfikebir kıyılarından başlayıp, Fol Deresi ve

³¹ Yunus Emre Aydın, "19. Yüzyıl'da Tirebolu Limanı", *SOBİAD*, Temmuz 2015, s. 485.

³² P. Minas Bıjışkyan, *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası*, ter. ve not. H. D. Andreyan, İstanbul 1969.

³³ Aydın, "19. Yüzyıl'da Tirebolu Limanı", s. 484.

³⁴ Osman Köse, "XIX. Yüzyılda Gümüşhane Madenleri", *Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu*, ed. Mithat Kerim Arslan-Hikmet Öksüz, 1. Cilt, Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, Trabzon 2001, s. 292.

³⁵ İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1992, s. 24-26.

³⁶ Graaauw, "Karadeniz'deki Potansiyel Antik...", s. 140.

İskenderli Vadisi üzerinden Tonya, Kalınçam, Erikbeli geçidinden Kürtün'e varan yol oradan Kadırğa Yaylası üzerinden Zigana Geçidi'ne ulaşarak tarihi İpek Yolu ve kervan yoluna bağlanmaktaydı. Günümüzde bu güzergâh yayla araç yolu görevi görmektedir.

Trabzon Limanı'nın batısında kalan ve fırtınalı havalarda gemilerin demirleyebildiği en önemli ve korunaklı liman Akçaabat Koyu'dur. Akçaabat İskelesi bölgenin tarımsal ürünlerinin taşınmasında kullanıldığı gibi hinterlandında bulunan yollarla Zigana Geçidi üzerinden İpek Yolu ve kervan yoluna bağlanmaktaydı. Strabon,³⁷ Antik Çağ'da Akçaabat (Hermönassa) ile ilgili olarak; buradaki limanın kötü havalarda Trabzon Limanı'nın bir alternatifi durumunda olduğunu ve burada yerleşim yeri bulunduğunu belirtmektedir. Evliya Çelebi, 1640'ta Trabzon'a yaptığı seyahati de içeren eserinde; "Oradan Akçaabat Kalesi'ne (Akçakale-Cordila) geldik. Polta (Akçaabat, Platana) Pazarı Trabzon hükmünde nahiye ve subaşılıktır. Burada büyük bir liman vardır ki Karadeniz gemicileri arasında Polta Limanı demekle meşhurdur. Sekiz rüzgârdan emin, demir tutar, güzel bir limandır." ifadesi ile 17. yüzyılda Akçaabat Limanı'nın önemini belirtmiştir.³⁸ Tournefort'e göre (1701) Akçaabat Limanı Hadrianus döneminde onarılmış, Cenevizlilerin yaptırmış olduğu mendirek ise tamamen tahrip olmuştur.³⁹ Charles F. M. Texier de gemilerin Platana (Pulathane-Akçaabat) koyuna girerek batı ve kuzeybatı rüzgârlarından korunduğunu, Trabzon kayıkçılarının gemilerini burada karaya çektiğini belirterek Akçaabat Liman koyunun önemine değinmiştir.⁴⁰ Osmanlı öncesi Platana olarak adlandırılan Akçaabat Limanı, bulunduğu konum itibarıyla, kıyının doğal yapısı ve batısında bulunan Yoroz Burnu dolayısıyla Karayel rüzgârına kapalı bir koy özelliği gösterdiğinden Karadeniz'in fırtınalarında Trabzon Limanı'na sığınamayan gemilerin en önemli sığınma limanı ve demirleme alanı özelliğine sahipti. Mendirekleri ve kapalı bir liman yapısı olmayıp gemi yanaşma amaçlı iskele sistemine sahip Akçaabat Limanı Antik Çağ'dan günümüze balıkçılık ve denizcilik faaliyetleri için kullanılmıştır. Akçaabat'tan başlayıp,

³⁷ Strabon XII. 3. 17 c. 548.

³⁸ Evliya Çelebi, *Seyahatname*, I ve II Cilt, çev. Tevfik Temel Kuran, Üçdal Neşriyat, 1640, s. 1450-1461.

³⁹ Joseph Piton de Tournefort, *Tournefort Seyahatnamesi*, ed. Stefanos Yerasimos, Kitap Yayınevi, İstanbul 2005, s. 300.

⁴⁰ Texier, *Küçük Asya Coğrafyası...*, s. 155.

yalylara ve Zigana Geçidi üzerinden Kervan yoluna bağlanan yollar mevcuttur.

Trabzon Limanı'nın doğusunda yer alıp bölgenin en önemli ve eski liman ve garnizon kenti ise Susurmania, Hyssi porto, Hys-sus, Susurmania gibi adlarla anılan Sürmene (Araklı) kale ve limanıdır. Trabzon'un denizden yaklaşık 30 km doğusunda bulunan Araklı (Sürmene) Hyssus Limanı ve Susurmania Garnizon Kalesi Roma'nın doğudaki en önemli garnizon kenti olan ve Gümüşhane-Kelkit sınırları içerisinde bulunan Satala'ya (Lejyon XV Apollinaris) ve Erzincan üzerinden güneye (Samsat) ulaşan tali yolun da başında bulunan stratejik bir liman ve kaleydi.⁴¹ Bu liman ve kale, Karadere deltasının alüvyon ile dolarak kapanması nedeniyle günümüzde kıyıda yaklaşık 1 km iç kısımda, vadinin batı yakası üzerinde, Araklı kentinin merkezinde kalmış durumdadır.⁴²

Trabzon ve çevresinde yukarıda belirtilen ve tarihi kervan yolları ile bağlantılı limanlar dışında hemen her ilçenin sahilinde tekne çekme ve demirlemeye uygun çekek yerleri ile iskeleler bulunmaktaydı.⁴³ Bu çalışmada, tarihi kaynaklarda belirtilen, fiziki olarak değişimi ve bağlantı yolları bilinen, en önemli ve Kültür Rotalarına konu olacak güzergâhlarla birlikte denize açılan kapılar olan limanlar irdelenmiştir.

Kültür turizminde bir alanın ziyaret edilmesinin ana nedeni, o alanın özgün kültürel ve tarihi miras özellikleri ile ziyaretçinin kendi kültür mirası arasında kurduğu ilişkidir. Miras turizmine ilişkin başka bir görüşe göre ise bu özel turizm türü, geçmişin şimdiki zamanda canlanmasını, yeniden yaşanmasını sağlayan bir fırsattır.⁴⁴

Dünya Turizm Örgütünün tespitlerine göre, turizm aktivitelerinin %37'sini tarihi yollar ve bu yollar üzerindeki medeniyetleri ve eserleri tanıma amaçlı gezilerin de dâhil olduğu kültür turizmi

⁴¹ Mehmet Bilgin-Ö. Yıldırım, *Sürmene*, Sürmene Belediyesi Kültür Yayınları, Damla Ofset, İstanbul 1990, s. 31; Avni Aksoy, *A'dan Z' ye Sürmene*, Akademi, 2011, s. 90; İnan, "Arrianus'un "Arriani Periplus Ponti Euxini/Arrianus'un Karadeniz Seyahati...", s. 171.

⁴² Erüz vd., "Gümüşhane ve Trabzon'dan Geçen...", s. 657-666; Coşkun Erüz, *Kervan Yolu Proje Kitapçığı*, Trabzon 2013, s. 6.

⁴³ Erüz vd., "Kıyı Müdahalelerinin...", s. 173-185.

⁴⁴ Konur Alp Demir, "Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi Bağlamında Kıyı Kentleşmeleri", *Yönetim ve Ekonomi: Celal Bayar Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, c. 25, S. 2, 2018, s. 410.

oluşturur. Bu turizm aktivitelerine olan talebin, her yıl %15 oranında artacağı öngörülmektedir.⁴⁵

“Kültür Yolları” son yıllarda, yeni bir yaklaşım olarak kültür turizminde yer almaya başlamıştır. Kültür yolu kavramı için ICOS-MOS-CIIC (International Committee on Cultural Routes) tarafından yapılan tanımlamaya göre; toplumların karşılaşmalarına, diyaloglarına, hareketlerine, yer ve zaman olgusu içinde kültürlerin çarpazlanmasına, etkileşimine dayandırılmaktadır. Şubat 2005'te “Kültür Yolları” UNESCO tarafından, dünya mirası kategorilerinden birisi olarak kabul edilmiştir. UNESCO'nun hazırladığı Dünya Mirası Listesi ve Dünya Mirası Aday listesinde insanlığın ortak mirası olan kültür yolları önemli bir yere sahiptir. 2007 yılı itibarıyla, UNESCO Dünya Mirası Listesi'nde; Routes of Santiago de Compostela in France (1998) Fransa, Route of Santiago de Compostela (1993) İspanya gibi kültür yolu örnekleri bulunmaktadır. Bunlardan Santiago de Compostela aynı zamanda Avrupa Konseyi'nin belirlediği 24 kültür yolu arasında da bulunmaktadır.⁴⁶

Kültür turizmi ve kültür yolları konusunda dünyada ve özellikle Avrupa'da uluslararası düzeyde çalışmalar yapılırken, Türkiye'de Kültür Rotaları Derneği tarafından ve gönüllülerce projelendirilen çalışmalardan Likya Yolu, Aziz Paul Yolu, Evliya Çelebi Yolu, Karia Yürüyüş Yolu, Hitit Yolu, Firig Yolu önemli çalışmalardır. Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından çalışmaları başlatılan İpek Yolu ve Frigya Kültür Yolu, Avrupa Konseyi ile bakanlığın uluslararası boyutta ortaklaşa yürüttüğü Şarap Yolları ve yabancı gruplarca projelendirilen Hz. İbrahim Yolu gibi Anadolu'nun batısı dışında detaylı bir şekilde kayıt altına alınmış güzergâhlar bulunmaktadır. Hâlbuki Türkiye sahip olduğu kültürel çeşitlilik, kültürel ve tarihi miraslar, coğrafi konumu, doğal güzellikleri, kültür ve turizm alanında uzmanlaşmış kurum ve kuruluşları, sivil toplum kuruluşları, yerel yönetimleri, üniversiteleri ve konusunun uzmanı

⁴⁵ Selma M. Uygur-Eda Baykan, “Kültür Turizmi ve Turizmin Kültürel Varlıklar Üzerindeki Etkileri”, *Ticaret ve Turizm Eğitim Fakültesi Dergisi*, S. 2, 2007, s. 32.

⁴⁶ Enis Uğur, *Kültür Turizmi Bağlamında Kültür Yolları: Türkiye'deki Kültür Yolu Örnekleri Üzerine Bir İnceleme*, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Uzmanlık Tezi, Ankara 2008, s. 7-27.

yetişmiş insan kaynakları ile bu alanda önemli bir potansiyele sahiptir.⁴⁷

Kültür yollarının geçtiği, doğal ve kültürel miras değerlerin bulunduğu kırsal ve kentsel alanlarda ekonomik, kültürel ve sosyal kalkınma bütünleşik bir yaklaşımı gerektirir. Kırsal kalkınma araçlarının en önemlilerinden biri kırsal turizmdir. Gerek gelişmiş ülkelerde ve gerekse gelişmekte olan ülkelerde kırsal turizmin önemi son yıllarda giderek artmaktadır. Hem turist profilinde hem de tüketim kalıplarında oluşan değişiklikler koruma, kullanma dengesi içinde, doğal ve kültürel çevrenin kullanımını öngören “Sürdürülebilir Kültür Turizmi”, “Yumuşak turizm” ve “Eko-Turizm” gibi yeni turizm kavramlarını öne çıkarmaktadır. Bu yeni turizm çeşitlerinin özünü toplumsal açıdan ve çevre-doğa bağlamında sorun yaratmayan, ekonomik yönden verimli faaliyetler oluşturmaktadır. Çevrenin ve kültürün (tarihi yol ve üzerindeki tarihi alan ve yapıların da dahil olduğu) korunmasında ve turizmde fiziksel planlamanın önemi büyüktür. Sürdürülebilir turizmin geliştirilmesi için turizmin fiziksel planlamasında mekânın rasyonel şekilde planlanması, korunması ve kullanılması gerekmektedir.⁴⁸

Tarihi limanlar, liman kentleri ve tarihi yollar gibi kültürel, doğal değerleri ve mirasları barındıran alanlarda yatırım ve turizm faaliyeti yürütmek için öncelikle kültür turizmi, kırsal turizm (Doğu Karadeniz bölgesinde yayla turizmi), eko turizm yapılmaya uygun (coğrafi, ekolojik, kültürel ve sosyal) alanların ve sahip oldukları kaynak değerlerin mutlaka CBS (Coğrafi Bilgi Sistemi) ile tespiti ve haritalandırılması gereklidir. Coğrafi ve yapısal bilgiler ışığında doğal ve kültürel değerleri koruma kullanma dengesi ve sürdürülebilir kullanılabilirliğin riskler öngörülerek planlanması gerekir. Hatalı planlama ve kullanıma bağlı olarak özgünlüğünü kaybetmiş, yapısal ve kültürel olarak bozulmuş alanlar, yapılar ve tahrip edilmiş tarihi yol güzergâhlarında turizm faaliyetleri ve turizm ekonomisinin sürdürülebilir olması mümkün değildir.

⁴⁷ Uğur, *Kültür Turizmi Bağlamında...*, s. 4; <http://www.timeturk.com/m/haber.asp?id=394844> <http://www.sabah.com.tr/turizm/2014/01/13/unutulmus-patika-yollar-turizme-kazandırıldı>; <http://cultureroutesinturkey.com/tr/aziz-paul-yolu/>

⁴⁸ Selahattin Akşit, “Doğal Ortam Duyarlılığı Açısından Sürdürülebilir Turizm”, *Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Yıl: 1, S. 23, 2007/2, s. 441-460; *Türkiye Turizm Stratejisi 2023*, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, Ankara 2006, s. 442.

2. Trabzon ve Yakın Çevresinde Bulunan Tarihi Limanlara Bağlantılı Kültür Yolları

Tarihsel olarak Doğu Karadeniz'in, coğrafik, ulaşım, ticari, idari ve kültürel merkezi konumunda olan Trabzon şehri ve limanında başlayıp Gümüşhane, Bayburt, Erzincan ve Erzurum üzerinden Anadolu, Orta Doğu ve Orta Asya'ya ulaşan birçok askeri ve ticari amaçlı tarihi yol güzergâhı bulunmaktadır. Bu bölgede dünya ölçeğinde önemli Kültür Yolları irdelenerek Resim 4'te ve Tablo-2'de verilmiştir.



Resim 4: Trabzon, Gümüşhane, Bayburt'tan geçip, Erzurum ve Erzincan üzerinden Asya ve Orta Doğu'ya uzanan tarihi yolların güzergâhları

Trabzon ve bölge kıyılarında Antik Çağ'dan günümüze ana yolların denize ulaştığı en önemli askeri ve ticari liman olan Trabzon Limanı ve Sürmene (Araklı) limanları, Doğu Anadolu, Ortadoğu ve Orta Asya'nın denize, İstanbul ve Avrupa'ya açılan önemli deniz kapılarıydı.

Tablo 2: Trabzon, Gümüşhane, Bayburt'tan Geçip, Erzurum ve Erzincan Üzerinden Asya ve Ortadoğuya Uzanan Tarihi Yollar, Güzergâhları ve Uzunlukları

Yol No	Yol Adı	Güzergâh	Uzunluk (km)
1-a, b	Kervan Yolu (yaz)	a- Sürmene (Araklı)-Halanik (Çavuşlu), Ambardüzü, Kava Düzü, Sesli Kaya, Taşlı Yayla, Aşot, Limonsuyu, Kemer Geçidi, Aydıntepe (Hart-charton), Bayburt	94
		b- Sürmene (Araklı)-Çankaya (Dağbaşı, Haruska)-Çatak-Salmankas-Toronsos-Aydıntepe (Hart)-Bayburt	120
2	Roma Garnizon Yolu (Araklı-Satala)	Sürmene (Hyssus, Susurmania/ Araklı)- Aho, Çankaya (Dağbaşı, Haruska)-Çatak- Yağmurdere, Kostan dağı, Sobran (Arzular), Tekke, Kelkit, Sadak (Satala) (155km), Erzincan (206km) ...	155
3	İpek Yolu; 1. yaz Güzergâhı	Trabzon-Esiroğlu (Galyan)-Çayırılar-Gümişki hanları-Kazıklıova-Karakaban-Taşköprü hanları-Yağmurdere (Keşişköy)-Zuğî (Yuvalı)-Balahor-Aydıntepe (Hart)-Bayburt	120
4	İpek Yolu 2. Yolu Yaz Güzergâhı	Trabzon-Maçka-Karakaban-Hoca Mezarı-Kulat Geçidi-Kurum-İmera-Haşere-Gümüşhane-Bayburt	156
5	İpek Yolu; 3. Yaz Güzergâhı	Trabzon-Maçka-Ortaköy (Hortokop)-Karakaban-Hocamezarı- Kulat Geçidi-İstavri- Bozbent Geçidi Mescitli, (Beşkilise)-Gümüşhane-Bayburt	154
6	İpek Yolu (12 ay kullanılan ana güzergâh)	Trabzon-Boztepe-Hoşoğlan-Mataracı-Maçka-Hamsiköy Yerköprü hanları- Bekçiler hanları- Zigana Geçidi ve hanları-Zigana Köyü (kervan saray)- Torul (Ardasa)- Gümüşhane- Tekke - Vauk Geçidi- Bayburt	170
7	Kervan, Yayla ve Tüncü Yolu	Akçaabat- Düzköy (Haçka)- Kadırğa Yaylası- Aktaş yaylası-Zigana Geçidi	70
8	Kervan, Yayla ve Maden Yolu	Beşikdüzü-İzmiş-Raşi-Tonya-Erikbeli, Kadırğa Yaylası-Aktaş Yaylası-Zigana Geçidi	60
9	Kervan ve Maden Yolu	Tirebolu-Kürtün-Torul (Ardasa)	100
10	İpek ve Kervan Yaz Ara Yol	Zigana Geçidi-Kanlı Boğazı-Zahire Harmanı-Masura (Karaca Mağarası)-İkisu (Harava) hanları	19
11	Anabasis (On Binler) Yolu	Trabzon-Boztepe-Hacımemet-Galyan-Mataracı-Maçka-Hortokop (Ortaköy)-Karakaban-Hocamezarı-Kulat Geçidi-Hanzarya Geçidi-Maden Hanları-Deve Boynu (Tekes Tepe) Geçidi- Dölek Boğazı-Yayladere (Veyserni)-Akhisar (Horonon, Ağasar)- Hadrak (Balakaynak)-Balahor (Akşar)- Varzahan (Uğrak)/Aydıntepe (Harton)- Bayburt	140

Bu limanlardan Anadolu ve Asya'ya kervanların ve orduların ulaşabilmesi için Trabzon, Gümüşhane, Bayburt ile Erzurum veya Erzincan arasında coğrafik ve iklimsel şartlara uygun güzergâhlardan geçen yollar inşa edilerek kullanılmıştır. Günümüzde bu tarihi yollar sahip oldukları tarihi yapı, alan ve doğal güzellikleri ile birlikte Kültür Yolu ve sürdürülebilir kültür ve eko turizm rotaları olarak kullanılabilir ulusal ve uluslararası öneme ve ilgiye sahip tarihi rotalardır. Anadolu'nun Doğu-batı, Kuzey-güney yönlü önemli tarihi güzergâhlarına bağlanan, liman veya iskelelerle Karadeniz'e ulaşan önemli tarihi yollar ve geçilen güzergâhlar Tablo 2'deki gibidir.

Antik Çağ'dan 20. yüzyıla kadar kullanılmış olan tarihi limanlar ve bu limanlardan başlayıp Anadolu ve Asya'ya ulaşan önemli yollar, geçitler ve güzergâhların coğrafik, stratejik ve diğer özellikleri aşağıda verilmiştir.

2.1. Anabasis/Onbinlerin Yolu⁴⁹

Bölgede bulunan tarihi güzergâhlardan en eski ve yazılı kaydı olan yol MÖ 398-401'de Pers Kralı Kiros'a karşı savaşan paralı Yunan askerlerinin (yardımcı hizmetlerle birlikte 8-15.000 kişi) komutan ve kronikçi Zenofon (Xenophon) komutasında Trabzon Limanı'na ulaşmak için kullandıkları ve Anabasis (Kyrou Anavasis) olarak adlandırılan askeri seyahatin güzergâhıdır.⁵⁰ Bu güzergâh antik Trabzon kenti ve limanı ile birlikte batı dünyasında merak edilen kültür rotalarının başında gelmektedir.

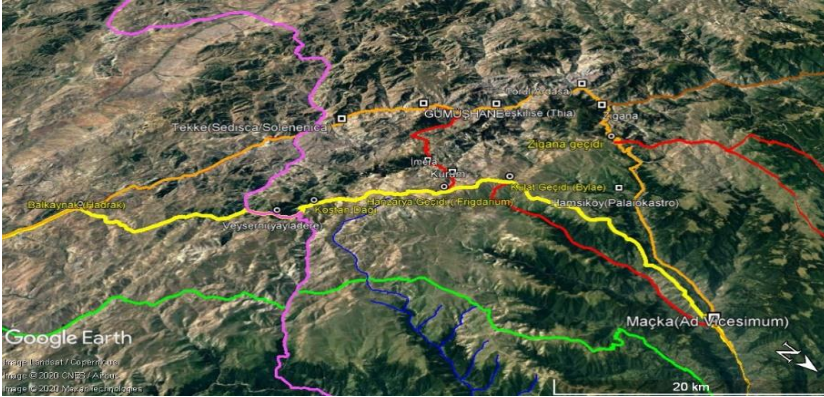
Anabasis güzergâhının Doğu Karadeniz rotası; Erzurum'dan sonra, ordunun hububat, yük ve besin hayvanı temin edilen Bayburt/Gymnias)-Aydın-tepe (Harton) Ovası'nı geçtikten sonra Bolkar ve Ziganadağları geçitlerinden ve sırtlarından devam eder. Aydın-tepe (Hart-Varzahan) Ovası'ndan geçen hat, Hadrak (Balkaynak) ve Vavuk Dağı üzerinden, Roma/Bizans kalesi ve tarım havası Akhisar'dan (Ağasar-Horonon; Prokopius'un Ermeni ve Tzan bölgesini ayıran, 3 yol üstünde ve Hart/Aydın-tepe (Chartōn)'ye 2 gün uzaklıkta olduğunu belirttiği kale) geçerek⁵¹ Veyserni (Yayladere) üzerinden Kostandağı Geçidi'ne ulaşır. Dölek, Alaçayır Boğazı'nı takip eden yol, Antik Çağ'da Tekes (Thekes) olarak adlandırıldığı öngörülen ve

⁴⁹ Bk. Resim 4; Tablo 1: 11 nolu Hat.

⁵⁰ Bk. Resim 5 (Onbinlerin Yolu).

⁵¹ Intagliata, "Geç Antik Çağ'da Tzanika'nın...", s. 428.

bölgenin Kaçkarlardan sonra en yüksek dağı olan Deveboynu Tepesi'nin (3081 m) güney yamacından geçer. Deveboynu ile Bayburt (65 km) arası çoğunluğu yayan bir ordunun ortalama 5 günde ulaşacağı bir mesafedir. Deveboynu (Tekes), Ziyaret Tepe; doğal yağmur ve sis suyu toplama çanakları (adak suyu), ateşgahı, dikili taşları, yığma taş kuleleri ve savaş siperleri, eteğinde bulunan Çakılğöl ile yörede yüzlerce yıldır ziyaretgâh, şehitlik, adak yeri olarak bilinen ve efsaneleri olan mitolojik bir tepe ve sırttır. Yolun Bayburt-Kulat Boğazı arası kısmı, I. Dünya Savaşı'nda, Osmanlı Türk ve Rus askeri kuvvetleri tarafından asker, mühimmat ve top yolu olarak da kullanılmıştır. 2900-3000 m yükseklikteki sırt üzerinde, 4 km uzunlukta siperler ve savaş mevzileri olan Deveboynu sırtı, talebimiz doğrultusunda, 2019 yılında Kültürel (Askeri) SİT alanı olarak tescil edilmiştir. Tekes/Deveboynu tepe eteğinden geçen tarihi yol, Yağlıdere Kurum sınırlarında bulunan Maden Hanları, Hanzarya (Frigdarium) Boğazı ve hanları, İstavri (Uğurtaş) Kulat (Bylae) Geçidi ve hanları bölgesine ulaşır. Tarihi güzergâhın güneyinde kalan Bayburt ve Gümüşhane vadileri, Antik Çağ'dan günümüze yerleşim, tarım ve madencilik havzalarıdır. Bu tarihi güzergâh, birbirine ekleşik sırtlar üzerinden⁵² geçtiği için ulaşımı kolay, saldırıları önleme açısından güvenlidir. Yolun güneyindeki vadi içi yerleşimler (Akhisar, Sobran, Veyserni, Arapdere, Dölek, Kurum-İmera vadi yerleşimleri), Zenefon ve ordusunun ihtiyaç duyduğu besinleri, hayvanları ve ganimetleri elde ettiği alanlardı.



Resim 5: Ağırlıklı olarak sırtları takip eden Anabasis (Sarı), Yaz Kervan (yeşil, kırmızı ve turuncu) ve Roma Garnizon Yolu Güzergahı(Pembe)

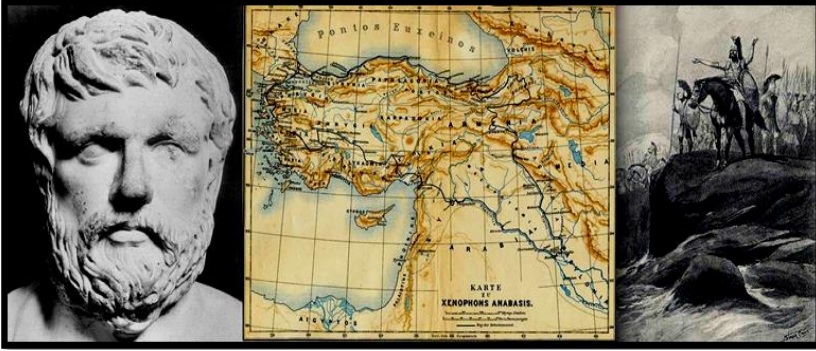
⁵² Bk. Resim 5.

Kulat Geçidi'nden sonra kuzeye, Maçka'ya dönen yol, sırt üzerinden Hoca Mezarı Yaylası ve hanları, Karakaban Hanları, Hortokop (Ortaköy) Roma Kalesi'ni takip ederek Altındere ve Değirmendere'nin su kavuşumu olan Maçka'ya (Cevizlik) varır. Tarihi güzergâh bu noktadan sonra Maçka-Mataracı, Esiroğlu-Hacı Mehmet-Gölçayır-Boztepe ve Taksim (Gâvur Meydanı) üzerinden Antik Trabzon şehri ve limanına ulaşır.⁵³ Bayburt-Trabzon arasında, kervan yaz yolu olarak bilinen ve farklı seyyahlar tarafından kayıt altına alınmış olan bu güzergâh, yaz döneminde sisin az olduğu, çoğunlukla rahat sırtlardan ve otlak alanlarından geçmesi dolayısıyla 19. yüzyıla kadar yaz aylarında kervanlar tarafından aktif olarak kullanılmıştır.⁵⁴ Bu güzergâh Osmanlı Devleti ve yabancı seyyahlarca hazırlanmış bölge yol haritalarında mevcut olup günümüzde yaylacılık amaçlı olarak bir kısmı araç yolu, bir kısmı hayvan yolu olarak kullanılmaktadır. Ksenofon ve askerlerinin Temmuz-Ekim döneminde geçmiş olduğu bu güzergâh yüksek dağ ve geçitlerden geçmesi dolayısıyla hava durumuna bağlı olarak sadece Mayıs-Aralık döneminde kullanılabilir bir güzergâhtır. Kayıt altına alınmış olan bu en eski tarihi yol güzergâhı üzerinde bölgenin en eski limanı olan Trabzon Limanı, bilinen en eski kaleler olan Trabzon, Hortokop, Kurum Kale (Shamanlikhion, Şamanlı), Akhisar Kalesi (Ağasar, Horonon), Hart (Charton) ve Bayburt (Gymnias)) kaleleri bulunur. Ayrıca güzergâh üzerinde tarihi köprüler ve Bayburt, Hart, Kurum/İmera, Maçka, Trabzon gibi önemli antik yerleşimler, çok sayıda dini, ticari yapı ve sivil mimari eser de bulunmaktadır.⁵⁵ Hem tarihi yol hem de güzergâh üzeri ve çevresinde çok sayıda kültürel ve doğal varlık bulunmasından dolayı Trabzon-Gümüşhane-Bayburt arası Kültür Rotaları içinde Anabasis rotası, en cezbedici ve en fazla merak uyandıran güzergâhtır.

⁵³ Bk. Resim 1, 2, 4, 5 ve 6.

⁵⁴ Güzergâh üzerinde otlakların varlığı, askeri ve kervan yük ve süvari hayvanlarını besleme için yem taşıma ihtiyacını azaltması açısından çok önemliydi.

⁵⁵ Bk. Resim 6. Wikipedia 2020; Baldwin and Cradock, 1837, Turkish empire-London, (wikipedia harita)



Resim 6: Ksenofon ve askerlerinin Perslerle savaş sonrasında Trabzon'a ulaşmak için geçtiği yol

Bayburt-Trabzon arasında bulunan ve askerlerin denizi gördüğü, taş yığarak anıt oluşturduğu, kutsallaştırdığı Thekes/Teke Dağı'nın neresi olduğu konusu Türk ve yabancı araştırmacıların Anabasis rotası kadar merak ettiği ve araştırdığı bir konudur. Bu bağlamda bazı araştırmacı ve seyyahlara göre Tekes Tepesi olduğu öne sürülen tepeler Resim 7'de verilmiştir. Seyyah ve araştırmacılar tarafından Deveboynu Tepesi dışında önerilen tepeler şunlardır: 1- Sürmene/Köprübaşı Madur Dağı, 2- Gümüşhane Çorak, Taşköprü-Karakaban Dağı, 3- Maçka, İskobel Tepesi (Sümela Manastırı karşısı tepeler), 4- Torul-Uğurtaş (İstavri) Ayeser Tepesi. Bu tepelerden Madur dışındaki tepeler bu çalışmada tanımlanan güzergâhın⁵⁶ üzerinde (Deveboynu Tepesi, Ayeser Tepe) ya da güzergâhın Kuzeyinde (Karakaban ve İskobel tepeleri) bulunmaktadır.

Daha önceki çalışmalarda Tekes Dağı olarak öne sürülen tepeler irdelendiğinde; doğudan batıya birinci dağ olan Madur Dağı (2720 m) hemen her mevsim denizin (Of-Araklı arasındaki kıyılar) en net görüldüğü tepedir. Ancak Madur Dağı, Zenefon ve askerlerinin tırmandığı Bayburt-Gümüşhane ile Trabzon arasında, denizin görülmesi gereken sıra dağın tepe ve geçitlerine⁵⁷ göre 20 km kuzeyde bulunmaktadır. Ayrıca Madur Dağı'nın eteğinden geçen tarihi kervan yolu⁵⁸ Trabzon şehrine ve limanına değil, Roma İmparatoru Hadrianus (MS 117-130) tarafından yaptırılan Susurmania-

⁵⁶ Bk. Resim 4, 11 nolu güzergâh.

⁵⁷ Bk. Resim 6 kırmızı hat.

⁵⁸ Bk. Resim 4'de 1 nolu rota.

Hyssus (Sürmene/Araklı) garnizon limanı ve kalesine ulaşmaktadır. Bu güzergâh, bölgede denize ulaşan en kısa güzergâhtır (Bayburt-Araklı arası 94 km dir). Madur ve öncesi tepelerde denizi gören ordunun karadan vadi, dağ ve ormanları aşmak sureti ile fazladan 100 km'den fazla yol giderek Trabzon'a ulaşmak yerine, Madur'dan 50 km mesafedeki Araklı/Sürmene Limanı'na inmesi mantıksal ve stratejik açıdan çok daha makul ve mantıklıdır. Ayrıca Madur Dağı'nın⁵⁹ güney ve batısında Karadere Vadisi ve dik yamaçlardan batıya doğru Trabzon'a herhangi bir tarihi yol bulunmamaktadır.

Araştırmacıların 2 nolu Tekes Tepe önerisi olan Taşköprü Karakaban (2690 m) tepesi; Zenefon ve ordunun tırmandığı Bayburt-Gümüşhane ile Trabzon arasında olan ve denizin görülmesi gereken sıra dağın⁶⁰ tepe ve geçitlerinin 14 km kuzeyinde bulunmaktadır. Bu güzergâhta ordunun, Bayburt-Salmankas ya da Bayburt-Vavuk-Kostan Dağı'ndan geçerek, Yağmurdere-Taşköprü-Karakaban güzergâhını kullanmış ve Karakaban Tepe'den denizi görmüş olması durumunda, ordu Maçka üzerinden değil, en yakın güzergâh olan Taşköprü-Kazıklıova (Kasova)-Gümüşi-Çayırılar-Galyan (Esirroğlu) ya da Gümişki-Seslikaya-Üçpoar-Zafanoz (Çilekli) üzerinden Trabzon'a ulaşmış olması gerekirdi. İnişli çıkışlı, dik ve yoğun ormanlarla kaplı olan ve saldırı açısından risk taşıyan bu hat üzerinde, Trabzon ve yakın çevresi dışında, güvenlik amaçlı ne bir kale ne de askerin yakın bölgelerden ganimet elde edeceği büyük yerleşim alanları bulunmamaktaydı.

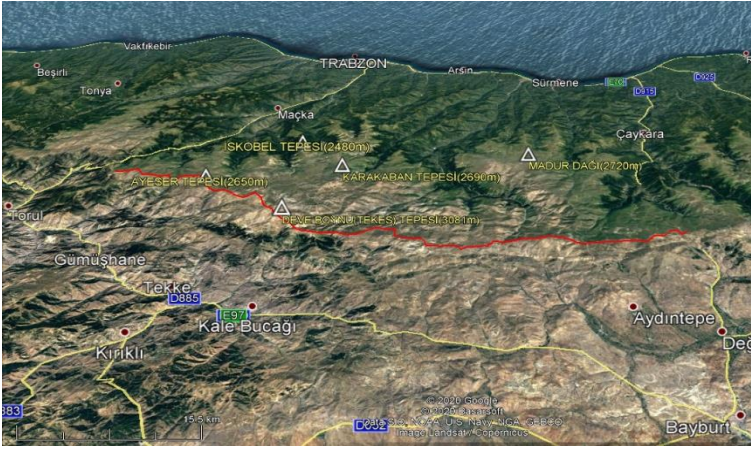
3 nolu güzergâh olan İskobel Tepesi (2480 m) Onbinlerin tırmandığı Trabzon ile Bayburt-Gümüşhane arasında denizin görülmesi gereken sıra dağın tepe ve geçitlerinin 24 km kuzeyinde bulunmaktadır.⁶¹ Bu tepeye 2 nolu Karakaban Tepesi yakınından geçen yoldan kuzeydoğuya geçilerek ulaşılır. Ayrıca burası bölgenin en yüksek tepesi olan Deve Boynu Tepesi'nden kuzeye, denize baktığında görülebilir. Bu tepe ve yakın çevresinde de herhangi bir tarihi han, yerleşim bulunmamaktadır. Bölgedeki sırtlar üzerinde köyler ile yaylalar arası ulaşımı sağlamak üzere tarihi yollar mevcuttur.

⁵⁹ Bk. Resim 7.

⁶⁰ Bk. Resim 6, kırmızı çizgi hattı.

⁶¹ Bk. Resim 6.

4. tepe ve güzergâh olan Gümüşhane-Uğurtaşı, Ayaser Tepesi, bu çalışmada öngörülen “Anabasis Rotası” üzerindedir.⁶² Ancak 1600 m yüksekliği ve kuzeye bakan yamaçların genellikle yoğun sis ve bulutlu olması dolayısıyla denizi görme şansı düşüktür. Seyyah ve araştırmacıların bu tepeyi Tekes Tepe olarak adlandırmalarının nedeni; Osmanlı Devlet kayıtlarında sıkça belirtilen Trabzon-Maçka-Hortokop-Kulat-Boz bent-Gümüşhane-Bayburt kervan yolunun bu tepe yakınından geçmesi, nüfus mübadelesi öncesi özellikle Rum teba tarafından bu tepe eteğinde bölgenin en büyük yayla şenlikleri ve kutsal sayılan tepeye adı verilen Aziz (Aya Sergio) adına yapılan dini yortulardan birisinin burada yapılmasıydı. Günümüzde bölgede yılda bir gün panayır amaçlı yayla şenliği yapılmaya devam edilmektedir. Bu güzergâhtaki tarihi kervan yolunun Kurum Dere, Uğurtaşı, Kulat Geçidi, Maçka arası yayla ve köylere ulaşılan araç yolu olarak kullanılmaktadır.



Resim 7: Anabasis, Onbinlerin denizi gördüğü Thekes tepesi ile ilgili farklı araştırmacılar tarafından önerilen tepeler ve Gümüşhane-Bayburt ile Trabzon arasındaki vadilerin keşiştiği dağ sırtı (Kırmızı renkli hat).⁶³

Bölgede bulunan eski yollar ve özellikle Anabasis-Onbinlerin Yolu olarak geçen güzergâh, Zenefon ve ordunun geçmesi için açılan bir yol değil, var olan ve ordunun gerekli bakımlarla geçmesine elverişli olan bir yol güzergâhıydı. Aksi halde ordunun geçmesi için dağlık ve ormanlık bölgelerde yol açarak geçmek, aylarca sürecek

⁶² Bk. Resim 4.

⁶³ Google Earth Version, 20.09.2020.

zor ve uzun bir süreç olacaktır. Hâlbuki Zenefon ve askerleri Bayburt ile denizi göreceği Tekes Tepe'ye sadece 5 günde ulaşmıştı.

Bu çalışmada ortaya konulan ve "Kültür Rotası" olması öngörülen güzergâhın, Anabasis-Onbinlerin Yolu ve Deveboynu Dağı'nın Tekes Tepe olma olasılığını güçlü kılan maddi deliller irdelendiğinde; birinci olarak bu güzergâh tarihi ticaret ve askeri haritalarda sürekli işlenmiş ve kullanılmış bir yoldur. İkincisi, yol askeri amaçlı olarak Zenefon ordusu ile başlayan ve son olarak 1916'da Osmanlı ve Rus ordularının top ve asker nakil yolu olarak kullandığı bir güzergâhtır. Üçüncü olarak bu güzergâh günümüzde de bilinen ve kullanılan bir yoldur. Dördüncüsü, bu rota üzerinde bölgede bilinen en eski savunma amaçlı yapılar olan Bayburt, Aydıntepe (Hart), Akhisar (Horoanon), Kurum (Gorom, Kromni, Shamanlinikhon), Maçka/Hortokop ve Trabzon Kalesi olmak üzere önemli ve stratejik kaleler bulunmaktadır. Bu kalelerin tamamı Roma ve Doğu Roma yapılarıdır. Bu tarihi rotanın bölgenin en eski kaleleri ve önemli yerleşimleri içinden veya yakınından geçiyor olması, ayrıca günümüze kadar kullanılıyor olması bu güzergâhın Antik Çağ Anabasis-Onbinlerin rotası olarak kullanılmış olduğunu gösteren önemli delillerdir. Anabasis'te verilen bilgiye göre Yunan paralı askerlerin kullanmış olduğu yol, askerler tarafından açılmamış, mevcut kullanılan bir yol Bayburt (Gymnias)'tan alınan bir rehber eşliğinde geçilmiştir. Antik Çağ, Roma ve Bizans'tan günümüze kullanılan, alternatiflere göre güvenliği, konaklama ve destek hizmetleri sağlanmış bir güzergâhın Onbinlerin de kullandığı rota olması akla en makul yaklaşımdır.

Anabasis-Onbinlerin güzergâhı kadar önemli ve gizemini koruyan bir diğer konu olan Thekes/Tekes Tepesi ile ilgili olarak Anabasis'te sadece Bayburt (Gymnias)-Trabzon güzergâhı üzerinde, denizi gören yüksek tepeye sahip bir konumda olduğu belirtilmiş, ancak tam yeri belirtilmemiştir. Bu çalışma kapsamında öngörülen, en makul güzergâh üzerinde, geçilen bölgenin ve Zigana Dağları silsilesinin en yüksek, efsaneleri, yatırları olan tepesi, Deveboynu Tepesi ve sırtı bulunmaktadır. Bu sırt üzerindeki 3081 m yükseklikteki Deveboynu, Bayrak Tepe ve Deveboynu zirvesi, tarihi yolun üzerinde denizi gören bir konumdadır.

Anabasis-Onbinlerin Rotası, MÖ 400'de dünyada sayılı kayıt altına alınmış rotalardan birisi olması açısından, gerekli tanıtım, bakım ve düzenlemelerle Dünya ve Avrupa Kültür Rotaları kapsamında değerlendirilebilecek büyük bir potansiyele sahiptir.

2.2. Roma Garnizon Yolu (Araklı-Satala)⁶⁴

Vespasianus (MS 69-79), Doğu Anadolu'da mevcut vasal krallıkları ele geçirerek sınırın Roma ordusu tarafından korunmasını sağlamış, sınırını koruyan birliklerine kolay destek sağlamak için de Trabzon bölgesini çevreleyen dağlardan askeri yollar inşa ettirmeye başlamıştı. Roma'nın doğu hududunu koruyan Roma lejyonlarından birinin MS 117 yılında yerleştiği ve daha sonra önemli bir garnizon-şehir olacak olan Satala'nın (Kelkit, Sadak köyü) limanı olan Trabzon, gelişmesine devam etmiş ve İmparator Traianus (M.S.89-117) zamanında darphane binası dahi inşa edilmişti. Roma'nın Trabzon'un doğusunu güvenlik altına almak, ayrıca Satala ve Samsat'a kadar ulaşan askeri yolun ve bölgenin kontrolünü sağlamak için Sürmene (Araklı)/Susurmania, Hysso Porto liman ve kalesini (MS 117) inşa ederek Satala, Araklı arasında askeri amaçlı bir yol inşa etmiş, ya da var olan yolu askeri amaçlı kullanılabilir şekilde düzenlemiştir. Bu Roma askeri ve ticaret yol güzergâhı Araklı (Sürmene) Susurmania ve Canayer kalelerinden başlayıp Karadere Vadisi içinden, Çatak, Yağmurdere (Keşköy), Kostandağı, Yayladere (Veyserni), Arzular (Sobran), Tekke'den, Kelkit ve Roma Garnizon kenti Satala'ya ulaşmaktadır. Bu güzergâh günümüzde de Araklı-Gümüşhane araç yolu olarak kullanılmaktadır.⁶⁵



Resim 8: Trabzon Limanı ve Sürmene (Araklı) limanından başlayıp, Gümüşhane üzerinden Satala Roma Garnizonuna ulaşan Roma Garnizon Yolu Güzergâhları.⁶⁶

⁶⁴ Bk. Tablo 2; Resim 4, 2 Nolu Hat.

⁶⁵ Bk. Resim 8.

⁶⁶ Google. Earth, Version 7, 1.2. 2020

Bu güzergâhta oluşturulacak bir Kültür Rotası; Roma kalesi Araklı (Hyssu Porto, Susurmania) ve 5 km çevresinde bulunan Canayer, Kalecik, Halanik ve Zavzaga kaleleri, tarihi Araklı Os (Turnalı) camisi, Gümüşhane Kabaköy Ayasofya Camii (Kiliseden çevirme), Karadere taş köprüleri ve hanları, Harşit Tohumoğlu Selçuklu Köprüsü ile birlikte havzada bulunan başta Yağmurdere olmak üzere kendine has mimarisi olan kırsal yerleşimleri, Çatak Asması şelalesi gibi doğal güzellikleri görme şansı elde edecektir.

2.3. Sürmene (Araklı)-Bayburt Kervan Yolu⁶⁷

Bu tarihi yol ve Antik Çağ'da Hyssus Limanı (Hyssi Porto) olarak adlandırılan doğal liman, günümüzde Karadere'nin taşıdığı alüvyonlarla dolarak kıyıda 1 km içeride Araklı çarşı ya da tarihi Sürmene (Araklı) Limanı ve kalesi (Susurmania) adıyla bilinmektedir. Bu liman ve ardındaki kalenin bir vadi ve kuş uçuşu 2 km batısında bulunan Canayer (Buzluca) köyü ve sırtı üzerinde, denizi gören bir mevkiye, daha büyük bir kale yer almakta olup, yukarıdan Araklı Burnu'nun batısındaki Kalecik Kalesi ve küçük koy-gemi çekeğine bakmaktadır. Roma İmparatoru Hadrianus'un görevlendirdiği Vali Arrianus (MS 130), burada konuşlanmış olan askerlere talim yaptırdığını belirtmiştir. Söz konusu askeri birlik, cohors, büyük bir ihtimalle Notitia Dignitatum'da bahsedilen, Romalıların Hyssi Limanı'nda konuşlandırmış olduğu birliktir.⁶⁸

Dede Korkut hikâyelerinde Bayburt'ta oturan Oğuz Beyi'nin oğlu Bamsı Beyrek'in Trabzon Tekfuru'nun kızını almak için geçmek zorunda olduğu Bataklık olarak yer alan ve Evliya Çelebi Seyahatnamesi'nde (1630) Ağaçbaşı Dağı'ndan geçen ve tek bir geçidi olduğu aktarılan yol olarak belirtilen Sürmene-Bayburt Kervan Yolu, Trabzon kıyı ve limanlarından Bayburt'a ulaşan en kısa (94 km), rahat ve güvenli yol güzergâhıdır.⁶⁹

⁶⁷ Bk. Tablo 2; Resim 4, 1 Nolu Hat.

⁶⁸ Arslan, *Arrianus'un Karadeniz Seyahati...* s. 54-55; James Crow-Anthony Bryer, *Survey in Trabzon and Gümüşhane Vilayets, Turkey, 1992-1994*, Dumbarton Oaks Papers, vol. 51, 1997, s. 283.

⁶⁹ Bk. Tablo 1; Resim 9.



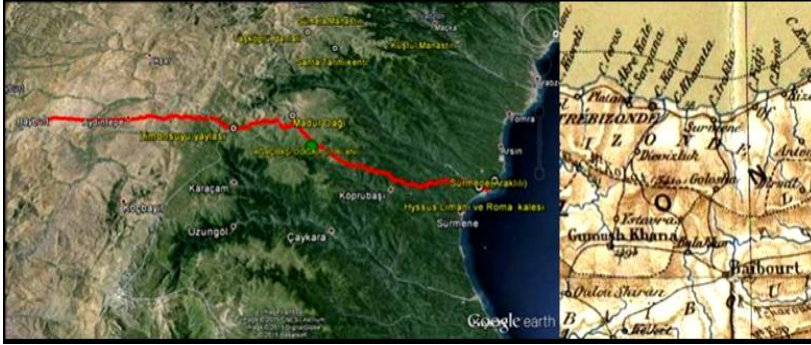
Resim 9: 20. yüzyıla kadar aktif kullanılmış olan yol güzergahları, Trabzon ve Sürmene Limanları ile Satala'dan geçen askeri ve ticaret yollarını gösteren Osmanlı Devleti 20.yüzyıl Trabzon Eyalet haritası ve 1898 Fransız⁷⁰ haritası

Güzergâh üzerinde 13 köy ve yayla, han bölgesinde sağlam olarak günümüze ulaşmış 100 yıldan eski 7 tarihi han yapısı olan Kervan Yolu, I. Dünya Savaşı'nda Kars'a askeri malzeme taşınmasında Trabzon-Erzurum-Kars yoluna alternatif olarak kullanılması düşünülen ve 1970'e kadar katırcı yolu olarak taşımacılıkta aktif olarak kullanılan bir güzergâhtır. Kervan Yolu güzergâhı; Sürmene (Araklı)'den başlayıp, Çavuşlu (Halanik), Ambardüzü, Kava Düzü (Kahve Düzü), Ağaçbaşı Yaylası (10.000 yıllık Doğal SİT Turbalık/Bataklık)-Seslikaya, Coşk (Köşk) Yaylası, Taşlı Yaylası (Madur

⁷⁰ D. Donekian, *Clignez sur l'image-trebizonde_Paris, 1892, Plon.*

Dağı-2670 m)-Aşot geçidi, Limonsuyu, Kemer Geçidi'nden geçerek Aydın-tepe (Hart)'den Bayburt'a ulaşmaktadır.⁷¹

Bu hattın daha uzun ikinci bir güzergâhı ise, Araklı (Sürmene) Susurmania ve Canayer kalelerinden başlayıp Karadere Vadisi içinden, Çatak, Salmankas, Toroslu, Aydın-tepe üzerinden Bayburt'a ulaşmaktadır.⁷²



Resim 10: Sürmene (Araklı)-Bayburt Kervan Yolu Güzergâhı⁷³

Sürmene (Araklı)-Bayburt Kervan Yolu güzergâhı, her noktadan denizi gören bir sırt üzerinde olması, tarihi kalelerden geçmesi, yol çevresinde 100'e yakın tarihi konak, 10 tarihi cami, 3 kilise, tarihi Gültepe, Karacakaya (Kentsel SİT), Aksu ve Dirlik yerleşimleri olan ve karışık ormanlar, yaylalar ve tarihi hanlar, efsanelere konu olmuş Madur Dağı (2729 m) ve I. Dünya Savaşı siper ve şehitlikleri (Başta 156 şehit anısına yapılmış olan Harmantepe Şehitliği), tescilli taş yolları, 2019 yılında Doğal SİT ilan edilmiş olan Ağaçaşu Turbalığı, geçitler, Aydın-tepe (Hart) yer altı şehri, Bayburt kenti ve kalesi ile önemli bir "Kültür Rotası ve Doğa Güzergâhı"dır.

2.4. İpek Yolu⁷⁴

Doğu Asya ile Avrupa arasında ilk temasların MÖ 600'lü yıllarda Avrasya bozkırlarında at sırtında ulaşımın yaygınlaşması ve

⁷¹ Bk. Resim 4, 9.

⁷² Bk. Resim 4 ve 10; Tablo 1.

⁷³ Google Earth Version 7.1.2.204; Donekian, *Cliquez sur l'image-trebizonde...*

⁷⁴ Bk. Tablo 2; Resim 4; 3, 4, 5 ve 6 Nolu Hatlar.

MÖ 400'lü yıllarda ise atın ulaşımıyla birlikte askeri araç olarak anlam kazanmasıyla başladığı öngörülmektedir.⁷⁵ Asya-Avrupa arasındaki ticari ilişkilerin MÖ 300'lü yıllarda Büyük İskender'in doğu seferine kadar geriye gittiği ifade edilmekle birlikte, İpek Yolu olarak kabul edilen rotanın MÖ 100'lü yıllarda Çin ipeğinin batıda oldukça iyi gelir getiren bir ticaret ürünü olduğunun anlaşılmasıyla başladığı kabul edilmektedir. Trabzon Maçka, Hamsiköy, Zigana Geçidi üzerinden Gümüşhane ve Erzurum yolu ile Doğu Anadolu ve oradan da İran'a kadar ulaşabilen bir güzergâhın Karadeniz'e çıkış noktasındadır. Roma İmparatoru Neron, 63 yılında Trabzon ve bölgede etkin Roma hâkimiyeti ile birlikte I. yüzyılın ortalarından itibaren, sahil ile iç kesimler arasındaki ulaşımın iyileştirilmesi amaçlı altyapı çalışmaları yapılarak liman şehri İran, Doğu Anadolu ve Mezopotamya'ya bağlandı. Ticarî hareketliliğin artmasıyla MS 3. yüzyılın sonlarına kadar yoğun olarak kullanıldığı belirtilen bu yol sistemi, 1400'lü yılların sonunda Vasco de Gama'nın Ümit Burnu'nu dolaşarak Hindistan'a ulaşmasıyla büyük ölçüde önemini yitirmiştir. Aksoy⁷⁶ İpek Yolu'nun Orta Çağ boyunca patikalardan ibaret olduğunu belirtmektedir.

Tarihi İpek Yolu tek bir hat olmaktan daha çok, büyük bir yol ağını ifade etmektedir ve bu ağ hem doğu-batı, hem de kuzey-güney bölgeler, ülkeler, kentler ve halklar arasında çeşitli ilişkileri sağlayan, barışçıl ticarete olduğu kadar savaş güçlerine de hizmet eden bir çeşit koridor sistemidir.⁷⁷

Trabzon-Bayburt arası İpek Yolu kapsamında kullanılmış olan rotalar irdelendiğinde, tarihi İpek Yolu ve sonraki dönemlerde Trabzon'dan Tebriz'e uzanan güzergâhının, Trabzon-Bayburt arasındaki kısmında, mevsime ve talebe göre alternatif güzergahlar kullanıldığı görülür.

Trabzon-Gümüşhane-Bayburt İpek Yolu ve kervan yolu hattının birincisi ve çağlar boyunca 12 ay kullanılan kısmı Zigana hattıdır. Bu hattın dışında özellikle yaz dönemlerinde kullanılmış olan alternatif güzergahlar; Trabzon-Değirmendere vadisinden

⁷⁵ Xinru Liu, *The Silk Road in World History*, Oxford University Press, Oxford 2010, s. 1.

⁷⁶ Aksoy, *Osmanlı Öncesi Dönemde Trabzon Şehri*, s. 25.

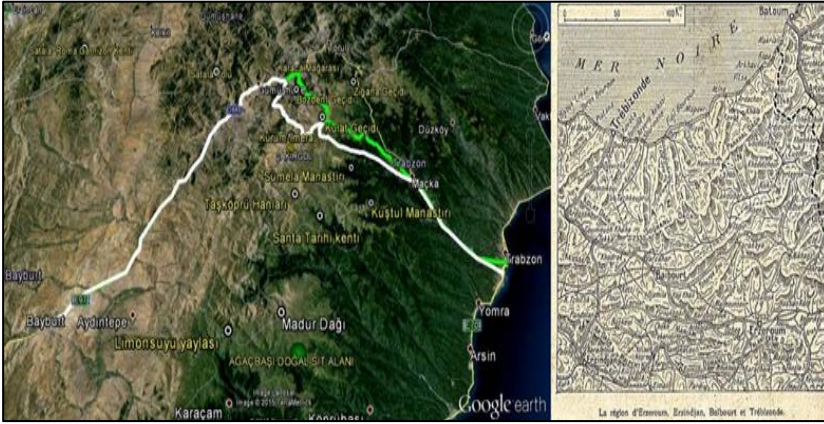
⁷⁷ Helmut Uhlig, *İpek Yolu-Çin ve Roma Arasında Eski Dünya Kültürü*, çev. Alev Kırım, Okyanus Yayınları, İstanbul 2000, s. 12.

Maçka'ya ulaşır. Hülagü ve Bolat'ın⁷⁸ da irdelediği 1. güzergâh Maçka'dan sonra üç kola sahiptir:

1- Trabzon-Maçka-Kıvalı Köprü (Coşandere), Akarsu (Larhan)-İsrafil (Cinli) Hanları- (ya da Hocamezarı rotası)-Uğurtaş köyü Kulat (Bylae) Boğazı-Bozbent Geçidi-Mescitli (Beşkilise). Bu rota 1835-1842 yılları arasında William John Hamilton'un Anadolu'nun tamamını dolaşarak yazdığı Küçük Asya eserinde, Trabzon'dan Bayburt'a giderken kullanmış olduğu yoldur. Bu güzergâh Roma Yolu olup, Osmanlı İmparatorluğu tarafından da aktif olarak kullanılmış bir güzergâhtır.⁷⁹

2-Maçka-Larhan-Kolat (Bylae) Geçidi-Hanzarya (Frigdarium) Geçidi-Kurum-İmera-Aktutan (Hayekse), Haşere (Yeşildere) tarihi yerleşimleri-Gümüşhane-Bayburt güzergâhı.⁸⁰

3- Üçüncü kol Maçka-Yazlık (Livera)-Coşandere, Taşköprü-Yağmurdere (Keşköy), Salmankas/Balahor-Aydıntepe (Hart)-Bayburt rotası şeklindedir.



Resim 11: Trabzon-Maçka-Kolat ve Hanzarya, Gümüşhane- Bayburt Güzergâhları

⁷⁸ Metin Hülagu-Gökhan Bolat, "Silk Road and The Role of The Caravansaries on The Trade and Social Life: Case of the Mid-Anatolia", 2012, s. 5; (http://www.metinhulagu.com/images/dosyalar/20120312005745_0.pdf) s. 1, 23.

⁷⁹ William John Hamilton, *Küçük Asya*, çev. Kasım Toraman, Midas Kitap, s. 134 138. Bk. Resim 11.

⁸⁰ Bk. Resim 11.

İpek Yolu rotalarından Trabzon-Gümüşhane-Bayburt hattının en önemli ve değişmeden 12 ay kullanılan rotası, Antik Çağ'dan günümüze kesintisiz olarak kullanılan, 1400'lerde Marco Polo'nun geçtiği⁸¹ ve 19. ve 20. yüzyılda çağın tekniğine ve araç geçişine uygun olarak yeniden yapılan Zigana yoludur. Bu güzergâh Doğu Karadeniz'de yaz kış ulaşımına imkân veren tek geçit olan Zigana Geçidi'nden (2000 m yüksekliği ile en alçak geçit), geçen ve Trabzon-Maçka-Hamsiköy (Yerköprü)-Bekçiler-Zigana Geçidi-Zigana Köyü (Selçuklu Kervan sarayı)-Torul-İkisü Hanları-Gümüşhane (ya da Zigana Geçidi-Saranoy Yaylası başı-Cebeli (Baldan)-İkisü (Harava)).⁸² Bayburt güzergâhının kullanıldığı bu yol, kısmi değişikliklerle günümüzde de Trabzon-İran transit yolu olarak aktif olarak kullanılmaktadır.⁸³

Zigana Geçidi'nden geçen bu güzergâh üzeri ve çevresinde Antik Trabzon Limanı ve Kalesi, tarihi camiler, kiliseler, konaklar vb. pek çok tarihi yapı, Boztepe Kızlar ve Kaymaklı manastırları, Maçka, Vazelon ve Maçka Kızlar manastırları, Torul, Cebeli Hızırilyas Manastırı, vadi köyleri, bölgenin ilk turistik konaklama merkezi Hamsiköy (eski hanlar), Zigana Geçidi, Zigana köyü ve Kervan sarayı, Torul Kalesi ve seyir terası, Karaca Mağarası ve İkisü Hanları, Gümüşhane Canca Kalesi ve Süleymaniye/Eski Gümüşhane, Akçakale, Tekke Çağırğan Baba Türbesi, Tohumoğlu Köprüsü, Kabaköy Ayasofya camii (Eski kilise), Kov Kalesi, Keçi Kalesi, Vauk geçidi, Akşar Korgan köprüsü, Aydıntepe yer altı şehri, Bayburt kalesi ve kenti bulunmaktadır. İpekyolu marka değeri ile bu güzergâh, bölgenin en zengin Kültür Rotası potansiyeline sahiptir.⁸⁴

⁸¹ M. Polo, 2014, <https://ebooks.adelaide.edu.au/p/polo/marco/travels/introduction.html>

⁸² Bk. Resim 4, 10 nolu hat.

⁸³ Bk. Resim 4 ve 11, 6 nolu hat.

⁸⁴ Bk. Resim 12.



Resim 12: İpekyolu ve Marco Polo Yolu olarak ta Bilinen Zigana Güzergâhları⁸⁵

2.5. Kervan ve Maden Yolları⁸⁶

9 nolu hat, Tirebolu (Tripolis); MÖ 1. yüzyıldan beri varlığı bilinen ve 3 kalesi (Kurucakale, St. Jean ve Bedroma kaleleri) ile önemli ve stratejik bir liman ve yerleşim alanı olan Tirebolu koyu, Harşit üzerinden ve Kürtün'den geçerek Torul'da tarihi İpek ve kervan yoluna bağlanan ve Osmanlı Dönemi'nde de kullanılan bu güzergâh havzanın hırçın akan akarsuyu Harşit çayı ve kolları, tüm yamaçları kaplayan ormanları ve orman sınırı üzerinde, Kadırğa yaylasının da dâhil olduğu etkin hayvancılık yapılan çok sayıda yaylaları, 10'a yakın kalesi, Kürtün ve Torul barajları ile birlikte kendine has cazibe değeri olan bir güzergâha sahiptir. Hem kültür hem de doğal değerleri ile birlikte Harşit Maden yolu önemli bir ulusal Kültür Rotası potansiyeline sahiptir.

8 nolu Kültür Rotası Beşikdüzü (Vakfikebir) Güzergâhı;⁸⁷ Antik Çağ'da Libiopolis, Linopoli⁸⁸ adıyla anılan Vakfikebir/ Beşikdüzü koyu içerisindeki iskeleler vasıtası ile özellikle Kürtün, Tonya bölgesinde çıkarılan madenlerin İstanbul'a taşınmasında kullanılmış yüklemeli limanlarından birisidir. Liman ve ardındaki havzalarda Beşikdüzü ve Vakfikebir kıyılarından başlayıp, Tonya, Erikbeli üzerinden Kürtün'e ve Kadırğa Yaylası üzerinden Zigana Geçidi'nde tarihi İpek Yolu ve kervan yoluna bağlanmaktadır. Bu gü-

⁸⁵ Google Earth Version 7.1.2.2041; M. Polo, 2014, <https://ebooks.adelaide.edu.au/p/polo/marco/travels/introduction.html>

⁸⁶ Bk. Tablo 2; Resim 4; 7, 8, 9, 10 Nolu Hatlar.

⁸⁷ Bk. Tablo 2; Resim 4, 8 nolu hat.

⁸⁸ Graauw, "Karadeniz'deki Potansiyel Antik...", s. 140.

zergâh, Beşikdüzü ve Vakfıkebir çevresinde başta Beşikdağı eteklerinde ve Tonya çevresinde bulunan tarihi kale, kilise, manastır vb. tarihi yerleşim ve kalıntıları, özgün mimari ve geleneksel yaşam kültürünü koruyan İskenderli yerleşimleri, tarihi medrese ve camiler, köprüler, değirmenler, şelaleler, ormanlar ve yaylaları kapsamaktadır. Beşikdağı'nda, bölgenin en önemli pagan kurban sunak ve tapınak alanı bulunmaktaydı. Bu alan Tabiat Parkı yapılarak yapı ve yol gibi kazılarla tamamen tahrip edilmiştir. Tarihi yol güzergâhı, maden, kültür ve doğa kapsamlı Kültür Rotası potansiyeline sahiptir.

7 nolu Kültür Rotası, Akçaabat (Hermönassa, Platana)-Zigana hattı; Trabzon Limanı'na gelen gemilerin fırtınalı havalarda sığınma ve demirleme limanı olarak kullanılmakla birlikte, Akçaabat Limanı kendi hinterlandında üretilen tarımsal ürünlerin taşınmasında da kullanılmıştır. Limanı Düzköy üzerinden Zigana Geçidi'ne ulaşan yollarla Trabzon-Bayburt Kervan yoluna bağlayan tarihi güzergâhlar mevcuttur. Bu güzergâhlardan en etkin kullanılmış olan hattı Akçaabat, Düzköy (Haçka), Haçka Yaylası, Kadırğa, Aktaş, Zigana Geçidi güzergâhıdır.⁸⁹ Bu güzergâh kırsal yaşam, yayla ve yayla kültürünün en etkin yaşandığı havzadan geçmesi dolayısıyla doğa ve kültür turizmi kapsamında değerlendirilebilecek bir Kültür Rotasına sahiptir.

Bölgede incelenen tarihi yol güzergâhları dışında, iller ve ilçeler arasında ve köylerden yaylalara ulaşımı sağlayan ve kırsal turizm, kültür ve eko turizm kapsamında değerlendirilecek çok sayıda yol bulunmaktadır.

İncelenen rotalar uluslararası düzeyde bilinen ve ilgi çeken rotalar olmaları dolayısıyla öncelikle fiziki varlıkları, güzergâhları ve güzergâhlar üzerindeki tarihi alan ve mekânlar alan çalışmaları, seyahatnameler, araştırma raporları, eski haritalar irdelenerek belirlenmeye çalışılmış, elde edilen sonuçlara göre varlığı ortaya konulan güzergâhların Kültür Rotaları potansiyeli irdelenmiştir.

3. İrdeleme

Uygur ve Baykan'ın⁹⁰ belirlediği gibi, insanların kültürel alanlara ve o alanlara özgü farklılıklara yönelik seyahatleri giderek

⁸⁹ Bk. Resim 4; Tablo 2.

⁹⁰ Uygur-Baykan, "Kültür Turizmi...", s. 46.

artırmaktadır. Bunun için bölgedeki tarihi yol güzergâhlarında plansız yapılaşmaya (altyapı ve üst yapı) ve yörenin kültürel dokusuna uygun olmayan mimari yapılaşmaya izin verilmemesi gerekmektedir. Yerel kültür değerlerinin korunması konusunda, yöreye ait kültürel miras önemli bir rol oynamaktadır. Ayrıca, anıtsal yapıların veya yöre mimarisini yansıtan yapı veya yapı topluluklarının restorasyonları yapılarak, turistik amaçlarla kullanılması yönünde kamu ve özel sektöre, kırsal yerleşim ve mülk sahiplerine yönelik özendirici önlemler ve desteklerin sağlanması gerekmektedir.

Trabzon-Gümüşhane-Bayburt arasında bulunan tarihi İpek Yolu, Roma Yolu, Anabasis yolu gibi kervan, askeri ve madencilik vb. amaçlı yollar, dünyada bilinen ve merak edilen yollardır. Bu güzergâhlar, Kültür Yolu olma potansiyeli yüksek, aynı zamanda bölgenin tanıtımı ve turizmi için çok önemli yollardır. Bu yollar deniz kıyısından, liman ve iskelelerden başlayıp, Trabzon ve diğer kıyı kentleri ile birlikte, güzergâhlar üzerindeki Kürtün, Tonya, Düzköy, Maçka gibi ilçeler ve kırsal yerleşimlerden, Gümüşhane merkez, Torul, Kelkit ilçelerinden, Bayburt merkez ve Aydıntepe ilçelerinden geçmektedir. Aynı şekilde kent merkezleri harici yol güzergâhları üzerinde ve çevresinde pek çok tarihi yerleşim, yayla, doğal ve kültürel varlık bulunmaktadır. Tarihi yollar ve çevresine ait varlık envanterlerinin ortaya çıkarılarak, gerekli altyapı, yönlendirme sistemleri yapılmak suretiyle kültür ve doğa turizmi kapsamında planlaması gereklidir. Özellikle Anabasis, İpek Yolu, Evliya Çelebi Yolu ve diğer kervan yollarının ICOMOS ve AB Kültür Rotalarına dahil edilmesi için çalışmalar yapılmalıdır. Rotalar ve kaynak değerler CBS tabanlı projelendirilerek gerekli tespit, koruma, restorasyon planlaması ve uygulaması yapılmak suretiyle dünya ve Türkiye kültür turizmine kazandırılmalıdır. Kültür Rotaları, kültür, doğa, kırsal vb. turizm çeşitleri ile birlikte geçtikleri alanlarda iller arasında bütüncül planlama yapılmasını sağlama, illerin ortak turizm aktivitesi gerçekleştirilmesini temin etme ve turizm gelirlerini paylaşılma potansiyeline sahiptir. Ancak turizm planlaması; uluslararası, ulusal, bölgesel ve yerel anlamda gerekli olduğu kadar dikkatle ve özenle ele alınması gereken hassas bir konudur.⁹¹ Özdemir'in⁹² belirttiği gibi toplumsal refah ve gelişme bakımından

⁹¹ The Travels of Marco Polo, published by eBooks@Adelaide, 2014, S. 35-38.

⁹² Gökçe Özdemir, "Resort Planlaması: Turizm Planlaması İçindeki Yeri ve Önemi", *Journal of Yaşar University*, 1 (3), 2006, p. 239-253.

önemli bir potansiyele sahip olan turizm, kendi kaynaklarını, tarihi yapı ve değerleri yok edebilecek bir potansiyele ve riske de sahiptir. Tarihi yol, yapı ve alanların koruma, kullanma dengesi gözetilmeden, risk analizi yapılmadan planlama ve yatırım yapılmamalıdır. Gunn'ın⁹³ belirttiği gibi süreç önceden öngörülmeden planlama ve uygulamada, sürdürülebilir, bütünlük ve ortak akla dayalı planlama yapılmaması durumunda, turizmin sosyo ekonomik açıdan beklenen gelişme yerine, tarihi, kültürel ve doğal kaynak değere duyarsız uygulamalarla orta ve uzun vadede ekonomik, sosyal ve kültürel sorun yaratma ihtimali çok yüksektir. Bu uyarı Kültür Yollarının kullanılması sürecinde mutlaka dikkate alınması gereken önemli bir öngörüdür.

Türkiye'de ve Karadeniz'de kültür yolları, UNESCO ve Avrupa Konseyi programına uygun olarak planlanmalı ve projelendirilmelidir. Bunun için tarihi yol güzergâhları haritalandırılarak, sertifikalandırılmalı, tüm paydaşların katılımı ile kısa ve uzun süreli koruma kullanma dengesi gözetilmiş sürdürülebilir turizm planlaması yapılmalı, güzergâhlar işaretlendirilmelidir. Kültür turizmine katılanların konaklama, beslenme ve güvenlik ihtiyaçlarını karşılayacak altyapı ve üstyapı tesisleşmesi planlanmalıdır. Kültür Yollarının tanınır kılınması için basılı materyal ve dijital portalarda tanıtım yapılmalıdır.

Kültür Yolları, kültür ve doğa turizminde yer almak isteyen Trabzon ve Gümüşhane'nin sahip olduğu doğal ve kültürel varlıkların korunabilmesi için, turizmin uygulama sürecinde; çevre koruma ve düzenleme projeleri, maddi ve soyut kültür varlıklarının tespit, tescil, koruma ve restorasyon projeleri geliştirilmeli, güzergâhta gerçekleştirilecek faaliyetlerin çerçevesi ve sınırları net olarak belirlenmeli ve tahribatları önleyici tedbirler alınmalıdır. Özellikle tarihi alanlardaki konaklama noktalarında sürdürülebilir turizm için; Master plan ve alan yönetim planı, altyapı ve üstyapı planlaması, restorasyon ve koruma, inşaa ve uygulama, denetim, değerlendirme, düzeltici eylemlerle yeniden organize etme titizlikle uygulanması gereken süreçlerdir.

Özdemir⁹⁴ tarafından belirtildiği gibi Dünyada, plansız gelişen bölgeler planlı gelişen ve kaynak değerleri katı bir şekilde korunan turizm bölgeleri ile hiçbir şekilde rekabet edememektedir.

⁹³ C. Gunn, *Tourism Planning*, Taylor& Francis Publish, New-Jersey, 1993.

⁹⁴ Özdemir, "Resort Planlaması...", s. 239-253.

Hatalı uygulamaları çok pahalı ve zaman alan uygulamalarla rehabilite etmek mümkün olmakla birlikte, tahrip olmuş tarihi yol, yapı ve alanların geri kazanılması söz konusu değildir.

Ataöv'ün⁹⁵ belirttiği gibi, çevreye ve tarihi, kültürel yapıya duyarlı, sosyal sorumluluk bilincine sahip turizmde, kapsamlı çalışmaların yürütülmesi amacıyla, kamu kesimi ile birlikte sektör temsilcileri, yerel kanaat önderleri, medya ve sivil toplum örgütlerinin katılımcı ve işbirlikçi planlama ile eşgüdümlü olarak çalışması daha hızlı sonuç alınması ve toplumsal otokontrol sağlanması ve hesap verebilirlik adına önemlidir.

Bölgede bulunan tarihi yol güzergâhlarında bulunan yerleşim, yayla vb. alanlarda yapılacak planlama; sürdürülebilir turizm ilkesine göre koruma temelli, ekonomik ve sosyal gelişimi destekleyen, fiziksel uygulanabilir olmalıdır. Planlamaların yönetim ve uygulama aşamalarında katılımcı ve sürdürülebilir gelişim niteliklerine sahip stratejik planlama anlayışı benimsenmeli, planlamanın fonksiyonel olmasına ve her aşamasında hesap verebilirliğe önem verilmelidir. Tarihi alanlar ve eserlere duyarlı, kültür rotaları temelli sürdürülebilir turizm bölge turizminin ve kırsal kalkınmanın altın anahtarıdır.

Kaynaklar

Aksoy, Avni, *A'dan Z' ye Sürmene*, Akademi, 2011.

Aksoy, Fatih, *Osmanlı Öncesi Dönemde Trabzon Şehri*, Yüksek Lisans Tezi, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Elazığ, 2009.

Akşit, Selahattin, "Doğal Ortam Duyarlılığı Açısından Sürdürülebilir Turizm", *Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S. 23, Yıl: 1, 2007/2, s. 441-460.

Arslan, Murat (çev.), *Arrianus'un Karadeniz Seyahati (Arriani Periplus Ponti Euxini)*, Odin Yayıncılık 2005.

Ataöv, Anlı-Osmay, Sevin, "Türkiye'de Kentsel Dönüşüme Yöntemsel Bir Yaklaşım", *METU JFA*, c. 24, S. 2, 2007, s. 52-82.

⁹⁵ Anlı Ataöv-Sevin Osmay, "Türkiye'de Kentsel Dönüşüme Yöntemsel Bir Yaklaşım", *METU JFA*, c. 24, S. 2, 2007, s. 52-82. http://www.nobel.gen.tr/Makaleler/JABS-Issue%201-b1061bcdd9f247fe98723a08d9c_a3b7a.pdf

- Aydın, Yunus Emre, "19. Yüzyıl'da Tirebolu Limanı", *SOBİAD*, Temmuz 2015, s. 483-495.
- Bakırcı, Muzaffer, "Coğrafi Açından Anadolu'nun Tarihi Ulaşım Ağı ve İpek Yolu", *Avrasya Etüdleri*, c. 45, S. 1, 2014, s. 63-86.
- Bilgin, Mehmet-Yıldırım, Ö., *Sürmene*, Sürmene Belediyesi Kültür Yayınları, Damla Ofset, İstanbul, 1990.
- Bıjışkyan, P. Minas, *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası*, ter. ve not. H. D. Andreasyan, İstanbul, 1969.
- Bostan, İdris, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1992.
- Bryer, Anthony-Winfield, David, *The Byzantine Monuments and Topography of the Pontos I-II*, Washington DC, 1985.
- Crow, James-Bryer, Anthony, *Survey in Trabzon and Gümüşhane Vilayets, Turkey, 1992-1994*, Dumbarton Oaks Papers, vol. 51, 1997.
- Çiğdem, Süleyman, "Eskiçağ'da Trabzon Limanı: Askerî ve Ekonomik Yönden Gelişimi ve Doğu-Batı İlişkilerinde Rolü", *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, c. 10, S. 2, 2007, s. 135-155.
- De Graauw, Arthur, "Karadeniz'deki Potansiyel Antik Limanların Kataloğu", *Méditerranée*, 126, 2016, s. 129-144.
- Demir, Konur Alp, "Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi Bağlamında Kıyı Kentleşmeleri", *Yönetim ve Ekonomi: Celal Bayar Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, c. 25, S. 2, 2018, s. 409-426.
- Donekian, Denis, *Cliquez sur l'image-trebizonde*_Paris, 1892, Plon.
- Drews, Robert., "The Earliest Greek Settlements on the Black Sea", *Journal of Hellenic Studies* XCVI, 1976, p. 18-31.
- Emir, Osman, *Prehistorik Dönemden Roma Dönemine Kadar Trabzon ve Çevresi*, Yüksek Lisans Tezi, Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum, 2008.
- _____, "Eskiçağda Doğu Karadeniz Bölgesi'nin Jeopolitik Önemi", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, c. 13, S. 13, 2012, s. 9-26.
- Erol, Oğuz, "Türkiye Kıyılarındaki Terkedilmiş Tarihi Limanlar ve Bir Çevre Sorunu Olarak Kıyı Çizgisi Değişimlerinin Önemi",

İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü Bülteni, S. 8, 1991, s. 11-44.

- Erüz, Coşkun, *Kervan Yolu Proje Kitapçığı*, Trabzon, 2013.
- Erüz, Coşkun-Erbaş, Y. Selçuk-Kandemir, Raif- Üçüncüoğlu, Gön-
gör, “Gümüşhane ve Trabzon’dan Geçen Tarihi Yolların, Kül-
tür Yolları Olarak, Tanıtım ve Turizm Amaçlı Kullanım Po-
tansiyeli”, *Doğu Karadeniz Bölgesi Sürdürülebilir Turizm*
Kongresi Bildiriler Kitabı, Gümüşhane, 2015, s. 657-666.
- Erüz, Coşkun-Erbaş, Y. Selçuk-Dursun, Yücel, “Kıyı Müdahaleleri-
nin Tarihi Kıyı Yapıları ve Turizmin Sürdürülebilirliğine Et-
kileri: Trabzon Örneği” *Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bi-
limler Enstitüsü Elektronik Dergisi*, 10 (Ek Sayı), 2019, s. 36-
44.
- Evliya Çelebi, *Seyahatname*, I ve II Cilt, çev. Tefvik Temel Kuran,
Üçdal Neşriyat, 1640.
- Gunn, A. Clare, *Tourism Planning*, Taylor& Francis Publish, New-
Jersey, 1993.
- Hamilton, William John, *Küçük Asya*, çev. Kasım Toraman, Midas
Kitap, 2013.
- Hülagu, Metin-Bolat, Gökhan, “Silk Road and The Role of The Ca-
ravansaries on The Trade and Social Life: Case of the Mid-
Anatolia”, 2012, s. 1-23. (http://www.metinhulagu.com/images/dosyalar/20120312005745_0.pdf).
- İnan, Fatih, “Arrianus’un “Arriani Periplus Pontı Euxını/Arriani-
nus’un Karadeniz Seyahati Adlı Eserine Göre Doğu Karadeniz
Bölgesi’ndeki Küçük Limanlar”, *Karadeniz İncelemeleri Der-
gisi*, S. 24, 2018, s. 155-182.
- Intaghata, Emanuele, “Geç Antik Çağ’da Tzanika’nın (Kuzeydoğu
Anadolu) Sınır Savunma Sistemine İlişkin Notlar”, *Bellelen*,
c. 83, S. 297, 2019, s. 427-439.
- Köse, Osman, “XIX. Yüzyılda Gümüşhane Madenleri”, *Trabzon ve
Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu*, ed.
Mithat Kerim Arslan-Hikmet Öksüz, 1. Cilt, Trabzon Valiliği
İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, Trabzon, 2001, s. 291-294.
- Kurtuluş, Zübeyde, “Antik Dönemde Liman Yapım Teknikleri ve Se-
dimentle Dolmuş Limanların Bugünkü Durumu”, 2. *Ulusal
Kıyı Mühendisliği Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, Alaz Ofset,
1998, s. 453-469.

- Liddle, Aidan, *Periplus Ponti Euxini*, Edited with introduction, translation and commentary, London, 2003.
- Liu, Xinru, *The Silk Road in World History*, Oxford University Press, Oxford, 2010.
- Lowry, Heath W.-Emecen, Feridun, *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C. 41, İstanbul, 2012, s. 296-301.
- Mitford, T. B., "Some Inscriptions from the Cappadokian Limes", *JRS LXIV*, 1974, s. 160-175.
- Okur, Mehmet-Küçükuğurlu, Murat, "Jeopolitik ve Stratejik Açından Trabzon Limanı", *Kardeniz-Black Sea Dergisi*, S. 3, 2009, s. 25-41.
- Özdemir, Gökçe, "Resort Planaması: Turizm Planlaması İçindeki Yeri ve Önemi", *Journal of Yaşar University*, 1 (3), 2006, s. 239-253.
- Özsait, Mehmet, "İlkçağ Tarihinde Trabzon ve Çevresi", *Trabzon Tarihi Sempozyumu Bildirileri (6-8 Kasım 1998, Trabzon)*, Trabzon, 2000, s. 35-43.
- Peker, Kemal, "Tarih Boyunca Trabzon'un İktisadi Değeri", *İktisadi Yürüyüş*, Yıl: 20, c. 27, S. 377, İstanbul, 1959, s. 20.
- Polo, Marco, *Markopolo Seyahatnâmesi*, haz. Filiz Dokuman, Tercüman Gazetesi Yayınları, İstanbul, 1979.
- Texier, Charles, *Küçük Asya Coğrafyası ve Arkeoloji (1882)*, Kitap I-II-III, çev. A. Suavi, Ankara, 2002.
- Tourneforth, Joseph Piton de, *Tourneforth Seyahatnamesi*, ed. Stefanos Yerasimos, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2005.
- Türkiye Turizm Stratejisi 2023*, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, Ankara, 2007.
- Uğur, Enis, *Kültür Turizmi Bağlamında Kültür Yolları: Türkiye'deki Kültür Yolu Örnekleri Üzerine Bir İnceleme*, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Uzmanlık Tezi, Ankara, 2008.
- Uhlig, Helmut, *İpek Yolu-Çin ve Roma Arasında Eski Dünya Kültürü*, çev. Alev Kırım, Okyanus Yayınları, İstanbul, 2000.
- Umar, Bilge, *Karadeniz Kappadokia'sı (Pontos)*, İnkılap Kitabevi, İstanbul, 2000.
- Uygur, Selma-Baykan, Eda, "Kültür Turizmi ve Turizmin Kültürel Varlıklar Üzerindeki Etkileri", *Ticaret ve Turizm Eğitim Fakültesi Dergisi*, S. 2, 2007, s. 30-49.

Zehiroğlu, Ahmet M., *Antik Çağlarda Doğu Karadeniz*, Chiviyazıları
Yayınevi, İstanbul, 2000.

<http://www.timeturk.com/m/haber.asp?id=394844>

<http://www.sabah.com.tr/turizm/2014/01/13/unutulmus-patika-yollar-turizme-kazandırıldı>

<http://cultureroutesinturkey.com/tr/aziz-paul-yolu/>,

<http://www.nobel.gen.tr/Makaleler/JABS-Issue%201-b1061bcdd9f247fe98723a08d9c a3b7a.pdf>

SELÇUKLULAR DEVRİNDE KARADENİZ ÇEVRESİNDEKİ ŞEHİRLERDE TİCARETİN GELİŞİMİ

Hüseyin KAYHAN*

Giriş

Müslüman Arapların Akdeniz havzasında geniş alanlara ve adalara hâkim olmaları Batı Avrupa Hıristiyanlarının 8. yüzyıl başlarında sahilleri bırakarak iç kesimlere çekilmelerine sebep olmuştu. Eskiçağ boyunca dünya ticaretine merkez olan Akdeniz, Müslümanlar tarafından ticarete kapatılınca Batı Avrupa Hıristiyan halkları Doğu dünyası ile ticarî ilişkilerini Karadeniz üzerinden yürütmeğe başladılar. Yeni dönemde Akdeniz'in dünya ticaretindeki rolünü üstlenen Karadeniz bu özelliğini bir daha kaybetmedi.

Müslümanların Akdeniz'deki hâkimiyetleri zayıflayıp, 10. yüzyılda ortadan kalkmaya başlayınca Akdeniz ticareti yeniden Hıristiyanların egemenliğine girmeye başladı. Yeni milenyuma girerken Karadeniz ve Akdeniz dünya ticaretinde iki önemli ticaret bölgesi olmuşlardı. Kendi navigasyon şartlarına, ticaret modellerine ve nakliye ağlarına sahip olan bu bölgeler farklı malların ticaretiyle tanınmaktaydılar.¹

Karadeniz'de üretilen en değerli ticarî emtia hayvan derileri ve kürkleri idi. Bunlar Karadeniz çevresinden metropollere yapılan en önemli ihraç ürünlerinden biriydi. 13. yüzyılın sonlarına doğru bu ürünlerin Kefe'ye ihracatı sınırlı olmakla birlikte 14. yüzyılın başlarında daha büyük bir ölçüğe ulaşmıştı. Hayvan derileri ve kürkleri oldukça lüks ürünlerdi ve sadece sınırlı bir alıcı grubu için tasarlanırken, onlara olan talep her zaman yüksek seviyede idi.²

* Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi.

¹ S. P. Karpov, "Main Changes in the Black Sea Trade and Navigation, 12th-15th Centuries", *Proceedings of the 22nd International Congress of Byzantine Studies*, Sofia, 22-27 Augusts 2011, vol. I, Plenary Papers, s. 419.

² S. P. Karpov, *Italianskie Morskie Respubliki i Juznoe Prichernomorie v XIII-XV v.: Problemy Torgovli*, Moskva 1990, s. 153.

Karadeniz çevresinde ticarete konu olan bir başka ürün bal ve yan ürünleri idi. Gerçekten bal mumu ve bal ticareti yapan tüccarlar büyük kârlar elde etmekteydiler. Bu ürünler ağırlıklı olarak Kırım, Don yakınlarındaki bölgeler, Kafkas sahilleri ve Tuna yakınlarındaki bölgelerden gelmekteydi.³

Orman ürünleri de oldukça önemli idi. Karadeniz çevresindeki büyük orman varlığı içindeki farklı ağaç türleri Karadeniz ticaretine önemli bir kaynak sunmaktaydı. Ceneviz tüccarlarının ilgisi, gemi direkleri yapımında kullanılan çam ağacı kerestesine odaklanmıştı. Bu ürün Don, Volga Kırım ve Rus bölgelerinden geliyordu.⁴

En önemli ticarî ürünlerden birisi de köleler idi. Karadeniz'in kuzeyinden getirilen Slav ve Kıpçak köleleri büyük kârlarla satılmakta ve çok rağbet görmekteydi.⁵ Selçuklular devrinde bu kölelerin ticareti çok yaygındı ve Irak Selçukluları Devleti'nin önemli komutanlarından Azerbaycan Atabeyi Şemseddin İldeniz gibi birçok Kıpçak köle yetiştirmişti.

1. Anadolu Şehirleri

İslâm dünyası ile sınır olması sebebiyle Karadeniz'in güneyindeki Anadolu toprakları Ortaçağ'da büyük öneme sahipti. Zengin Müslüman tüccarlar buradaki limanlardan ve bunlarla bağlantılı şehirler üzerinden Bağdat, Halep, Dimaşk, Musul, İsfahan, Hemedan, İskenderiye, Kahire gibi Müslüman metropollerine durmadan ticarî emtia taşımakta idiler. Milletlerarası ticarete baktığımızda, Karadeniz'in kuzeyinden ve Doğu Avrupa'dan gelen ticaret yolu denizden Anadolu'ya ulaşmakta, Trabzon limanı, Erzurum, Erzincan, Ahlat üzerinden Azerbaycan'a girmekte ve Tebriz'e varmakta, buradan da İran içlerinden hareketle Türkistan üzerinden Çin'e ulaşmakta idi.⁶

³ Karpov, *Italienskie Morskie*, s. 132.

⁴ A. G. Emanov, Sever i Jug Vistorii Kommercii na Materilach Kaffy XIII-XV vv., Tiumen, 1995, s. 129.

⁵ XIII-XIV. yüzyıllarda Karadeniz'de Slav kölelerinin ticareti için bk. B. Lippard, *The Mongols and Byzantium 1243-1341*, PhD Dissertation, University of Indiana, Bloomington 1984, s. 100-125.

⁶ A. Miquel, *İslâm ve Medeniyeti, Doğuştan Günümüze*, çev. A. Fidan, H. Menteş, Ankara, 1991, I, 286'daki harita; A. Rıza Bekin, *İpek Yolu*, Ankara 1981, s. 75.

Selçuklu saltanatına Karadeniz'deki ilk çıkış noktasını veren Samsun, 1194'te Türkler tarafından ele geçirildikten sonra İstanbul ile kara yoluyla ilişkilerini kesen Trabzon neredeyse tamamen özerklik kazandı. Bizans'tan ayrılan bu şehir, birkaç hafta sonra 1204'te Batı Haçlıları tarafından parçalanan Bizans İmparatorluğu'nun mirasını ele alma eğilimi gösteren yeni bir Bizans devletin başkenti oldu.⁷

1204'te gerçekleşen Dördüncü Haçlı Seferi, tüm Karadeniz kıyılarının siyasî dengesi üzerinde yıkıcı bir etkiye sahipti. İstanbul'un Latinler tarafından ele geçirilmesinin sonuçları ve onu takip eden vahşet, çağdaşların ruhunu derinden etkilemiş ve derin bir belirti ortaya koymuştu. O zamana kadar tamamen doktriner bir gerçek olarak 1054'ün şemasını deneyimleyen iki dünya arasındaki kırılma, dinî bölünmeye rağmen Latinleri Hıristiyan ökümeninin bir parçası olarak algılamaya devam ediyordu. 1204'ten itibaren bu bakış açısı Bizanslılar için önemli ölçüde değişecek, Batı Hristiyanları, Bizans için barbar, yabancı ve olumsuz dünyanın var olduğu ideolojik sınırın bir dış parçası olacaktı.⁸

Michael VIII. Palaeologus'un Venediklilere verdiği serbest ticaret izni 1268 yılında Karadeniz'de güvenlik konusunda da onlara özel garantiler sağlamıştı. Bu, Venedikliler ve aynı zamanda Cenevizliler için denizlerde olası kazalardan Bizanslıların sorumlu olması prensibine dayanıyordu. İtalyan deniz cumhuriyetlerinin Karadeniz'den tahıl ithali de bu anlaşmaya dâhil edilmişti.⁹

13. yüzyıl sonlarında Avrupalı tüccarlar ticarî emtiayı İtalya ve güney Fransa'daki limanlardan gemilerle İstanbul'a, oradan Trabzon'a götürüyor, buradan da Türkiye içlerinden kara yolu ile Tebriz'e ulaştırıyordu. Yine bu dönemde Cenevizliler ve Venediklilerin Kırım sahillerine yerleşmesinden sonra Kefe ve Tana (Azak) limanları ile Trabzon ve İstanbul arasında deniz ulaşımı oldukça artmıştı. Bu durum Karadeniz'in kuzeyi ile güneyi arasındaki ticarî

⁷ M. Balard, "L'Occidente, Bisanzio e il Mar Nero nel XIII secolo", *Itinerari Medievali e Identità Europea*, R. Greci, Bologna 1999, s. 51-52.

⁸ Lorenzo Pubblici, *Dal Caucaso al Mar d'Azov: l'impatto dell'invasione Mongola in Caucasia fra nomadismo e società sedentaria (1204-1295)*, Firenze 2007, s. 10.

⁹ S. P. Karpov, "Venezia e Genova: rivalità e collaborazione a Trebisonda e Tana, secoli XIII-XV [A stampa in Genova, Venezia, il Levante nei secoli XII-XIV]", *Atti del convegno internazionale di studi, Genova- Venezia, 10-14 marzo 2000*, a cura di G. Ortalli - D. Puncuh, Genova 2001, s. 259.

ilişkileri yoğunlaştırmış, Kırım'da koloniler kuran Cenevizliler, Karadeniz'in doğu sahillerini izleyerek Kafkaslardan İran'a ve oradan Orta-Asya'ya kadar uzanan karayolunu kullanmaya başlamışlardı.¹⁰ Trabzon'da da koloni oluşturmuşlar ve ticarî faaliyetler yürütmekteydiler.¹¹ Volga havzasından ve Rus prensliklerinden ise Trabzon'a kürk, keten ve esirlerden başka Rus buğdayı da gelmekteydi.¹² Böylece, Türkiye sahillerinde Trabzon'un ticarî açıdan hayati öneme sahip olduğu görülmekteydi. Nitekim Ermeni tarihçisi Korykoslu Hayton'un 1307'de Trabzon'un da içinde olduğu Doğu Karadeniz'i Türkiye içerisindeki önemli sekiz bölgeden birisi olarak göstermesi bunu doğrulamaktaydı.¹³

Cenevizliler Kırım'da Kefe'yi, Türkiye sahillerinde de Amasra'yı merkez seçerek buralarda kontrolü ellerine geçirmişler, İstanbul – Trabzon arasında uzanan Türkiye sahilleri boyunca Kefken'de bir üs kurmuşlar, Sinop, Samsun, Fatsa ve Trabzon'da yerleşerek güçlü koloniler oluşturup Avrupa ile Asya arasındaki ticarî etkinliklerini Mare Maggiore (Büyük Deniz) diye andıkları Karadeniz üzerinden sürdürmek imkânına kavuşmuşlardı.¹⁴

Bu dönemde Türkiye içinde Karadeniz ile doğrudan ilişkide bulunan kilit şehir ise Sivas'tı. Dönemin kaynaklarına göre Sivas, tüccarların gözünde şehirlerin anası idi.¹⁵ Simon de St. Quentin, 1245-1248'de Türkiye'deki önemli şehirlerden bahsederken Sivas'ın büyük bir beylik merkezi olduğunu ve çevresinde çok sayıda kalenin bulunduğunu belirtmekteydi.¹⁶

Karadeniz sahillerinde önemli bir şehir olan Kastamonu da ticarî potansiyele sahipti. Coğrafyacı İbn Sa'îd el-Mağribî (1286), bu şehrin halkını oluşturan 100 bin hanelik Türkmen halkının yetiştirdiği at ve katırların çevrenin ihtiyaçlarını karşıladığını yazmaktaydı.¹⁷

¹⁰ Şerafettin Turan, *Türkiye-İtalya İlişkileri I. Selçuklulardan Bizans'ın Sona Erişine*, Ankara 2000, s. 57-58.

¹¹ Bu konuda Karpov'un şu eserine bk. *L'impero di Trebisonda Venezia Genova e Roma 1204-1461: rapporti politici, diplomatici e commerciali*, Roma 1986.

¹² A. Y. Yakubovskiy, *Altın Ordu ve Çöküşü*, çev. H. Eren, Ankara 1992, s. 11.

¹³ Korykoslu Hayton, *Doğu Ülkeleri Tarihinin Altın Çağı*, çev. A. Tayfun Özcan, İstanbul 2015, s. 51-52.

¹⁴ Ş. Turan, *Türkiye-İtalya İlişkileri I*, s. 58.

¹⁵ İbn Sa'îd, *Kitâbu'l-Coğrâfiyâ*, tah. İsmâ'il Arabî, Beyrut 1970, s. 187.

¹⁶ Simon de St. Quentin, *Bir Keşişin Anılarında Tatarlar ve Anadolu (1245-1248)*, çev. E. Özbayoğlu, Antalya 2006, s. 49.

¹⁷ İbn Sa'îd, *Kitâbu'l-Coğrâfiyâ*, s. 195.

2. Kırım Şehirleri

Hazar Devleti'nin yıkılmasından sonra Karadeniz'in kuzeyindeki alanlar ve Suğdak başta olmak üzere Kırım'ın doğu sahillerindeki limanlar Kıpçakların eline geçmişti.¹⁸ 1166'da Manuel I. Komnenos Kırım'da ve bugünkü Azak Denizi'nin doğusundaki Hazar topraklarında Bizans gücünü kurmuş, böylece Bizans İmparatorluğu Karadeniz'in çoğuna egemen olmuştu. Çerson ve Kırım limanları aracılığıyla İstanbul tahıl, bozkır ve orman ürünleri alabilir ve konar-göçer Türklerin hareketlerini izleyebilirdi.¹⁹ Fakat bu çok kısa sürmüş ve 1176'daki büyük Miryokefalon yenilgisi Karadeniz çevresindeki fiili Bizans hâkimiyetini sona erdirmişti. Kuzeyde Kıpçaklar, Çerson'un doğu kısmındaki hâkimiyetlerini genişletmek için imparatorluğun zayıflığından faydalanmışlardı.

Selçuklu tacirlerinin Kırım'daki ticaretlerinin engellenmesi ve mallarına el konulması üzerine Sultan Alâeddin Keykûbad 1225'te Kastamonu beyi Hüsameddin Çoban'ı Selçuklu donanmasıyla Kırım üzerine sefere göndermiş, Suğdak'ı ele geçirmişti.²⁰ 1239'da Moğolların Karadeniz'in kuzeyini istila ettikleri zamana kadar Kırım'ı ellerinde tutan Selçuklular, kaybettikten sonra da burayla ticarî ilişkilerini devam ettirmişlerdi.²¹

Cenevizliler, Selçuklular devrinde Kıpçak, Rus, Alan halkları, Almanca konuşan Gotlar ve Liguryalıların yaşadığı Kırım ve çevresindeki kıyılarda 35 istasyondan oluşan büyük bir ticarî ağ kurmuşlardı. Buraya daha sonra gelen Venedikliler ise 1287'de Suğdak'da, 1319'da Trabzon'da, 1332'de Azak'ta ticaret istasyonları oluşturmuşlardı.²² İtalyanların çok önem verdiği bu bölgenin Moğol istilasından önce Türkiye ile arasındaki ticaret de oldukça gelişmişti.

¹⁸ Mirza Bala, "Kırım", *İA*, VI, s. 745.

¹⁹ Balard, "L'Occidente, Bisanzio, s. 51.

²⁰ İbn Bîbî, *el-Evamiru'l-Alâ'ie fî'l-Umuri'l-Alâ'ie (Selçuk Name) I.*, çev. M. Öztürk, Ankara 1996, s. 315-345; C. Cahen, *Osmanlılardan Önce Anadolu*, çev. E. Üyepazarcı, İstanbul 2000, s. 123. Z. Velidi Togan, Suğdak'ın fethi tarihini 1221 olarak gösterirken bk. Z. Velidi Togan, *Umumi Türk Tarihine Giriş*, İstanbul 1981, s. 203, Osman Turan ise 1227 olarak kabul etmektedir. Bk. Osman Turan, *Selçuklular Zamanında Türkiye Tarihi*, İstanbul 1984, s. 357.

²¹ Turan, *Türkiye Tarihi*, s. 359.

²² W. Tiesenhhausen, *Altınordu Devleti Tarihine Ait Metinler*, çev. İ. H. İzmirli, İstanbul 1941, s. 133; Wilhelm von Rubruck, *Moğolların Büyük Hanına Seyahat 1253-1255*, çev. E. Ayan, İstanbul 2001, s. 31; İbn Sa'îd, *Kitâbu'l-Coğrâfiyâ*, s. 203; M. Balard, *La Romanie Genoise (XII^e – debut du XV^e siècle)*, Roma 1978, I, s. 246; Karpov, *Main Changes in the Black Sea*, s. 422.

Türk, Arap, Fars ve Alan tacirleri Karadeniz'in her iki tarafında mal satıp, almakta idiler. Bu ticarî ilişkilerde Kırımdaki Kıpçak hanlarının büyük bürokratları da önemli kazançlar elde etmekteydiler.²³ el-Ömerî'nin de belirttiği gibi, Türkiye'den Kırım, İtil Bulgarları ve Rusya'ya ticaret amacıyla gidecek olan tüccarlar Sinop'tan yelken açmaktaydılar.²⁴ Kırım ve Güney Rusya tüccarlarının gemileriyle Türkiye'ye getirdikleri güzel kürklerin kullanımı İslâm dünyasında çok tutulmuştu. Bu kürklerin ticaretini sekteye uğratan bir savaşın ortaya çıkması büyük bunalımlara sebep oluyordu.²⁵ Ruslar siyah samur, siyah tilki kürkleri, kurşun ve cıva satmaktaydılar.²⁶ Volga havzasından ve Rus prensliklerinden Kırım'a giden yol 13. yüzyıl ticaret ilişkilerinde önemli yer tutmaktaydı.²⁷

Cenevizliler Mersin balığı ve havyar ticareti yapmaktaydılar. Bunlar Kefe'deki pazarlara ve oradan Batı'ya ihraç edilmekteydi. Bu balığın 1289-90 döneminde Karadeniz bölgesinde Cenevizliler tarafından gerçekleştirdikleri ihracatın % 32'si İstanbul'a, % 31'i Trabzon'a, % 23'ü Samsun'a, % 9'u İzmir'e, % 2'si Kırım'a ve % 3'ü de Karadeniz'in diğer taraflarına satılmaktaydı.²⁸

Moğollar, Karadeniz limanlarından Orta Asya'ya ve Uzak Doğu'ya uzanan karayollarında yüksek düzeyde güvenlik sağlamışlardı. Doğuya en iyi ve doğrudan erişim Trabzon ya da Azak ve Don yolu ile olmuştu. Azak ve Kefe, 14. yüzyılın başından itibaren yavaş yavaş Batı'nın doğu geçitleri olmuşlardı.²⁹

1290'ların sonlarında Azak'tan ihraç edilen emtia arasında balıklar, Batı Avrupa bezi, pamuklu ürünler, şarap, oryantal ipek, tekstil, tohum yağı, boyalar ve boyalı deri, tatlı merdaneler önemli bir yer tutmaktaydı. Azak, daha ucuz yerel malları ithal etmek için bir merkez ve Kefe de yerel bir tedarik piyasası olarak kalırken, Trabzon zaten maliyetli oryantal transit malların ihracat merkezi haline gelmişti. Bizans seramikleri Kırım ve Türkiye'den Azak'a ihraç ediliyordu. İtalyanlar muhtemelen Trabzon ve Bizans'ın güney

²³ Yakubovskiy, *Altın Ordu*, s. 11-12.

²⁴ İbn Fazlullah el-Ömerî, *Mesâlikü'l-Ebsâr fî Memâlik'l-Emsâr*, nşr. Kâmil Salman el-Cubûrî, Beyrut 1971, III, s. 248.

²⁵ W. Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, I, çev. E. Ziya Karal, Ankara 1975, s. 329.

²⁶ İbn Havkal, *Kitâbu Sûratu'l-Arz*, Beyrut 1992, s. 336; Mes'ûdî, siyah tilki kürklerinin en kaliteli ve makbul kürkler olduğunu, bunların Burtas'tan getirildiğini yazar. Bk. Mes'ûdî, *el-Tenbîh ve'l-İşrâf*, Kahire 1938, s. 55.

²⁷ Yakubovskiy, *Altın Ordu*, s. 11.

²⁸ Balard, *La Romanie Genoise*, II, s. 706; A. G. Emanov, *Sever i jug*, 122 vd.

²⁹ Karpov, *Main Changes in the Black Sea*, s. 420.

Karadeniz alanı Azak'a satış yapmaktaydılar. Azak - Trabzon arasında inciler, baharatlar, ipek, ham pamuk, altın, kürkler, mücevherlerin ticareti yapılmaktaydı.³⁰

1270-75 yılları arasında Altın Ordu hanı tarafından Cenevizlere verilen Kırım kıyısındaki Kefe, Vicina ve daha sonra Kili ve Likostomo ile Tuna'nın ağzındaki Azak, Cenevizler için 1289-90'dan önce büyük ticaret merkezleri olmuşlardı. Azak, 1332'de resmi olarak Venediklilere geçmişti. Batılı tüccarlar tarafından düzenlenen uzun mesafeli ticaret tamamen Rum, Ermeni ve Tatar tüccarları tarafından üstlenilen kıyı ticareti ile birbirlerine bağlanmaktaydı.³¹

Özbek Han (1312-1340) zamanında Azak ve Trabzon'da Cenevizliler ve Venediklilere verilen resmî imtiyazlar, 1321'de Marino Sanudo'nun Papa'ya gönderdiği raporda belirtilmektedir. Çin ipeği, ince keten, mekanik eşya veya mücevher satın almak pahalı değildi. Kefe'de Ermeni, Gürcü veya Tatar işçiler tarafından dokunan ipekli kumaşlar meşhurdu. Tatar kölelerinin ticareti de oldukça yaygındı.³²

3. Hazarlar Devrinden Kalan Şehirler ve Bulgar Şehirleri

Hazar Denizi ile önemli bir ticaret şehri olan İtil arasında sürekli ticaret gemileri işlemekte ve İtil'de çeşitli milletlerden insanlar yaşamaktaydı.³³ Hazarlar zamanında kayıklar İtil şehrinin yukarı tarafından gelerek İtil Nehri'ne karışan Burtas Nehri'nde çalışırlardı. İtil Nehri'nde Bulgar, Hazar ve Burtâs ülkeleri arasında çalışan gemilere rastlanmaktaydı.³⁴ Bu gemilerden bazıları Sak-sın'dan Bulgar şehrine kar ve buz taşımaktaydı. Bu karlar sıcak yaz aylarında serinlemek isteyen halka satılıyordu.³⁵ Arkeolojik kazılar

³⁰ Karpov, *Main Changes in the Black Sea*, s. 421.

³¹ M. Balard, "The Black Sea: Trade and Navigation (XIIIth-XVth centuries)", *Martimes Mittelalter: Meere als Kommunikationsräume*, (Vorträge und Forschungen, Band 83) Gebundene Ausgabe-8. February 2016, s. 184.

³² Balard, "The Black Sea...", s. 188-189.

³³ Mes'udî, *Murûcu'z-Zehab*, nşr. K. Hasan Mer'î, Beyrut, 2005, II, s. 25; Ebû Ubeyd el-Bekrî, *Kitâbu'l-Mesâlik ve'l-Memâlik*, ed. A. P. van Leeuwen, A. Ferre, Beyrut 1992, I, s. 263; Ramazan Şeşen, *İslâm Coğrafyacılarına Göre Türkler ve Türk Ülkeleri*, Ankara 1985, s. 51, 201.

³⁴ Mes'udî, *Murûcu'z-Zehab*, II, s. 14; Şeşen, *Türk Ülkeleri*, s. 47.

³⁵ Ebû Hâmîd Muhammed Gırnâtî, *Rihletu'l-Gırnâtî*, tah. Kâsım Vahab, Beyrut 2003, s. 188.

sonucu İtil Bulgarlarına ait çok sayıda oltanın bulunmuş olması balık avcılığının çok yaygın olduğunu göstermektedir.³⁶

İtil, kuzeydeki ticarî sistem içinde, kehribar zengini Baltık ülkelerinden ve Seksna yoluyla Belo Ozero bölgesinden getirilen kehribarı, son derece kıymetli bir ürün olarak görüldüğü Akdeniz İslâm coğrafyası ile buluştururdu. Güneyde ise, düzenli bir seyir halinde İtil'den Hazar'a yelken açan gemiler yolları üzerindeki limanlara uğrayarak İran'a ve oradan Bağdat'a geçerlerdi. Fin-Ugor ve Slav kavimlerinden toplanan işlenmemiş mallar önce Harezm'e, oradan Horasan'a ve eski kervan yollarıyla Bağdat'a ihraç edilirdi. Aynı zamanda Oğuz bozkırları yoluyla Gürgeç'den Hazar başkenti İtil'e ve İtil Bulgar ülkesine giden bir kara yolu kullanılırdı.³⁷

İtil'in dışında diğer önemli Hazar şehirleri Semender ile Saksın idi. Bu şehirlerde çok sayıda yabancı tüccarlar yaşamaktaydı.³⁸ Bu şehirlerin Selçuklu asırlarında eski ihtişamları kalmasa da varlıklarını devam ettirdikleri görülmektedir. Nitekim, 12. asrın ortalarında Hazar şehri Saksın'a uğrayan ünlü gezgin Gırnâtî, şehirde başlarında beyleri olduğu halde en az 40 Oğuz kabilesinin, çok sayıda yabancıların ve tacirlerin bulunduğunu söylemektedir.³⁹

İtil tüccarları Hazar Denizi'nden gemilerle İran'daki Cürcân ve diğer sahil şehirlerine gider-gelirlerdi. İtil nehri yoluyla İtil Bulgarları'nın şehirlerine ve Karadeniz'e ulaşırlardı.⁴⁰

10. yüzyıl ortalarında komşu ülkelerin iskelesi olup 10 bin kişinin yaşadığı Bulgar şehri zengin gümüş madenlerine sahipti.⁴¹ Bu şehir de sonraki yüzyıllarda varlığını ve ihtişamını devam ettirmiş gibi görünmektedir. Nitekim, 12. yüzyıl ortalarında bu şehre giden Ebû Hâmid Muhammed el-Gırnâtî buranın büyük bir şehir olduğunu söylemektedir.⁴²

³⁶ Bahaeddin Ögel, *İslâmiyet'ten Önce Türk Kültür Tarihi*, Ankara 1984, s. 248.

³⁷ P. B. Golden, *Hazar Çalışmaları*, çev. E. Ç. Mızrak, İstanbul 2006, s. 126; C. E. Bosworth, *The Ghaznavids: Their Empire in Afghanistan and Eastern Iran 994-1040*, Edinburgh 1963, s. 149, 207, 214-215.

³⁸ *Hudûdu'l-Âlem mine'l-Meşrik ile'l-Magrib*, nşr. V. Minorsky, London 1970, s. 123; Zekeriyâ Kazvîni, *Âsâru'l-Bilâd ve Ahbâru'l-İ'bâd*, Beyrut, tarihsiz, s. 599, Şeşen, *Türk Ülkeleri*, s. 70.

³⁹ Ebû Hâmid Muhammed el-Gırnâtî, *Rihletu'l-Gırnâtî*, s. 126.

⁴⁰ İdrîsî, *Kitâbu Nuzhetu'l-Muşâk fî İhtirâki'l-Âfâk*, Köprülü Ktp. No: 955, a: 270b; Şeşen, *Türk Ülkeleri*, s. 110.

⁴¹ Mes'udî, *Murûcu'z-Zeheb*, I, s. 140; İstâhrî, *Kitâbu Mesâliku'l-Memâlik*, ed. M. J. de Goeje, Leiden, 1870, s. 10; İbn Havkal, *Kitâbu Sûratu'l-Arz*, s. 335.

⁴² Ebû Hâmid Muhammed el-Gırnâtî, *Rihletu'l-Gırnâtî*, s. 128.

Selçuklu asırlarından önce Müslüman tüccarların Karadeniz'in kuzeyi ile ticarî ilişkilerinin derecesini ortaya koyan en önemli enstrüman şüphesiz para idi. Müslüman ülkelerin dinarlarına bu dönemde bölgede çokça rastlanmakta idi. İsveç'te ve Baltık şehirlerinde 8-11. asırlara ait 24 bin Müslüman sikkesi bulunması Müslümanların buradaki ticarî etkinliğini ve Hazarların Avrupa'nın en kuzeyine kadar uzanan bölgelerle ticarî ilişkiler kurmuş olduklarını göstermekte idi. Aynı döneme ait Bizans paraları ise ancak 2 bin tane idi. Bu durum Hazar şehirlerinin İslâm tüccarlarının Baltık'a ilerlerken kullandıkları konak merkezleri olduğunu da göstermektedir.⁴³

Dirhemler 8. yüzyılın son çeyreğinde Doğu ve Kuzey Avrupa'da görülmeye başlanmıştı. Onların varlığı esas olarak İslâm dünyası ile kuzey bölgeleri arasındaki ticaretten kaynaklanmakta idi. Son zamanlarda bulunan Rus definelerinin Yakın Doğu'da dolaşan paralardan kaynaklandığı görünmektedir. Arap sikkeleri Kafkasya üzerinden bir rota boyunca gelmişti. Bu rota, Volga halicindeki İtil'in de önemli bir merkez olarak adlandırıldığı yazılı kaynaklardan daha ayrıntılı olarak görülebilir. Ancak bu harita, Volga'nın ara bağlantı olarak tartışılmaz bir resmini sunmamaktadır. Dinyeper veya Don'un Üst Volga çevresindeki bölgelere ana bir yol olduğu görülebilir.⁴⁴

Müslümanların ticarî faaliyetleri kuzeye doğru ilerledikçe daha çok artmakta idi: Norveç'te sadece 700, Danimarka'da 5.000, İsveç'te 85.000 ve Rusya'da Volga kıyılarında 250.000'i Samanî madenî parası ortaya çıkarılmıştı. Dolaşımdaki sikkelerin sadece küçük bir kısmının bulunabildiği düşünüldüğünde, Samanîler ve Vikingler arasındaki ticaretin ölçeği daha iyi görülmektedir. Samanî paraları aynı zamanda Vikingler tarafından para birimi olarak da kullanılmaktaydı.⁴⁵

⁴³ Aurel Decei, "Karadeniz-Tarih", *İA*, VI, s. 241.

⁴⁴ Birgitta Hårdh, "Oriental-Scandinavian Contacts on the Volga, as Manifested by Silver Rings and Weight Systems", *Silver Economy In The Viking Age*, ed. James Graham-Campbell, Gareth Williams, Walnut Creek 2007, s. 138.

⁴⁵ Melanie Michailidis, "Samanid Silver and Trade along the Fur Rout", *Medieval Encounters*, Vol 18, (2012), Issue 4/5, s. 332-333. Öland'da bulunan definelerdeki paraların bir kısmı sadece Arap paralarından oluşurken, diğer kısmı ise onuncu yüzyılın son çeyreğinden itibaren Batı Avrupa basımları paraları ihtiva etmekteydi. Bk. Märit Gaimster, "Viking Economies: Evidence from the Silver Hoards", *Silver Economy In The Viking Age*, ed. James Graham-Campbell, Gareth Williams, Walnut Creek 2007, s. 130.

4. Rus Şehirleri

Dinyeper üzerinde yerleşen Doğu Slavları zengin bir bölge bulmuşlardı. Burası onları Karadeniz ile Baltık'ı birbirlerine bağlayan karmaşık ticaret hareketliliğinin içine çekmişti. Bu iki bölgeyle yapılan ticarete başlıca ihraç malları kürkler, bal, balmumu ve diğer orman ürünleri idi. Avcılar ve tüccarlar da burada gittikçe yayılmakta idiler. 10. yüzyılda Bizans İmparatorluğu'nun saldırıları sonucu Slav kabilelerinden alınan köleler birikmeye başlayınca bunlar Rus köle tacirleri tarafından Volga Nehri üzerinde kurulan Bulgar ve İtil şehirlerinde satılmaya başlanmışlardı. Böylece bu yüzyılda ticaretin genel görünümü ortaya çıkmıştı.⁴⁶

Dinyeper bölgesinde bulunan Arap gümüş dirhemlerinin varlığı Doğu Slavlarının Dinyeper-Volkhov arasındaki yukarı Volga şehirleri boyunca kapsamlı bir ticareti işaret etmektedir.⁴⁷ Doğu ile gelişen bu ticaretin en önemli sonucu, eski Rus ticaret şehirleri Kiev, Periaslavl, Çernigov, Smolensk, Lubiech, Novgorod, Rostov ve Polotsk'un yükselişi olmuştu. Dinyeper-Volkhov hattı boyunca yayılan bu şehirlerin coğrafi dağılımlarına bakıldığında, varlıklarını Rus dış ticaretinin büyümesine borçlu oldukları görülmektedir.⁴⁸ Bunlar, Slavların Dinyeper ve kollarına yerleşmesinin en önemli iki ekonomik sonucuydu. 8. yüzyılda Karadeniz ve Hazar bölgelerinde Slav dış ticaretinin yükselişi ve büyümesi, bu ticaretin geliştirdiği orman endüstrileri, Rusların eski ticaret kasabalarında sanayinin yükselişine sebep olacaktı.⁴⁹

Yazılı kaynaklarda Rusların, Hazarlarla kurduğu askerî ilişkilere paralel olarak Hazar bölgesinde Kafkas ülkeleri de dahil olmak üzere transit ticarete aktif bir şekilde katıldığı gözlemlenmektedir. İbn Hurdazbih'in anlatımları Rusların uluslararası ticarete katılmasına örnek gösterilebilir. Burada, Rusların Hazar ticaretinde lider konuma gelmesi de irdelenmektedir.⁵⁰

⁴⁶ J. Mavor, *An Economic History of Russia*, I, London 1914, s. 11-12.

⁴⁷ V. O. Kluchevsky, *A History of Russia*, London-New York, 1911, I, s. 53; Mavor, *An Economic...*, s. 13.

⁴⁸ Kluchevsky, *Russia*, s. 52-53.

⁴⁹ Kluchevsky, *Russia*, s. 53-54.

⁵⁰ Olga İğorevna Kulikova, "Ortaçağ Arap-Fars kaynaklarına göre Hazar-Rus siyasi ilişkileri", çev. A. Karadeniz, *Genel Türk Tarihi Araştırmaları Dergisi*, c. 1, S. 2, Temmuz 2019, s. 282.

Güneyde İspanya ve Sicilya bir süreliğine Arap dünyasının uzantısı idi. İtalya ticarî olarak Bizans'a batıdan daha yakındı. Kut-sal Roma İmparatorluğu ve Fransa krallığı bu nedenle Kiev döneminde batı Avrupa'nın ana omurgasını oluşturdu.⁵¹

Ratisbon'lu Petachia, Yahudi cemaatinin önemli şehri Prag'dan 1170 yılında yola çıkarak Polonya üzerinden Kiev'e, oradan da altı günlük bir yolculuktan sonra Dinyeper Nehri'ne ulaşmış, buradan sallarla karşıya geçerek Kedar ülkesi dediği Kıpçak topraklarında bir kılavuz eşliğinde on altı gün süren bir yolculuktan sonra Karadeniz sahillerinde Kırım yakınlarına ulaşmış, buradan sekiz günlük bir yolculuktan sonra Dinyeper Nehri'nin Karadeniz'e döküldüğü yerden Hazar topraklarına girmiş, Kafkasya üzerinden güneye İslâm topraklarına inmişti.⁵²

Volga havzasından ve Rus prensliklerinden Kırım'a ve Trabzon'a giden yol 13. yüzyıl ticaret ilişkilerinde de önemli bir yer tutmaktaydı. Trabzon'a kürk, keten ve esirlerden başka Rus buğdayı da gönderilirdi.⁵³

Don Nehri'nin denize döküldüğü yerde Taman (Matrica) şehri bulunurdu. İstanbul'dan bu şehre gelen tüccarlar gemilerini nehre göndererek kurumuş büyük balıklardan Mersin, Mayıs, yılan balıkları vs. den satın alırlardı.⁵⁴

5. Kafkasya Şehirleri

Kafkaslar, Karadeniz çevresindeki ekonomik faaliyetlerin yoğun olduğu ve ticarî faaliyetlerin durmaksızın devam ettiği alanlardan birisiydi. IV. David'in 14 Ağustos 1122 tarihinde Tiflis'i ele geçirmesinden sonra Gürcü Krallığı, Kafkasya'nın bu önemli Müslüman şehrinin ticarî önemini göz önünde bulundurarak Müslüman halkın şehirden ayrılmasını önlemek ve eski ticarî faaliyetlerini devam ettirmelerini sağlamak için onlara güvenceler vermişti. Ticareti olumsuz yönde etkilememesi için önceden kullanılan İslâmî paralar tedavülde tutulmuş, yeni bastırılacak Gürcü paraları da bu yönde tasarlanmıştı. Vergilerin toplanmasında da aynı yol takip

⁵¹ G. Vernadsky, *Kievan Russia*, New Haven 1948, s. 338.

⁵² Tudela'lı Benjamin, Ratisbon'lu Petachia, *Ortaçağ'da İki Yahudi Seyyahın Avrupa, Asya ve Afrika Gözlemleri*, çev. Nuh Arslantaş, İstanbul 2001, s. 94-95.

⁵³ Yakubovskiy, *Altın Ordu*, s. 11.

⁵⁴ Wilhelm von Rubruck, *Seyahat*, s. 28.

edilmiş ve Müslümanlardan daha az vergi alınmaya başlanmıştı.⁵⁵ Ticareti ön plana alan bu politika IV. David'den sonraki kral ve kraliçeler tarafından da devam ettirilmiş, bastırılan bütün paralar İslâmî tarzda tanzim edilmişti. Bunun zengin Müslüman ülkelerin Kafkaslardaki güçlü ticarî varlıklarını devam ettirmelerini sağlamak için böyle yapıldığı açıktır.⁵⁶ İslâmî tarz paraların tedavülde tutulması, ticaretin Müslümanlar tarafından yürütüldüğünü ortaya koymaktadır.

Selçuklular devrinde Azerbaycan üzerinden Kafkasların diğer bölgelerine ulaşan başlıca dört ticaret yolu vardı:

1. Şirvanşahlar devleti ile ticaretin yapıldığı Şamahı yoluyla Şirvan'a ulaşan doğu yolu.

2. Beylekan'dan başlayarak, bu şehrin 7 km. güneyinde bulunan Vartan şehrine ve Mugan ovasına kadar uzanan güney-doğu yolu.

3. Gürcistan ile ticaretin yapıldığı, Gence yolu ile Tiflis'e ulaşan kuzey-batı yolu.4. Ermenilerle ticaretin yapıldığı Azerbaycan'dan Ermenistan'ın başkenti Duvin'e ulaşan güney-batı yolu.⁵⁷

Azerbaycan'daki nehirler üzerinde gemileri yüzdüremeyecek kadar küçük olduğu kaynaklar tarafından belirtilmekte, bu durumda, Azerbaycan ticaretinin bütünüyle kara yoluyla yapıldığı anlaşılmaktadır.⁵⁸

⁵⁵ İbnu'l-Ezrak, *Târîhu Meyyâfârikîn ve Âmid*, Artuklularla ilgili kısımları nşr. ve çev. A. Savran, Erzurum 1992. S. 36; Kartlis Çovreba, *Gürcistan tarihi (Eski Çağlardan 1212 Yılına Kadar)*, çev. H. D. Andreasyan, Ankara 2003, s. 324; Vardan Vartabet, "Türk Fütuhâtı Tarihi (889-1269)", çev. H. D. Andreasyan, *Tarih Semineri Dergisi*, I, İstanbul 1937, s. 195; Hüseyin Kayhan, *Irak Selçukluları*, Konya 2001, s. 96.

⁵⁶ David M. Lang, *Studies in the Numismatic History of Georgia and Transcaucasia*, NY 1955, s. 20-22; Irakli Paghava, Vlastimil Novak, "Georgian coins in the collection of The National Museum-Naprstek Museum in Prague", *Annals of The Náprstek Museum*, 34/2, 2013, s. 46-47; Hüseyin Kayhan, "Azerbaycan Atabeyleri İldenizlilerin Kafkasya Politikası ve Gürcü Krallığı", *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi, Kafkasya Özel Sayısı*, 2017, vol. 2, s. 201.

⁵⁷ W. Barthold, "Azerbaycan ve Ermenistan", çev. İ. Aka, *TAD*, VIII-XII/14-23 (1970-74), s. 86-87.

⁵⁸ Zekeriya Kazvinî, *Âsâru'l-Bilâd ve Ahbâru'l-İ'bâd*, Beyrut, tarihsiz, s. 285.

İslâm coğrafyacılarının belirttiğine göre, Azerbaycan, Selçuklulardan önceki yüzyıllarda Hazarlara çeşitli kumaşlar ihraç etmekteydi.⁵⁹ Bulgar tüccarları Azerbaycan'da üretilen birçok eşyaları alıp onları Doğu Avrupa'da satmaktaydılar.⁶⁰

Altınordu hükümdarı Berke Han'ın Mısır Memluk hükümdarı Baybars ile ittifak kurarak Selçuklu sultanı İzzeddin Keykâvus'u da yanlarına çekmek suretiyle İlhanlı Devleti'nin Akdeniz'e ulaşan ticaret yollarını kesme teşebbüsüne karşı Hulagu Han 662/1263-64'te ticaret yapmak için Tebriz'e gelen Altınordu tüccarlarını öldürüp, mallarına el koymak suretiyle cevap vermişti. Bu olaydan sonra Karadeniz ile İran arasındaki ticaret çok azalmıştı. İki Moğol devleti arasındaki hem siyasî hem de ticarî ilişkilerde özellikle Kafkasya önemli bir geçiş bölgesi olmuştu. Saray Berke, Kafkaslar üzerinden Azerbaycan'ın büyük ticarî İpek Yolu metropolü olan Tebriz'e bağlanmaktaydı.⁶¹

6. Oğuz Şehirleri

8. asrın ikinci yarısında Seyhun Nehri'nin sağında ve solundaki alanlara yerleşen Oğuzlar, burada teşkilatlanıp, Yabgu ünvanlı bir liderin etrafında birleşerek devlet kurmuşlardı. Bunlar Hazar Kağanlığı'na tâbi idiler. Oğuzlar, kendilerini Ural-İtil civarındaki bozkırlarda hissettirmeğe başlamışlardı. Gerçekten, Oğuzların bölgedeki hareketleri, bozkırda ve Hazar ülkesinin doğu ve kuzeydoğu sınırları üzerindeki orman-bozkır şeridinde yer değişmelerine sebep oluyordu. Hazar diplomasisi, bozkırlardaki bu yeni durumu Peçeneklere karşı Oğuzları kullanarak değerlendirmeğe çalışmıştı.⁶²

Oğuzların Orta Asya ve Doğu Avrupa tarih sahnesinde ortaya çıkmaları Harezmi, Hazar, Rus ve Bulgarlar arasındaki güç dengeslerini de değiştirmişti.⁶³ 9. asrın sonunda Kiev Rusya'sı ile Oğuzlar arasında Hazarlara karşı askerî bir anlaşma yapılmıştı. Bu anlaşma

⁵⁹ İstahrî, s. 334; İbn Havkal, *Sûretü'l-Arz*, Beyrut (Tarihsiz), s. 224.

⁶⁰ Ebû Hâmid Gıranâtî, *Tuhfetü'l-Elbâb*, Nşr. G. Ferrand, *Journal Asiatic*, 1925, s. 118.

⁶¹ Vassâf, *Tahrîr-i Târihi Vassâf*, Nşr. A. Muhammed Âyetî, Tahran 1326, s. 28; V. Ciociltan, *The Mongols and the Black Sea Trade in the Thirteenth and Fourteenth Centuries*, Leiden-Boston 2012, s. 96.

⁶² Golden, *Hazar Çalışmaları*, s. 83.

⁶³ S. G. Agacjanov, *Oğuzlar*, çev. E. N. Necef, A. Annaberdiyev, İstanbul 2002, s. 222.

onların siyasî ve ticarî çıkarlarının bir sonucu idi. Hazarlarla rekabet eden ve Bizans'la dost olan eski Rus devletinin güçlü bir siyasî müttefike ihtiyacı vardı. Sir-Derya Yabgu Devleti'nin kendi bünyesinde feodalleşen göçebe asilzadeleri, kalabalık sürüleri için şiddetle meraya ihtiyaç duyuyorlardı. Ancak, kudretli Hazar Devleti Oğuzların engin Don ve Karadeniz bozkırları yolunda engel teşkil ediyordu. Povolje üzerinden Mangışlak ve Üstyurt'a giden ticaret yolları da Oğuzları çeken önemli bir cazibe noktasıydı. Avrupa ile Asya'yı birleştiren bu önemli ana yollar 10. yüzyılda uluslararası bir önem kazanmıştı. Batıda Arap ve Norman fetihlerinin bir sonucu olarak Akdeniz ticaretinin gerilemesi, burasını Asya-Avrupa ticaretinin atardamarına dönüştürmüştü. Eski Rus devleti de bu önemli ticarî ulaşım yolunu kontrol altına almanın peşindeydi. Hazar Devleti'nin yıkılması Rus tüccarlarına Doğu ülkelerinin zengin pazarlarının yolunu açmıştı. Belirtilen durumlar Oğuz yabgularının Rus knezleriyle iş birliğinin dış yönünü belirlemişti.⁶⁴

Başlıca zenginlikleri at, koyun, inek, savaş aletleri, az miktarda av hayvanları olan Oğuzların aralarında bulunan çok sayıdaki tüccarlar saygı görürlerdi.⁶⁵ Bu durum onların ticarete önem verdiklerini göstermekteydi ve bunun sonucu olarak da ticaretin yoğun olarak yapıldığı birçok şehirleri vardı. Bunlardan özellikle Sabran, Oğuz Türklerinin tüccarlarının uğrak yeri olan zengin bir şehirdi.⁶⁶ Aynı zamanda Oğuz bozkırları yoluyla Gürgeç'den Hazar başkenti İtil'e ve İtil Bulgar ülkesine giden bir kara yolu kullanılırdı.⁶⁷

Sonuç

Karadeniz'in güneyinde Türkiye sahillerinde önemli limanlar İstanbul, Sinop ve Trabzon idi. Bu şehirlerin Türkiye içlerinde Sivas üzerinden Konya, Kayseri ve Malatya üzerinden Ahlat'a oradan da İran'a ulaştığı görülmektedir. İkinci bir yol da Sivas üzerinden Erzincan, Erzurum ve Kars üzerinden Kafkaslara ulaşmaktaydı. Üçüncü yol ise Sivas'tan direkt olarak kara yoluyla İstanbul'a ulaşıyordu.

⁶⁴ Agacanov, *Oğuzlar*, s. 223.

⁶⁵ *Hudûdu'l-Âlem*, s. 100.

⁶⁶ *Hudûdu'l-Âlem mine'l-Meşrik ile'l-Magrib*, Nşr. V. Minorsky, London, 1970, s. 119.

⁶⁷ P. B. Golden, *Hazar Çalışmaları*, 126; C. E. Bosworth, *The Ghaznavids*, 149, 207, s. 214-215.

Karadeniz'in kuzeyinde Kırım çok önemli bir ticarî merkez idi. Buradan Hazar yoluyla karadan Harezmi'ye ulaşılmakta, önemli bir Türk şehri olan Ürgenç'ten Oğuz topraklarına geçilmekteydi. Bir yol da Maverâünnehr'e gitmekteydi. Kırım üzerinden bir başka yol ise Dinyeper-Volkhov arasındaki yukarı Volga Rus şehirlerine ulaşmaktaydı. Yine Kırım üzerinden bir başka yol Kıpçak Bozkırlarından Polonya'ya ve oradan da Almanya'ya kadar uzanmaktaydı.

Hazar Denizi ile bağlantıda olan İtil, Saksın ve Bulgar şehirleri 12. asırda da eski canlılıklarını devam ettirmekte, İslâm dünyasından, Oğuz ülkesinden ve Rus topraklarından gelen tacirler buralarda ticaret yapmaktaydılar.

Görüldüğü üzere, eski dünyanın merkezi Akdeniz ile bağlantısı ve doğuda Hazar Denizi ile yakınlığı sebebiyle Karadeniz, Ortaçağın ikinci yarısında çevresindeki ülkelerin önemli bir ticarî merkezi haline gelmişti. Bu ticarî faaliyetler İslâm dünyasındaki zengin potansiyelin buralara ulaşmasına ve zenginleştirmesine de sebep olmuştu.

Kaynaklar

Kitaplar ve Makaleler

Agacanov, S. G., *Oğuzlar*, çev. E. N. Necef, A. Annaberdiyev, İstanbul, 2002.

Artamonov, M. İ., *Hazar Tarihi*, çev. D. Ahsen Batur, İstanbul, 2004.
Bala, Mirza, "Kırım", *İA*, VI, s. 741-746.

Balard, M., "L'Occidente, Bisanzio e il Mar Nero nel XIII secolo", *Itinerari Medievali e Identità Europea*, R. Greci, Bologna, 1999, s. 49-59.

_____, "The Black Sea: Trade and Navigation (XIIIth-XVth centuries)", *Maritimes Mittelalter: Meere als Kommunikationsräume* (Vorträge und Forschungen, Band 83) Gebundene Ausgabe – 8. Februar 2016, s. 181-193.

_____, *La Romanie Genoise (XII^e-debut du XV^e siecle)*, 2 vol., Roma, 1978.

Barthold, W., "Azerbaycan ve Ermenistan", çev. İ. Aka, *TAD*, VIII-XII/14-23 (1970-74).

Bekin, A. Rıza, *İpek Yolu*, Ankara, 1981.

- Bosworth, C. E., *The Ghaznavids: Their Empire in Afghanistan and Eastern Iran 994-1040*, Edinburg, 1963.
- Cahen, C., *Osmanlılardan Önce Anadolu*, çev. E. Üyepazarcı, İstanbul, 2000.
- Ciocîltan, V., *The Mongols and the Black Sea Trade in the Thirteenth and Fourteenth Centuries*, Leiden-Boston, 2012.
- Constantine Porphyrogenitus, *de Administrando Imperio*, ed. G. Moravcsik, Eng. tr. R. J. H. Jenkins, Washington, 1967.
- Ebû Hâmid Muhammed el-Gırnâtî, *Rihletu'l-Gırnâtî*, tah. Kâsım Vahab, Beyrut, 2003; nşr. G. Ferrand, *Journal Asiatic*, 1925.
- Ebû Ubeyd el-Bekrî, *Kitâbu'l-Mesâlik ve'l-Memâlik*, ed. A. P. van Leeuwen, A. Ferre, 2 vol., Beyrut, 1992.
- Emanov, A. G., *Sever i jug vistorii kommercii na materilach Kaffy XIII-XV vv.-Tiumen*, 1995.
- Golden, P. B., *Hazar Çalışmaları*, çev. E. Çağrı Mızrak, İstanbul, 2006.
- Heyd, W., *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, çev. E. Ziya Karal, Ankara, 1975.
- Hudûdu'l-Âlem mine'l-Meşrik ile'l-Magrib, nşr. V. Minorsky, London, 1970.
- İbn Batûta, *İbn Batûta Seyahatnâmesi*, çev. A. Sait Aykut, 2 cild, İstanbul, 2000.
- İbn Bîbî, *el-Evamiru'l-Alâ'ie fi'l-Umuri'l-Alâ'ie (Selçuk Name) I.*, çev. M. Öztürk, Ankara, 1996.
- İbn Fazlullah el-Ömerî, *Mesâliku'l-Ebsâr fî Memâlik'l-Emsâr*, nşr. Kâmil Salman el-Cubûrî, 27 cild, Beyrut, 1971.
- İbn Havkal, *Kitâbu Sûratu'l-Arz*, Beyrut, 1992.
- İbn Sa'îd, *Kitâbu'l-Coğrâfiyâ*, tah. İsmâ'il Arabî, Beyrut, 1970.
- İbnu'l-Ezrak, *Târîhu Meyyâfârikîn ve Âmid*, Artuklularla ilgili kısımları nşr. ve çev. A. Savran, Erzurum, 1992.
- İdrisî, *Kitâbu Nuzhetu'l-Muşâtak fî İhtirâki'l-Âfâk*, Köprülü Ktp. No: 955.

- İstâhrî, *Kitâbu Mesâlikü'l-Memâlik*, ed. M. J. de Goeje, Leiden, 1870.
- Karpov S. P., *L'impero di Trebisonda Venezia Genova e Roma 1204-1461: rapporti politici, diplomatici e commerciali*, Roma, 1986.
- _____, *Italienskije morskije respubliki i Juznoe Pricern more v XIII–XV v.: Problemy Torgovli*, Moskva, 1990.
- _____, “Main Changes in the Black Sea Trade and Navigation, 12th–15th Centuries”, *Proceedings of the 22nd International Congress of Byzantine Studies*, Sofia, 22-27 Augusts 2011, vol. I, Plenary Papers, s. 417-429.
- _____, “Venezia e Genova: rivalità e collaborazione a Trebisonda e Tana, secoli XIII-XV [A stampa in Genova, Venezia, il Levante nei secoli XII-XIV]”, *Atti del convegno internazionale di studi, Genova- Venezia, 10-14 marzo 2000*, a cura di G. Ortalli – D. Puncuh, Genova 2001, s. 257-272.
- Kartlis Çovreba, *Gürcistan tarihi (Eski Çağlardan 1212 Yılına Kadar)*, çev. H. D. Andreasyan, Ankara, 2003.
- Kayhan, Hüseyin, “Azerbaycan Atabeyleri İldenizlilerin Kafkasya Politikası ve Gürcü Krallığı”, *Vakanüvis - Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi, Kafkasya Özel Sayısı*, 2017, vol. 2, s. 195-217.
- _____, *Irak Selçukluları*, Konya, 2001.
- Kluchevsky, V. O., *A History of Russia I.*, London-New York, 1911.
- Korykoslu Hayton, *Doğu Ülkeleri Tarihinin Altın Çağı*, çev. A. Tayfun Özcan, İstanbul, 2015.
- Kulikova, Olga İgorevna, “Ortaçağ Arap-Fars kaynaklarına göre Hazar-Rus siyasi ilişkileri”, çev. A. Karadeniz, *Genel Türk tarihi Araştırmaları Dergisi*, c. 1, S. 2, Temmuz 2019, s. 277-286.
- Lang, David M., *Studies in the Numismatic History of Georgia and Transcaucasia*, NY, 1955.
- Lippard, B. *The Mongols and Byzantium 1243-1341*, PhD Dissertation, University of Indiana, Bloomington, 1984.
- Mavor, J., *An Economic History of Russia*, I, London, 1914.
- Mes‘ûdî, *el-Tenbîh ve’l-İşrâf*, Kahire, 1938.
- _____, *Murûcu’z-Zeheb*, nşr. K. Hasan Mer‘î, 4 cild, Beyrut, 2005.

- Miquel, A., *İslâm ve Medeniyeti, Doğuştan Günümüze*, çev. A. Fidan, H. Menteş, 2 cild, Ankara, 1991.
- Ögel, Bahaeddin, *İslâmiyet'ten Önce Türk Kültür Tarihi*, Ankara, 1984.
- Paghava, Irakli-Novak, Vlastimil, "Georgian coins in the collection of The National Museum-Naprstek Museum in Prague", *Annals of The Náprstek Museum*, 34/2, 2013.
- Publici, Lorenzo, *Dal Caucas o al Mar d'Azov L'impa tto dell 'invasione mongola in Caucas ia fra nomad ism o e società sedentar ia (1204-1295)*, Firenze, 2007.
- Simon de St. Quentin, *Bir Keşişin Anılarında Tatarlar ve Anadolu (1245-1248)*, çev. E. Özbayoğlu, Antalya, 2006.
- Şeşen, Ramazan, *İslâm Coğrafyacılarına Göre Türkler ve Türk Ülkeleri*, Ankara, 1985.
- Tiesenhause, W., *Altınordu Devleti Tarihine Ait Metinler*, çev. İ. H. İzmirli, İstanbul, 1941.
- Togan, Z. Velidi, *Umumî Türk Tarihine Giriş*, İstanbul, 1981.
- Tudela'lı Benjamin İle Ratisbon'lu Petachia, *Ortaçağ'da İki Yahudi Seyyahın Avrupa, Asya ve Afrika Gözlemleri*, çev. Nuh Arslantaş, İstanbul, 2001.
- Turan, Osman, *Selçuklular Zamanında Türkiye Tarihi*, İstanbul, 1984.
- Turan, Şerafettin, *Türkiye-İtalya İlişkileri I. Selçuklulardan Bizans'ın Sona Erişine*, Ankara, 2000.
- Vardan Vartabet, "Türk Fütuhâtı Tarihi (889-1269)", çev. H. D. Andreasyan, *Tarih Semineri Dergisi*, I, İstanbul, 1937.
- Vassâf, *Tahrîr-i Târîhi Vassâf*, nşr. A. Muhammed Âyetî, Tahran, 1326.
- Vernadsky, G., *Kievan Russia*, New Haven, 1948.
- Wilhelm von Rubruck, *Moğolların Büyük Hanına Seyahat 1253-1255*, çev. E. Ayan, İstanbul, 2001.
- Yakubovskiy, A. Y., *Altın Ordu ve Çöküşü*, çev. H. Eren, Ankara, 1992.
- Zekeriyâ Kazvînî, *Âsâru'l-Bilâd ve Ahbâru'l-İ'bâd*, Beyrut, tarihsiz.

FENERLERİN DENİZ ULAŞIMINDAKİ ROLÜ VE KARADENİZ SAHİLLERİNDE KURULAN FENERLER

Zeynel ÖZLÜ* - Mustafa Murat ÇAY**

Giriş

Yapımına, Yunan ve Roma devirlerinde başlanılan fenerler, deniz seferleri için son derece önem arz eden unsurlar olmuştur. Mevcut bilgilere göre en eski fener kulesi, MÖ 9. yüzyılda Hellepontos'un girişinde Sigeion burnunda yapılmış, ateş yakılmak suretiyle denizcilere yol göstermiştir. Taşımış oldukları misyon ve sahip oldukları mimarlık-mühendislik özellikleriyle İskenderiye Feneri gibi dünyanın harikaları listesine girmiş olan fenerlerin, karakteristik nitelikleriyle uzun yıllar boyunca gemicilere yol gösterdikleri, tehlikeli geçit ve bölgeleri işaretledikleri bilinmektedir. Saydam bir maddeyle üretilmiş ve içinde ışık kaynağı bulunan kutu olarak tanımlanan fenerler, Roma askerleri tarafından aydınlatma aracı olarak da kullanılmıştır.

Bulunduğu konum itibariyle üç tarafı denizlerle çevrili olan Anadolu coğrafyasında, denizcilik tarihi oldukça eskilere dayanmaktadır. Osmanlı Devleti'nin kuruluş yıllarında hatırı sayılır bir deniz gücüne sahip olmamasına rağmen kısa zaman içerisinde bir deniz gücünün oluşturulması zarureti doğmuştur. Osmanlı Devleti'nin Rumeli fetihleri ile birlikte Anadolu ile bağlantısının deniz yoluna dayanması ve yine denize kıyısı olan ülkelerin fethiyle birlikte artık Osmanlı deniz gücünün gerek donanım gerek seyrüsefer sistemleri konusunda büyük bir gelişme göstermiş olduğu görülmektedir.

Osmanlı Devleti'nde 16. yüzyıldan itibaren fenerlerin mevcudiyeti bilinmektedir. Kayıtlarda adı geçen en eski fener, Boğaz'ın

* Prof. Dr., Gaziantep Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, zeynelozlu@hotmail.com; zozlu@gantep.edu.tr.

** Dr. Öğr. Üyesi, Gaziantep Üniversitesi Nizip Eğitim Fakültesi, mmuratcay1903@yandex.com; mmuratcay@gantep.edu.tr.

Karadeniz girişini aydınlatan Rumeli Feneri'dir. Klasik işleviyle Osmanlı fenerleri, ışık kaynağını zeytinyağı yakılan kandillerden sağlamış, 19. yüzyılın ikinci yarısından sonra dünya denizcilik teknolojisindeki yeniliklerle birlikte geçilen lens sistemleriyle teçhiz edilmiştir. Ancak bu yenilikler Osmanlı'nın iradesiyle yapılamamış, gelişen dünya şartlarına ayak uyduramayan Osmanlı yönetimi, modern anlamda deniz ağı kurma işini de Batılılara bırakmak zorunda kalmıştır.

Bu bağlamda ortaya konmuş olan bu çalışmada, fenerlerin deniz ulaşımındaki rolü anlatılarak Karadeniz'deki seyrüsefer faaliyetlerindeki en temel unsurlardan biri olma özelliğini taşıyan ve Karadeniz sahillerinde kurulduğu tespit edilen toplamda 51 fenerin konuşlandırıldığı sahiller, fenerlerin isimleri, çeşitli yönlerden görülme mesafeleri, yaydıkları ışıkların menzilleri vs. hakkında bilgi verilerek teknik donanımları detaylandırılmıştır.

1. Deniz Fenerlerinin Kısa Tarihçesi

Tarih boyunca deniz fenerleri, taşımış oldukları misyonla gemicilere yol göstermiş ve onların vazgeçilmez kılavuzları olmuşlardır. Fenerler, seyrüsefer/navigasyon teknolojilerinin oldukça ileri düzeyde olduğu günümüzde dahi gemicilere rehberlik etme vazifesini sürdürmektedirler. Deniz fenerleri, gemicileri tehlikeli sığlıklara veya kayalıklara karşı uyarılmışlar, limanlara güven içerisinde girmelerini sağlamışlardır. Kıyıların uç kesimlerine, burunlara ve kıyıların denizden kolay görünebilir noktalarına konuşlandırılan fenerler, tepe noktalarına güçlü ışık kaynakları yerleştirilmiş kule veya yüksek yapılar olarak tarif edilmektedir. Deniz fenerleri; buldukları yere, önem derecelerine ve niteliklerine göre isim almışlardır. Bu sistematığe göre açık deniz fenerleri, geçit fenerleri, liman ve mendirek fenerleri olarak sınıflandırılmışlardır.¹

Tarihte bilinen en eski deniz fenerinin MÖ 7. yüzyılda bugünkü adı Kumkale olan Sigeion'da inşa edilmiş olduğu tahmin edilmektedir. Diğer ünlü antik fener kuleleri bugünkü İtalya bölgesinde bulunan Tiber ırmağı girişindeki Ostia feneri, Ravenna, Messina, Bologna ve İngiltere'deki Dover fenerleridir. Okyanus ülkeleri

¹ M. Orhan Kızıldemir, "Dünya Deniz Fenerleri ve Türkiye Deniz Fenerlerinin Tarihçesi", *Rota*, Ocak 1989, s.6'dan nakleden; Özlem Yıldız, *Osmanlı Devleti'nde Deniz Ticareti (1908-1914)*, Tarihçi Kitabevi Yayınları, İstanbul 2014, s. 199.

kıyılarında ise deniz fenerlerinin yapımına ancak 18. yüzyılda başlanılmıştır.² En eski fenerler arasında yerini almış olanlar, İstanbul Boğazı'nın Trakya yakasındaki Timée ve karşı kıyısındaki Chryso-polis'de (Üsküdar) MÖ 2. yüzyılda inşa edilmiştir.³

Kesin olarak varlığı bilinen ilk deniz feneri, dünyanın antik çağdaki yedi harikasından biri olan İskenderiye Feneri'dir. Kendisinden sonra yapılan tüm fenerlere ilham kaynağı olan İskenderiye Feneri, MÖ 280 yılında Knidos'lu Sostrates tarafından Pharos adasında inşa edilmiştir.⁴ Bu fener, kendisinden sonra yapılmış fenerlere örnek olmuştur. Bunun yanında inşa edildiği adanın isminden

² M. Vefa Toroslu, "Denizciye Göz Kırpan Sevdalar" *Deniz Fenerleri*, Dev Yayıncılık, İzmir 2008, s. 30.

³ Deniz Fenerlerinin Tarihi, <http://blog.milliyet.com.tr/deniz-fenerlerinin-tarihi/Blog/?BlogNo=369229> (12.01.2019).

⁴ Ayrıntılı bilgi için bk. Peter A. Clayton-Martin J. Price, *Antik Dünyanın Yedi Harikası*, çev. Betül Avuç, Homer Kitabevi, İstanbul 2012.

İskenderiye Feneri: Kaidesi ile birlikte 135 metreyi bulan ve beyaz mermerden inşa edilmiş olan bu fenerin tepesinde bulunan çok büyük bir aynanın yaklaşık 40 mil uzaktan görüldüğüne dair bilgiler mevcuttur. Bk. Refik Özdek, *Harikalar Ansiklopedisi*, Tercüman Gençlik Yayınları, İstanbul 1983, s. 42. Müslüman coğrafyacı ve yazarların fener ile ilgili yapmış oldukları yorum ve tespitler de son derece dikkat çekicidir. İbni Cübeyir Seyahatnamesini konu edinen bir çalışmada, İbni Cübeyir'in İskenderiye Feneri için; "şimdiye kadar görmüş olduğum en yüksek ve en görkemli mimarî yapı" ifadelerini kullanmış olduğu vurgulanmıştır. Bk. Ahmet Altungök-Mehmet Kavak, "İbni Cübeyir Seyahatnamesine Göre Akdeniz'de Seyrüsefer ve Liman Kentleri", 2. *Turgut Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Uluslararası Sempozyumu (1-4 Kasım 2013)*, *Bildiriler*, C. I. Bodrum Belediyesi, Halikarnas Matbaacılık, Bodrum 2015, s. 317. Daha sonraki yıllarda İbni Battuta da zamanı itibarıyla harabe haline gelmiş olan ve kendisinden 16 asır önce Batlamyus tarafından inşa edilmiş olan bu şaheseri ziyaret etmiştir. Bk. Ali Çimen, *Tarihi Değiştiren Keşifler*, Timaş Yayınları, İstanbul 2013, s. 39. Kâtip Çelebi de fenerin tasvirlerini Ebu Hamid el- Gırnatî'den aktarmıştır. Bk. Gottfried Hagen, *Bir Osmanlı Coğrafyacısı İş Başında*, çev. Hilal Gör-gün, Küre Yayınları, İstanbul 2015, s. 115. Fenerin ihtişamının oldukça abartıldığı bazı anlatımlara rastlanılmaktadır. Müslüman coğrafyacıardan İbni Rüşteh, İskenderiye Feneri için, "Bu minareye çıkan İstanbul'a kadar olan mesafeyi görebilmektedir." demiştir. Bk. Murat Ağarı, *İslam Coğrafyacılığı ve Müslüman Coğrafyacılar*, Kitabevi Yayınları, İstanbul 2002, s. 284. Başka bir eserde ise fener üzerindeki meşhur aynadan bahsedilmiştir. Öyle ki; bu aynaya bakınca Fransa'dan, İstanbul'dan veya başka bir ülkeden İskenderiye'ye saldırmak amacıyla yola çıkan gemileri görmek mümkündür. Bk. Muhammed b. Ahmed el Mukaddesî, *İslam Coğrafyası (Ahsenü't Takâsim)*, çev. Ahsen Batur, Selenge Yayınları, İstanbul, 2015, s. 157. İhtişamıyla birçok seyyahın dikkatini çekmiş olan İskenderiye Feneri'nin üst kısmı, 955 yılında meydana gelen bir deprem ve fırtına sonrasında kopmuş, gövde kısmı da 1302 yılındaki depremle yıkılmış, 1500 yılında ise bu yapıya ait kalıntılar tamamen yok olmuştur. Bu şaheserin yerine yenisinin yapılmamasını zımnen eleştiren bir yabancı eserdeki tespit son derece dikkat çekicidir. Buna göre; "Arap düşüncesi ve

yola çıkılarak ve kendisinin bir bakıma anısının yaşatılması adına fener sözcüğü, farklı dillere bu isme atfen geçmiştir.⁵ Mesela fener kelimesi, Latince’de “Pharus”, Fransızca “Phare”, İtalyanca ve İspanyolca “Faro”, Yunanca “Faros” olarak yerini almıştır.⁶

Uzun yıllar boyunca Fenikeliler ve Romalıların deniz ticaretinin öncüleri oldukları ve bu ticarete yön verdikleri bilinmektedir. Ticaretin güvenli bir şekilde yapılmasını temin etmek amacıyla, bu iki güç tarafından Akdeniz başta olmak üzere İngiltere’nin Atlas Okyanusu kıyılarına kadar bölgelerde ve bu çalışmanın konusunu teşkil eden Karadeniz’de deniz fenerleri yapılmıştır. Deniz ticaretinin, Roma İmparatorluğu’nun tarih sahnesinden çekilmesiyle birlikte eski hareketliliğini kaybetmiş olduğu görülmektedir. İmparatorluğun yıkılışından 12. yüzyılda ticaretin tekrar canlanmasına kadar geçen zaman içerisinde, özellikle Avrupa kıyılarında deniz feneri inşa edilmemiştir. Ticaretin tekrar canlanmasıyla birlikte ilk olarak Fransızlar ve İtalyanlar tarafından Akdeniz’de fener kuleleri yapılmıştır.⁷

Antik çağlardan bu yana ticaret faaliyetlerinin yürütüldüğü Karadeniz’de⁸ ise coğrafi koşullar Akdeniz’e göre oldukça farklıdır. Karadeniz, karakteristik özellikleriyle çoğu zaman seyrüseferin keşintiyeye uğradığı bir deniz olmuştur. Karşılaşılan tüm olumsuzluklara rağmen antik dönemlerde Karadeniz, Ege ve Akdeniz’de denizcilik faaliyetlerine yüksek derecede önem verilmiştir. Bu önemi,

Arap edebiyatı hep karada kalmıştır.” Bk. Daniel J. Boorstin, *Keşifler ve Buluşlar*, çev. Fatoş Dilber, Kültür Yayınları, Ankara 1994, s. 179. Kalıntıları üzerinde eski görkeminde yeniden inşa edilmemiş olsa da yıkılmadan önce yapıldığı anlaşılan resimleriyle, dünyadaki deniz fenerlerine yüzlerce yıldan beri örnek olmuştur. Bk. Özdek, *Harikalar Ansiklopedisi*, s. 42. İskenderiye Feneri’nin kendinden sonraki fenerlere ilham kaynağı olmasının yanı sıra bazı mimarî eserlere de etki yaptığı bilinmektedir. Mesela Kuzey Afrika’daki minarelerin çıkış noktası olarak kabul edilen deniz fenerlerine ait referanslar taşıdığı göz önüne alındığında bu eserlerin, sadece gemicilere değil mimar ve sanatçılara da bir bakıma kılavuzluk yapmış olduğu gerçeğine ulaşılabilmektedir.

⁵ Bruno Kaiser, *Keşifler ve İcatlar Ansiklopedisi (10.000 Yıl Boyunca)*, çev. Şükran Var, Doğan Kardeş Yayınları, İstanbul 1960, s. 185.

⁶ Yasemin Nemlioğlu Koca, “Denizlerimizi Aydınlatanlar: Türkiye’de Fenerlerin Kuruluşu ve Gelişimi”, *Journal of ETA Maritime Science (Jems)*, 2018, c. 6, S. 2, s. 104.

⁷ Toroslu, *Denizciye Göz Kırpan...*, s. 32.

⁸ Antik dönemlerde Karadeniz’deki bu ticarî faaliyetler hakkında ayrıntılı bilgi için bk. Ahmet Mican Zehiroğlu, *Antik Çağlarda Doğu Karadeniz*, Chiviyazıları Yayınları, İstanbul 1999.

sikkeler üzerinde yer almış deniz feneri betimlemelerinden⁹ de anlamak mümkündür. Karadeniz'in taşımış olduğu özelliklerle ilgili olarak 16. ve 17. yüzyılları konu edinmiş bir çalışmada da belirtildiği üzere, Kasım ve Mart ayları arasında şiddetli fırtınalar ve kıyılarda sığınaklar olmamasından dolayı denize hiç çıkılmadığı, bununla birlikte Karadeniz limanlarının korunak açısından da son derece kötü durumda olduğu anlaşılmaktadır.¹⁰ Bu derece olumsuz koşulları haiz bir denizde, gemicilere güvenli seyahat etmeleri konusunda deniz fenerlerinin ne derece rol oynamış olduğu ortaya çıkmaktadır.

Antik çağlardan itibaren deniz seyahatlerinde varlığı zarurî görülen deniz fenerlerinin ışıklarının çok uzaklardan görülebilmesi için büyük aşamalar kaydedilmiştir.¹¹ Fenerlerin modern anlamda yapımı ise 18. yüzyıla dayanmaktadır. 19. yüzyıla gelindiğinde ise dünyadaki deniz fenerlerinin sayısı 250'ye ulaşmıştır. Bu yüzyılda bilimin hemen her alanda hızlı bir gelişme göstermesine paralel olarak fenerlerin inşasında ve ışık kaynaklarında teknik bakımdan son derece büyük aşama kaydedildiği görülmektedir. 20. yüzyıla gelindiğinde fenerlerin yapımında ana malzeme olarak kullanılan ve duvar örme yöntemiyle birbirine bağlanan taş blokların yerini çelik ve beton malzemeler almıştır. Günümüzde ise fenerler, alışlagelmiş klasik görüntülerinin yerine, radyo verici istasyonlarının kulelerine benzeyen çelik iskeletler biçiminde yapılmaktadır. Zaretleri yakın döneme kadar görülen fenerlerin özelliklerini saptamak da gemiciler için oldukça önemli bir konu olmuştur. Zira geçmişte birçok deniz kazası, fenerlerin birbirine karıştırılmasından kaynaklanmıştır.¹²

2. Türkiye'de Deniz Fenerleri

Osmanlı İmparatorluğu döneminde yapıldığı kabul edilen ilk fener, Kanunî Sultan Süleyman tarafından 1562 yılında yaptırılan Fenerbahçe Feneri'dir. Bu fener, 15. ve 16. yüzyıllara ait İstanbul

⁹ Güzin Özkan Bilir, "Sikkeler Işığında Anadolu Kıyılarındaki Antik Deniz Fenerleri", *2. Turgut Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Uluslararası Sempozyumu (1-4 Kasım 2013), Bildiriler*, C. III. Bodrum Belediyesi, Halikarnas Matbaacılık, Bodrum 2015, s. 118.

¹⁰ Robert Mantran, *XVI.-XVII. Yüzyıl'da İstanbul'da Gündelik Hayat*, çev. M. Ali Kılıçbay, Eren Yayınları, İstanbul 1991, s. 149.

¹¹ Refik Akdoğan, *Türkçe-İngilizce (Türkçe Açıklamalı) Ansiklopedik Denizcilik Sözlüğü*, (y.y), İstanbul 1988, s. 110.

¹² Akdoğan, *Türkçe-İngilizce (Türkçe Açıklamalı)...*, s. 111.

haritalarında, Kitab-ı Bahriye nüshalarında, Cihannüma'da gösterilmiştir.¹³ 16. yüzyıla kadar Osmanlı eseri bir fenerin inşa edilmiş olmasının izahını, Osmanlı Devleti'nin denizlere olan bakış açısında ve Fatih Sultan Mehmet'e kadar olan dönemde denizlerdeki mevcut fiilî durumda bulmak mümkündür. Zira 15. yüzyılın sonuna kadar Latinlerin Osmanlı Devleti'nden daha güçlü bir deniz gücüne sahip olmaları yanında, Fatih'e kadar Karadeniz ve Ege'de ticaret kolonilerinin sahibinin yine Latinler olduğu gerçeği¹⁴ göz önüne alınırsa durum anlaşılacaktır.

Fenerbahçe'deki fener den başka ismi geçen en eski tarihli bir diğer fener ise Rumeli Feneri'dir. Ali Macar Reis'in 1567 yılında hazırlamış olduğu bilinen atladaki Karadeniz haritasında, Rumeli Feneri ismine yer verilmiştir.¹⁵ Rumeli Feneri'nin bulunduğu konumun, önemini tarih boyunca daima korumuş olduğu bilinmektedir. Asırlar öncesinde bu mevkiinin, gemiciler tarafından kutsal kabul edilen "Dios'un zafer mabedi" adını taşıdığı ve boğazın bu noktasında da Anadolu kıyısında olduğu gibi gemilere rehberlik eden yüksek kulelerde fener yakıldığı kaydedilmiştir.¹⁶ İşaretleme ve gemicileri bilgilendirme açısından kulelerin yüksekliği, ışık kaynakları gibi oldukça önem taşımaktadır. Türkiye'de ilk verilere göre yerden yüksekliği en fazla olan fenerler 30 metre ile Rumeli Feneri, 29 metre ile Ahırkapı Feneri, 25 metre ile Mehmetçik Burnu Feneri, 22 metre ile Hoşköy Feneri, 20 metre ile Fenerbahçe Feneri ve 19 metre ile Şile Feneri olmuştur.¹⁷ Sonraki yıllarda yapılan çalışmalarla Ahırkapı Deniz Feneri 36 metre, Şile Feneri ise 60 metreye ulaştırılmış, böylece Şile Feneri Türkiye'nin en büyük deniz feneri özelliğine sahip olmuştur.¹⁸

Sultan III. Osman döneminde Kaptan-ı Derya Süleyman Paşa gözetiminde 1755 yılında ahşap olarak inşa edilen Ahırkapı Feneri de İstanbul'u çevreleyen denizlerin en önemli fenerleri arasında

¹³ Koca, "Denizlerimizi Aydınlatanlar...", s. 106.

¹⁴ A. Munis Armağan, *Ege Tarihi Coğrafyası*, Özden Ofset, İzmir 2009, s. 76.

¹⁵ Koca, "Denizlerimizi Aydınlatanlar...", s. 107.

¹⁶ P. Minas Bijişkyan, *Karadeniz Kıyıları Tarihi ve Coğrafyası (1817-1819)*, terc. ve not. Hrand D. Andreyan, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul 1969, s. 110.

¹⁷ Veli Akçaoğlu-Sunay Akçaoğlu, "Deniz Fenerleri", *IV. Kıyı Mühendisliği Ulusal Sempozyumu*, Antalya, 2002, <http://van.imo.org.tr/resimler/ekutuphane/pdf/10579.pdf> (10.03.2020).

¹⁸ <https://yelkenokulu.com/denizcilik-bilgileri/deniz-fenerleri/> (11.03.2020).

yerini almıştır.¹⁹ Söz konusu fenerin bakımı için Bostancı Ocağı görevlendirilmiş, kandillerinde yakılacak yağ ise Topkapı Sarayı'ndan temin edilmiştir. Ancak fenerin bölgede çıkan yangınlarla birkaç kez yıkıma uğradığı ve yeniden yapılmış olduğu bilinmektedir.²⁰ Sultan I. Abdülhamid döneminde fenerin idaresi gedik usulüne bağlanarak babadan oğula intikâl etmiş ve bu gelenek uzun yıllar sürmüştür.²¹ 1785 tarihli bir kayıttan da Benderkili'de (Karadeniz Ereğli) Baba Burnu'ndaki fenerin onarımıyla ilgili olarak verilen bir emirden, burada da bir fenerin varlığı anlaşılmaktadır. 18. yüzyılda imparatorluğa bağlı Romanya ve Bulgaristan topraklarından Tuna Nehri yoluyla sürdürülmekte olan deniz ticareti, Karadeniz hattının yoğun bir şekilde kullanılmasına neden olmuştur. Bu sebeple imparatorluğun, Türkiye dışındaki topraklarında da fener yapımına önem vermeye başladığı görülmektedir.²²

1800'lü yıllardan sonra İstanbul Boğazı'nda gemi geçişlerinin artmasıyla birlikte kaza risk faktörü de artış göstermiş ve bu sebeple fener yapımına önem verilmiştir. Bu bağlamda, 1839 yılından itibaren buharlı gemilerin yaygınlaşmasına bağlı olarak gelişen ve canlanan deniz ticareti, İstanbul çevresinden itibaren deniz feneri yapımını gerekli kılmıştır. Ancak bu fenerler gerek düzen gerek mekanizmalarının ilkeliği dolayısıyla kendilerinden bekleneni tam anlamıyla verememişlerdir.²³ 1846 yılı baskılı ve önemli bir navigasyon yayını olarak görülen Coulier Atlasında, 1839 yılı itibarıyla Karadeniz'de 5 adet fener olduğu belirtilmiştir.²⁴

Dönemin koşulları dolayısıyla hız kazanan deniz ticaretinin daha güvenli bir şekilde yapılmasını temin etmek amacıyla modern anlamda fener inşasına gidilmiştir. Ancak bu gelişme, 1855 yılında Osmanlı İmparatorluğu ile Fransa arasında fenerlerin işletilmesine ait imzalanan bir imtiyaz sözleşmesi sayesinde olmuştur. Bu geliş-

¹⁹ Burhanettin Seri, "Deniz Fenerleri", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, ed. Nuri Akbayar vd., C. 3, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayınları, İstanbul 1993, s. 24.

²⁰ <http://docplayer.biz.tr/14099525-Istanbul-un-deniz-fenerleri.html> (10.03.2020).

²¹ Veli Akçaoğlu, Sunay Akçaoğlu, "Deniz Fenerleri", <http://van.imo.org.tr/resimler/ekutuphane/pdf/10579.pdf> (10.03.2020).

²² Koca, "Denizlerimizi Aydınlatanlar...", s. 108.

²³ Bayram Camcı-Cezmi Zafer-Şükrü Yaman, *Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi I*, Türkiye Denizcilik İşletmeleri Kültür Yayınları, İstanbul 1994, s. 221.

²⁴ Koca, "Denizlerimizi Aydınlatanlar...", s. 109.

menin yansımalarıyla ilgili bir değerlendirme son derece yerindedir. Buna göre; kıyılarımızda halen varlığını sürdüren birçok fener, Fransızlar tarafından yapıldığı için bu fenerlerde geleneksel Türk mimarisinin izlerini görmek mümkün değildir. Belki de bunun bir sonucu olarak deniz fenerleri, denizciler dışında Türk insanının ilgi alanına girmemiştir.²⁵

Osmanlı Devleti'ni Fransızlar ile bir sözleşmeye götüren süreç, 1853-1856 yılları arasında kapsayan Kırım Savaşı ve bu savaşın sonucunda imzalanan Paris Barış Antlaşması ile ilgilidir. 1856 tarihli Paris Kongresi'nde İstanbul'da deniz fenerlerinin olmayışı ve limanların yetersizliği, görüşülen konular arasında yer almıştır. Batılıların limanlar ve seyrüsefer araçları hakkındaki taleplerinde, Karadeniz'e geçiş yapan İngiliz ve Fransız savaş gemilerinin boğazlardan geçişini kolaylaştırmak isteği etkili olmuştur. Avrupalıların bu isteği karşısında savaş sebebiyle denizcilik alanındaki eksikliklerinin farkına varmış olan Osmanlı İmparatorluğu, birçok konuda değişiklik yapmaya karar vermiştir. Eksikliği görülen unsurlardan birisi de deniz fenerleri olmuştur. Haddizatında Fransız Hükümeti, Babiali'ye deniz fenerlerinin sayısının ve kalitesinin yükseltilmesi talebiyle bir başvuru yapmıştır.²⁶ Sonuç itibarıyla yine bir yabancı güç, Osmanlı Devleti'nde fener imtiyazı elde etmiştir.

Avrupalıların, zamanın farklı dilimlerinde Osmanlı denizlerinde dalgakıranlar, limanlar ve fenerler yapmak suretiyle söz konusu stratejik bölgelerde, kendi idarelerini hâkim kılarak emperyalist politikalarına uygun alanlar açmaya çalışmış oldukları bilinmektedir.²⁷ Yine 1869 yılında, İstanbul Liman Reislğine bağlı Tahlisiye İdaresinin kontrolünün yabancı büyükelçiliklere verilmiş olması²⁸ da bu kapsamda değerlendirilebilir. 1856 yılında, yapılması düşünülen deniz fenerleri için fizibilite çalışmaları kapsamında hazırlanmış rapor gereğince, Anadolu ve Rumeli kıyılarında 36 adet fenerin yapılmasına karar verilmiştir. Bunun için gerekli 12 milyon

²⁵ Veli Akçaoğlu-Sunay Akçaoğlu, "Deniz Fenerleri", <http://van.imo.org.tr/resimler/ekutuphane/pdf/10579.pdf> (10.03.2020).

²⁶ Yıldız, *Osmanlı Devleti'nde Deniz...*, s. 16.

²⁷ *Osmanlı Arap Coğrafyası ve Avrupa Emperyalizmi -Diplomatik Belgeler-*, haz. Ali Akyıldız-Zekeriya Kurşun, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2015, s. 377.

²⁸ Mustafa Hergüner, *Cumhuriyetimizin Başlangıç Yıllarındaki Denizciliğimize İtişkin Bir İnceleme (1923-1930)*, Deniz Ticaret Odası Yayınları, İstanbul 2002, s. 111.

Franklık fonun, bizzat Fransa Kralı III. Napolyon tarafından sağlanmış olması,²⁹ elde edilen imtiyazlardan uzun vadede alınacak sonuç için ciddi planlar yapıldığının birer göstergesidir.

Fransızlarla yapılan sözleşme gereğince, İstanbul Boğazında Anadolu ve Rumeli Fenerleri, Karadeniz'de Karaburun Feneri, Marmara'da Yeşilköy Feneri, Çanakkale Boğazında Çimenlik, Kumkale ve Gelibolu Fenerleri yapılmış; 1856'da Fenerbahçe'ye ve 1857'de Ahırkapı'da eski fener yerlerine birer taş fener kulesi inşa edilmiştir.³⁰ İmtiyaz Sözleşmesi ile birlikte fener hizmetleri, "Fenerler İdare-i Umumiyesi Müdürlüğü" adı altında yürütülmüştür.³¹ 1856-1904 yılları arasını kapsayan süreçte; Girit ve çevresindeki adalar, Makedonya kıyıları, Ege Adaları, İzmit Körfezi, Ege kıyıları, Suriye, Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi, İzmir Körfezi, Boğaziçi, Karadeniz kıyıları, Romanya ve Bulgaristan kıyıları, Anadolu'nun kuzey kıyıları, Kızıldeniz kıyılarında sayısı 205'e ulaşan deniz fenerlerinin hizmete sunulmuş olduğu bilinmektedir.³²

²⁹ Koca, "Denizlerimizi Aydınlatanlar...", s.111.

³⁰ Veli Akçaoğlu-Sunay Akçaoğlu, "Deniz Fenerleri", <http://van.imo.org.tr/resimler/ekutuphane/pdf/10579.pdf> (10.03.2020).

³¹ "Osmanlı kıyılarında daha önceleri faaliyet gösteren az sayıdaki fener, Bahriye Nezareti tarafından yönetilirken, Marius Michel isimli bir Fransız'ın önerisiyle birlikte girilen çalışmalarla beraber Fenerler İdaresi vücuda getirilmiştir. Michel'in önerisi, kıyıların önemli yerlerine deniz fenerleri inşa edilmesi ve bir fenerler rüsumu alınmasını içermektedir. Bu öneri Bakanlar Kurulu tarafından Ali Galip, Mehmet Fuat, Safvet, Ahmet Muhtar, İsmail Afif, Mustafa, Mehmet Salih ve Derviş paşalardan kurulu bir komisyona havale edilmiş ve öneri Hazine-i Hassa'da tartışılmıştır. Yapılan bir sözleşme ile fener imtiyazı 10 yıllık bir süre için (1855-1865) Mösyö Michel'e verilmiş ve kendisi Tersane-i Amirenin gözetimi altında Fenerler İdaresi'nin genel müdürü yapılmıştır. Mösyö Michel'e aylık 2500 Frank maaş bağlanmıştır. Böylece Karadeniz ve Akdeniz'deki fenerlerin idaresi Mösyö Michel'e geçmiştir." Bk. Toroslu, *Denizciye Göz Kırpan...*, s.41. Mösyö Michel ile yapılan 14 maddelik antlaşma ise son derece önem arz etmektedir. 19 Muharrem 1272/1856 tarihli sözleşmenin bahriye muhasebesindeki suretinden: Nakleden Toroslu, *Denizciye Göz Kırpan...*, s. 41. Bu dönemde ayrıca bir de rüsum tarifesi uygulanmıştır. Cumhuriyet döneminde ise işletmelerin millileştirilmesine yönelik atılan adımlar kapsamında fenerler vergisinde de düzenlemeler yapılmıştır. Bu düzenlemeler kapsamında yerli sermayeli gemi işletmelerinden alınan fener vergilerinde tenzilatla gidilmiştir. Yapılan düzenlemelerle ilgili olarak ayrıntılı bilgi için bk. Kemal Arı, *İzmir Deniz Nakliyecileri Derneği Tarihi*, İzmir Deniz Nakliyecileri Derneği Yayınları, İzmir 2014, s. 93 vd. Fenerler İdaresi'ndeki çalışmalarından dolayı Michel, idaredeki görevi sırasında yönetim tarafından da takdir edilen bir yabancı olmuştur. Kendisine, I. Abdülmecid tarafından 1859'da Mecidiye Nişanı verilmiş, II. Abdülhamid tarafından ise önce 1879'da deniz miralay, sonrasında miralvası ve nihayetinde 1895 yılında paşa unvanı ile taltif edilmiştir. Bk. Koca, "Denizlerimizi Aydınlatanlar...", s. 112.

³² Camcı vd., *Türk Deniz Ticareti...*, s. 222.

Fenerler İdare-i Umumiyesi Müdürlüğü uhdesindeki fenerlerde, ışık kaynağı olarak zeytinyağı yakılmış ve büyük fitilli kandiller kullanılmıştır. Bunlardan Anadolu Feneri 12 kandillidir, Fenerbahçe Feneri ise 8 kandillidir. Bu iki fener için yılda bin okka zeytinyağı yakıldığı ve 1.500 kuruşluk fitil harcandığı eski kayıtlarda yer almaktadır.³³ Fenerlerde kullanılan zeytinyağının temininde çeşitli vakıflardan ve tersanelerden yararlanılmış, zeytinyağı ve bakım bedelleri fenerlerin bulunduğu yakın gümrüklerden karşılanmıştır.³⁴ Daha sonraki yıllarda ışık kaynağı olarak fitilli gazyağı lambası kullanılmıştır. Bunu asetilen gazı ile çalışan flaşörler, LPG ile çalışan parlak ışıklı, manşonlu lambalar takip etmiştir. Günümüzde ise elektrik enerjisi ve güneş enerjisi kullanılmaktadır.³⁵ Ancak henüz 1892 ve 1894 yıllarına ait kayıtlarda, elektrikli fenerlerin denenmiş olduğu ve tüm fenerlerin elektrikli sisteme geçmesi yolunda çalışmalar yapıldığı hatta Boğazlarda kullanılacak olan elektrikli fenerlerin tersanede yapıldığı ve böylece ülke sınırları içinde fener mekanizmalarının üretilmeye başlanmış olduğu da görülmektedir.³⁶

Fenerler İdaresi'nin yoğun faaliyette bulunduğu yıllarda görülen bir güvenlik sorununu da burada belirtmek faydalı olacaktır. Bu konuda idarenin yapısı etkili olmuştur. Söz konusu edilen güvenlik sorunu ise 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı ile ilgilidir. İdare, yapısal olarak yönetim kurulu ve mühendislerin Fransızlardan, teknisyenlerin Türk vatandaşı gayrimüslimlerden, fener bakıcıları ve memurların ise Türklerden oluştuğu bir sisteme sahiptir. Fenerlerde yabancıların bulunması, söz konusu savaş nedeniyle bir güvenlik sorunu meydana getireceği endişesini doğurmuştur. Bundan dolayı 1883 yılında verilen bir talimatla birlikte Karadeniz fenerlerinde, yabancı görevli çalıştırılmaması ve yabancı dil bilen deniz subaylarının fener hizmetlerinde görevlendirilmesine karar verilmiştir.³⁷

³³ Reyhan Ay, *İstanbul Boğazı'ndaki Deniz Fenerleri ve Tahlisiye Yapılarının Koruma ve Değerlendirilmesi*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul 2000, s. 10.

³⁴ Koca, "Denizlerimizi Aydınlatanlar...", s.108.

³⁵ Toroslu, *Denizciye Göz Kırpan...*, s. 44.

³⁶ Koca, "Denizlerimizi Aydınlatanlar...", s. 113.

³⁷ Koca, "Denizlerimizi Aydınlatanlar...", s. 113.

Fenerler İdaresi uhdesinde tüm fenerlerin 12 bölgede toplanmış olduğu görülmektedir. Bu bölgeleri şu şekilde sıralamak mümkündür:

1. Akdeniz Boğaz Hattı Fenerleri
2. Midilli Hattı Fenerleri
3. İzmir Hattı Fenerleri
4. Sakız Hattı Fenerleri
5. Selanik ve Galos Hattı Fenerleri
6. Sisam ve İstanköy Hattı Fenerleri
7. Rodos Hattı Fenerleri
8. Karaman ve Şam Hattı Fenerleri
9. Girit Hattı Fenerleri
10. Trablusgarp Hattı Fenerleri
11. Karadeniz Anadolu Hattı Fenerleri
12. Karadeniz Rumeli Hattı Fenerleri.³⁸

Bu fenerler, 1860 yılındaki sözleşmeye göre yapılmış ve 19 yıl Fenerler İdaresi'ne bağlı olarak Bahriye'nin gözetiminde çalışmıştır.³⁹

3. İstanbul Boğazı ve Türkiye'nin Karadeniz Kıyılarında Yer Alan Önemli Fenerler

3.1. İstanbul Boğazında Yer Alan Fenerler

A. Fenerbahçe Feneri

21 Mart 1562 tarihinde Kanunî Sultan Süleyman'ın emri üzerine yaptırılan bu fenerin⁴⁰ coğrafî konumu, (kuzey) k.40.58.00/(doğu)d.29.01.45 olarak belirtilmiştir. Denizden yüksekliği yaklaşık olarak 25 metreyi bulmaktadır ve açık havalarda 10 milden görülebilmektedir. Burunda beyaz taş kule halinde yükselen fener sabit ışık sistemine sahiptir.⁴¹

³⁸ Koca, "Denizlerimizi Aydınlatanlar...", s. 114.

³⁹ Koca, "Denizlerimizi Aydınlatanlar...", s. 114.

⁴⁰ Koca, "Denizlerimizi Aydınlatanlar...", s. 179.

⁴¹ Rehber-i Bahriyyun, İstanbul 1282 (1865).

B. Bebek Feneri

Sıglık bitiminde yer alan fenerin konumu, ilgili belgedeki tabloda gösterilmemiş olsa da başka bir belgede k.41.04.7/d.29.02.7 olarak gösterilmiştir. Fenerin açık havada görünüş mesafesi 2 mildir ve ışık sabittir.⁴²

C. Rumeli Hisarı

Burun üzerinde yer alan fenerin kulesi, yeşil renkte olup ilgili belgede konumu belirtilmemiştir. Denizden yüksekliği 7 metre olan fenerin, açık havalarda 4 milden görüldüğü kaydedilmiş olsa da konumunun k.41.05.5/d.29.03.4 verildiği belgede bu mesafe, 8 mil olarak gösterilmiş ve kule rengi yeşil olarak verilmiştir.⁴³

Ç. Kanlıca Feneri

Sahilden 110 yarda mesafede burun üzerinde bulunan fenerin ışık rengi kırmızı olup açık havalarda 4 milden görülür. Konumunun k.41.6/d.29.4 olarak verildiği belgedekıble tarafından ağaçların kapatmasında dolayı karanlık görüldüğüne dair bir açıklama bulunmaktadır.⁴⁴

D. Yeniköy Feneri

Açık havada 4 mil mesafeden görülebilen bu fener, yeşil ışığa sahip olup sıglık üzerinde bir teknede yer almıştır.⁴⁵

E. Umuryeri Feneri

Sıglığın batı tarafında bir teknede k.41.09.20/d.29.04.40 konumunda, açık havada 4 milden görülebilen fenerin rengi kırmızı olarak belirtilmiştir.⁴⁶

⁴² Rehber-i Bahriyyun, İstanbul 1282 (1865).

⁴³ Rehber-i Bahriyyun, İstanbul 1282 (1865).

⁴⁴ Rehber-i Bahriyyun, İstanbul 1282 (1865).

⁴⁵ Rehber-i Bahriyyun, İstanbul 1282 (1865).

⁴⁶ Rehber-i Bahriyyun, İstanbul 1282 (1865).

3.2. Türkiye'nin Karadeniz Rumeli Hattında Yer Alan Fenerler

A. Rumeli Feneri (Türkeli Feneri)

Boğaz ağzında k.41.14.10/d.29.07.00 konumunda yer alan fenerin açık havalarda görünüş mesafesi 18 mildir ve belgede yer alan bilgide ışığının sabit olduğu belirtilmektedir. Beyaz taş kulesinin denizden yüksekliği 58 metreyi bulmaktadır. Bu fener Fransız ve İngiliz savaş gemilerinin Boğaz'dan güvenli geçişlerini sağlamak amacıyla 1856 yılında Fransızlar tarafından inşa edilmiştir. Yapımı esnasında birkaç kez yıkılmış olması, halk arasında dolaşan bir efsaneyi de gün yüzüne çıkarmıştır. Köyün ileri gelenleri, burada bir yatır olduğunu Fransızlara söylemişlerdir. Bunun üzerine Fransızlar, önce türbeyi yapmışlar ve üzerine bugünkü fener kulesini inşa etmişlerdir. Halen fener kulesinin içinde Saltuk Hazretlerinin türbesi bulunmakta ve halk tarafından ziyaret edilmektedir.⁴⁷

B. Rumeli Karaburun Feneri

İstanbul Boğazı'ndaki deniz trafiği için önemli görülen fenerlerden birisidir. Burun üzerinde k.41.19.15/d.28.41.00 konumundadır ve kule beyaz taştır. Işık sistemi sabit ve şimşekli olup şimşekler her 10 saniyededir. Kayıtlarda açık havada 22 milden görüldüğüne yer verilmiştir. Ancak açıklama kısmında "10 milden uzak mesafeden küsuf yahut zulmeti fark olunamayacağı" notu düşülmüştür. 1969 yılında fenerin bulunduğu Karaburun köyünde balıkçı barınağı inşası için gerekli taşların temin edilmesi amacıyla uygulanan dinamit atımları, fenerin hasar görmesine sebep olmuş ve bu yüzden fener yıktırılmıştır. Yerine tekrar kule inşa edilmiştir.⁴⁸

C. Kilyos Feneri

Burun üzerinde k.41.10.00/d.29.38.00 konumunda, Dalyan Burnu'nda yer alan fenerin açık havalarda görünme mesafesi 27

⁴⁷ Rehber-i Bahriyyun, İstanbul 1282(1865).

⁴⁸ Rehber-i Bahriyyun, İstanbul 1282(1865).

mil olarak belirtilmiştir. Fenerin denizden yüksekliği 25 metredir.⁴⁹ Belgede ışık zamanlaması, her dakikada olarak ifade edilmiştir.⁵⁰

Ç. İğneada Feneri

İğneada Feneri, Türkiye'nin Karadeniz sahilinde batı istikametinde en son noktada yer alan fenerdir. Şehirden 4 mil mesafede ve konumuk.41.53.00/d.28.04.30 olarak belirtilen fenerin, sabit beyaz ışıklı olduğu ifade edilmiştir. Açık havada görünme mesafesi 12 mildir.⁵¹ 1866 yılında Fransızlar tarafında inşa edilmesinden bu yana görevini yapmaktadır. Diğer fenerlerden farkı, sınır ve rota feneri olmasıdır. Fenerin konumu oldukça önemlidir ve günümüzde uçakların dahi rotasını bu feneri baz alarak ayarladıkları söylenmiştir.⁵²

3.3. Türkiye'nin Karadeniz Anadolu Hattında Yer Alan Önemli Fenerler

A. Anadolu Kavağı Feneri

Boğaz ağzında yer alan bir diğer fener de Rumeli Feneri'nden 2 mil mesafede bulunan Anadolu Feneri'dir. Konumu, k.41.12.50/d.29.10.12 olarak belirtilen fenerin, sabit ve şimşekli bir sistemi vardır. Renkler beyaz ve kırmızıdır. Sabit ışık 1 kırmızı, şimşekler ise 2 beyaz olup şimşekler arasında 2 dakika vardır.⁵³ Fenerin yerden yüksekliği 19 metre, denizden yüksekliği 75 metredir. Fenerin tarihi ise oldukça eskidir. Bu fenerden ilk defa 1755'de İstanbul'a gelen Macar asıllı Fransız Mühendisi Baron de Tott'un bahsetmiş olduğu belirtilmektedir. Ayrıca 1790'da ise Olivier adında bir İngiliz doktorun Boğazın iki yakasındaki fenerden söz etmiş olduğu söylenmiştir. 1666 ve 1793 tarihli iki ayrı İtalyan haritasında ise Boğaz'ın iki yakasındaki bu fenerler gösterilmiştir. 1814'te Karadeniz yoluyla İstanbul'a gelen Polonyalı Kont Edward Raczynski'nin ise anılarında; "Kaptanımız 9 Ağustos günü sabaha

⁴⁹ <https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/yer-detay/105/KILYOS-DALYANBURNU-FENERI> (16.03.2020).

⁵⁰ Rehber-i Bahriyyun, İstanbul 1282(1865).

⁵¹ Rehber-i Bahriyyun, İstanbul 1282(1865).

⁵² Toroslu, *Denizciye Göz Kırpan...*, s. 90.

⁵³ Rehber-i Bahriyyun, İstanbul 1282 (1865).

karşı Boğaz'ın iki yakasında yanan fenerleri görmüştü" dediği ifade edilmiştir.⁵⁴

B. Şile Burnu Feneri

İstanbul Boğazı'nın Karadeniz'e çıkış noktasının 22 mil doğusunda yer alan fener, k.41.10.00/d.29.38.00 konumunda gösterilmiştir. Açık havada görüş mesafesi 24 mildir. Hareketli ışık sistemi olduğu belirtilen fenerde devir süresi 1 dakikadır.⁵⁵ 1859 yılında Fenerler İdaresi tarafından rota feneri olarak yapılmıştır. Günümüzde Türkiye'nin en büyük feneri olup, deniz seviyesinden 60 metre yüksekliğindeki kayalıklar üzerine 110 cm kalınlığında örme taş olarak yapılmıştır.⁵⁶

C. Ereğli Feneri

Baba Burnu'nun 2.5 mil kuzeyinde, k.41.18.30/d.31.25.51 konumunda yer aldığı belirtilmiştir. Sabit ışıklı fenerin açık havada görünme mesafesi 12 mildir.⁵⁷

Ç. Amasra Limanı Feneri

Yarımadanın sonunda, burnun tepesinde k.41.45.25/d.32.25.30 konumundadır. Açık havada görülme mesafesi 10 mil, kırmızı ışıklı fener olarak belirtilmiştir.⁵⁸

D. İnebolu Feneri

Burun üzerinde, k.41.58.30/d.33.45.10 konumundadır. Açık havada görüş mesafesi 5 mil olarak verilmiştir. Beyaz ışıklıdır. İnebolu'ya demirlemek üzere gelen gemiler için iki adet liman fenerinin olduğu belirtilmiştir.⁵⁹

⁵⁴ Toroslu, *Denizciye Göz Kırpan...*, s. 80.

⁵⁵ Rehber-i Bahriyyun, İstanbul 1282 (1865).

⁵⁶ Toroslu, *Denizciye Göz Kırpan...*, s. 76.

⁵⁷ Rehber-i Bahriyyun, İstanbul 1282 (1865).

⁵⁸ Rehber-i Bahriyyun, İstanbul 1282 (1865).

⁵⁹ Rehber-i Bahriyyun, İstanbul 1282(1865).

E. İnceburun Feneri

Burnun ucundan 60 metre mesafede, k.42.06.30/d.34.56.30 konumundaki fenerin açık havada görüş mesafesi 13 mildir. Fenerin, dakikada bir defa şimşekli olmak suretiyle hareketli olduğu belirtilmiştir.⁶⁰

F. Sinop Feneri

Boztepe Burnu'nda k.42.01.18/d.35.12.30 konumunda sabit kırmızı ışıklı fenerin açık havada görülme mesafesi 8 mildir.⁶¹ Boztepe Feneri, günümüzde Türkiye'de denizden yüksekliğine göre ışık seviyesi en yüksek olan deniz fenerleri arasında yer almaktadır.⁶²

G. Samsun Feneri

“Kalyomeniya Burnu”nda, k.41.18.55/d.36.21.15 konumunda gösterilen fenerin sabit beyaz ışıklı ve açık havada görüş mesafesinin 10 mil olduğu belirtilmiştir. Açıklama kısmında “mezkûr fener sefinenin karayel tarafında bulunduğu anda tabya rıhtımı geçmiş olur” ifadesine yer verilmiştir.⁶³

H. Giresun Feneri

Fener, poyraz yönünde burun üzerinde k.40.56.20/d.38.23.25 konumundadır. Açık havada görüş mesafesi 6 mildir.⁶⁴

I. Trabzon Feneri

“Kaleme Burnu”nun tepesinde tabyanın iki mazgal delikleri arasında yer aldığı belirtilen fenerin konumu, k.41.01.00/d.39.46.25 olarak verilmiştir. Sabit beyaz ışıklı fenerin açık havada görünme mesafesi ise 10 mildir.⁶⁵

⁶⁰ Rehber-i Bahriyyun, İstanbul 1282(1865).

⁶¹ Rehber-i Bahriyyun, İstanbul 1282(1865).

⁶² Toroslu, *Denizciye Göz Kırpan...*, s. 46.

⁶³ Rehber-i Bahriyyun, İstanbul 1282(1865).

⁶⁴ Rehber-i Bahriyyun, İstanbul 1282(1865).

⁶⁵ Rehber-i Bahriyyun, İstanbul 1282(1865).

3.4. Günümüzde Karadeniz Kıyılarında Yer Alan Ülkelerdeki Bazı Önemli Fenerler

A. Bulgaristan Kıyılarındaki Fenerler

a. Suzebolu (Sozopolis/Apolonya-i Trakya)⁶⁶

k.42.27.00/d.27.44.55 konumunda, “Kerboz (Gerboz) Adacığının” tepesinde bulunduğu belirtilen fenerin ışığının kırmızı renkte ve sabit olduğu ifade edilmiştir. Açık havada görüş mesafesi 5 mil olarak verilmiştir.⁶⁷ Fener, Fransız mühendisler tarafından Doğu Rumeli eyaleti için inşa edilmiştir. Bahsi geçen adanın, Burgaz Körfezi girişinin güney tarafında Suzebolu'nun yaklaşık 1,2 km (3/4 mil) kuzeyinde yer alan Sveti Ivan ya da St. John olarak bilinen adacık olduğu anlaşılmaktadır. Bu adanın, 12. yüzyıldan kalma bir manastırın kalıntıları ile ünlü olduğu bilinmektedir. Arkeologlar, adada 2. yüzyıldan kalma bir Roma fenerinin kalıntılarını bulmuşlardır.⁶⁸

b. Varna Galata Feneri

Galata Burnu tepesinde k.43.10.00/d.27.58.35 konumunda yer almıştır. Sabit ışıklı bir fenerdir. Açık havada görüş mesafesi 10 mil olarak verilmiştir.⁶⁹ Varna Körfezi girişinin güney tarafında, şehrin yaklaşık 5 km (3 mil) güneydoğusunda yer almaktadır. Birinci Dünya Savaşı sırasında, ışık istasyonu Rus kruvazörü İmparatoriçe Maria'nın bombardımanı nedeniyle hasar görmüş ancak savaşın sona ermesiyle onarılmıştır.⁷⁰

c. Şayla (Shabla) Feneri

Bu fener, Bulgaristan'ın en eski deniz feneridir. Belgede konumu, k.43.33.30/d.28.38.40 olarak belirtilmiştir. Sabit ışıklıdır. Açık havada görüş mesafesi 10 mil olarak verilmiştir.⁷¹ Osmanlı İmparatorluğu tarafından inşa edilmiş olan bu fener, ülkenin en doğu noktasında -Shabla kasabasının yaklaşık 5 km (3 mil) doğusunda-

⁶⁶ *Osmanlı Yer Adları*, haz. Tahir Sezen, T.C Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara 2017, s. 703, 994.

⁶⁷ *Rehber-i Bahriyyun*, İstanbul 1282 (1865).

⁶⁸ <https://www.ibiblio.org/lighthouse/bgr.htm> (15.03.2020).

⁶⁹ *Rehber-i Bahriyyun*, İstanbul 1282 (1865).

⁷⁰ <https://www.ibiblio.org/lighthouse/bgr.htm> (15.03.2020).

⁷¹ *Rehber-i Bahriyyun*, İstanbul 1282 (1865).

yer almaktadır. Yapımı 1856 yılına rastlayan fener, 32 metrelik se-kizgen tuğla kule, fener ve galeri ile, 3 katlı büyük bir kare kaide üzerine monte edilmiştir.⁷²

B. Romanya Kıyılarında Yer Alan Önemli Fenerler

a. Köstence Feneri

Burun üzerinde k.41.1020/d.28.39.40 konumunda, sabit ışıklı olarak belirtilmiştir. Açık havada görüş mesafesi 9 mil olarak verilmiştir.⁷³ Bahsi geçen burun, Köstence'nin şehir merkezindeki ticaret bölgesine yakın yerdedir. Fener kulesinin 1300'lü yıllarda Ceneviz tüccarları tarafından inşa edilmiş ve 1860'lı yıllarda da restore edilmiş olduğu düşünülmektedir. Köstence'deki diğer bir fener ise istasyonu 1886 yılında tesis edilmiş olan ve yerel dilde eski deniz feneri olarak adlandırılan, 1914'te ölen Kral I. Carol' u onurlandırmak için adanmış fenerdir.⁷⁴

b. Tuna Nehri Feneri (Sulina)

Sünne Boğazı'nın güneyindeki tepede k.45.09.26/d.29.40.30'da konumlandırılmış, beyaz taş kulesi olan bir fenerdir. Açık havada görüş mesafesi 15 mil olarak belirtilmiştir.⁷⁵ Fenerin bulunduğu konum Osmanlı kayıtlarındaki adıyla Tuna Burgazı olarak⁷⁶ da geçmektedir ve son derece stratejik bir mevki-dedir.

C. Ukrayna Kıyılarındaki Fenerler

a. Yılan Adası (Snake Island) Feneri

Günümüzde Ukrayna kıyılarında yer alan bu fener, araştırma kapsamına alınan Osmanlı arşiv kayıtlarında, k.45.15.31/d.30.10.13 konumunda yer almaktadır. Açık havada görüş mesafesi 18 mil olarak verilmiştir. Kulesi beyaz renktedir.⁷⁷ Yılan Adası, Tuna Delta-sı'nın yaklaşık 35 km doğusunda, Karadeniz'de küçük bir kalker adasıdır. Ada, Rusya tarafından işgal edilen 1828-1829 Rus-Türk

⁷² <https://ibiblio.org/lighthouse/bgr.htm>. (15.03.2020).

⁷³ Rehber-i Bahriyyun, İstanbul 1282 (1865).

⁷⁴ <https://ibiblio.org/lighthouse/rou.htm>. (15.03.2020).

⁷⁵ Rehber-i Bahriyyun, İstanbul 1282(1865).

⁷⁶ *Osmanlı Yer Adları*, s. 705.

⁷⁷ Rehber-i Bahriyyun, İstanbul 1282 (1865).

Savaşı'na kadar Osmanlı İmparatorluğu'nun bir parçasıdır. Deniz feneri, Rus kontrolü altında inşa edilmiş, Kırım Savaşı'ndan sonra kısa bir süreliğine Osmanlı kontrolüne geçmiştir. Türk yönetimi, feneri 1862 yılında bir Fresnel lens ile modernize etmiştir. Deniz feneri, adanın en yüksek noktasında bulunmaktadır.⁷⁸

b. Kili Boğazı Feneri

Kili, Romence'de Chilia (Kilya) adıyla anılmaktadır. Tuna nehrinin denize dökülürken oluşturduğu üç koldan biri olan en kuzeydeki Kili kolunun sol kıyısında bulunmaktadır. Şehrin tarihi 12. yüzyıla kadar dayanmaktadır. Bizans İmparatorluğu döneminde bir ticaret merkezi olarak gelişen şehir, bir süre sonra Cenevizlilerin hâkimiyeti altına girmiştir. Baltık denizinden Bizans'a kadar uzanan Boğdan yolunun buradan geçmesi şehrin ticarî önemini arttırmıştır.⁷⁹ Boğazdaki fener, burun üzerinde k.45.22.00/d.29.07.30 konumunda bulunmaktadır. Açık havada görüş mesafesi 25 mil olarak verilmiştir. Fener ışıklarının her dakikaya zamanlanmış olduğu anlaşılmaktadır.⁸⁰

c. Hocabey (Odesa) Feneri

Hocabey limanına askerî amaçla bir dış liman, bir ticarî liman, gemilerin kontrolüyle ilgili olarak bir iç ve dış karantina alanı yapılmıştır. Dış karantina alanı ile askerî liman arasında bir asma köprü, biri iç tarafta diğeri ise dış dalgakıranın sonunda olmak üzere iki deniz feneri ve askerî filo için özel iskeleler için çalışma yapılmış olduğu bilinmektedir.⁸¹ Burun üzerinde yer alan fener, beyaz taş kule, sabit ışıklı ve açık havalarda 16 mil görüş mesafesinde olup k.46.22.34/d.30.46.52 konumundadır. Karantina iskelesindeki fener ise k.46.29.30/d.30.46.29 konumundadır. Kulenin kubbesiyle birlikte ışığı açık sarı olup üzerinde sarı flama çekili bir gönder olduğu belirtilmiştir.⁸²

⁷⁸ <https://ibiblio.org/lighthouse/ukr.htm>. (15.03.2020).

⁷⁹ Mihai, Maxim, "Kili", *DIA*, C. 26, Ankara 2002, s. 1.

⁸⁰ Rehber-i Bahriyyun, İstanbul 1282 (1865).

⁸¹ Mesut Karakulak, "Hocabey'den Odesa'ya Bir Limanın Gelişimi", *ODÜ Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, Yıl 2015, c. 5, S.12, s. 295-296.

⁸² Rehber-i Bahriyyun, İstanbul 1282 (1865).

ç. Kılburnu Feneri (Kinburn)

Bir Ortaçağ kalesi olan Kılburun Kalesi, Karadeniz'in kuzeybatısında Dinyeper ırmağı ağzının doğu kenarında kurulmuştur. Kale, 1860 yılında yıkılmış olup yerinde balıkçı barınağı inşa edilmiştir.⁸³ Özi Nehri'nin karşısında ve nehrin denize döküldüğü yerin sağında, denize doğru ince bir hat olarak sivrilen ve adıyla müsemma görülen⁸⁴ Kılburun Yarımadası, tarihte stratejik önemini daima muhafaza etmiştir. Burundan 50 yarda miktarı limanın ağzına doğru olduğu kaydedilen fenerin konumu, k.46.35.30/d.31.30.25 olarak belirtilmiştir. Açık havada görüş mesafesi 7 mil olarak belirtilen fener kulesinin iki direk üzerinde bulunan gönderlerinde bir kırmızı flamanın bulunduğu ifade edilmiştir.⁸⁵

d. Tendâr Adası Feneri

Belgede, Kılburnu istihkâmının yaklaşık 14 mil mesafesinde sahilin batı tarafında "Tendâr Adası"nda konumunun k.46.19.25/d.31.31.30 olarak belirtildiği bir fenerdir. Açıklama kısmında sisli havalarda çan çalındığı kaydı düşünülmüştür.⁸⁶

e. Gözleve Feneri (Evpatorya)

Gözleve, Ukrayna'nın Kırım Özerk Cumhuriyeti'nde yer alan bir şehirdir. Belgede, buradaki fenerin lodos burnu üzerinde yer aldığı bilgisinden başka bir bilgiye yer verilmemiştir.⁸⁷ Ancak Kırım'ın stratejik limanları arasında yer aldığı düşünülmektedir.

D. Rusya Kıyılarındaki Fenerler

a. Sivastopol Feneri

Kayıtlarda, İnkerman Deresi'ne yakın yüksek burun üzerinde yer aldığı belirtilen fenerin konumu, k.44.37.10/d.33.35.15 olarak ifade edilmiştir. Işığı sabit ve açık havalarda görünme mesafesi 28

⁸³ *Osmanlı Yer Adları*, s. 458.

⁸⁴ Cengiz Fedakar, "1787-1792 Osmanlı-Rus Harplerinde Kılburun, Özi Nehri Ve Hocabey Muharebeleri ", *Karadeniz Araştırmaları Dergisi*, Yaz 2015, S. 46, s. 120.

⁸⁵ *Rehber-i Bahriyyun*, İstanbul 1282 (1865).

⁸⁶ *Rehber-i Bahriyyun*, İstanbul 1282 (1865).

⁸⁷ *Rehber-i Bahriyyun*, İstanbul 1282 (1865).

mil olan fener için belgenin açıklama kısmında, “limanın hizasına gelmedikçe görünmemek için perdesi olduğu” kaydı düşülmüştür.⁸⁸

b. Kerç Boğazı Feneri

Kerç Boğazı, Karadeniz ile Azak Denizi'ni birleştiren deniz geçidi ve boğazdır. İlk ve Ortaçağ boyunca, su yollarını birleştiren önemli bir ticarî yol işlevi görmüş olduğu bilinmektedir. MÖ 8. yüzyıldan başlayarak, Kerç Boğazı'nın iki yakası boyunca Grek kolonileri kurulmuştur. Boğaz üzerinde iki fenerin kaydı vardır. Fenerlerden birisi k.45.06.36/d.36.27.12 konumundaki açık havada 20 mil mesafeli, sabit ve solgun renkte ışıklı ve beyaz taş kulelidir. K.45.18.15/d.36.29.42 konumundaki ise açık havada görüş mesafesi 14 mil olup sabit beyaz ışıklıdır.⁸⁹

E. Gürcistan Kıyılarındaki Fenerler

Batum Feneri

Kayıtlarda Batum'da alçak burun üzerinde yer aldığı belirtilen fenerin konumu, k.41.39.00/d.41.36.15 olarak verilmiştir. Açık havada görüş mesafesinin 5 mil olarak belirtildiği fener, sabit beyaz ışıklıdır.⁹⁰

Sonuç

Antik çağlardan günümüze kadar denizler gerek askerî gerek iktisadî yönlerden son derece önem arz etmiş olan coğrafi alanlardır. 19. yüzyılda Amerikalı Amiral Alfred Thayer Mahan'ın (1840-1914), bu tarihî gerçeği “deniz hâkimiyet teorisi” doktrini perspektifinde değerlendirmiş olduğu bilinmektedir.

Deniz aşırı askerî ve ticarî faaliyetlerde güvenli seyrüsefer için gemilerin tipi ve donanımları yanında seyrüsefer yardımcılarının da önemi büyüktür. Seyrüsefer yardımcılarında yer alan deniz fenerleri de Antik çağlardan itibaren önemi kavranmış unsurlardır. Deniz fenerleri, gemilerin denizlerde doğru rotayı takip etmelerinde ve limanlara güvenli bir şekilde intikal etmelerinde rol

⁸⁸ Rehber-i Bahriyyun, İstanbul 1282 (1865).

⁸⁹ Rehber-i Bahriyyun, İstanbul 1282 (1865).

⁹⁰ Rehber-i Bahriyyun, İstanbul 1282 (1865).

oynamışlardır. Bilim alanında zamanla kaydedilmiş olan ilerlemelere paralel olarak teknik donanım ve sistemleri çeşitli aşamalarla değişim ve gelişim göstermiştir.

Üç kıtada hâkimiyet imkânı bulmuş olan Osmanlı İmparatorluğu, özellikle imparatorluğun gelişme döneminde bu hâkimiyet sahasında denizlere de ayrı önem vermiştir. Fatih Sultan Mehmet'e kadar ciddi bir deniz gücüne sahip olmayan imparatorluk, 15. yüzyıldan sonra denizlerde söz sahibi olmak adına önemli faaliyetlerde bulunmuştur. Ancak bu faaliyetlerde daha çok askerî yönün yani donanma gücünün ön plana çıktığını söylemek mümkündür.

Osmanlı İmparatorluğu'nun, denizdeki faaliyetlerinde seyrüsefer yardımcılarında deniz fenerleri ile ilgili çalışmalarını, Kanunî Sultan Süleyman zamanında başlattığı bilinmektedir. Bu çerçevede fenerlerin daha çok eski dönemlerden kalan bakiyeleri üzerinde çalışmalar yapılmış, bunların dışında çok az sayıda yeni deniz fenerleri de inşa edilmiştir.

İmparatorluğun her alanda gerilemeye girdiği dönemde, denizlerde de hâkimiyet sarsılmıştır. Nitekim ardı ardına alınan deniz yenilgileri bir yana, Kırım Harbi sırasında yaşanan olumsuzluklar ve Batılıların Osmanlı limanlarını tekrar gündeme getirmeleri, yönetimi harekete geçirmiştir. Bu bağlamda öncelikle İstanbul Boğazı dolayısıyla Karadeniz geçişinin güvenli bir şekilde sağlanması için limanlar ve seyrüsefer araçlarının -öncelikle de fenerlerin- modernize edilmesine karar verilmiş ve bu amaçla Fenerler İdaresi tesis edilmiştir. Büyük oranda Fransızların yönetimi ve kontrolündeki bu idare, eski fenerlerin restorasyonu ve teknik donanımlarının iyileştirilmesi yanında yeni fenerler de inşa etmiştir. Ancak burada, imparatorluğun diğer kaynakları gibi deniz fenerlerinin, yabancılara bir imtiyaz halinde verilmiş olmasını, Osmanlı İmparatorluğu üzerindeki emperyalist politikalar çerçevesinde değerlendirmek gerekmektedir. İmparatorluğun son döneminde Batı güçleri karşısındaki yetersizlikleri, söz konusu kaynaklar üzerinde yabancı müdahalesine fırsat vermiştir.

Fransızların uhdesi altındaki Fenerler İdaresi, faaliyetleri kapsamında birçok deniz feneri inşa etmiştir. Fenerlerin gerek inşası ve restorasyonu gerek teknik donanımlarının yabancılar tarafından yapılmış olması, aynı zamanda bu unsurların mimarî açılarından da Türk kültürüne özgün motifleri taşımasına sebep olmuştur. Özgünlük anlamında eleştiri getirilebilecek Türkiye'deki tarihî

deniz fenerleri, bu eksikliğine rağmen 19. ve 20. yüzyıl arasındaki dönemde, şartların oldukça zorlaştığı mevsimlerde özellikle Karadeniz kıyılarında son derece faydalı olmuştur. Bu fenerler, zaman içinde bilimde meydana gelen gelişmelerle birlikte teknik kapasiteleri ve çalışma sistemleri modernize edilerek günümüze kadar ulaşmıştır. Günümüzde seyahat alanında üstün teknoloji navigasyon ve uydu sistemleri geliştirildiği halde deniz fenerleri, özellikle gemiciler ve balıkçılar için kadim önemini muhafaza etmektedirler.

Araştırma kapsamına aldığımız Osmanlı dönemi arşiv kayıtlarında Karadeniz kıyılarında kurulmuş ve sayıları 51'i bulan fenerlerden önemli görülen 34 fener, buldukları konumlarına göre tasnif edilmiştir. Bu fenerlerin ışık ve kule renkleri açıklanmış, belgede yer aldığı gibi açık havalarda görünme mesafeleri mil olarak belirtilmiştir. Ayrıca kulelerin yükseklikleri ve ışıkların çalışma sistemleri -sabit, hareketli, şimşekli- hakkında açıklayıcı bilgiler verilmiştir. Üzerinde çalışılan belgenin "tenbihat" kısmında yer alan bilgiler de olduğu gibi nakledilmiştir. Fener ışıklarının renkleri, fenerlerin karakteristiğinde ayırıcı önemli unsurlardır. Çalışma alanını kapsayan dönemde incelenen fenerlerde daha çok yeşil, kırmızı ve beyaz renkte ışık kullanılmış olduğu saptanmıştır. Günümüzde ise bu renklere mavi, menekşe ve portakal renklerinin eklendiği görülmektedir. Bu renklerin, fenerlerin sınıflandırılmasında belirleyici rolü olmakla beraber, fenerlerin konumlarından dolayı da anlam kazanmış olduğu anlaşılmaktadır. Mesela günümüzde İstanbul Boğazı'nın Avrupa yakasındaki fenerler yeşil, Anadolu yakasındakiler ise kırmızı ışık çakmaktadırlar. Son verilere göre Türkiye kıyılarında Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğüne bağlı çeşitli tip ve özelliklerde 400'ün⁹¹ üzerinde deniz feneri faaliyet göstermektedir.

Kaynaklar

1. Kitaplar ve Makaleler

Ağarı, Murat, *İslam Coğrafyacılığı ve Müslüman Coğrafyacılar*, Kitabevi Yayınları, İstanbul, 2002.

Akçaoğlu, Veli-Akçaoğlu, Sunay, "Deniz Fenerleri", *IV. Kıyı Mühendisliği Ulusal Sempozyumu*, Antalya, 2002,

⁹¹ http://www.kiyiemniyeti.gov.tr/sevir_yardimcileri?page3=15. (19.03.2020).

<http://van.imo.org.tr/resimler/ekutuphane/pdf/10579.pdf>
(10.03.2020).

- Akdoğan, Refik, *Türkçe-İngilizce (Türkçe Açıklamalı) Ansiklopedik Denizcilik Sözlüğü*, (y.y), İstanbul, 1988.
- Altungök, Ahmet-Kavak, Mehmet, “İbni Cübeyr Seyahatnamesine Göre Akdeniz’de Seyrüsefer ve Liman Kentleri”, 2. *Turgut Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Uluslararası Sempozyumu (1-4 Kasım 2013)*, *Bildiriler*, C. I. Bodrum Belediyesi, Halikarnas Matbaacılık, Bodrum, 2015, s. 312-328.
- Arı, Kemal, *İzmir Deniz Nakliyecileri Derneği Tarihi*, İzmir Deniz Nakliyecileri Derneği Yayınları, İzmir, 2014.
- Armağan, A. Munis, *Ege Tarihi Coğrafyası*, Özden Ofset, İzmir, 2009.
- Ay, Reyhan, *İstanbul Boğazı’ndaki Deniz Fenerleri ve Tahlisiye Yapılarının Koruma ve Değerlendirilmesi*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2000.
- Bıjışkyan, P. Minas, *Karadeniz Kıyıları Tarihi ve Coğrafyası (1817-1819)*, terc. ve not. Hrand D. Andreasyan, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1969.
- Bilir, Güzin Özkan, “Sikkeler Işığında Anadolu Kıyılarındaki Antik Deniz Fenerleri”, 2. *Turgut Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Uluslararası Sempozyumu (1-4 Kasım 2013)*, *Bildiriler*, C. III. Bodrum Belediyesi, Halikarnas Matbaacılık, Bodrum, 2015, s. 112-124.
- Boorstin, Daniel J., *Keşifler ve Buluşlar*, çev. Fatoş Dilber, Kültür Yayınları, Ankara, 1994.
- Camcı, Bayram-Zafer, Cezmi-Yaman, Şükrü, *Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi I*, Türkiye Denizcilik İşletmeleri Kültür Yayınları, İstanbul, 1994.
- Clayton, Peter A.-Price, Martin J., *Antik Dünyanın Yedi Harikası*, çev. Betül Avunç, Homer Kitabevi, İstanbul, 2012.
- Çimen, Ali, *Tarihi Değiştiren Keşifler*, Timaş Yayınları, İstanbul, 2013.
- El-Mukaddesî, Muhammed b. Ahmed, *İslam Coğrafyası (Ahsenü’t Takâsîm)*, çev. Ahsen Batur, Selenge Yayınları, İstanbul, 2015.

- Fedakar, Cengiz, “1787-1792 Osmanlı-Rus Harplerinde Kılburun, Özi Nehri ve Hocabey Muharebeleri”, *Karadeniz Araştırmaları Dergisi*, Yaz 2015, S. 46, s. 119-136.
- Hagen, Gottfried, *Bir Osmanlı Coğrafyacısı İş Başında*, çev. Hilal Görgün, Küre Yayınları, İstanbul, 2015.
- Hergüner, Mustafa, *Cumhuriyetimizin Başlangıç Yıllarındaki Denizciliğimize İlişkin Bir İnceleme (1923-1930)*, Deniz Ticaret Odası Yayınları, İstanbul, 2002.
- Kaiser, Bruno, *Keşifler ve İcatlar Ansiklopedisi (10.000 Yıl Boyunca)*, çev. Şükran Var, Doğan Kardeş Yayınları, İstanbul, 1960.
- Karakulak, Mesut, “Hocabey’den Odessa’ya Bir Limanın Gelişimi”, *ODÜ Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, Yıl 2015, c. 5, S. 12, s. 288-318.
- Koca, Yasemin Nemlioğlu, “Denizlerimizi Aydınlatanlar: Türkiye’de Fenerleri Kuruluşu ve Gelişimi”, *Journal of ETA Maritime Science (Jems)*, 2018, c. 6, S. 2, s. 103-117.
- Kurtoğlu, Fevzi, *1736-1737 Seferine İştirak Eden Bir Türk Denizcisinin Hatıraları*, Deniz Matbaası, İstanbul, 1935.
- Mantran, Robert, *XVI.-XVII. Yüzyıl’da İstanbul’da Gündelik Hayat*, çev. M. Ali Kılıçbay, Eren Yayınları, İstanbul, 1991.
- Maxim, Mihai, “Kili”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi (DİA)*, C. 26, Ankara, 2002, s. 1-3.
- Osmanlı Arap Coğrafyası ve Avrupa Emperyalizmi-Diplomatik Belgeler-*, haz. Ali Akyıldız-Zekeriya Kurşun, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2015.
- Osmanlı Yer Adları*, haz. Tahir Sezen, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara, 2017.
- Özdek, Refik, *Harikalar Ansiklopedisi*, Tercüman Gençlik Yayınları, İstanbul, 1983.
- Rehber-i Bahriyyun*, İstanbul, 1282 (1865).
- Seri, Burhanettin, “Deniz Fenerleri”, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, ed. Nuri Akbayar vd., C. 3, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayınları, İstanbul, 1993, s. 23-24.
- Toroslu, M. Vefa, *Denizciye Göz Kırpan Sevdalar-Deniz Fenerleri-*, Dev Yayıncılık, İzmir, 2008.

Yıldız, Özlem, *Osmanlı Devleti'nde Deniz Ticareti (1908-1914)*, Tarihçi Kitabevi Yayınları, İstanbul, 2014.

Zehiroğlu, Ahmet Mican, *Antik Çağlarda Doğu Karadeniz*, Chiviya-zıları Yayınları, İstanbul, 1999.

2. İnternet Kaynakları

<http://blog.milliyet.com.tr/deniz-fenerlerinin-tarihi/Blog/?BlogNo=369229> (12.01.2019).

<https://yelkenokulu.com/denizcilik-bilgileri/deniz-fenerleri/> (11.03.2020).

<http://docplayer.biz.tr/14099525-Istanbul-un-deniz-fenerleri.html> (10.03.2020).

<http://van.imo.org.tr/resimler/ekutuphane/pdf/10579.pdf> (10.03.2020).

<https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/yer-detay/105/KILYOS-DAL-YANBURNU-FENERI> (16.03.2020).

<https://www.ibiblio.org/lighthouse/bgr.htm> (15.03.2020).

<https://www.ibiblio.org/lighthouse/rou.htm>. (15.03.2020).

<https://www.ibiblio.org/lighthouse/ukr.htm>. (15.03.2020).

<https://www.ibiblio.org/lighthouse/crm.htm>. (18.03.2020).

http://www.kiyiemniyeti.gov.tr/seyir_yardimcilari?page3= (19.03.2020).

EKLER

Ek 1: Karadeniz Kıyılarında Kurulan Fenerlerin Listesi⁹²

اسم الفانوس	نوع الفانوس	نوع الفانوس	بغازی		نوع الفانوس	نوع الفانوس	نوع الفانوس	نوع الفانوس	نوع الفانوس
			نوع الفانوس	نوع الفانوس					
۲۰۱ قارنجی	بروقه	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰
۲۰۲ قونیا اوك	قيا اورنجه	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰
۲۰۳ بيلت	سيفلى قيا بيلت	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰
۲۰۴ قهرادر	برون اورنجه	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰
۲۰۵ ازمير ايليه صاهله	برون اورنجه	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰
۲۰۶ قندل	برون اورنجه	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰
۲۰۷ قاييلجه	برون اورنجه	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰
۲۰۸ بيج كوچك	سبع اورنجه بيلت	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰
۲۰۹ اشمور برك	سيفلى قيا اورنجه	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰
۲۱۰ عرابج	اكنال بول قيا بيلت	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰
۲۱۱ قيا	قيا بيلت	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰

اسم الفانوس	نوع الفانوس	نوع الفانوس	سواح		نوع الفانوس	نوع الفانوس	نوع الفانوس	نوع الفانوس	نوع الفانوس
			نوع الفانوس	نوع الفانوس					
۲۱۱ بوز اولونه	رد ايل قيا	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰
۲۱۲ اناطول قيا	اينا قيا	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰
۲۱۳ بوز اولونه	پيا سلسله بوز اولونه	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰
۲۱۴ قه قه	قيا	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰
۲۱۵ قه قه	برون اورنجه	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰
۲۱۶ بيگه انا	شهر و ايليه صاهله	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰
۲۱۷ سوز بول ايل	ايليه صاهله	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰
۲۱۸ انا بول	مذکور بول بيلت	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰
۲۱۹ انا بول	قيا بيلت	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰
۲۲۰ انا بول	قيا بيلت	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰
۲۲۱ شاه بول	قيا بيلت	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰
۲۲۲ كرسنه	قيا بيلت	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰	۰۰-۰۰-۰۰

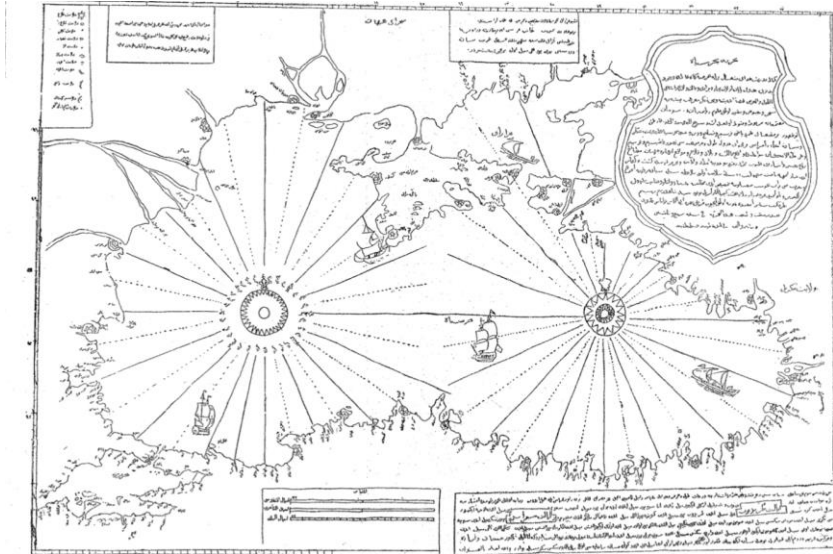
⁹² Rehber-i Bahriyyun, İstanbul 1282 (1865).

فردک		سواحه	
اسم	مکان	اسم	مکان
۳۳۳	فردک	تشیات	...
۳۳۴	بیلاک	...	...
۳۳۵	کیلی	...	...
۳۳۶	فردوسی	...	...
۳۳۷	تیاش	...	...
۳۳۸	موریک	...	...
۳۳۹	یرد	...	...
۳۴۰	قیل	...	...
۳۴۱	مرد	...	...
۳۴۲	نقدار	...	...
۳۴۳	آیرو	...	...
۳۴۴	شارف	...	...
۳۴۵	سرخ	...	...

فردک		سواحه	
اسم	مکان	اسم	مکان
۳۴۶	کرک	تشیات	...
۳۴۷	کوس	...	...
۳۴۸	سیر	...	...
۳۴۹	قی	...	...
۳۵۰	خالق	...	...
۳۵۱	کچ	...	...
۳۵۲	سحر	...	...
۳۵۳	یاطیر	...	...
۳۵۴	فردوس	...	...

فردک		سواح		تشیك	
رقم	اسم	اسم	رقم	اسم	رقم
۲۰۰	کیر سووت	بوز دروغ بوز	۱۰۰	یاس	۱۰۰
۲۰۱	ساقسوت	قالبیا بوز	۱۰۱	یاس	۱۰۱
۲۰۲	سینوس	بوز بوزک تشیك	۱۰۲	یاس	۱۰۲
۲۰۳	بوز بوزک تشیك	بوز بوزک تشیك	۱۰۳	یاس	۱۰۳
۲۰۴	بوز بوزک تشیك	بوز بوزک تشیك	۱۰۴	یاس	۱۰۴
۲۰۵	بوز بوزک تشیك	بوز بوزک تشیك	۱۰۵	یاس	۱۰۵
۲۰۶	بوز بوزک تشیك	بوز بوزک تشیك	۱۰۶	یاس	۱۰۶
۲۰۷	بوز بوزک تشیك	بوز بوزک تشیك	۱۰۷	یاس	۱۰۷
۲۰۸	بوز بوزک تشیك	بوز بوزک تشیك	۱۰۸	یاس	۱۰۸
۲۰۹	بوز بوزک تشیك	بوز بوزک تشیك	۱۰۹	یاس	۱۰۹
۲۱۰	بوز بوزک تشیك	بوز بوزک تشیك	۱۱۰	یاس	۱۱۰

Ek 2: 1724 Yılında İbrahim Müteferrika Tarafından İstanbul'da Basılan Karadeniz Haritasının Küçültülmüş Hal⁹³



⁹³ Fevzi Kurtoğlu, 1736-1737 Seferine İştirak Eden Bir Türk Denizcisinin Hatıraları, Deniz Matbaası, İstanbul 1935, s. 1.

EK 3: Antik çağlarda sikkeler üzerinde betimlenen deniz Fenerleri⁹⁴



EK 4: Türkiye'nin İstanbul Boğazı ve Karadeniz kıyılarında Yer Alan Bazı Önemli Deniz Fenerleri



Ahırkapı Deniz Feneri⁹⁵



Fenerbahçe Feneri⁹⁶

⁹⁴ Güzin Özkan Bilir, "Sikkeler Işığında Anadolu Kıyılarındaki Antik Deniz Fenerleri", 2. Turgut Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Uluslararası Sempozyumu (1-4 Kasım 2013), Bildiriler, C. III. Bodrum Belediyesi, Halikarnas Matbaacılık, Bodrum 2015, s. 122.

⁹⁵ <http://www.kiyiemniyeti.gov.tr/yer-detay/149/AHIRKAPI->

⁹⁶ <http://www.kiyiemniyeti.gov.tr/yer-detay/160/FENERBAHCE->

Türkeli (Rumeli) Feneri⁹⁷Anadolu Feneri⁹⁸İğneada Feneri⁹⁹Şile Feneri¹⁰⁰Sinop İnceburun Feneri¹⁰¹Bafra Feneri¹⁰²

⁹⁷ [http://www.kiyemniyeti.gov.tr/yer-detay/114/TURKELI-\(RUMELI\)-](http://www.kiyemniyeti.gov.tr/yer-detay/114/TURKELI-(RUMELI)-)

⁹⁸ <http://www.kiyemniyeti.gov.tr/yer-detay/117/ANADOLU->

⁹⁹ <http://www.kiyemniyeti.gov.tr/yer-detay/110/IGNEADA->

¹⁰⁰ <http://www.kiyemniyeti.gov.tr/yer-detay/612/SILE->

¹⁰¹ <http://www.kiyemniyeti.gov.tr/yer-detay/61/SINOP-INCEBURUN->

¹⁰² <http://www.kiyemniyeti.gov.tr/yer-detay/57/BAFRA->

Ek 5: Günümüzde Karadeniz'e Kıyıları Olan Ülkelerdeki Bazı Önemli Deniz Fenerleri



Galata Feneri, Varna/Bulgaristan¹⁰³



Shabla Feneri, Shabla/Bulgaristan¹⁰⁴



1886 Köstence Feneri/Romanya¹⁰⁵



Kral I. Caroladına Yapılan Fener,
Köstence/Romanya¹⁰⁶

¹⁰³ <https://www.ibiblio.org/lighthouse/bgr.htm>.

¹⁰⁴ <https://www.ibiblio.org/lighthouse/bgr.htm>.

¹⁰⁵ <https://www.ibiblio.org/lighthouse/rou.htm>.

¹⁰⁶ <https://www.ibiblio.org/lighthouse/rou.htm>.

Vorontsov Feneri, Odessa/Ukrayna¹⁰⁷Yılan Adası Feneri /Ukrayna¹⁰⁸KhersonesskiyFeneri/ Sivastopol¹⁰⁹Inkerman Irmağı Feneri/Sivastopol¹¹⁰

¹⁰⁷ <https://www.ibiblio.org/lighthouse/ukr.htm>.

¹⁰⁸ <https://www.ibiblio.org/lighthouse/ukr.htm>.

¹⁰⁹ <https://www.ibiblio.org/lighthouse/crm.htm>.

¹¹⁰ <https://www.ibiblio.org/lighthouse/crm.htm>.

18. YÜZYILIN İLK YARISINDA KARADENİZ BÖLGESİ'NDEKİ TERSANE OCAKLIKLARININ OSMANLI DONANMASI AÇISINDAN ÖNEMİ VE ASKERİ LOJİSTİK POTANSİYELİ

Rümeysa KARS*

Giriş

Osmanlı İmparatorluğu, Avrupa'da Kutsal İttifak Devletleri (Avusturya-Venedik-Lehistan ve Rusya) ile 16 yıl süren savaşlar neticesinde 1699 yılında Karlofça ve İstanbul Antlaşmalarını imzalamış; bu anlaşma, büyük çapta toprak kaybı, maddi-manevi zarar, ülkenin idari, askeri, mali, iktisadi yapısındaki düzensizliklere yol açmıştır.¹

Edirne Olayı ile 1703'te II. Mustafa tahttan indirilerek yerine III. Ahmed (1703-1730) tahta geçirilmiştir. Aynı dönemde Avrupa'da ise İngiltere, Fransa, Almanya arasında İspanya veraseti savaşı devam etmekteydi. Rus Çarı Petro'nun ülkesinin kalkınması için yoğun bir çalışma içerisinde olduğu bilinmektedir. Çar I. Petro, Karadeniz'e inmek, Kırım'a yerleşmek, Balkanlardaki Ortodoksları himaye altına almak ve Lehistan üzerinde egemen olma amacındaydı. Rusya kutsal ittifaka katılarak 1700 yılında İstanbul Antlaşması ile Osmanlılardan Azak Kalesi'ni alır.²

Rusya, Baltık Denizi kıyılarını ele geçirmek için de İsveç ile mücadele etmeye başlamıştır. Rusya ve İsveç arasındaki 1709 tarihli mücadele Poltova Savaşı'nda İsveç Kralı XII. Şarl'ın yenilip Osmanlı'ya sığınması üzerine Osmanlı ile Rusya karşı karşıya gelmiştir.³ Rus Çarı, Türk topraklarına saldırarak Kırım sınırına tazyik başlatmış, Kırım Hanı ve İsveç kralının teşviki üzerine Osmanlı

* Dr. Öğr. Üyesi, Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Yeniçağ Tarihi Anabilim Dalı, e-mail: rumeysakars@nevsehir.edu.tr.

¹ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C. IV, 1. Kısım, TTK Yayınevi, Ankara 1956, s. 1.

² Metin Kunt-Sina Akşin-Ayla Ödekan-Zafer Toprak-Hüseyin G. Yurdaydın, *Türkiye Tarihi-3-Osmanlı Tarihi (1600-1908)*, Cem Yayınevi, İstanbul 1985, s. 54.

³ Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi-IV/1*, s. 47.

Devleti, Karlofça ile kaybettiği toprakları geri almayı amaçlamış ve bu doğrultuda 1711 yılında Rusya üzerine bir sefer tertip etmiştir.⁴

1711 tarihinde Prut Nehri yakınlarında meydana gelen savaşta Çar I. Petro'nun barış teklifinde bulunması üzerine Azak Kalesi'nin Osmanlı'ya iadesi, Rusya'nın Osmanlı sınırında yaptığı kalelerin tahrip edilmesi ve Rusya'nın Kırım-Lehistan ve İsveç'e müdahaleden men edilmesi öngörülmüştür. Anlaşma olsa da istenen elde edilememiştir. Çünkü Rusya, anlaşmaya uymamıştır.

Yeni bir savaş girişimi ise İngiliz ve Hollanda elçilerinin arabuluculuğu ile 25 yıllık bir barışa evrilmiştir. Rusya bu karara da uymayınca sefer kararı alınmıştır. Rus Çarı'nın özür dilemesi üzerine, 1713 yılında Osmanlı-Rusya arasında Edirne Antlaşması imzalanmıştır. Buna göre Ruslar, Lehistan'ı 2 ay içerisinde boşaltacak, İsveç Kralı ülkesine dönecek, Osmanlı-Rus sınırı IV. Mehmed dönemindeki haline dönecekti.⁵

Karlofça Antlaşması ile Mora ve Dalmaçya, Venediklilerin eline geçmişti. Dönemin vezir-i azamı Silahdar Damat Ali Paşa'nın tesiriyle ve Rus tehlikesinin uzaklaştırılmasından sonra Mora'nın geri alınması hususunda fırsat aranmakta idi. Venedik'in Akdeniz'de Türk ticaret gemilerini zapt etmesi, Karadağlıları Osmanlı Devleti'ne karşı isyana teşvik etmesi ancak, diğer yandan da Venediklilerin zayıflamış hatta çöküş dönemine girmiş oldukları ve Doğu Akdeniz'deki üstünlüklerini kaybetmek üzere olmaları ve ayrıca Ortodoks Mora halkının da Katolik Venedik hakimiyetinden rahatsızlık duyması üzerine Prut zaferinden de cesaret alarak Osmanlılar, Mora'yı geri almak istemiştir. 1714 yılında Venedik üzerine sefer kararı alınmıştır.⁶ Karadağ vladikası tarafından başlatılan isyan bastırılmış, Vladika, Venedik'e itica etmişti. Venedik, itica edenleri kabul etmeyeceğine dair söz verdiği halde Vladika'yı kabul etmekle kalmamış, yeni isyanları dahi teşvik etmiş ve Osmanlı'ya Vladika'nın teslimi hususunda red cevabı vermiştir.⁷

⁴ İsmail Hami Danişmend, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, C. 4, Doğu Kütüphanesi Yayınevi, İstanbul 2011, s. 4.

⁵ Uzunçarşılı *Osmanlı Tarihi-IV/I*, s. 54.

⁶ Münir Aktepe, "Ahmed III", *DİA*, C. 2, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınevi, İstanbul 1989, s. 35

⁷ Mithat Sertoğlu, *Mufassal Osmanlı Tarihi*, C. V, Dünya Kitabevi Yayınevi, Ankara 2011, s. 2415.

Bu olay üzerine Osmanlı Devleti'nde donanma faaliyetlerine verilen önem daha da artmıştı. Zira yoğun olarak girilen harplerde, bazı gemiler kullanılamaz hale gelirken bazıları da tamir edilebilecek derecede hasar görmüştür. Hasar gören gemilerin bir an evvel tamir edilmesine özellikle ehemmiyet verilmiştir. Tersanelerde yoğun olarak kalyon adı verilen gemilerin yapımına ağırlık verilmiştir.⁸ Bu çalışmalar üzerine kaptan-ı deryalığa Canım Hoca Mehmed Paşa getirilerek ordu ile donanma aynı gün 1 Nisan 1715'te İstanbul'dan hareket etmiştir. Padişah kapıkulu ocaklarıyla beraber Edirne'ye kadar gelmiş, 101 gün süren sefer neticesinde Mora, Venediklilerden geri alınmıştır.⁹ Avusturya, Mora'nın kaybı ile sıranın kendisine geleceği endişesiyle 1716 yılında Venedik ile bir antlaşma imzalamıştır. Anlaşmaya göre, Venedik'in zararı tazmin edilecek ve Mora'nın geri iadesi için girişimde bulunulacaktı.¹⁰

1716 yılında Osmanlı Devleti, Avusturya'nın bu girişimi üzerine Avusturya üzerine sefer kararı alır. Osmanlı ve Avusturya kuvvetlerinin Varadin'de yaptıkları savaşta, Osmanlı ordusu yenilmiş ve Belgrad'a çekilmiştir. 1716'da Temeşvar ve 1717'de Belgrad, Avusturya'ya terk edilmek durumunda kalınmıştır. Avusturya karşısında Temeşvar, Belgrad ve Eflak'ın batı kısmının elden çıkması üzerine Osmanlı ordusu Edirne'ye çekilmiş ve bu olay Osmanlı'nın barışçı siyasete yönelmesine neden olmuştur.¹¹

1717'de Osmanlı ve Venedik donanmaları Limni, Bozcaada önlerinde 3 deniz savaşında karşı karşıya gelmiş, Venedik bu savaşlar neticesinde mağlup olmuştur. İngiliz ve Hollanda elçilerinin ve Damat İbrahim Paşa'nın arabuluculuğu ile Osmanlı-Avusturya arasında bir barış kararı alınmıştır. 1718 yılında Osmanlı-Avusturya ve Venedik arasında Pasarofça Antlaşması imzalanır.

⁸ Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretname*, C. II, Fasikül II, Sadeleştiren: İsmet Parmaksızoğlu, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1969, s. 378.

⁹ Dukakinzâde Feridun, *1714-1718 Türk-Avusturya-Venedik Seferi*, Askeri Matbaa, İstanbul 1932, s. 4.

¹⁰ Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi-IV/I*, s. 111.

¹¹ Kunt vd., *Türkiye Tarihi-3*, s. 54.

1. Osmanlı Donanması İçin Karadeniz Bölgesi'ndeki Tersane Ocaklıklarının Önemi

Osmanlı donanmasının temeli, 16. yüzyıl başlarına kadar giden bir Batı Anadolu deniz gaziliği ve korsanlığı geleneğine dayanmaktadır.¹² Osmanlı denizciliğinin kökeninde özellikle Anadolu Selçuklu Devleti, Aydınoğulları ve Karesioğulları'nın teknik ve gelenekleri vardır.¹³ Osmanlılar ilk zamanlarında küçük de olsa Karamürsel, Edincik ve İzmit'te tersane¹⁴ kurmuşlardır. Gelibolu'nun alınmasından sonra ise burada bir tersane kurarak denizcilik yolunda ilk adım atılmıştır. Ayrıca denizde kıyısı olup donanması bulunan ve Osmanlı idaresine alınan Türk beyliklerinin, mesela Saruhan, Aydın ve Menteşe Beyliklerinin tersanelerinden yararlanmıştıdır.¹⁵

15. yüzyılın sonlarına doğru deniz gücünü giderek arttıran Osmanlılar, Batı'daki komşularının ve bilhassa Venediklilerin deniz tecrübelerini ve denizcilik alanındaki yeniliklerini örnek almışlar, kendi gemilerinin çeşit ve adedini çoğaltarak 16. yüzyılın ilk yarısında Akdeniz'de hâkimiyetlerini tesis etmişlerdir. Karadeniz'in 15-16. yüzyıllarda Osmanlı Devleti'nin bir iç denizi haline

¹² Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi, c. I (1300-1600)*, çev. Halil Berktaş, ed. Halil İnalçık-Donald Quataert, Eren Yayıncılık, İstanbul 2000, s. 55.

¹³ Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi, C. I*, Türkiye Cumhuriyeti Genel Kurmay Başkanlığı Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Deniz Basımevi, İstanbul 1970, s. 128.

¹⁴ "...Tersane kelimesi, Arapça "dâru's-sınâ'a" kelimesinin birçok Akdeniz ülkesi tarafından yüzyıllarca değişik şekillerde kullanılmasından sonra Türkçe'ye girmiştir. İspanyollar "ataruzana, arsenal, darsena", Portekizliler, "darsanale, drasena", İtalyanlar, "arsenale, darsena", Maltalılar, "tarzna, tarznar" şekillerinde kullanılmıştır. Osmanlılar, tersane yerine önceleri, liman kelimesini kullanırken, XVI. yüzyılın başlarından itibaren daha çok İtalyanca "darsena", "tershâne", "tersâne" şeklinde kullanmaya başlamışlardır. Osmanlılarda tersane kelimesi, gemilerin inşa ve techiz edildiği teşkilâtli bir müessese için kullanıldığı gibi, gemilerin inşa edildiği gözler manasına da kullanılmıştır..." Bk. İdris Bostan, "Bir İmparatorluk Donanmasının Teşkili: Osmanlı Denizciliği'nde Savaş ve Organizasyon", *Türk Denizcilik Tarihi*, ed. Bülent Arı, Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Yayınları, Ankara 2002, s. 207; İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, TTK Yayınları, Ankara 1992, s. 2.

¹⁵ Yusuf Halaçoğlu, *XIV.-XVII. Yüzyıllarda Osmanlılarda Devlet Teşkilâtı ve Sosyal Yapı*, 5. Baskı, TTK Yayınları, Ankara 2003, s. 61.

gelmesi, yabancı bandıralı gemilerin bu denize girmesinin yasaklanmasına sebep olmuştur.¹⁶ Dolayısıyla jeopolitik ve jeostratejik anlamda önem arz eden bu coğrafyalar ülkeler arasındaki çatışmaların merkezinde yer almıştır.

Osmanlı Devleti'nin kuruluşuyla teşekkül eden ve sonraları devletin genişlemesine paralel olarak esaslı bir teşkilâta kavuşan Osmanlı donanmasının merkez üssü Tersâne-i Âmire (İstanbul Tersanesi) idi. 16. yüzyıla kadar donanmanın ihtiyacı olan gemiler, ekseriyetle Gelibolu'da inşa edilmekte iken sonraları İstanbul merkez haline gelmiştir. Bunun yanında Osmanlı tersaneleri arasında en önemlileri Gelibolu Tersanesi, İzmit (İznikmid) Tersanesi, Sinop Tersanesi, Samsun Tersanesi, Süveyş Tersanesi, Rusçuk Tersanesi, Basra Tersanesi ve Birecik Tersanesi'dir. Bu tersanelerde, kürekle ve yelkenle hareket eden savaş gemileri inşa edilmiştir. Bunlar arasında *kadırğa*, *başarda*, *firkate*, *kalyata* ve *mavna gibi* kürekli gemiler, *kalyon*, *burtun*, *barça* ve *ağribar gibi* yelkenli gemiler bulunmaktaydı.¹⁷

Osmanlı Devleti'nin uzun asırlar boyunca sahip olduğu coğrafyayı idare etme yeteneğinin arka planında yer alan iktisadi dünya görüşünün temel unsurları arasında Mehmet Genç'in ifade ettiği şekilde "iaşe, gelenekçilik ve fiskalizm" gibi ilkeler yer almıştır.¹⁸ Osmanlı İmparatorluğu'nun sınırları içerisinde, malın üretiminden tüketimine kadar geçen her süreçte devlet piyasaya müdahale etmiştir. Amaç, piyasayı kontrol ederek oluşabilecek herhangi bir kötü durumumda bertaraf edilmesini sağlamaktır.¹⁹

¹⁶ Mehmet Öz, "XV. Yüzyıldan XVII. Yüzyıla Samsun Yöresi", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, yay. haz. Cevdet Yılmaz, Samsun Büyükşehir Belediyesi Kültür ve Eğitim Hizmetleri Daire Başkanlığı, Samsun 2006, s. 18.

¹⁷ Bostan, *Bahriye Teşkilatı*, s. 3-4.

¹⁸ "...Bunlar arasında iaşe, yaşam açısından önemli bir yer tutmaktadır. İaşe; yaşıatma, geçindirme ve besleme anlamlarını içermektedir. Gelenekçilik, varolan düzenin geçmişten o güne kadarki idamesini muhafaza etmek ve fiskalizm de hazinenin sürekli surette dolu tutulması anlamıyla eşdeğer mahiyet arz etmektedir." Daha fazla bilgi için bk. Mehmet Genç, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi*, Ötügen Yayınevi, İstanbul 2005, s. 41.

¹⁹ Aslihan Nakiboğlu-Bengü Doğangün Yasa, "18.yy.'da İstanbul Esnafının Sorunları", *Turkish Studies*, 8/7, Summer 2013, p. 365.

Osmanlı Devleti'nde başkentin, ordunun, donanmanın işeşi son derece önemli görülmüş; bu amaçla bir kısım giderlerin karşılanması için bazı gelir kaynakları tahsis edilerek bu gelir kaynaklarına ocaklık adı verilmiştir.

Ocaklık kelimesi, Osmanlı öncesi dönemlerdeki kaynaklarda, daha çok toprak tasarrufu ve toprağın hizmet karşılığındaki kullanım hakkının belli bir aileye irsen bırakılmış olması şeklinde belirtilmektedir. Ocaklık, Tersane-i Amire masraflarına karşılık olarak tahsis olunan aşar veya örfi hasılat yerine de kullanılan bir tabirdir. Bu çeşit ocaklıklar, Osmanlı donanmasının nüvesini teşkil eden Tersane-i Amire için de oluşturulmuştur. İmparatorluğun farklı bölgelerinde bilhassa kıyı kesimlerinde gemi yapım atölyesi de diyebileceğimiz tersaneler inşa edildikten sonra, Tersane-i Amire'de donanma için gemi yapımında ihtiyaç duyulan malzemelerin temininde de bu malzemelerin üretildiği bazı ocaklık bölgeleri ortaya çıkmıştır. Bu sisteme *tersane ocaklığı* adı verilmiştir. Bu bölgeler özellikle başkente yakın coğrafyalardan seçilmiştir. Bu ocaklık bölgeleri arasında Karadeniz dolaylarının da yer aldığı “Kastamonu, İnebolu, Bartın, Sinop, Samsun, Ünye civarı ve Karahisar-ı Şarki, Alaiye, Payas, Kırklareli, Pravadi, Vize, Karınabad, Aydos, Çatalca, Silivri, Çekmece, Midye, Biga, Bayramiç, Tuzla, Kazdağı, Seddü'l-bahir, Kumkale, Eceovası, Ezine, İzmir, Menemen, Saruhan, Aydın, Menteşe, Mihaliç, Selanik, Avlonya, Midilli, Eğriboz, Atina, İstefe, Gümülcine, Berkofça, Ilıca, Niş, Edirne, Ustrumca, Manastır, Kratova, Köstendil, Sidre-Kapsi, Demirhisar, Misivri, Ahyolu, Üsküp ve Samakov” idi.²⁰ İdari teşkilatın dışında bu çeşit ocaklıklar, *Matbah-ı Amire*, *İstabl-ı Amire*, *Tersane-i Amire* ve bazı askeri görevlilerin maaşlarına karşılık kendilerine tahsis edilen gelir üniteleri özelliği taşımaktadır Burada çalışanlar bütün vergilerden veya avarız türü vergilerden muaf olmuşlar, buna karşılık donanma için gerekli malzemeyi hazırlamışlar ve tersane eminine teslim etmişlerdir. Gereken malzeme Tersane emini tarafından belirlenir, tedarik edilip gönderilmesi beklenirdi. “Ocaklık yalnızca aşara mahsus bir usul değildir. Örfi hasılat teriminden anlaşılacağı üzere cizye, mizan, harir ve gümrük vergileri de ocaklık tahsis olunmaktadır. Ocaklık olarak tayin edilen miktar, ihtiyacı karşılamaya yetmedi-

²⁰ Orhan Kılıç, “Ocaklık”, *DİA*, C. 33, Türkiye Diyanet Vakfı İslam Araştırmaları Merkezi, İstanbul 2007, s. 317.

ğinde ise mühimmat yine aynı bölgeden ya da serbest piyasada faaliyet gösteren tüccardan satın alınarak ihtiyaç karşılanmaktaydı.”²¹

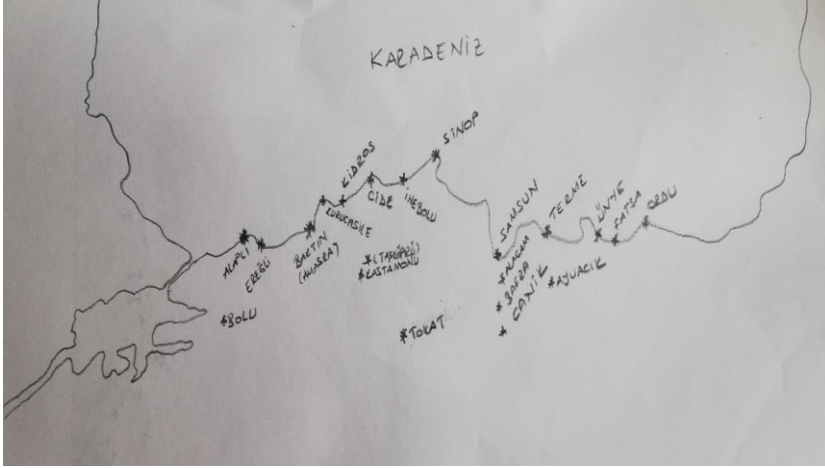
Selçuklular döneminden başlayarak Anadolu kıyılarında tersaneler kurarak denizcilik alanında ilerlemeye hem askerî hem de ticarî anlamda üstün olmaya gayret gösteren Türkler, gemi yapımında ihtiyaç duyulan malzemenin tedarikine de önem vermişlerdir.

Osmanlı Devleti, Karlofça Antlaşmasıyla kaybettiği toprakları geri almak için Mora Yarımadası'na düzenlediği sefer için donanmanın ihtiyaç duyduğu malzemenin tedariki noktasında birtakım hazırlık girişiminde bulunmuştur. Bilhassa savaş esnasında yani malzemenin kolayca ve kısa sürede temin edilmesinin mühim olduğu bir dönemde, Osmanlı Devlet politikası gereği donanmaya gereken hammadde, ülke sınırları dahilinde en çok bulunan bölgelerden sağlanmaktaydı. Bilhassa bu türden işenin tedariki genel anlamda başkente yakın civarlardan temin edilirdi. Özellikle sefer yıllarında tersanede yapılan gemi inşası faaliyetleri daha da artmıştır. Fethedilen her yeni coğrafya ülke iktisadının ek gelir kaynağı demektir. Karadeniz'in kıyı bölgeleri de bu bağlamda devlet nezdinde önemli bir iktisadî kaynak niteliği arz etmiştir. Donanmanın ihtiyacı olan malzeme için temel tedarik merkezleri belirlenmiş ve işe ihtiyacı bu suretle karşılanmıştır. Nitekim İstanbul'da ihtiyaç duyulan malzemeler, Rumeli ve Anadolu'nun kıyı bölgelerinden ve Marmara ve Karadeniz'de yapılan gemi ticareti yoluyla sağlanırdı.²²

²¹ Fatma Şimşek, “Taşra Tersanelerinde Gemi Yapımı ve Mütesellimlerin Gemi İnşa Faaliyetleri (XVIII. Yüzyıl)”, *Mediterranean Journal of Humanities*, V.IX/2, 2019, p. 465.

²² Suraiya Faroqhi, *Osmanlı Dünyasında Üretmek, Pazarlamak, Yaşamak*, Kitap Yayınevi, 2006, s. 620.

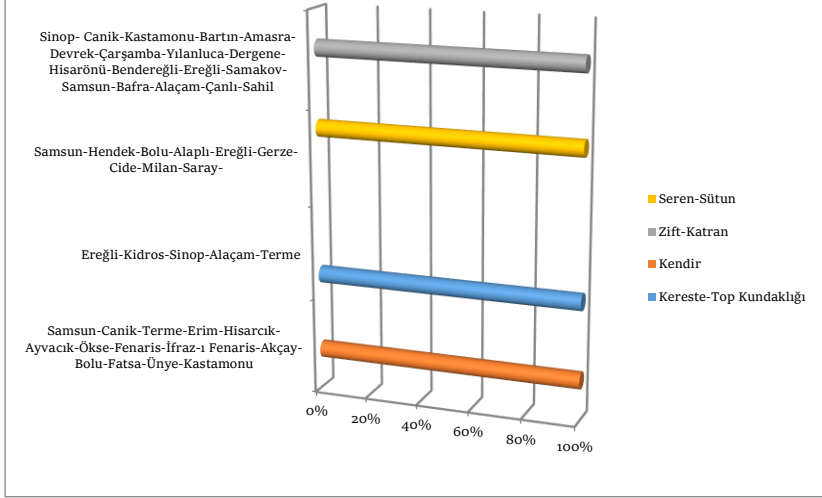
Harita 1: 18. yy'da Osmanlı Donanmasına Gemi İnşa Malzemesi Tedariğinde Katkı Sağlayan Karadeniz Bölgesi'ndeki Önemli Tersane Ocaklıkları



Kaynak: Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), Mühimme Defterleri (MD), nr.124; (Çizen: Rümeysa Kars)

Harita 1'de Tersane Ocaklıkları olarak belirtilen önemli bölgeler arasında Bolu, Alaplı, Ereğli, Bartın (Amasra), Kurucasile, Kidros, Cide, İnebolu, Kastamonu (Taşköprü), Tokat, Samsun, Alaçam, Bafra, Canik, Ayvacık, Terme, Ünye, Fatsa ve Ordu'nun yer aldığı görülmektedir. Bu bölgelerden temin edilen gemi inşa malzemelerinin niteliği aşağıdaki gibidir:

Grafik 1: Karadeniz Bölgesi'ndeki Tersane Ocaklıklarından Tedarik Edilen Malzemelerin Oranı



Kaynak: BOA, MD, nr.124.

Tersane-i Amire, imparatorluğun ana tersanesi yani gemi inşa, tamir, bakım-onarım merkezi olmasından ötürü donanma kalyonlarının inşa ve tamirlerinin gerçekleştiği en yoğun çalışma sahasıydı. 18. yüzyılda Osmanlı Devleti'nde gemi inşa ve denizcilik faaliyetleri yavaş yavaş değişmiştir. Kadırğa denilen kürekli gemilerden ziyade yelkenli-kürekli gemilere yönelik bir eğilim mevcuttu. Gemilerin kalitesi arzu edilen düzeyin çok altında olduğu için sık sık onarım yapılması gerekiyordu.

19. yüzyıl ortalarına kadar savaş gemilerinin ana malzemesi ahşaptı.²³ Nitekim Osmanlı coğrafyası yeni fethedilen bölgelerin de katılımıyla ağaç mamulleri ve orman ürünleri bakımından zengin bir coğrafya idi.

Osmanlı Devleti'nde *kereste*, *seren*, *sütun(direk)*, *zift*, *katran*, *tente*, *urğın*, *demir halat*, *kenevir halat*, *yelken bezi*, *üstüpü*, *bez*, *kürek* ve *lenger* gibi Tersane-i Amire'de donanma için gemi yapımında ihtiyaç duyulan malzemeler arasında yer almaktaydı.²⁴

²³ Jan Glete, *Novies and Nations, Warships, Novies Aditote Building In Europe and America, 1500-1860*, Edsbruk 1993, s. 31.

²⁴ Tufan Gündüz, (ed.), *Osmanlı Teşkilât Tarihi El Kitabı*, Grafiker Yayınları, Ankara 2012, s. 201.

Bunlar içerisinde en önemli olanı kuşkusuz *kerestedir*. Kereste, ormanlardan kesilmiş ağaçların biçilmesi ya da yontulmasıyla elde edilen parçalardır.²⁵ Devlet, gemi imali için uygun olan kerestelerin kesileceği bazı ormanlık alanları *ocaklık* statüye dahil ederek, buraları koruma altına almıştır. Bu ocaklıklardan kereste kesilmesi yasaklanmış ve yasağı delenler cezalandırılmışlardır.²⁶ Kesim ve nakliye ücretleri sefer ya da tersane hazinesinden karşılanır, yöre halkı belli bir ücretle bu keresteleri hazırlardı. Kereste ve odun ihtiyacı ile tersanenin gemi inşaatı ve tezgahlar için gereken kereste, Kuzeybatı Anadolu'dan getirtilirdi.²⁷ Kerestesi bol olan bölgede devlete ait gemiler inşa olunurdu. Karadeniz'in merkeze yakın Ereğli, Sinop, Kidros, Alaçam vs. dolayları orman ürünleri çeşitliliğinden dolayı ocaklık olarak tercih edilen yerler olmuştur.²⁸ Karadeniz Ereğli, 17. ve 18. yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu'nda gemi yapılan merkezlerden biri²⁹ olması yanında buradan Tersane-i Amire için gerekli kereste de talep edilmiştir. Terme ormanlarında yetişen ağaçlar, Tersâne-i Âmire'de yapılan ahşap gemi ve kalyonların ana malzemesi olan kereste ihtiyacının karşılanmasında kullanılmıştır. Bunun yanında Tophane-i Âmire'de inşa olunacak top kundakları için de gerekli kerestenin temin edildiği yerlerden biri de Terme idi.

Özellikle Karaağaç türü, kereste için daha çok tercih edilen bir türdü. Keresteler, arabalarla iskelelere oradan gemilerle ilgili yere nakledilirdi. Bu konuya ilişkin Karadeniz sahillerinde yer alan tersane ocaklığı bölgelerinden ilgili kereste türünün temini noktasında bahsi geçen bir hüküm, Mora Seferi hazırlığı esnasında talep edilen gemi inşa malzemeleri hakkındadır: Donanma için gerekli top arabalarının ihtiyacı olan kundaklık karaağaç tahtaları, yağha-

²⁵ Gabar Agoston, *Avrupa'da Osmanlı Savaşları, Osmanlı'da Savaş ve Serhad*, çev. ve haz. Kahraman Şakul, Timaş Yayınları, İstanbul 2013, s. 91.

²⁶ Filiz Yıldırım, *18. Yüzyılda Tuna Nehri Donanması*, Doktora Tezi, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Bölümü, Elazığ 2016, s. 186.

²⁷ Faroqhi, *Osmanlı Dünyasında Üretmek*, s. 621.

²⁸ Bekir Gökpınar, "Osmanlı Seferlerinde Deniz Taşımacılığı (Nakliyat): Varadin Seferi Örneği (1716)", *Uluslararası Piri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu*, 26-29 Eylül 2013, İstanbul, Türk Denizcilik Tarihi Bildiriler, C. 5, TTK, Ankara 2014, s. 139.

²⁹ "...Osmanlılar Dönemi'nde Ereğli de mavna adı verilen gemilerin inşaatı yaygın ve meşhurdur. Mavna inşaatı, Alaplı ve Ereğli iskelelerinde icra ediliyordu. Nitekim1703'te gemi inşası emredilen yerler arasında Ereğli'nin adı geçmektedir." Detaylı Bilgi İçin bk. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi, IV-I*, s. 447.

nedeki dümen mavna kolu ve sair kerestenin Karadeniz sahillerinde ne kadar bulunursa satın alınması ve buna engel olunmaması istenmişti.³⁰

Nitekim burada da görüldüğü üzere Ocaklık olarak tayin edilen miktar, ihtiyacı karşılamaya yetmediğinde mühimmat aynı bölge halkından ya da tüccardan satın alınarak ihtiyaç karşılanmaya çalışılmıştır.

Ancak özellikle kış mevsiminde uzak ormanlardan kereste nakli pek çok zorluklar ve güçlüklerle tevlid ediyordu. Öte yandan sahile indirilen kerestelerin bir kısmı ise yeterli gemi olmadığı için nakledilemeyip sahillerde çürümeye terk ediliyordu. Çürüyenlerin yerine yenilerinin kesilmesi ise hem ormanların azalmasına sebep oluyor hem kereste kesim ve nakli gibi meseleleri doğuruyordu.

Sinop ve çevresinden, farklı cinsten kereste yanında *sütun (direk)* ve *seren* de Tersane-i Amire'ye gönderilen gemi yapım malzemeleriydi. Sütun ve seren köknar çamından elde edilmekteydi. *Seren*, direkler üzerinde yelken açmak ve işaret kaldırmak üzere yatay olarak bağlanmış gönderlere denilmektedir.³¹ *Sütun (direk)*, gemilerin güvertelerinden yukarıya doğru dikilen ve topukları bazı gemilerde omurga, bazı gemilerde de güvertelerinden herhangi biri üzerinde bulunan *İskaça* denilen yuvalara bindirilen, eğrilmemesi için çarmık ve çeşitli halatlarla baştan, kıçtan ve yanlardan bağlanan ağaç direklere denilmektedir.³²

16. yüzyılda ve 17. yüzyılın ilk yarısında mavna, kadirga ve başardalara gereken sütun ve seren 17. yüzyılın ortalarından itibaren kalyonlar için Samsun, Sinop, Çayağzı, Kidros ve Alaçam civarından tedarik edilmeye başlanmıştır.³³ Öyle ki, 1685-87 yıllarında XIX. Louis adında Osmanlı Devleti sınırları dahilinde bulunan bir Fransıza göre, "Karadeniz'den getirilen direkler en iyi Norveç direklerini aratmayacak kalitedeydi."³⁴ 18. yüzyılın başında Tersâne'ye Bolu'dan gönderilen sütun ve serenler çok kaliteli bu-

³⁰ BOA, MD, nr.124,s.90,h.155 (H.1128/1129- M.1716-17).

³¹ Lütfi Gürçay, *Gemicî Dili*, 3. Baskı, Deniz Basımevi, İstanbul 1968, s. 343.

³² Neslihan Sönmez, *Osmanlı Dönemi Yapı ve Malzeme Terimleri Sözlüğü*, Yapı-En-düstri Merkezi Yayınları, İstanbul 1997, s. 101.

³³BOA, Maliyeden Müdevver Defterleri (MAD), nr.2833, s. 135 (H.1092-947.M.1682); MAD 2835, s. 102; (H.1101-02/M.1690).

³⁴ Faruk Bilici, *XIV. Louis ve İstanbul'u Fetih Tasarısı*, TTK Yayınevi, Ankara 2004, s. 267.

lunmamaktaydı. Çünkü kalyon sütunlarının sulu yerlerde yetişmesinden ötürü şeklen kullanıma uygun görülüyordu. Bunun yerine Kidros ve Çayağzı'ndan sütun temin edilmesi konusunda Saray kapıcıbaşlarından Hüseyin'e hitaben yazılan bir hüküm bulunmaktadır.³⁵

Ayrıca 18. yüzyılda Karadeniz Bölgesi'nden Kidros, Çayağzı, Hendek ve Bolu civarındaki Alaplı ve bağlı kazalardaki dağlardan yarar ağaçların bulunmasıyla kalyon inşası için gereken sütun ve seren temin edilmeye başlanmıştır. Bu yerler kadar yoğun olmakla birlikte yine Karadeniz bölgesinde bulunan Ereğli, Sakarya, Gerze, Sinop, Cide, Milan, Alaçam, Saray ve diğer yerlerden de sütun ve seren temin edilebilmekteydi.³⁶ Bunun yanında ihtiyaç duyulduğunda öncelikle bu bölgelerdeki iskelelerde esnafın elinde hazır bulunan sütun ve serenler satın alınmaktaydı.

Yine donanma hazırlıkları esnasında bahsi geçen bölgelerden "İskele-i Alaplı der-kurb-ı Ereğli der-livâ-i Bolu der-havâli-i Bahr-i Siyah'da" bulunan altmışaltı sütunun Şile sandallarına birer ikişer bağlanarak Karasu üzerinden bir an önce Tersâne'ye ulaştırılması istenmişti.³⁷

Belirtildiği gibi sütun ve serenler Karadeniz dağlarından kesildikten sonra büyükbaş hayvanların çektiği arabalarla civardaki Sinop, İnebolu, Karaağaç, Ereğli, Alaplı, Bartın, Amasra, Çakraz, Tekkeönü, Deliklisile, Kurucasile, Küplüağzı, Aydos, Alaçam, Alaplı ve Kidros gibi iskelelere nakledilirdi. Bunun yanında Kastamonu-Taşköprü, Sakarya Nehri civarından Karaağaç kerestesi temin edilirdi.³⁸ Söz konusu yerlerde yeterli sayıda araba bulunmadığında civardaki halkın büyükbaş hayvanlarıyla sütun ve seren taşınması istenirdi. Bu konuya ilişkin hüküm örnekleri şu şekildedir. Donanma-i hümayun kalyonları için gerekli olan seren ve sütunların Sinop, Kidros, Alaçam, Küplüağzı'ndan tersaneye ulaştırılması; Donanma kalyon ve sefinelerine gereken sütunların Alaplı İskelesin-

³⁵ BOA, MAD, nr. 3595, s. 73. (H.1113/M.1702).

³⁶ Bostan, *Bahriye Teşkilatı*, s. 119-120.

³⁷ BOA, MAD, nr.2850, s. 95, (H.1127/M. 1715).

³⁸ İbrahim Güler, *XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Sinop (İdari Taksimat ve Ekonomik Tarihi)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, İstanbul 1992, s. 27.

den gemilerle tersaneye ulaşımı; Alaçam, Küplüağzı, Sinop iskelelerinde mevcut olan seren ve sütunun tersaneye nakli³⁹ göstermektedir ki taşımanın her safhası kayıt altına alınmakta ve taşımanın nereden ve ne şekilde gerçekleştirileceği de hükmen bildirilmektedir.

Bazen ise taşıma kaynaklı sıkıntılar oluşabilmekteydi. Bu konuya ilişkin bir hükümde, Sinop, Kidros, Alaçam, Küplüağzı'ndan sallara yüklenen seren ve sütunun bir kıtasının Sakarya yakınlarında bağından çözülüp kaybolmuş olduğu, bulunup tersaneye nakledilmesi gerektiği; başka bir hükümde Sinop, Kidros, Alaçam, Küplüağzı'ndan satın alınıp kaybolan seren-sütunların bulunup tersaneye naklinin yinelenildiği; bir diğer hükümde ise Sakarya Nehri Boğazı'nda bulunan seren ve sütunların Karasu'daki gemilere yüklenip tersaneye sevk⁴⁰ hakkındaki hükümler olayın takibinin yapıldığını kanıtlar niteliktedir.

Bu naklin engellenmemesine devlet büyük önem vermekte, bu konuda hükümler yollanmaktaydı. Fırsatçıların buhran döneminden istifade ile tersaneye gönderilecek seren-sütun miktarını azaltmaya yönelik faaliyet yürütmesi istenmeyen bir durumdu.

Bu konuya ilişkin bir hükümde, Alaplı-Kidros'ta istifçi vurguncu taifesinin seren ve sütun almaya teşebbüsleri ve bunun gibilerin İstanbul'a derhal bildirilmeleri ve Donanma kalyonu için seren-sütun tedariki nakli ve satın alınmasına engel olunmaması⁴¹ bu konuda devletin aldığı önlemler arasındadır.

Gemiler için gerekli malzeme ekseriyetle Karadeniz ormanlarından temin edilirken, ilaveten *kürekler* Trabzon, *halatlar* Samsun ve Trabzon'dan getiriliyordu. *Bakır*, Kastamonu bölgesinde bulunan madenlerden çıkarılıyordu.⁴² Ereğli'de dokunan bir kumaş olan *elpek bezi*, o yıllarda yelken bezi olarak kullanılırdı.⁴³

³⁹ BOA, MD, nr.124,h.38,46,78; (H.1128/1129- M.1716-17).

⁴⁰ BOA, MD, nr.124,h.79,102,158; (H.1128/1129- M.1716-17).

⁴¹ BOA, MD, nr.124,h.154,179; (H.1128/1129- M.1716-17).

⁴² İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı*, TTK, Ankara 1988, s. 445; Colin Imber, *Bulletin Of The Sehno of Oriental And African Studies*, 1986, s. 398.

⁴³ Tansu Hilmi Hançer, *Temettuat Defterleri'ne Göre Karadeniz Ereğli'nin Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı, İktisat Tarihi Bilim Dalı, İstanbul 2010, s. 37.

Gemi yapım malzemelerinden bir diğeri olan ve halat yapımında kullanılan *Kendir (Fatsa Teli)*, Kendirgiller familyasından bir yıllık bitki ve bu bitkinin lifleri *kendir* veya *kenevir* olarak isimlendirilmektedir. Çiçeklenme döneminde elle sökülen bitkinin gövdesi ıslatılıp ezilmesiyle tel şeklinde lif elde edilir. Yetiştirildiği yere nisbetle *Fatsa Teli* denir. Bu liflerden kalın *halat*, *ip*, *urgan*, *çuval*, *çadır*, *branda*, *kalın kumaş* gibi kaba örgüler yapılırdı. Gemilerin inşa ve donanımında kullanılan halat ve bezlerin hammaddesi olduğundan büyük öneme sahiptir.⁴⁴ Osmanlı döneminde genellikle 'kendir; keten, kendir lifi, kendir teli, tel kendir' adıyla zikredilmektedir.⁴⁵ Lifler küflenip, halatlar çabuk çürüdüğünden olsa gerektir ki kalyonlar için her sene kendir teli talep edilmekteydi. Osmanlı İmparatorluğu, bu önemli maddeyi Bolu ve en fazla Karadeniz taraflarındaki Canik, Fatsa, Ünye, Kastamonu ve Samsun'dan temin ederdi.⁴⁶ Bir miktar da Ege ve Trakya yöresinde bulunsa da esasen tersanenin kendir gereksiniminin esas kaynağı Samsun yöresiydi.⁴⁷

Samsun yöresine bağlı olan Canik sancağı ise kendir üretimi hususunda öne çıkmaktadır. 17. yüzyılda Canik'e bağlı Erim, Terme, Ünye, Hisarcık, Ayvacık, Ökse, Fenâris, İfrâz-ı Fenâris ve Akçay kazaları Tersâne-i Âmire'ye kendir veren ocaklıklardı.⁴⁸

Canik ve civarıyla diğer bölgelerden satın alınan kendir teli gemilere yüklenerek İstanbul'a ulaştırılmaktaydı. Denize açılmanın tehlike arz ettiği zamanlarda Tersâne'ye kendir teli ulaştırılması gerekiyorsa Canik'ten İstanbul'a at veya katırlarla nakledilmekteydi. İlgili bir belgede, 1715'te Mora üzerine sefere çıkacak kalyonlar için 6000 kantar kendir telinin Canik'ten kara yoluyla deve, at ve katırlarla Tersâne'ye ulaştırılması için emir verilmişti.⁴⁹

⁴⁴ Bostan, *Bahriye Teşkilatı*, s. 140.

⁴⁵ Mehmet Taşdemir, "Karadeniz Bölgesi'nde Kendir-Keten Üretimi ve Kullanım Alanları (XV. yy Sonu-XVII.yy'ın İlk Yarısı)", *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, S. 8, 2003, s. 1.

⁴⁶ Mehmet Ali Ünal, "XVI. yy'da Sinop Tersanesi İçin Canik Sancağından Malzeme Temini", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, yay. haz. Cevdet Yılmaz, Samsun Büyük Şehir Belediyesi Kültür ve Eğitim Hizmetleri Daire Başkanlığı Yayınları, Samsun 2006, s. 242.

⁴⁷ Suraiya Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler: Kent Mekanında Ticaret, Zanaat ve Gıda Üretimi (1550-1650)*, çev. Neyyir Kalaycıoğlu, 4. Baskı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2004, s. 162.

⁴⁸ Bostan, *Bahriye Teşkilatı*, s. 137-38; Taşdemir, *Kendir Üretimi*, s. 14.

⁴⁹ BOA, MD, nr.124,h. 145(H.1129/M.1717).

Ayrıca kendiri temin edildiği yöreler hakkındaki hükümler, Donanma-i hümayun kalyonları için gerekli *telin-tel sargılığın*; Tokat, Kastamonu, Ayvacık, Sinop, Ünye, Samsun, Canik yörelerinden sağlıklı olarak temin edilip gerekirse satın alınıp gemilere yüklenip Tersane-i Amire'ye gönderilmesi hakkındadır.⁵⁰ Bunun yanında kendirin nakli hususunda Ünye, Fatsa'dan satın alınan tel-kendirin buralar iskelelerinden ve Alaçam, Küplüağzı, Kidros tarafından satın alınan seren-sütun ile tersaneye nakledilmesi⁵¹ hakkında bir hüküm bulunmaktadır.

Kendir de tersane için oldukça önemli bir malzemeydi. Donanmanın ihtiyacı olan kendiri yetiştirenler avarızları mukabelesinde ocaklık olarak devlete her yıl kendir vermekle yükümlüydü.⁵²

En çok ihtiyaç duyulduğu zamanlarda istifçilerin ve vurguncuların miktarına ve satışına müdahil oldukları bu malzemenin tedariki ve engel olanların cezalandırılmasına ilişkin devlet yetkilileri sert tedbirlere başvurmaktaydı. Bu konuya ilişkin hükümlerden bazıları şu şekildedir. İstifçiliğe karşı alınan önlemlere ilişkin gönderilen hükümlere bakıldığında Fatsa-Canik sancaklarındaki tel ve kendir donanma ihtiyacı için satın alınacak olup istifçilere satılmaması gerekmektedir.

İnebolu'da mahzende saklanan kendirin tersaneye gönderilmesi; Donanma-i hümayun için gerekli tel ve kendirin Canik, Fatsa, Ünye, Kastamonu, Bolu dolaylarından karşılanması ve kendirin asla istifçilere satılmaması hakkında da hükümler bulunmaktadır.⁵³

Köylülerden istenen gemi inşa malzemelerinin iskeleye indirilmesi gibi hizmetler halk angarya olarak yüklenmiyor ya vergi muafiyeti karşılığı yaptırılıyor ya da bedeli ödeniyordu. Ancak bu işlemi gerçekleştirecek olan görevlinin keyfi uygulamaları ve bu işte çalışanların ücretlerinin zamanında ödenmemesi ihtiyaç duyulan malzemenin sahillere indirilmesinde ciddi sıkıntılara ve problemlerin yaşanmasına sebep oluyordu.

Kendir satışına engel olanlara ilişkin hükümler ise cezalandırılmaları ile neticelenmiştir. Bu hususa ilişkin olarak Ünye sakinlerinden Veli Derviş ve İsmail satın alınması gerekli tel ve kendir

⁵⁰ BOA, MD, nr.124,h.27,138,134,146; (H.1128/1129- M.1716-17).

⁵¹ BOA, MD, nr.124,h.136;(H.1128/1129- M.1716-17).

⁵² Taşdemir, *Kendir Üretimi*, s. 11.

⁵³ BOA, MD, nr.124,h.33,34,156;(H.1129/M.1717).

satışına engel olmaları sebebiyle Niksar kazasına sürgün edilmelelerine hükmolunmuştur. Başka bir hükümde, donanma için gerekli tel ve kendirin Canik sancağından satın alınmasını engelleyen Ayvacık kazasında Yeniçeri Serdarı olan Kara Mustafa ve Mehmet'in uyarılması gerektiği, aksi takdirde Samsun Kal'asında kal'abend olunacakları bildirilmiştir. Ayrıca donanma kalyonları mühimmatı için Canik'ten satın alınması ferman olunan tel ve kendirin satışına engel olanların ikaz edilmesi, hala ısrar ederlerse Samsun Kal'ası'nda kalabend olunmaları hakkında bir başka hüküm bulunmaktadır. Ünye-Fatsa iskelelerinden satın alınması ferman olunan telin yüklenmesine engel olan kaptanların Samsun Kal'ası'na kalabend olunması; donanmaya gerekli tel-kendirin Taşköprü'den satın alınması ve buna engel olunmaması⁵⁴ hakkında da hükümler mevcuttur. Görüldüğü üzere kendirin tedarikinde engel olanlar yöre halkından şahıslar olduğu gibi bazen Yeniçeri serdarları, bazen ise bu malzemenin naklini yapacak olan kaptanlar olabilmekte ve uyarıldıkları halde hala engel olma peşinde olan şahıslara sürgün ve kalabendlik cezalarının tatbiki uygun görülmekteydi. Ayrıca Samsun ve dolaylarının sürgün bölgeleri bu dolayların korunaklı olması noktasında da dikkat çekicidir.

Gerekli olan bir diğer malzeme ise *zift-katran'dır*. 18. yüzyılda Tersane-i Amire'ye Sinop ve Canik zift veren yerler arasındaydı.⁵⁵ Gemilerin karina yani omurgalarına sürmek için kullanılan *katran*, çam ağaçlarından ve maden kömürlerinden imal edilen yapışkan bir sıvıdır. Gemilerde kullanılan bazı halatlara da rutubetten korunması için katran sürülmektedir.⁵⁶ Katran, Kal'a-i Sultanîye'den ocaklık olarak Arnavutluk ve Eflak ile Karadeniz ve Çanakkale civarından ise satın almak suretiyle temin edilmekteydi.⁵⁷

Katran tedarikinde de engel olanlara rastlanılmış ve bu şahıslar cezalandırılmışlardır. Bu konu hakkındaki hüküm şu şekildedir: Tersane için gereken katranın Sinop'tan teminine karşı çıkıp eşkıya ile işbirliği yaparak katran alınmasına engel olanlar, Kastamonu Kal'ası'nda kalabend olunacaklardır.⁵⁸

18. yüzyılda imparatorluğun çeşitli bölgelerinden zift temin edilebilmekteydi. Karadeniz bölgesinde, Kastamonu, Bartın,

⁵⁴ BOA, MD, nr.124,h.68,89,100,101,170; (H.1129/M.1717).

⁵⁵ BOA, MAD, nr. 10003, s. 236, (H.1127/M.1714-1717).

⁵⁶ Gürçay, *Gemici Dili*, s. 239.

⁵⁷ Bostan, *Bahriye Teşkilatı*, s. 58.

⁵⁸ BOA, MD, nr.124, h.259; (H.1129/M.1717).

Amasya, Devrek, Çarsamba, Yılanluca, Dergene, Hisarönü ve Bendereğli civarı, Karadeniz Ereğlisi, Sinop, Samakov, Samsun, Bafra, Alaçam, Çanlı ve Sahil kıyıları bu kapsamda ele alınabilir. Nitekim miktarıyla kayıtlara geçen zift ve katran tedarikine ilişkin belge örnekleri şu şekildedir. 1714-1717 yılları arasında Sinop'tan, 3000 kantar katranla 2000 kantar zift, Bendereğli ve Samakov'dan 1000 kantar katranla 2000 kantar zift sipariş edilmişti.⁵⁹ Sinop'tan Tersâne'ye satılan katranın kantarına ise yine aynı dönemde 30 akçe, satın alınan katranın kantarına 80 akçe ödenmişti.⁶⁰

Tersane nezdinde ayrıca donanımlı gemiciler ve gemilerin inşa işini yürüten sanatkâra da ihtiyaç duyulmaktaydı. Bunlar Acemi Oğlanlar Ocağı'ndan yetişirlerdi.⁶¹ Tersanenin faaliyetlerini devam ettirebilmesi amacıyla bu süreçte İstanbul'a İmparatorluğun kıyı bölgelerinden marangoz, gemici ve sanatkârlar da getirilmiş olmalıdır.

Bunun yanında Kendir Emini tarafından tayin edilen urgan-cıbaşı, mahzende bükülecek olan urganlar ile ustalara nezaret etmekteydi. Urganların, ustabaşılara verilen numuneler doğrultusunda bükülmesi istenirdi. Urgan imalinde iklimin rolü önemliydi; ılık bir ortam yoksa kaliteli ürün elde etmek zordu. Ayrıca mahzenlerde çalışan usta ve kalfalar yetersiz kalırsa, Sinop'tan Trabzon'a kadar olan yerlerin kadılarına hükümler gönderilerek bölgede mevcut urgancı ustalarının alet ve edevatlarıyla Samsun'u desteklemeleri istenirdi. Bu ustalar, ücretleri mukabilinde çalıştırılır, hukkukları da korunurdu.⁶²

Bunun yanında ağaçları delmek ve yuva açmakta kullanılan alete burgu, burgu ve civata işlerini yapan sınıfa da *burgucu* denilmektedir.⁶³ Genellikle gayrimüslim olan burgucular, gemi inşalarındaki en kalabalık zanaatkâr gruplarından birini teşkil etmektedir.⁶⁴

Bu konuya ilişkin bir hüküm, Bolu'dan tersane için gereken miri malın yanında marangozların da İstanbul'a güvenle sevki⁶⁵

⁵⁹ BOA, MAD, nr. 3171, vr. 54b, (H.1126/M.1714); nr. 2850, vr. 104.; (H.1127/M.1715).

⁶⁰ BOA, MAD, nr. 6266, vr. 151; (H.1133/M.1721).

⁶¹ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devlet Teşkilâtı'nda Kapıkulu Ocakları-I: Acemi Ocağı ve Yeniçeri Ocağı*, TTK Basımevi, 3. Baskı, Ankara 1988, s. 40.

⁶² Taşdemir, *Kendir Üretimi*, s. 50.

⁶³ Bostan, *Bahriye Teşkilatı*, s. 72.

⁶⁴ Gürçay, *Gemiciler Dili*, s. 84.

⁶⁵ BOA, MD, nr.124,h.291; (H.1129/M.1717).

hakkındadır. Başka bir hükümde ise İstanbul'dan Sinop'a kadar olan yerlerde bulunan *marangoz ve burgucuların* Tersane-i Amire'ye acilen sevki gerekli görülmüştür.⁶⁶ Bu konu hakkında bir görevlinin katledilmesi ve soruşturulması hakkındaki hükümde ise olayın Sinop'ta cereyan ettiği görülmektedir. Tersane-i Amire'ye personel tedariki işi için Sinop'a gönderilen çukadar Salih İznikmid'de bir menzilde öldürülmüş, olayın teftişi ve katilin tespit edilmesi gereğine hükmolunmuştur.⁶⁷

2. Osmanlı Donanması Açısından Karadeniz Bölgesi'nin Askeri Lojistik Potansiyeli

Askerî lojistik, bir askerî birliğin hareket yeteneğini destekleyecek tüm unsurlarının tasarımı ve uygulaması, ilgili ekipman ve malzemenin sağlanarak savaşta ve barışta her türlü hazırlığın ve etkinliğin garantilenmesidir. Lojistikten kasıt, esasen istenileni, istenilen yer ve zamanda istenilen durumda hazır bulundurmaktır.⁶⁸

Bu bağlamda, Asya ve Avrupa ile bağlantısı bulunan, jeopolitik ve jeostratejik anlamda önemi haiz olan Karadeniz'e sahip olan bir devlet, oldukça avantajlı durumdadır. Ancak aynı zamanda sahip olduğu bu coğrafya dolayısıyla da her zaman düşman tehdidine açık konumdadır. Bir savaş çıkması durumunda bilhassa donanmanın ihtiyaç duyduğu ekipman ve malzeme için hem askeri nakliyat hem de lojistik potansiyel anlamında Karadeniz, imparatorluk için önemli bir kaynak olmuştur. Deniz yoluyla ulaşımın avantajı dolayısıyla da istenilen malzeme kısa sürede ilgili merkeze taşınabilmiştir.

Osmanlı Devleti, üç kıtaya yayılmış olmasından dolayı, ulaşım ve haberleşme imkânlarını sağlayan yolların yapımı ve muhafazası konusu üzerinde titizlikle durmuştur. Gerek askerî ve stratejik hareket kabiliyeti, gerekse kervanlar, ulaştırma, posta ve haberleşmenin düzgün yürütülmesi ve seyahat edenler için uygun imkânları oluşturmak devletin sahip olduğu topraklar üzerindeki hâkimiyetini sağlamlaştırma noktasında önem arz etmektedir.

⁶⁶ BOA, MD, nr.124,h.35; (H.1129/M.1717).

⁶⁷ BOA, MD, nr.124,h.122; (H.1129/M.1717).

⁶⁸ Gökpinar, *Deniz Taşımacılığı*, s. 140-141.

Karadeniz Bölgesi, görüldüğü üzere savaş malzemesi, iaşe ve asker sevkinde imparatorluğun önemli bir üssüydü. Karadeniz Bölgesi'ndeki liman kentleri, aynı zamanda Anadolu kent ağı ve ulaşım sistemi içinde uluslararası ticaret faaliyetleri ve deniz aşırı fetihler için lojistik merkez işlevi de üstlenmiştir.⁶⁹ Bu maksatla devlet tarafından kara, nehir ve deniz ulaşımı ve haberleşmesi için çeşitli şebekelerin tesis edildiği bilinmektedir.

Bu konuya ilişkin bir hüküm, Vidin'e görevli olarak gönderilecek olan Maryaoğlu Ali, Mustafa, Veli, Beğzade Muhammed Adlı şahısların görevli oldukları yere bir an önce ulaşmaları için Karadeniz Boğazı'ndan Vidin'e kadarki yerlerdeki devlet görevlilerinin yardımcı olmaları hakkındadır.⁷⁰ Başka bir hüküm Trabzon'dan Erzurum'a oradan Batum'a kadarki yollardan geçecek askerî malzemenin mahalline güvenle ulaştırılması hakkındadır.⁷¹

Bunun yanında Osmanlı Devleti'nin ekonomik açıdan gelişmesi Karadeniz havzası hâkimiyeti ile doğru orantılı olmuştur. Karadeniz'in iç deniz haline gelmesi de İstanbul'un fethinin önemli iktisadî sonuçlarından. Bu sayede Karadeniz, İstanbul'un hayat kaynağı haline gelmiştir. Çünkü deniz taşımacılığı genellikle, kara yapılan taşımacılıktan daha ucuz ve hızlı olmuştur. Deniz taşımacılığının daha ucuz ve hızlı olması Osmanlı taşımacılığının daha çok denizlerde yoğunlaşmasına yol açmıştı.⁷² Deniz taşımacılığı ile İstanbul'dan Sinop'a 4-6 günde, Trabzon'a 7-8 günde ulaşılmaktaydı. Oysa aynı yerlere bir karayolu kervanı yaklaşık 40 günde ulaşabilmekteydi.⁷³ Askerî sevkiyatın kolayca gerçekleşmesi için de deniz taşımacılığı önem arz etmekteydi. Bununla birlikte deniz taşımacılığı tabiat şartlarına bağlı olduğundan dolayı bazen askerî nakliyatı ve ticareti olumsuz etkilemiştir. Karadeniz'in deniz koşullarının elverişsiz oluşu yani dalgalı, hırçın ve karanlık suları ve yılın her ayında ulaşımına uygun olmaması ve limanların küçük olması

⁶⁹ M. Hüdayi Şentürk, "Tanzimat Dönemine Kadar Osmanlı Devleti'nin Ulaşım Teşkilatı ve Yol Sistemine Genel Bir Bakış", *Türkler*, C. X, ed. Hasan Celal Güzel, Kemal Çiçek, Salim Koca, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 904.

⁷⁰ BOA, MD, nr.124,h.330;(H.1129/M.1717).

⁷¹ BOA, MD, nr.124,h.141;(H.1129/M.1717).

⁷² Necmettin Aygün, *Karadeniz'den Osmanlı Ekonomisine Bakış*, C. 1, Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası, 2016, s. 51.

⁷³ Robert Mantran, *XVI.-XVII. Yüzyıl'da İstanbul'da Gündelik Hayat*, çev. Mehmet Ali Kılıçbay, Eren Yayıncılık, İstanbul 1991, s. 149.

etkin bir sevkiyat sürecinin gerçekleşmesini engellemekteydi. Gemiler, denizin vakti ve mevsimi geldiğinde yelken açmak üzere açılırken; kış aylarında da limanlara çekilmekteydiler.

Selçuklular devrinde Akdeniz ve Karadeniz'i birbirine bağlayan güney-kuzey yolu güzergahı (Kayseri-Sivas-Tokat-Samsun-Sinop) üzerinde bulunuyordu. Bu yol Sinop'tan başlayarak Tokat üzerinden Sivas'a ulaşıyordu. Sivas'ta Doğu-Batı yolu ile birleştikten sonra Halep'e kadar uzanıyordu. Osmanlı'nın erken dönemlerinde ise Başkent Bursa'dan çıkan bir ticaret yolu İznik-Geyve-Göynük-Mudurnu-Kastamonu üzerinden Sinop'a bağlanmaktaydı.⁷⁴

Harita 2: 18. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Ticaret Yolları



Kaynak: Rümeysa Bilgili, *Şer'iyye Sicilleri'ne Göre Osmanlı İmparatorluğu'nda İç Ticaret: Ankara-Konya-Ayntab Örneği (1700-1750)*, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Nevşehir 2017, s. 89.

⁷⁴ Veli Sevin, *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası-I*, TTK, Ankara 2019, s. 97; Koray Özen, *Anadolu'daki Lojistik Merkezler*, TTK, Ankara 2017, s. 144.

Harita 2'de kara yollarına ek olarak deniz yolları güzergâhları da görülmektedir. Karadeniz kıyılarındaki yol güzergâhı da bu suretle İstanbul'a ulaşmaktaydı.

Tersane Ocaklıkları kapsamında bahsi geçen Karadeniz yöreleri bir yandan gemi yapım faaliyetlerini yürütmekteyken aynı zamanda da denize kıyısı da bulunan iskelelere sahip olmaları hasebiyle Tersane-i Amire için gerekli askerî malzemenin naklinde önemli birer misyon üstlenmekteydiler.

Nitekim çeşitli kazalardan Karadeniz iskeleleri aracılığıyla İstanbul tersanesinde gemi inşasında kullanılmak üzere orman ürünleri getirtilmiştir. İhtiyaç duyulan malzeme arabalarla iskelelere oradan gemilerle ilgili yere nakledilirdi.

Bu bölgelerin önem arz eden bazı kesimlerinin fiziki niteliklerine bakılacak olursa Karadeniz kıyısındaki özellikle *Sinop* sancağının sahip olduğu ulaşım imkânlarının en önemlisi şüphesiz sahip olduğu limanlar vasıtasıyla denizyolu ulaşımıdır.⁷⁵ Antik çağlardan beri Anadolu ulaşım ağının önemli bir parçası olan Sinop Limanı, Kral Yolu'nun Efes ve Antakya limanlarının ardından uğradığı 3. limandı. Bunu da Kızılırmak üzerinden geçen bir köprü ile Boyabat üzerinden Sinop Limanı'na ulaşmak suretiyle gerçekleştiriyorlardı.⁷⁶ Sinop sahip olduğu liman sayesinde İpek Yolu gibi önemli ulaşım yollarına belli kollarla bağlanıyordu. Aynı zamanda Sinop kentinin Karadeniz ötesine düzenlenen askeri operasyon/fetih faaliyetlerinde hareket–destek merkezi işlevi üstlendiği söylenebilir. Bölgelerarası–milletlerarası mal/ürün–hizmet ve insan akımlarının giriş–çıkış noktaları olarak lojistik merkez niteliğindeki liman kentlerinin mekansal karakteristik ve işlevsel kimlik açısından iki temel rol üstlendiği görülür. Sinop, Karadeniz kıyısındaki *tek tabii liman olması ve gemi inşası için lüzumlu kaynaklara sahip bulunması* hasebiyle hem taşımacılık potansiyeli hem de tersane için ideal bir yerdi.⁷⁷

Sinop'tan sonra Karadeniz'in en fazla gemi inşa edilen tersanesi Samsun'da idi. Samsun da gemi inşası için lüzumlu kaynaklara

⁷⁵ İlhan Ekinci, "Karadeniz'de Ayanlar ve Denizcilik", *Karadeniz Araştırmaları Dergisi*, Bahar 2013, S. 37, s. 15-49.

⁷⁶ Bahaattin Keleş, "Anadolu'da Kara ve Deniz Yolları Üzerinde Gelişen Bazı Önemli Ticaret Merkezleri (Antalya-Kayseri-Sivas-Sinop ve Samsun)", *International Journal of Social Science*, S. 68, Yaz 2018, s. 342.

⁷⁷ Erdinç Sancar, *21. Yüzyıl Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi*, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul 2006, s. 331.

sahip bulunması gerekçesiyle ve konumu dolayısıyla taşıma faaliyetlerinin yürütüldüğü önemli bir merkezdi. Orman ürünlerinin bolluğu dolayısıyla tersane ocaklığı kapsamındaki yörelerden biri olan Canik, Samsun ilinin güneybatısından batıda Kızılırmak vadisinden başlayıp doğuda Ordu'nun doğusundan akan melet ırmağına kadar olan ve 60 km genişliğindeki bölgenin adıdır.⁷⁸

Dolayısıyla askeri lojistik açısından devlete katkısı kaçınılmazdı. Bunun yanında Ereğli, Anadolu yarımadasının kuzeybatısında Karadeniz sahilinde denizden korunaklı olan az sayıda limandan biridir. Çok eski dönemlerden beri denizcilik ve bağlantılı işkolları burada ekonomik olarak en önemli faaliyetlerdir.⁷⁹ Ereğli limanından İstanbul'un zahire ihtiyacı karşılanmakla beraber aynı zamanda burada mavna inşaatı yapılması dolayısıyla Osmanlı'nın donanmaya ihtiyaç duyduğu anlarda imparatorluğun gemi ihtiyacının karşılandığı bölgelerden biridir.⁸⁰

İhtiyaç duyulan gemi inşa malzemeleri bahsettiğimiz Karadeniz Bölgesi'ndeki tersane ocaklığı yörelerinden gemilere yüklenerek Karadeniz sahillerinden İstanbul'a ulaştırılmaktaydı. Denize açılmanın tehlike arz ettiği zamanlarda ise Tersâne'ye herhangi bir malzeme ulaştırılması gerekiyorsa bu nakil işlemi at veya katırlarla gerçekleşmekteydi.

Bu kapsamda imparatorluğun ince donanma gemileri daha çok yardımcı gemiler olarak, bazıları nakliyyede ve bazıları da nehirlerde kullanılıyordu. Bunlar arasında önceleri savaş gemisi olduğu halde sonraları nakliye amacıyla kullanılan *karamürsel*, daha çok nehirlerde ve bazen Karadeniz kıyılarında seyreden *şayka*, haberci gemisi olan ve nakliyyede kullanılan *işkampoye*, nakliye ve muhafaza hizmetinde kullanılan *üstüaçık*, *aktarma*, *çekeleve*, *at*, *taş ve top gemileri* önemli yer tutuyordu.⁸¹ *Kalyon* adı verilen gemi ise genel anlamda bütün yelkenli gemilere verilen bir isim olmakla birlikte; bu ad aslında en büyük üç direkli gemiler için kullanılmıştır. Kalyonlar 15. yüzyılın sonlarından 19. yüzyılın ortalarına kadar kısmen taşımacılıkta ve genellikle de savaş gemisi olarak donanmada

⁷⁸ Besim Darkot, "Canik", *İslam Ansiklopedisi*, C. III, MEB Basımevi, İstanbul 1977, s. 25.

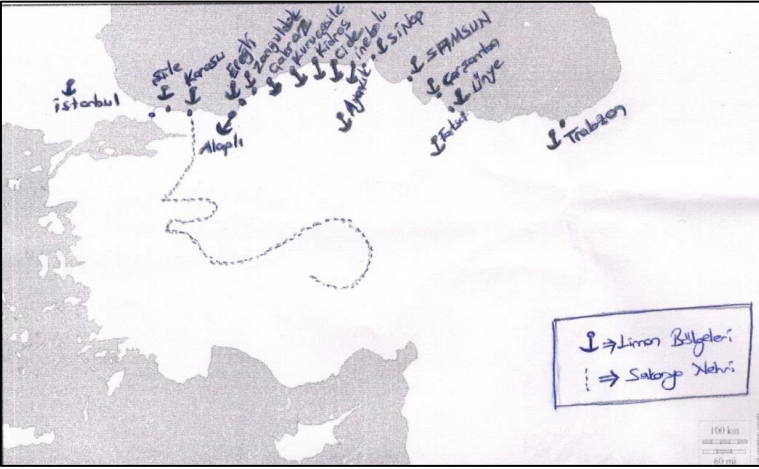
⁷⁹ Hançer, *Karadeniz Ereğli'nin Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, s. 37.

⁸⁰ Uzunçarşılı, *Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, s. 447.

⁸¹ Bostan, *Bahriye Teşkilatı*, s. 218.

yer almıştır.⁸² Kalyonlar, savaş zamanında lojistik hizmeti verdikleri gibi gerektiği zaman da farklı yerlerden kurşun, bakır ve diğer şeyleri ayrıca kalelerdeki kırık topları İstanbul'a ulaştırırlardı. Dolayısıyla 18. yüzyılda da donanmanın vazgeçilmez yapımasına ağırlık verilen ve kalyon inşası için gerekli malzemenin tedariki noktasında sıklıkla Karadeniz'le imparatorluk görevlileri irtibat halinde bulunuyordu.

Harita 3: 18.yy'da Karadeniz Bölgesi'ndeki Askeri Lojistik Merkezleri Olan İskeleler



Kaynak: BOA, MD,nr.124; (Çizen: Rümeyza Kars)

Harita 3'te görüldüğü üzere Karadeniz'deki Tersane Ocaklıklarından donanma için talep edilen gemi inşa malzemesi belirli iskelelerde istif edilerek gemilerle İstanbul'a nakledilmekteydi. Haritada işaretli olan alanlar hem nakil merkezi hem de ocaklık vasfı dolayısıyla malzeme tedarik noktalarını teşkil etmekteydi. Askeri Lojistik sürecine bakıldığında, öncelikle inşa olunacak gemiler için, komşu sancakta üretilen malzeme nakliyat açısından büyük bir avantaj teşkil ediyordu. İstanbul'un iase ihtiyacı, gemi ticareti yoluyla sağlanırdı. Gemilerin nakliye ücreti ise, görevlendirilen eminele tarafından gemi sahiplerine ödenirdi. İhtiyaç duyulan malzeme

⁸² Sancar, *Türk Denizcilik Tarihi*, s. 348.

bölgeden temin edildikten sonra arabalarla iskelelere oradan gemilerle İstanbul'a nakledilirdi. Kışın uzak ormanlardan kereste nakli zorlaşırđı. Kesim ve gemi yetersizliğinde ise nakil işleminde sıkıntı doğardı. Büyükbaş hayvanlarla bu bölgedeki Sinop, İnebolu, Cide, Ayancık, Zonguldak, Ereğli, Alaplı, Samsun, Çarşamba, Ünye, Fatsa, Çakraz, Kurucasile, Kidros, Trabzon iskelelerinden *Şile sandallarıyla* Karasu mevkiinden İstanbul'a nakledilirdi. Ayrıca Kastamonu-Taşköprü'den temin edilen ürün Sakarya Nehri üzerinden gemilerle İstanbul'a naklolunurdu. Deniz ve nehir taşımacılığının tehlikeli olduğu zamanlarda ise istenen malzeme at ve katırlarla İstanbul'a ulaştırılırdı. Bu anlamda karayolları da askeri lojistiğın akamete uğramaması noktasında önem arz etmekteydi.

Sonuç

İnsanlık tarihi boyunca denizlerden faydalanma sürekli bir ihtiyaç gelmiştir. Bunun yanında her devletin denizle olan ilişkisinin temelini; ekonomik çıkarlar ve güvenlik ihtiyaçları oluşturmaktadır. Başlangıçta salt deniz ticaretine dayanan ekonomik çıkarlar, zamanla denizler üzerindeki hakimiyet mücadelesinin de merkezi haline gelmiştir. Gerek bu coğrafya üzerindeki hakim gücün idamesi, gerekse ulusal çıkarlar paralelinde geçiş hakkının kullanılması, denizcilik vizyonuna sahip kararlı ve bilgili devlet adamlarına ve yönetimlerine sahip olmayı gerektirmiştir. Osmanlı İmparatorluğu da jeostratejik ve jeopolitik bağlamda denizlere kıyısı olan bir konuma sahipti. Bilhassa Karadeniz, 18. yüzyılda imparatorluğun askeri lojistik merkezi olması dolayısıyla oldukça önem arz etmekteydi. Karadeniz Bölgesi, bilhassa savaş zamanlarında devletin ihtiyaç duyduğu savaş malzemesi, iaşe ve asker sekinde imparatorluğun önemli bir üssüydü. Karadeniz Bölgesi'ndeki liman kentleri, aynı zamanda Anadolu kent ağı ve ulaşım sistemi içinde uluslararası ticaret faaliyetleri ve deniz aşırı fetihler için lojistik merkez işlevi de üstlenmiştir. Nitekim geçiş güzergâhında olan sahil yöreleri devletlerin hem taşımacılık ağıının örgütlenmesine hem de sahip olduğu doğal zenginliklerle tersane ocaklığı tayin edilerek gerek duyulan iaşe ihtiyacının giderilmesine olanak sağlamıştır. Bu durum aynı zamanda yöre insanı açısından da birtakım istifadeleri beraberinde getirmiştir.

Kaynaklar

1. Arşiv Belgeleri

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA).

2. Kitaplar ve Makaleler

Agoston, Gabar, *Avrupa'da Osmanlı Savaşları, Osmanlı'da Savaş ve Serhad*, çev. ve haz. Kahraman Şakul, Timaş Yayınları, İstanbul, 2013.

Aktepe, Münir, "Ahmed III", *DİA*, C. 2, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınevi, İstanbul, 1989, s. 35-45.

Aygün, Necmettin, *Karadeniz'den Osmanlı Ekonomisine Bakış*, C. 1, Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası, Ankara, 2016.

Bilgili, Rümeyza, *Şer'iyye Sicilleri'ne Göre Osmanlı İmparatorluğu'nda İç Ticaret: Ankara-Konya-Ayntab Örneği (1700-1750)*, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Nevşehir, 2017.

Bilici, Faruk, *XIV.Louis ve İstanbul'u Fetih Tasarısı*, TTK Yayınevi, Ankara, 2004.

Bostan, İdris, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, TTK Yayınları, Ankara, 1992.

_____, "Bir İmparatorluk Donanmasının Teşkili: Osmanlı Denizciliği'nde Savaş ve Organizasyon", *Türk Denizcilik Tarihi*, ed. Bülent Arı, Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Yayınları, Ankara, 2002, s. 200-225.

Büyüktuğrul, Afif, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, C. I, Türkiye Cumhuriyeti Genel Kurmay Başkanlığı Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Deniz Basımevi, İstanbul, 1970.

Danişmend, İsmail Hami, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, C. 4, Doğu Kütüphanesi Yayınevi, İstanbul, 2011.

Darkot, Besim, "Canik", *İslam Ansiklopedisi*, C. III, MEB Basımevi, İstanbul, 1977, s. 20-25.

Dukakinzâde Feridun, *1714-1718 Türk-Avusturya-Venedik Seferi*, Askeri Matbaa, İstanbul, 1932.

Ekinci, İlhan, "Karadeniz'de Ayanlar ve Denizcilik", *Karadeniz Araştırmaları Dergisi*, Bahar 2013, S. 37, s. 15-49.

- Faroqhi, Suraya, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler: Kent Mekanında Ticaret, Zanaat ve Gıda Üretimi (1550-1650)*, çev. Neyyir Kalaycıoğlu, 4. Baskı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2004.
- _____, *Osmanlı Dünyasında Üretmek, Pazarlamak, Yaşamak*, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2006.
- Genç, Mehmet, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi*, Ötügen Yayınevi, İstanbul, 2005.
- Glete, Jan, *Novies and Nations, Warships, Novies Aditote Building İn Europe and America, 1500-1860*, Edsbruk, 1993.
- Gökpinar, Bekir, "Osmanlı Seferlerinde Deniz Taşımacılığı (Nakliyat): Varadin Seferi Örneği (1716)", *Uluslararası Piri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu*, 26-29 Eylül 2013, İstanbul, Türk Denizcilik Tarihi Bildiriler, C. 5, TTK, Ankara, 2014, s. 129-142.
- Güler, İbrahim, *XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Sinop (İdari Taksimat ve Ekonomik Tarihi)*, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 1992.
- Gündüz, Tufan, (ed.), *Osmanlı Teşkilât Tarihi El Kitabı*, Grafiker Yayınları, Ankara, 2012.
- Gürçay, Lütfi, *Gemici Dili*, 3. Baskı, Deniz Basımevi, İstanbul, 1968.
- Halaçoğlu, Yusuf, *XIV.-XVII. Yüzyıllarda Osmanlılarda Devlet Teşkilâtı ve Sosyal Yapı*, 5. Baskı, TTK Yayınları, Ankara, 2003.
- Hançer, Tansu Hilmi, *Temettuat Defterleri'ne Göre Karadeniz Ereğli'nin Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı, İktisat Tarihi Bilim Dalı, İstanbul, 2010.
- Imber, Colin, *Bulletin Of The Sehnol of Oriental And African Studies*, 1986.
- İnalcık, Halil, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C. I (1300-1600), çev. Halil Berktaş, ed. Halil İnalcık, Donald Quataert, Eren Yayıncılık, İstanbul, 2000.
- Keleş, Bahaattin, "Anadolu'da Kara ve Deniz Yolları Üzerinde Gelişen Bazı Önemli Ticaret Merkezleri (Antalya-Kayseri-Sivas-Sinop ve Samsun)", *International Journal of Social Science*, S. 68, Yaz 2018, s. 323-342.

- Kılıç, Orhan, "Ocaklık", *DİA*, C. 33, Türkiye Diyanet Vakfı İslam Araştırmaları Merkezi, İstanbul, 2007, s. 312-325.
- Kunt, Metin- Akşin, Sina- Ödekan, Ayla- Toprak, Zafer- Yurdaydın, Hüseyin G., *Türkiye Tarihi-3- Osmanlı Tarihi (1600-1908)*, Cem Yayınevi, İstanbul, 1985.
- Mantran, Robert, *XVI.-XVII. Yüzyıl'da İstanbul'da Gündelik Hayat*, çev. Mehmet Ali Kılıçbay, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1991.
- Nakiboğlu, Aslıhan- Yasa, Bengü Doğangün, "18.yy.'da İstanbul Esnafının Sorunları", *Turkish Studies*, Volume 8/7 Summer 2013, p. 355-370.
- Öz, Mehmet, "XV. Yüzyıldan XVII. Yüzyıla Samsun Yöresi", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, yay. haz. Cevdet Yılmaz, Samsun Büyükşehir Belediyesi Kültür ve Eğitim Hizmetleri Daire Başkanlığı, Samsun, 2006, s. 15-25.
- Özen, Koray, *Anadolu'daki Lojistik Merkezler*, TTK, Ankara, 2017.
- Sancar, Erdinç, *21. Yüzyıl Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi*, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul, 2006.
- Sertoğlu, Mithat, *Mufassal Osmanlı Tarihi*, C.V, Dünya Kitabevi Yayınevi, Ankara, 2011.
- Sevin, Veli, *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası-I*, TTK, Ankara, 2019.
- Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretname*, C. II, Fasikül II, Saadeleşiren: İsmet Parmaksızoğlu, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1969.
- Sönmez, Neslihan, *Osmanlı Dönemi Yapı ve Malzeme Terimleri Sözlüğü*, Yapı-Endüstri Merkezi Yayınları, İstanbul, 1997.
- Şentürk, M. Hüdayi, "Tanzimat Dönemine Kadar Osmanlı Devleti'nin Ulaşım Teşkilatı ve Yol Sistemine Genel Bir Bakış", *Türkler*, ed. Hasan Celal Güzel vd., C. X, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, s. 904-919.
- Şimşek, Fatma, "Taşra Tersanelerinde Gemi Yapımı ve Mütesellimlerin Gemi İnşa Faaliyetleri (XVIII. Yüzyıl)", *Mediterranean Journal of Humanities*, V.IX/2,04.02.2019, p. 460-472.
- Taşdemir, Mehmet, "Karadeniz Bölgesi'nde Kendir-Keten Üretimi ve Kullanım Alanları (XV. yy Sonu-XVII.yy'ın İlk Yarısı)", *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, S. 8, İstanbul, 2003, s. 1-18.

- Uzunçarşılı, İsmail Hakkı, *Osmanlı Tarihi*, C. IV, 1.Kısım, TTK Yayınevi, Ankara, 1956.
- _____, *Osmanlı Devlet Teşkilâtı'nda Kapıkulu Ocakları-I: Acemi Ocağı ve Yeniçeri Ocağı*, TTK Basımevi, 3. Baskı, Ankara, 1988.
- _____, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı*, TTK, Ankara, 1988.
- Ünal, Mehmet Ali, "XVI. yy'da Sinop Tersanesi İçin Canik Sancağından Malzeme Temini", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, yay. haz. Cevdet Yılmaz, Samsun Büyük Şehir Belediyesi Kültür ve Eğitim Hizmetleri Daire Başkanlığı Yayınları, Samsun, 2006, s. 240-256.
- Yıldırım, Filiz, *18. Yüzyılda Tuna Nehri Donanması*, Doktora Tezi, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Elazığ, 2016.

OSMANLI ULAŞIM VE HABERLEŞME AĞINDA BOLU MENZİLİNİN YERİ VE ÖNEMİ

Mehmet SÜME*

Giriş

İki merkez arasında bilgi alıp verme işlemine ve bu işlemin yapılışı sırasındaki faaliyetlere haberleşme adı verilir. Devlet hayatında haberleşmenin önemi büyüktür. Bu devlet coğrafi olarak üç kıtaya yayılmış olan Osmanlı Devleti ise bunun önemi bir kat daha artar. Osmanlı Devleti bu geniş coğrafyanın dört bir yanında meydana gelen siyasi, askeri, iktisadi ve sosyal meselelerden en kısa sürede haberdar olmak ve aynı alanlardaki tasarruflarını ilgili birimlere iletme durumundaydı.¹ Bu amaçla menzil teşkilatı kuruldu.

Menzil, birbirini tamamlayan iki kavramı ifade eder. Bunlar bir günlük yol ve konak kavramlarıdır.² Tarihi bir terim olarak ise menzil; Osmanlı Devleti'nde, kervanların ve posta tatarlarının uğrayıp at değiştirdikleri, geceyi geçirmek için konakladıkları bina ve hanı ifade eder. İntikal halindeki Osmanlı ordularının dinlenmesi veya erzak tedariki için kurulan menziller de vardır ki bunlara ordu menzilleri adı verilmiştir.³

Göktürkler döneminden itibaren varlığı bilinen ve kendilerine “*ulak*” denilen atlı haberleşme görevlileri Osmanlı Devleti'nin kuruluş sürecinde kullanılmıştır.⁴ Başlangıçta “*ulak hükmü*” ile yürütülen haberleşmede ulaklar, ihtiyacı olan hayvanları ücretsiz olarak alabiliyorlardı. Ayrıca ulakların ihtiyaç duyduğu erzak geçtikleri yöre halkınca temin ediliyordu. Bu husus ulak trafiğinin yoğun

* Doç. Dr. Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü. sume_m@ibu.edu.tr

¹ Mehmet Süme, “Develi’ye Telgraf Hattının Çekilmesi”, *Cappadocia Journal Of History And Social Sciences*, 3, s. 76.

² Ferit Devellioğlu, *Osmanlıca-Türkçe-Ansiklopedik Lügat*, Aydın Kitapevi, Ankara 1984, s. 737.

³ Mehmet Z. Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C. II, MEB Yayınları, İstanbul 1983, s. 479.

⁴ Nesimi Yazıcı, “Tanzimat Döneminde Osmanlı Haberleşme Kurumu” *150. Yılında Tanzimat*, yay. haz. Hakkı Dursun Yıldız, Ankara 1992, s. 140.

olduğu dönemlerde yol güzergâhında bulunan ahaliyi zor durumda bırakmıştır. Bunlara ulakların kendilerine verilen yetkileri kötüye kullanmaları gibi bir başka sebep eklendi. Bu gelişmeler üzerine Kanuni Sultan Süleyman döneminde Sadrazam Lütfi Paşa'nın girişimleriyle menzil teşkilatı kurulmuştur.⁵ Lütfi Paşa'nın düzenlemesi ile ulaklara "İn'am Hükmü" adıyla bir berat verilmiştir.⁶ Bu beratta ulaklara verilecek olan beygir sayısı belirtilmiş böylece ulaklar ihtiyaçlarından fazla beygir alamamışlardır. Hem Anadolu hem de Rumeli yönünde menzilhaneler kurulmuş, ulakların buralarda dinlenmeleri ve beygirlerini temin etmeleri sağlanmıştır. Ulaklar yeni bir menzile ulaştığında çeşitli ihtiyaçlarını karşıladıktan sonra binek hayvanlarını değiştirerek bir sonraki menzile ulaşmak üzere yola koyulurlardı. Menzilde görevli olan ve kendilerine sürücü adı verilen hizmetliler ulak ile birlikte yola çıkarlardı. Sürücüler bölgelerini iyi bildikleri için ulağa rehberlik ederler, menzile ulaştıklarında ise kendi menzilin hayvanlarını geri getirirlerdi⁷. Sürücü tabiri yerine bazı belgelerde kılaguz (kılavuz) tabiri kullanılmıştır. Örneğin Bolu Menziline gelip geçen ulaklara verilen beygirlerin adetlerini ve ücretlerini bildiren 1150/1737 tarihli in'amat defterinde sürücü yerine kılaguz tabiri kullanılmaktadır.⁸

Menzil teşkilatı denildiğinde öncelikle haberleşme söz konusu olsa da bu teşkilat aynı zamanda gerek Osmanlı ordusunun intikali gerekse hac organizasyonunda önemli görevler ifa etmiştir. Bu itibarla Osmanlı Devleti'nde menziller, üstlendiği fonksiyona göre, haberleşme menzilleri, askerî menziller ve hac menzilleri olmak üzere üçe ayrılmıştır. Bunları kısaca şu şekilde açıklayabiliriz:⁹

⁵ Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, İlgü Kültür Sanat Yayınları, İstanbul 2014, s. 43.

⁶ İn'am: Osmanlı Devleti'nde devlet hazinesinden padişah adına yapılan nakdi ve aynı bağış demektir. Bk. Mehmet A. Ünal, *Osmanlı Tarih Sözlüğü*, Paradigma Yayınları, İstanbul 2011, s. 349.

⁷ Yusuf Halaçoğlu, *XIV-XVII. Yüzyıllarda Osmanlı Devlet Teşkilatı ve Sosyal Yapı*, TTK Yayınları, Ankara 1991, s. 152.

⁸ *Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)*, Bab-1 Defteri Mevkufat Kalemi Defterleri (D. MKF. D), 29214. (03 Muharrem 1150/ 3 Mayıs 1737).

⁹ Bu konuda geniş bilgi için bk. Cemal Çetin, *Ulak Yol Durak*, Hikmetevi Yayınları, İstanbul 2013, s. 26-35; Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım...*, s. 17-45.

1- Haberleşme Menzilleri: Menzil teşkilatının asli fonksiyonu olan haberleşmeyi sağlayan menzillerdir. Bir başka deyişle Osmanlı Devleti'nin resmi posta teşkilatıdır. Haberleşme menzilleri çoğu zaman adını aldığı sancak ve kaza merkezlerinde kurulmuştur. Bolu Menzili Bolu merkezinde yer almıştır.

2- Askeri Menziller: Ordunun iâşe, ikmâl ve istirahat gibi ihtiyaçlarının teminine yönelik olarak kullanılan askerî menziller yerleşim birimlerinin dışında ve su bulunan geniş düzlükler üzerinde kurulmuşlardır.¹⁰

3- Hac Menzilleri: Hac kabile ve kervanlarının her yıl düzenli olarak gidip geldikleri, ihtiyaçlarını karşılayıp, alışveriş yaptıkları ve konaklayıp dinlendikleri menzillerdir.¹¹

Menzillerin sevk ve idaresi menzil emini adı verilen görevli tarafından yapılırdı. Menzil emini menzilin bulunduğu kazanın ayanı, kadısı veya naibi, bazen de kale muhafızlarının arzı ve merkezin tasdikiyle tayin edilirdi. Menzilci sayısı ihtiyaca göre birden fazla olabilirdi. Bazı menzillerde ise menzilin bulunduğu köy veya kasaba ahalisi doğrudan menzilci olmuştur. Bunlara menzil işlerini yürüten kişi anlamında “*menzilkeş*” veya “*menzilci*” adı verilirdi. Menzillerde bulunan diğer görevliler kethüda, ahır kethüdası, seyis, odacı, sürücü ve aşçı şeklinde sıralanabilir.¹² Bolu Menzili Bolu ahalisinin uhdesindeydi. Menzilin giderleri öncelikle Bolu merkez mahallelerinin avarız ve nüzüllerinden karşılanmıştır. Ancak ihtiyaç hâsıl olduğunda önce sancak dâhilinde olmak üzere başka beldelelerin avarız ve nüzüllerinin de Bolu Menzili giderlerine tayin edildiği görülmektedir.

Menziller kimi zaman yolcuların ticari, sosyal, dini ve eğitim işlerini de kapsayan, han, arasta, dükkân, tabhane, imaret, hamam, cami, mescit, namazgâh, medrese, sıbyan mektebi gibi yapıları bünyesinde barındıran külliye şeklinde inşa edilmişlerdir. Menzil külliyeleri günümüzde yolcuların her türlü ihtiyaçlarını karşıladıkları büyük dinlenme istasyonlarına benzetilebilir.¹³

¹⁰ İzzet Sak-Cemal Çetin, “XVII. ve XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti'nde Menziller ve Fonksiyonları: Akşehir Menzilleri Örneği” *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, S. 16, 2004, s. 198-202.

¹¹ A. Latif Armağan, “XVIII. Yüzyılda Hac Yolu Güzergâhı ve Menziller (=Menâzilü'l-Hacc)”, *Osmanlı Araştırmaları*, S. XX, İstanbul 2000, s. 75-76.

¹² Yusuf Halaçoğlu, “Menzil”, *DİA*, C. 29, İstanbul 2004, s. 160.

¹³ M. Fatih Müderrisoğlu, “Menzil Kavramı ve Osmanlı Devleti'nde Menzil Yerleşimleri”, *Türkler*, C. X, Ankara 2002, s. 922, 923.

Salnamelerin verdiği bilgiye göre sayısı 30'u bulan Bolu han-larının bugün Yukarı Çarşı olarak adlandırdığımız mahallin etra-fında sıralandıklarını düşünürsek bu bölgenin camii, çarşısı, ha-mamı vb. yapılarıyla bir menzil külliyesi fonksiyonunu üstlendiğini söyleyebiliriz.

1. Osmanlı Yol Sistemleri ve Bolu

Yol; insanların yaşadığı beldeleri ve ülkeleri birbirine bağla-yan, ihtiyaç maddelerinin bir yerden bir başka yere taşınmasına imkân sağlayan, yaya hayvan ve nakil araçlarının hareketlerine uy-gun, devrine göre değişen malzeme ile donatılmış arazi şerididir. Bazı yolların açıldığı ilk dönemlerden itibaren hemen hemen hiç değişmeden günümüze kadar gelmesi tabii yol kavramı ile açıklana-bilir.¹⁴

Osmanlı Devleti, hâkim olduğu topraklarda kendisinden önce hüküm sürmüş olan, Roma, Bizans ve Selçuklu devletlerinin yolla-rını kullanmıştır. Günün şartlarına ve ihtiyaca binaen mevcut yol-lar geliştirilmiş yeni ve tali yollar eklenmiştir. Böylece ülkenin dört bir tarafına ulaşan ana ve tali yollardan oluşan bir yol şebekesi meydana getirilmiştir. Bu sistem, öncelikle Anadolu'da kurulmuş, Rumeli yönünde sınırların genişlemesiyle birlikte benzer bir yol sistemi burada da tesis edilmiştir.

Roma ve Bizans dönemlerinde Kuzey-Batı Anadolu'ya Bithy-nia adı verilmiştir. Eski bir yerleşim yeri olan Bolu, Bithynia'nın merkezinde yer almıştır.¹⁵ Bundan dolayı Roma İmparatorluğu dö-neminde ilk adı Bithynium olup Bolu ovasının kuzey tarafında da-ğın eteğinde yer almıştır. Daha sonra şehir ovaya doğru genişleme göstermiş ve İmparator Klaudius zamanında (MÖ 10-MS 54) bu-roya imparatorun adına atfen Klaudiopolis adı verilmiştir.¹⁶ Bu ge-

¹⁴ Müderrisoğlu, "Menzil Kavramı...", s. 920.

¹⁵ Enver Konukçu, "İlk Çağdan Cumhuriyete Bolu", *Cumhuriyetin 75. Yılında Bolu*, Bolu Gazeteciler Cemiyeti Yayınları, Bolu 1993, s. 7.

¹⁶ Türk hâkimiyeti dönemindeki Bolu isminin Klaudiopolis kelimesinin sonundaki "po-lis" ten geldiği düşünülmektedir. Bk. Cengiz Orhonlu, "Bolu" *DİA*, C. 6. İstanbul, 1992, s. 276; Sedat Erkut, "Bolu ve Çevresinin M.Ö. II. Bin Yıldaki Durumu" *Cevdet Bayburtluoğlu İçin Yazılar*, der. Coşkun Özgünel vd. Homer Kitapevi, İstanbul, 2001, s. 92, 93. İlkçağda ve Bizans Devrinde Bolu için ayrıca bk. Semavi Eyice, "Tarihte Bolu" *Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Belleteninden Ayrı Basım*, Yenilik Bası-mevi, İstanbul 1975, s. 1; Besim Darkot, "Bolu" *İA*, İstanbul 1979, s. 707-708.

lişme Bolu'nun önemini arttırmıştır. Roma döneminde Anadolu'dan geçen iki yol güzergâhı ön plana çıkmaktadır. Bunlar Hac Yolu ve Askeri Yol /Kuzey Yolu dur. Askeri Yol Bolu açısından önem arz etmektedir. Çünkü şehir bu yol güzergâhında bulunmaktaydı. Askeri yol Byzantion'dan (İstanbul) başlayarak, Nikomedia (İzmit), Prusa (Bursa), Klaudiopolis (Bolu), Hadrianapolis (Eskipazar/Karabük), Pompeipolis (Taşköprü/Kastamonu), Neokaludipolis (Ve-zirköprü/Samsun), Neokaisarela (Niksar) ve Nikopolis'ten (Şebinkarahisar/Giresun) geçerek Satala'ya (Kelkit/Gümüşhane) ulaşıyordu.¹⁷ Bolu Erken Bizans Dönemi'nde de ulaşım açısından önemini korumuştur. Başkent İstanbul'u Bithynia ve Paflagonya'da bulunan şehirlere bağlayan yollar Bolu'dan geçerek kuzey istikametine Niksar'a kadar ulaşırken, güney yönünde Gerede üzerinden Ankara'ya bağlanıyordu.¹⁸

Menzil teşkilatı kurulmadan önce bu yollar üzerinde bir yerde küçük çapta da olsa menzül teşkilatının fonksiyonlarını yerine getiren zaviyeler bulunuyordu. Zaviyeler ekonomik ve sosyal birçok fonksiyonu yerine getirmişlerdir. Ulaşım söz konusu olduğunda bu fonksiyonlardan barınma ön plana çıkmaktadır.¹⁹ Zaviyeler yolcuların istirahatı ve güvenliği ile ilgilenen konuk evleri görevini üstlenmişlerdir. Zaviyeler Osmanlı Devleti'nde özellikle erken dönemde önemli bir rol oynadıkları gibi imaretler içinde örnek teşkil etmişlerdir. Zaviyeler sadece gelip geçen yolculara hizmet etmekle kalmamış aynı zamanda Anadolu'ya yeni gelen Türkmen kitlelerine ve gazilere birer sığınak olmuşlardır.²⁰ Bolu sancağı zaviye bakımından oldukça zengin bir bölgeydi. Zaviyelerin varlığı bölgenin ilk fetih yıllarına kadar dayanmaktadır.²¹ 1334'te Anadolu'yu ziyaret eden İbn Batuta'nın Batı Anadolu'yu dolaştıktan sonraki güzergâhı Bursa ve İznik üzerinden Göynük, Mudurnu, Bolu ve Gerede olmuştur. Bolu'da bir ahi zaviyesinde konaklayan İbn Batuta zaviyeyi şu şekilde anlatmaktadır.

¹⁷ Kamil Doğanç, "Prusa (Bursa) Kentinden Geçen Antik Yollar" *Osman Gazi ve Bursa Sempozyumu Bildiri Kitabı*, (04-05 Nisan 2005 Bursa), ed. Cafer Çiftçi, Osman Gazi Belediyesi Yayınları, Bursa 2005, s. 177.

¹⁸ Durmuş Gür-Yaşar S. Yıldırım, "Paphlagonia Bölgesi'nde Geç Antik ve Erken Bizans Yerleşimi: Sora" *Tarih Kültür ve Sanat Araştırmaları Dergisi*, c. 6, S. 3, Karabük Üniversitesi Yayınları, Karabük 2017, s. 775.

¹⁹ Kenan Ziya Taş, *Bolu Sancağı*, Post Yayınları, İstanbul 2017, s. 74.

²⁰ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ (1300-1600)*, çev. Ruşen Sezer, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2016, s. 155.

²¹ Taş, *Bolu Sancağı*, s. 74.

“Bolu’da ahilerden birinin tekkesine indik Buradaki adetlere göre tekkenin her bir bölümündeki ocaklar kış boyunca aralıksız yanmaya devam ederler. Dergâhın her bölümünde ayrı ayrı ocaklar yapılmıştır. Ocağın bacası olup duman oradan çıkar ve tekke içinde yayılmadığından sıkıntıya sebep olmaz. Buna çoğul şekliyle buhara derler ki tekili Buhayrı dir. Tekkeye girdiğimizde bütün ocakları yanar bulduk ve hemen sırtımızdakileri çıkartarak ateşin karşısında ısındık. Ahi derhal çeşitli yemek ve meyveler getirdi. Cenab-ı Hak kerem sahibi cömert olan, yabancılara gariplere büyük şefkat ve muhabbet gösteren, gelene geçene yardımlarını esirgemeyen bunları en güzel şekilde sonsuz bir sevgi ile karşılayan gelen yabancılara kendi akrabalarıymış gibi kucaklayan bu dervişleri hayırla mükâfatlandırısın. O geceyi fevkalade müsterih ve memnun geçirdik”²²

İbn Batuta’nın Bolu zaviyesi hakkında vermiş olduğu bilgilerde de açık bir şekilde görüldüğü üzere zaviyelerde “*ayende ve revende*” nin yani gelip geçen yolcuların barınma, dinlenme, beslenme ve güvenlik gibi her türlü ihtiyaçları karşılanmıştır. Bu yönleriyle zaviyeler Osmanlı kuruluş döneminden derbent teşkilatının kurulduğu yüzyıl olan 15. yüzyıla kadar yol şebekesinin vazgeçilmez birer unsuru olmuşlardır.

Osmanlı yol sisteminin gelişmesi Fatih Sultan Mehmet ve Kanuni Sultan Süleyman’ın doğu ve batı Yavuz Sultan Selim’in ise doğu yönünde yaptığı seferler ve elde edilen başarılarla paralel olarak gelişmiştir.²³ Anadolu yol güzergâhı sol, orta ve sağ kol olmak üzere üç güzergâhtan meydana gelmiştir. Güzergâhta yer alan belgeler şu şekilde sıralanmaktadır:

1. Sol Kol: Üsküdar-Gebze-İznik-Bolu-Tosya-Merzifon-Lâdik-Niksar-Karahisar-ı Şarkî-Kelkit-Aşkale-Erzurum-Hasankale-Kars-Tebriz

2. Orta Kol: Üsküdar-Gebze-İznik-Bolu-Tosya-Merzifon-Tokat-Sivas-Hasan Çelebi-Malatya-Harput-Diyarbakır-Nusaybin-Musul ve Kerkük

²² İbn Batuta Seyahatnamesinden Seçmeler, haz. İsmet Parmaksızoğlu, MEB Yayınları, İstanbul 1971, s. 54.

²³ Cemal Çetin, “İşlevleri ve Özellikleri Bakımdan Konya Menzilleri (XVII.-XVIII. Yüzyıllar)”, Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi, S. 21, 2007, s. 299.

3. Sağ Kol: Üsküdar- Gebze- Eskişehir- Akşehir- Konya- Adana-Antakya -Halep -Şam- Mekke ve Medine²⁴(Hac Yolu).²⁵

Sol kol ve orta kol güzergâhının İstanbul'dan Merzifon'a kadar olan bölümünün ortak olduğunu yukarıda belirtmiştik, böylece Bolu hem sol kol hem de orta kol yol güzergâhında kalmıştı. Bolu Menziline önemli olan bu konumu Osmanlı belgelerine de yansımıştır. Bolu ve Bolu sancağı dâhilindeki güzergâhta yer alan menziller belgelerin diliyle "Bağdat ve Erzurum caddesinde vâkî olduğundan cadde-i mezkûrenin müstâkil menzilkeşi bulunmaktadır" ibaresiyle belirtilmişlerdir.²⁶ Bolu ayrıca başkent İstanbul ile Anadolu'nun ticari irtibatını sağlayan ticaret yollarından kuzey kervan yolu üzerinde bulunmaktadır. Başlangıç noktası İstanbul olan bu yol İzmit, Sapanca, Mudurnu, Bolu, Amasya ve Tokat üzerinden Sivas'a ulaşıyor, buradan Erzurum üzerinden İran'a kadar uzanıyordu. Ayrıca Sivas'tan güneye yönelerek, Diyarbakır üzerinden Irak'a uzanan bir kolu daha bulunuyordu.²⁷

2. Bolu Menzili Nizamı

Osmanlı Devleti'nde menzillere amaçları doğrultusunda çalışması için nizam verilmiş, ihtiyaç duyulan yerlerde menzillerin açılması bu nizam çerçevesinde olmuştur.²⁸ Menzillerle ilgili her türlü düzenleme "menzilhaneye nizam vermek" şeklinde ifade edilmiştir. Bir menzilhanenin nizamının belirlenmesi her yıl yeniden tekrarlanan bir süreçtir. Bu süreç menzilhanelerin gelir ve giderlerinin belirlenmesi, menzillilerin atanması, beygir sayılarının tespiti genel ve özel birtakım şartların belirlenmesi gibi hususları kapsamaktadır.²⁹ Bolu Menzili, menzil teşkilatının kuruluşundan itiba-

²⁴ Osmanlı Anadolu yol güzergâhı hakkında geniş bilgi için bk. Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım...*, s. 51-94; Çetin, *Ulak...* s. 89-185. Ayrıca, bk. Harita:1.

²⁵ Hac Yolu: Sağ kol Mekke ve Medine'ye kadar uzandığı için Hac Yolu olarak da bilinmektedir. Başlangıç noktası Üsküdar olup Şam'a kadar uzanan yoldur. Şam'da diğer bölgelerden gelen hacı adaylarının toplanması ile Emirü'l Hâcc yönetiminde Hicaz bölgesine hareket eden Şam hac kervanının izlediği yoldur. Bk. Armağan, "Hac Yolu...", s. 73-118.

²⁶ BOA, Cevdet Nafia (C. NF), 8-393. (25 Rebiyülahir 1234/ 21 Şubat 1819).

²⁷ M. Hüdayi Şentürk, "Osmanlı Devleti'nin Ulaşım Teşkilatı ve Yol Sistemine Genel Bir Bakış", *Türkler*, C. 10, Ankara 2000, s. 908.

²⁸ Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım...*, s. 14.

²⁹ Çetin, *Ulak...*, s. 188.

ren, her daim bir menzil noktası olarak kalmış, nizam hükümlerinin yerine getirilmesi kaydıyla menzil teşkilatı kaldırılıncaya kadar varlığını sürdürmüştür.

Bir yerde menzilhanenin kurulması burada bulunan menzilci veya kadının arzı devletin tasdikiyle gerçekleşmiştir.³⁰ Menzillerin bakımı, işletilmesi ve menzilci tayini konusunda menzilhane nerede ise o yerin ahali görevlendirilmiştir.³¹ Ahali, ahalinin temsilcisi konumunda olan ayan ve hukuki işlerinden sorumlu kadılar menzil işlerini birlikte yürütmüşlerdir. Bunlardan ahali menzilhanenin idaresi ve finansmanından sorumludur. Menzilhanenin ihtiyaçlarının karşılanması için gerekli olan paranın temini ahaliye aittir.³²

Bolu Menzilinın yönetimi Bolu ahalisindeydi. Menzilhane 1690 yılı itibarıyla 6 beygire sahipti. Masraflarının 693,5 kuruşu 70 avarız hanesinden³³ 57 kuruşu ise Bolu livası avarız ve bedel-i nüzülünden³⁴ karşılanmakta olup toplam 750,3 kuruş gideri vardı³⁵ Bu uygulama 17. yüzyılın sonlarına kadar devam etmiştir.

Menzillerin işleyişinde 1697 yılından itibaren yeni bir düzenlemeye gidilmiştir. Yeni düzenlemeye göre, çevre köy ve kasaba ahali si yine menzillilikle görevlendirilecek buna karşılık bazı vergilerden muaf olacaklardı.³⁶ Yapılan yeni düzenleme 1703 yılına ait Bolu Menzili nizamında açık bir şekilde görülmektedir. Bolu Menzili 1703 yılı itibarıyla avarız vergileri karşılığında Bolu merkez mahalleleri ahalisinin uhdesinde olup ahali ittifakı ile yıllık değeri 2000 kuruş olarak belirlenip iltizama verilmiştir. Bu tarihte Bolu Menzilinın 12 beygiri bulunmaktadır. Gereken beygire eksigi ve

³⁰ Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım...*, s. 14.

³¹ Yücel Özkaya, "XVIII. Yüzyılda Menzilhane Sorunu", *AÜDTCF Dergisi*, c. XXVIII, S. 3-4, Temmuz- Aralık, 1970, s. 339.

³² Çetin, *Ulak...*, s. 190-192.

³³ Avarız Hane: Osmanlı Devleti'nde olağanüstü durumlarda tahsil edilen vergiye avarız vergisi adı verilmiştir. Osmanlı vergi literatüründe, avarız vergisinin tahsil edildiği 3-5-7-10 ve 15 evden oluşan vergi birimlerine ise avarız hane adı verilmiştir. Bk. Ünal, *Tarih Sözlüğü...*, s. 64.

³⁴ Bedel-i Nüzül: (Sürsat) Osmanlı Devleti'nde ordunun intikali sırasında güzergâhta yer alan ahali ordu için zahire temin etmek ve rayiç bedelden satmakla mükellefti. Sonraları bu mükellefiyete karşılık kendilerinden bir miktar vergi alınmakla yetinildi ki bu vergiye bedel-i nüzül veya sürsat bedeli adı verilmiştir. bk. Midhat Seratoğlu, *Osmanlı Tarih Lügati*, Enderun Kitapevi, İstanbul 1986, s. 41, 319.

³⁵ Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım...*, s. 71.

³⁶ Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım...*, s. 156.

fazlasıyla bakmak kaydıyla, menzile gelen ulakların ödeyeceği, sürücüleriyle birlikte her bir beygir için saat başı on sağ akçeyi menzilci alacaktır. Bir beygirin yıllık masrafı 147,5 kuruştur. 12 beygire yılda 1770 kuruş para sarf edilmektedir. Geçmişte 1108/1696 Ruz-1 hızırından 1109/1697 Ruz-1 hızırına kadar Bolu Menzilinde menzilci olan Yaren Mehmed, kendi isteği ve ahalinin ittifakı ile menzilci tayin edilmiştir. Bir beygire 4 günde nöbet gelmektedir. Buna göre bir beygir 360 günde 90 sefere çıkacaktır. Her bir sefer 10'ar saat olarak belirlenmiş saat başına 10'ar sağ akçeden ücreti 75 kuruş olacaktır. 12 beygirin senelik ücreti ise 900 kuruşa tekabül etmektedir. Toplam gider olan 1770 kuruşun karşılanabilmesi için 870 kuruşa ihtiyaç duyulmaktadır Bu miktarın 277 kuruşu Rûz-1 kasımdan itibaren Bolu'dan geçen ulaklardan tahsil edilecektir. Geriye kalan 593 kuruş Bolu merkez mahalleleri avarız ve bedel-i nüzüllerden karşılanacaktır. Öngörülen hesapların dışında harcama söz konusu olduğunda ihtiyaç duyulan ek para miktarı taraf-ı miriden karşılanacaktır. Menzilci Yaren Mehmed'in kendi rızasıyla menzilin işletmesini alıp menzilden geçen ulaklara iyi hizmet vereceğine dair verdiği söz şer'i hüccet ile kayıt altına alınmıştır. Aynı zamanda Bolu Menziline 1703 tarihi itibarıyla Bolu maktu değerinin hesaplandığı bir başka deyişle Bolu Menzili bütçesini belirleyen bu karar mevkûfat defterine kayıt edilmiştir.³⁷ Ancak uygulamada belirlenen bu hususların dışına çıkıldığı görülmektedir. Menzilciler için sonradan menzil harcına imdad, menzil ianesi, menzilci ikramiyesi veya telef olan beygir bahası adı altında başlangıçta belirlenen menzil akçesi dışında ek para alınıyordu ki bu da çoğu zaman bölge ahalisini güç duruma düşürmüştür.³⁸

Bolu Menzili 1706 tarihi itibarıyla yine Bolu ahalisinin uhdesinde idi. Beygir sayısı ise 11'di. Menzil gelirlerinden takas olunan akçenin dışında 797,5 kuruş menzilci karyelerden temin edilmiştir. 1706 Rûz-1 Hızır'ından 1707 Rûz-1 Hızırına kadar menzilhaneden geçen ulaklar toplam 1243 beygir kiralanmıştır. 1706 yılının hesaplarının görülmesi için Molla Mustafayı vekil tayin eden ahali 1707 yılında menzil hanenin Molla Mustafa ve oğullarının vekilliğinde kendilerine verilmesi hususunda Bolu kadısına sundukları

³⁷ BOA, Ali Emiri (AE), Mustafa II (SMST. II), 104-11300 (9 Rebiyülevvel 1115/ 23 Temmuz 1703).

³⁸ M. Hüdai Şentürk, "Osmanlılarda Haberleşme ve Menzil Teşkilatına Genel Bir Bakış", *Türkler*, C. 14, Ankara 2000, s. 452.

bir arz ile isteklerini dile getirmişlerdir.³⁹ Bolu Menzili 1723-1724 yılında 20, 1725'te 25, 1727 yılında ise 35 beygire sahipti.

1731 Rûz-ı Hızır'ından 1732 Rûz-ı Hızırına kadar Bolu Menzili yine Bolu ahalişi uhdesindeydi. Bir sonraki yıl 1732 Rûz-ı Hızırından 1733 Rûz-ı Hızırına kadar menzilnanenin yeniden kendi uhdelelerinde olmasını isteyen ahali Bolu kadısına verdiği arz ile bu isteklerini iletmışlerdir. Aynı zamanda menzilhane giderlerini kendi imkânları ile karşılayamadıkları için perişan durumda olduklarını belirtip Devlet-i Aliyye tarafından temsilcileri Salih Efendiye verilmesi ricasıyla 1000 kuruş yardım talebinde bulunmuşlardır. Bolu kadısı ahalinin isteğini merkeze bildirmiş ahalinin isteği yerinde bulunularak gerekli yardımın yapılacağı bildirilmiştir.⁴⁰ Her bir beygir için senelik 147,5 kuruş masraf kayıt edilmiştir. Menzilin Düzce Pazarı Menzili'ne mesafesi 12 başkent İstanbul'a ise 60 saat idi.⁴¹

Tablo 1: Çeşitli Yıllar İtibarıyla Bolu Menzilinden Alınan Beygir ve Kılavuz Sayısı

Ait Olduğu Dönem	Beygir	Kılavuz	Belge Numarası
1115 Rûz-ı Hızır-1117 Rûz-ı Hızır (1703/1705)	2869	-	BOA. Cevdet Maliye (C. ML), 689-28263
1118 Rûz-ı Hızır-1119 Rûz-ı Hızır (1706/1707)	1243	-	BOA. C. NF. 28-1362
1129 Zilhicce-i şerif 1130 - Rûz-ı Hızır (1716/1717)	1949	-	BOA. AE. SAMD. III. 57-5649
1134 Recebül'ferd Gurreşi 1135 Rûz-ı Kasım (1721-1722)	3566	-	BOA. D. MKF. D. 28371
1136 Rûz-ı Kasım -1136 Rûz-ı Hızır (1723/1724)	7500	-	BOA. D. MKF. D. 28435
1143 Receb-i şerif 26. Günü 1143-1143 Rûz-ı Hızır (1730)	4364	735	BOA. AE. SMHD. I. 125-9132
1148 Rûz-ı Hızır -1150 Rûz-ı Hızır (1735/1737)	7684	2230	BOA. D. MKF. d. 29214

³⁹ BOA, AE. Ahmed III (SAMD. III), 6-475. (4 Rebiyülevvel 1119/ 5 Haziran 1707).

⁴⁰ BOA, AE. Mahmud I (SMHD. I), 134/9844.1. (17 Cemâziyelevvel 1145/5 Kasım 1732).

⁴¹ Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım...*, s.71.

1178 Rûz-1 hızır -1179 Rûz-1 kasım (1735/1737)	1409	-	BOA. AE. Mustafa III (SMST. III), 152, 11956
1179 Rûz-1 hızır -1180 Rûz-1 hızır (1735/1737)	802	346	BOA. C. NF. 31-1536

Menzilhane defterleri genellikle Rûz-1 hızırdan başlayarak bir sonraki Rûz-1 hızıra kadar bir yıllık zaman dilimindeki kayıtları ihtiva etmektedir. Çünkü menzilhane nizamları bir yıllığına düzenlenmiştir. Menzil bütçeleri bir yıllık hazırlanmış, menzilcilerin süresi de bir yıl olarak belirlenmiştir⁴². Bununla birlikte tablodaki bilgilerden de anlaşılacağı üzere bu zaman dilimlerinin dışındaki kayıtlar ihtiva eden defterler de bulunmaktadır. Menzilcinin görevini bir başkasına devretmesi, menzilin işleyişinde meydana gelen birtakım aksaklıklar gibi nedenler bu duruma yol açmıştır. Ayrıca gelişen siyasi olaylara bağlı olarak ulak trafiğinde meydana yoğunluk nedeniyle altı aylık kayıtlara da rastlanmaktadır. Tabloda yer alan 1136 Rûz-1 kasımdan 1136 Rûz-1 hızırına (1723) kadarki 6 aylık zaman aralığını ihtiva eden defter buna örnek olarak gösterilebilir. Altı aylık bu zaman diliminde Bolu menzilinden 7500 beygir alınmıştır ki bu rakam normal zamanlardaki bir yıllık kayıtların çok üstündedir. Aynı şekilde 1721, 1723, 1730, 1735 ve 1736 yıllarında Bolu menzilinden ulakların aldığı beygir sayısında gözle görülür bir artış görülmektedir. Bunun nedeni 1721-1723, 1730-1732 ve 1735-1736 Osmanlı- İnan savaşlarıdır. Savaş öncesi ve savaş sırasında iki devlet arasında gidip gelen ulak sayısında belirgin bir artış olmuş bu da Bolu menzilinden alınan beygir sayısına yansımıştır. Bir yıllık muayyen sürenin aşılması her zaman sürenin kısılması şeklinde olmamıştır. Menzilci görevini hakkıyla yapmışsa bir yıllık görev süresi uzatılabiliyordu. Nitekim tabloda 1703-1705 yıllarına ait iki yıllık bir kayıt görünmektedir. Tabloda sürücü sayısı sütunlarının büyük bir bölümünün boş olmasının nedeni defterlerin bir kısmında sürücü sayılarına yer verilmemesidir.⁴³

⁴² Çetin, *Ulak...*, s. 197.

⁴³ Bk. Ek 2. Bolu Menziline 1118 Rûz-1 Hızırından, 1119 Rûz-1 Hızırına Kadarki (1706/1707) Zaman Diliminde Ulaklara Verdiği Beygirlerin Miktarını Gösteren Defter.

Tablo 2: Bolu Menzilinde Görev Yapan Bazı Menzilciler

Menzilcinin Adı	Görev Yaptığı Yıllar
Yaren Mehmed	1697/1697-1703
Molla Mustafa	1706
Molla Mustafa ve Oğulları	1707
Salih Efendi	1732-1733
Hacı Mustafa ve Salih Çelebi	1738

Daha önce belirttiğimiz üzere menzilciler yöre ahalisinin ittifakı ile seçilip kadı veya naibinin bunu bir arz ile merkeze bildirip tasdik ettirmesi sonucunda işlerine başlamışlardır. Menzil işini çoğu zaman tek bir kişi üstlense de birden fazla kişinin aynı anda sorumlu oldukları da görülmektedir. Tabloda yer alan Molla Mustafa 1706'da tek başına bu görevi üstlenirken 1707 yılında oğullarıyla birlikte menzilci görevini almıştır. Böylece menzil işi zaman içinde nesilden nesile aktarılarak bir aile mesleği haline gelmiştir.

3. Bolu Menzilinın Gelir Ve Giderleri

Menzilhanelerin gelirleri genellikle bulunduğu yerdeki kaza ve köylerin vermekle yükümlü oldukları avarız ve nüzül vergilerinin veya bir yerleşim biriminin mukataa mallarının ocaklığa bağlanması yoluyla elde edilmiştir. Ayrıca gümrük malından menzilhanelere gelir sağlanmıştır.⁴⁴ Bolu menzilhanesinin giderlerinin karşılanmasında belirtilen bu hususların hemen hepsini görmek mümkündür. Bolu Menzilinın beygir ücretleri ve diğer masrafları Bolu merkez kazasına bağlı Çömlekçi karyesi avarız-ı nüzül akçesinden ödenmiştir. 1730 yılında Bolu Menzilinın 35 beygiri bulunuyordu. Beygir masrafları ve menzilhanedeki diğer bütün giderler menzilciyan/menzilkeş köylerden ve ocaklığandan sağlanmıştır. Ancak buralardan elde edilen gelirler yeterli olmamış ihtiyaçların tam olarak karşılanabilmesi için ek 1227,5 kuruşa ihtiyaç duyulmuştur. İhtiyaç duyulan ek giderin karşılanabilmesi için Bolu Menzili uhdelerinde olan ahali Bolu kadısına ilgili durumu arz etmişlerdir. İstekleri 1143 (1731) yılının receb ayından itibaren Bolu

⁴⁴ Sema Altunan, "Osmanlı Devleti'nde Haberleşme Ağı: Menzilhaneler", *Türkler*, C. 10, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 915.

Menzilinden gelip geçen ulakların in'amat ücretlerinin mevacic giderleri kaleminden vekilleri Salih Efendiye ödenmesiydi. Hacı Mustafa ve Salih Çelebi'nin uhdelerindeki Bolu Menzilinin 1738 yılı beygir ve diğer masrafları yine menzilhanenin ocaklığı olan Çömlekçi karyesi ve civar karyelerin avarız ve nüzül bedellerinden ödenmiştir.⁴⁵ Menzilhanenin 1741,1742 ve 1743 yılı giderleri de beygir bedelleri haricinde Bolu merkez kazasına bağlı Çömlekçi ve civarındaki karyelerin avarız ve nüzül vergilerinden sağlanmıştır. Bu kez vergilerin miktarında bir artış söz konusu olmuş, artan miktar hazineye teslim edilmiştir. Hazineye teslim edilen miktar İstanbul'dan Diyarbakır'daki seraskerin maiyetine gönderilen Dergâh-ı 'Ali Yeniçerilerinin tayinatı olan ekmek, et ve arpa bedellerinin ödenmesinde kullanılmıştır.⁴⁶ Menzil giderlerinin öncelikle bölge ahalisinin ödemekle yükümlü oldukları çeşitli isimler altındaki vergilerden sağlamak genel bir kural olduğunu belirtmiştik. Ancak bu uygulamanın yanında menzil noktasına çok uzak olan bir bölgenin de çeşitli vergi gelirlerinin belirlenen bir menzile aktarıldığı görülmektedir. Örneğin, 1713 tarihinde Bolu Menzili beygirlerinin in'amat giderleri Bolu'da bulunan Şarabdar Abdullah Bey vakfı mütevellisi Abdülkerim Bey'in uhdesinde olan Beypazarı mukataasına bağlı Eymür ve Sarılar karyelerinden subaşılık bedeli için toplanan paralardan ödenmiştir.⁴⁷ Bu uygulama için kimi zaman menzil merkezine çok uzak olan beldelerde belirlenebiliyordu. 1727 yılında Bolu Menzili giderleri Vezir Damat Mehmed Paşa'nın uhdelerinde olan Rumeli'de Yanya ve Delvine'ye⁴⁸ bağlı birimlerin adet-i ağnam mukataasından karşılanmıştır.⁴⁹ Buna mukabil coğrafi olarak Bolu sancağına oldukça uzak bir beldedeki Menzilin giderlerinin de Bolu'dan karşılandığı da görülmektedir. Rumeli'de bulunan

⁴⁵ BOA, AE. SMHD. I. 189-14738. (29 Zilhicce 1151/ 9 Nisan 1739).

⁴⁶ BOA, AE. SMHD. I. 172-13157. (01 Rebiyülahir 1159/ 23 Nisan 1746).

⁴⁷ BOA, AE. SAMD. III. 144-14079 (15 Zilhicce 1124/ 1 Mayıs 1713).

⁴⁸ Delvine: Bugünkü Arnavutluk'un güneyinde Saranda şehri civarında Cer Dağı'nın eteklerinde yer alan bir kasabadır. Arnavutça'da "koyunların yaşadığı yer" anlamına gelmektedir. 1535-1912 yılları arasında 375 yıl Osmanlı idaresinde kalmıştır. Bk. Skender Rızaj, "Delvine", *DİA*, C. 9, İstanbul 1994, s. 147.

⁴⁹ BOA, AE. SAMD. III. 193-18691 (21 Şevvâl 1139/ 11 Haziran 1727).

Plevne⁵⁰ ve Rahova⁵¹ menzilleri giderleri Bolu Voyvodalığı mukataa akçesinden karşılanmıştır.⁵²

4. Elçilerin Bolu Menzilinden Yaralanmaları

Elçiler Osmanlı ülkesine girdikten sonra menzillerde konaklayabilirlerdi. Bu durumda masraflar Osmanlı Devleti tarafından ödenirdi. 16. yüzyılın sonlarında Erzurum üzerinden İstanbul'a gelen İran elçilik heyetinin ihtiyacı olan her türlü baklagil, sebze ve meyve, at ve katır ihtiyaçları Erzurum'dan karşılanmıştır. Bu heyet Bolu Menzili'ne ulaştığında ise Bolu sancak beyi tarafından karşılanmış ve zahire ihtiyaçları Bolu'dan temin edilmişti. Heyet daha Bolu'ya ulaşmadan haber gönderilmiş Bolu sancak beyi ve Bolu kadısı gerekli zahireyi toplayarak hazır etmişti.⁵³ Osmanlı elçilerinin yabancı ülkelere gidişinde de menzillerdeki giderleri menzilliler tarafından karşılanır ve bu masraflar menzillilerin vergilerinden düşülürdü.⁵⁴

İran elçisi Hacı Han 1740 yılında Anadolu'nun sağ kol güzergâhını kullanarak İstanbul'a gelmişti. Elçi İran'a dönüşte ise 1741'de Anadolu sol kol güzergâhını kullanmış, dolayısıyla bu güzergâhta yer alan Bolu'dan geçmiştir. Elçilik heyetinin giderlerinin bir bölümü ahalinin ödemekle mükellef oldukları nüzüllerden karşılanmıştır. Ayrıca elçiye refakat eden Derviş Mehmed Ağa marifetiyle ücretleri ödemek kaydıyla pek çok ürün satın alınmıştır. Bolu ve Bolu Sancağına dâhil olan Mudurnu ve Belbaşı⁵⁵ menzillerinden ikişer günlük erzak temin edilmiştir. Temin edilen erzak, et ve et ürünleri, süt ve süt ürünleri, her türlü bakliyat, baharat, kuruyemiş, sabun, tütün, sebze ve meyve, şeklinde sıralanabilir. Bolu'dan tedarik edilen ihtiyaçlar toplam 33 kalem olup 1115 kuruş tutmuş-

⁵⁰ BOA, AE. SMST. III. 256-20536 (1 Safer 1183/ 7 Haziran 1769).

⁵¹ Rahova: Bulgaristan'ın kuzeybatısında Tuna nehrinin sağ kıyısında kurulmuş olan bir yerleşim birimidir. Rahova 1395-1877 yılları arasında Osmanlı idaresinde kalmıştır. Niğbolu sancağına bağlı büyük bir kaza merkeziydi. Bk. Machiel Kiel, "Rahova", *DİA*, C. 7, İstanbul 2007, s. 424.

⁵² BOA, AE. SMST. III. 256-20533 (1 Safer 1183/ 7 Haziran 1769).

⁵³ Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım...*, s. 46.

⁵⁴ Halaçoğlu, "Menzil", s. 159.

⁵⁵ Belbaşı Menzili kuvvetle muhtemel günümüzde Bolu ile Mudurnu arasındaki Belkaraağaç köyünün bulunduğu mevki idi. Çünkü Bolu'ya 20 Mudurnu'ya 30 km. mesafede olan bu köyün bulunduğu mevki mesafe açısından da Bolu Mudurnu arasında bir menzil noktası için uygun düşmektedir.

tur. Mudurnu ve Belbaşı menzillerinden temin edilen 30 kalem ihtiyaç maddelerinin tutarı da yine 1115 kuruştur. Ayrıca ekmek, pirinç, saman ve odun gibi ihtiyaç maddeleri vergilerine karşılık olarak Bolu ve Mudurnu ahalisinden toplanmıştır.⁵⁶ Heyetin konakladığı ve Bolu Sancağı dâhilindeki bir başka menzil de Bayındır Menzili olmuştur. Toplam karşılığı 433,5 kuruş 1 para olan ihtiyaç maddeleri bu kez Bayındırdan temin edilmiştir. Bu miktarın 200 kuruşu ahalinin ödeyeceği vergilerle takas edilmiş geriye kalan miktar ise halka ödenmiştir.⁵⁷

Herhangi bir Osmanlı beldesine yönetici olarak atanan memurlar ve maiyetinde bulunan kişiler de menzillerde konaklıyordu. Ulaşım için gerekli olan beygirleri buralardan tedarik ediyorlardı. Harput'a tayini çıkan Turnacıbaşı Sadık Ağa ve maiyetindeki memurlar Bolu Menzili'ne ulaştıklarında ellerindeki emr-i şerif mucebince ihtiyaçları olan 20 beygir Bolu kaza ahalisi tarafından tedarik edilerek paşaya teslim edilmiştir. Beygirlerin masrafı olan 2400 akçenin 1200 akçesi Bolu ahalisi tarafından, 1200 akçesi ise devlet tarafından karşılanmıştır.⁵⁸ Çeşitli beldelere tayinleri çıkan memurların Bolu Menzili'nden temin ettikleri beygirlerin masrafları ise kimi zaman Bolu dışındaki başka belgelerden karşılanıyordu. 1757 yılında Diyarbakır'da görevlendirilen Topçuyan Ocağı Kethüdası Mehmed Emin Ağa ve süvarilerinin Düzce ve Bolu menzillerinden temin ettikleri beygirlerin masrafları Karasu nam-ı diğer Tekfur Gölü Kazasının Yeni Hamza Fakı Karyesi ve Rumoğulları mezrası avarız vergilerinden ödenmiştir.⁵⁹ Erzurum'a tayin olunan Serturnacı Hacı Osman Ağa ve maiyetindekilerin Mudurnu ve Bolu Menzillerinden tedarik ettikleri beygirlerin masrafları ise Mahmud Paşa Kazasına Bağlı İbrahim Ağa Çiftliği avarız ve nüzül maktuundan ödenmiştir.⁶⁰

5. Bolu Askeri Menzili

Orduların konakladığı, iaşe ve ikmallerinin yapıldığı, gerekli dönemlerde temizlik gibi diğer ihtiyaçlarının görüldüğü mekânlara

⁵⁶ İzzet Sak, "1136-1141 Yılları Arasında İstanbul'a Gelen İnan Elçilerinin Bazı Masrafları" *Selçuk Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 2006, S. 16, s. 144-150.

⁵⁷ Sak, "İnan Elçi Masrafları...", s. 151.

⁵⁸ BOA, AE. Osman III (SOSM. III), 33-2318, (H. 29 Zilhicce 1170/M.14 Eylül 1757).

⁵⁹ BOA, AE. SMHD. I. 239-19194, (5 Rebiyülahir 1159/27 Nisan 1746).

⁶⁰ BOA, AE. SMHD. I. 239-19253, (15 Rebiyülevvel 1167/27 Nisan 1754).

askerî menzil denilmektedir. Konaklama mekânlarının seçiminde hayvanlar için otlak, askerler için suyun varlığı etkili olmuştur. Bu nedenle genellikle nehir kenarları tercih edilmiştir.⁶¹ Askeri menziller savaşın yönüne göre daha önceden tespit edilir, ikmal ve iâşe maddeleri buralarda hazırlanır ve sefer esnasında ordunun hizmetine sunulurdu.⁶² Bolu Askeri Menzili kuvvetle muhtemel bugün “*Büyük Su*” adı verilen akarsu kenarında “*Yalak Çayırı*” adı verilen düzlükte kurulmuştur. Bolu Askeri Menzili İran üzerine yapılan seferlerde dönüş güzergâhında yer almış özellikle lojistik açıdan önemli bir rol oynamıştır.

Bolu sınırları dâhilinde askeri menzile uygun bir diğer mevki Çağa Gölü çevresidir. Doğu yönünde Bolu Menzilinden sonra gelen ilk menzil Çağa Gölü Menzildir. Çağa Gölü ve çevresi askeri menzil tanımlarına oldukça uygundur. Doğu yönünde Osmanlı Devleti'nin İran üzerine yaptığı önemli bazı seferlerde Osmanlı ordusu Bolu Askeri Menziline konaklamıştır.

Bu seferlerden biri III. Murad devrinde Lala Mustafa Paşa komutasında yapılan doğu seferidir. Osmanlı ordusu 28 Nisan 1578'de Üsküdar'dan hareket etmiş İzmit'e gelince yeniçerileri Bolu, Çorum ve Sivas yoluyla Erzurum'a sevk eden serdar, kendisi de maiyeti ile birlikte, Eskişehir, Afyon, Konya, Kayseri ve Sivas üzerinden Erzurum'a ulaşmıştır.⁶³ Yine Osmanlı ordusu 16. yüzyılın sonlarında Kırım üzerine yaptığı bir seferde Bolu'dan geçmiştir. Kırım'daki gelişmeler üzerine Osmanlı Devleti, 1584 yılında Sadrazam Özdemiroğlu Osman Paşa komutasında bir sefer düzenlemiştir. Osmanlı Ordusu İstanbul'dan hareket ederek Bolu ve Gerede üzerinden Kastamonu'yu takiple Sinop'a ulaşmış buradan da deniz yolu ile Kırım'a geçmiştir.⁶⁴

Bolu askeri Menziline ilişkin detaylı ve önemli bir bilgi ise IV. Murad'ın Revan seferi menzilnamesinde yer almaktadır. Menzilnameye göre 29 Mart 1635'te Üsküdar'dan hareket eden IV. Murad

⁶¹ Ömer İşbilir, “Osmanlı Ordularının İaşe ve İkmali: I. Ahmed Devri İran Seferleri Örneği”, *Türkler*, C. 10, Ankara 2002, s. 156.

⁶² Sak-Çetin, “Akşehir Menzilleri...”, s. 198. Bu konuda geniş bilgi için bk. Mehmet Yaşar Ertaş, “Savaşlarla Şekillenen Yollar: Osmanlı Devleti'nde Yol Sistemi” *Uluslararası Osmanlı Öncesi ve Osmanlı Tarihi Araştırmaları* 6, ara Dönem Sempozyum Bildirileri, 14-16 Nisan 2011, Uşak, C. I, yay. haz. Adnan Şişman vd. İzmir 2011, s. 625-652.

⁶³ Yunus Zeyrek, *Târih-i Osman Paşa*, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 2001, s. 5.

⁶⁴ Mehmet Yaşar Ertaş, “Osmanlı Seferlerinde Olağandışı Bir Kışlak: Kastamonu”, *OTAM*, 18, Ankara 2005, s. 140.

Revan'a gidişi sırasında Üsküdar'dan Konya Ereğli'sine kadar sağ kol güzergâhını takip etmiş daha sonra kimi zaman orta kol güzergâhını kimi zamansa sol kol güzergâhını kullanarak Revan'a ulaşmıştır. Bu seferin konumuzu ilgilendiren hususu dönüş güzergâhıdır. Dönüşte geliş güzergâhından farklı bir güzergâh takip edilerek, Tebriz, Van, Bitlis, yoluyla Diyarbakır'a ulaşılmıştır. Diyarbakır'dan itibaren ise Bağdat ile Üsküdar arasında uzanan Anadolu orta kol güzergâhına girilerek Üsküdar'a gelinceye kadar birkaç istisna dışında bu yol takip edilmiştir. Ordu dönüş yolunda Anadolu orta kolunu takip ettiği için Bolu ve Bolu Sancağında yer alan yol üzerindeki Düzce hariç diğer menzillere uğramıştır. Buna göre Osmanlı ordusu 4 Receb 1045/14 Aralık 1635'te Bolu Sancağı dâhilinde bulunan Bayındır Menzili'ne ulaşmıştır. Sırasıyla 15 Aralık'ta Gerede'ye, 16 Aralık'ta Çağa Menziline gelen ordu nihayet 17 Aralık 1635'te Bolu'ya ulaşmıştır. Yol güzergâhı batı yönünde Düzce, Sakarya ve İzmit şeklinde ilerlerken bu sefer esnasında Bolu'dan sonra ordu güneye yönelerek Mudurnu, Göynük, Taraklı ve Geyve üzerinden Sapanca'ya uğramış ve oradan İzmit üzerinden Üsküdar'a ulaşmıştır.⁶⁵

IV. Murat 1638 yılında düzenlediği Bağdat seferinde de gidiş yönünde hemen hemen 1635 tarihli Revan seferindeki güzergâhı takip etmiştir. İstanbul'a dönüş yönünde ise birlikler yine Revan seferinde olduğu gibi Anadolu orta kolunu takip etmiştir. Ancak Tokattan sonra Padişah ve maiyetindeki birlikler Ankara, Beypazarı ve Nallıhan üzerinden Taraklı Borlu'ya ulaşmıştır. Sadrazam Kara Mustafa Paşa ise Anadolu orta kolunu takip etmiştir. Sadrazam ve ona bağlı birlikler dönüşte Bolu Sancağı dahilindeki Bayındır, Gerede ve Çağa Menziline uğramıştır. Ancak bu sefer Bolu Menzili'ne uğramadan güneye yönelerek Mudurnu Menzili'ne ulaşmışlardır. Mudurnu üzerinden Taraklıya vardıklarında Padişahın takip ettiği yol ile sadrazamın takip ettiği yol birleşmiştir. Ordu birlikleri 8 Haziran 1639'da Üsküdar'a ulaşmıştır.⁶⁶

⁶⁵ Nezihi Aykut, "VI. Murad'ın Revan Seferi Menzilnamesi", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, S. 34, İstanbul 1984, s. 197-198, 243-246.

⁶⁶ Halil Sahillioğlu, "IV. Murad'ın Bağdat Seferi Menzilnamesi" *Belgeler*, C. II, S. 3-4, Ankara 1965, s. 9-12. Konu hakkında ayrıca bk. Süheyl Ünver, "Dördüncü Sultan Murad'ın Revan Seferi Kronolojisi", *Bellekten*, c. XVI, S. 64, 1952, s. 556-557. (İlgili çalışmada Gerede'den sonraki Çağa Menzili ismi yerine soru işareti konulmuş, Bolu Menzilinden sonraki Mudurnu Menzili sehven Müdürlü şeklinde yazılmıştır. Çalışmanın sonunda yer alan haritada ise Mudurnu ismi doğru olarak belirtilmiştir.)

Ordu birliklerinin gerek 1635 tarihli Revan gerekse 1638 tarihli Bağdat seferlerinde gidiş ve dönüşlerinde farklı güzergâhları kullanmalarının nedeni ordunun iaşesinin teminini sadece tek bir güzergâha yüklenmemesi her iki kol ahalisi arasında paylaşırma düşüncesiyle alakalıdır. Bu husus ayrıca ordunun taşıdığı mühimmatla ilgilidir. Gidiş yönünde ordu günde ortalama 4,5 saat yürürken dönüş yolunda ortalama 6 saat yürüyüş yapılmıştır.⁶⁷ Daha açık bir ifade ile gidiş yönü daha ağır birlikler için uygun bir güzergâh olarak düşünülürken geliş yönü seferi başarı ile tamamlayan ağırlıklarının bir bölümünü mücadelede kullandığı için hafiflemiş ordu birlikleri için daha uygun bir yol olarak düşünülmüştür. Burada güzergâhta yer alan beldelerin fiziki özellikleri belirleyici olmuştur. Gidiş güzergâhı dönüş güzergâhı ile fiziki olarak karşılaştırıldığında nispeten daha düz bir yapıya sahip olup ağır ordu birliklerinin ilerlemesi için daha uygundur.

6. Evliya Çelebi'ye Göre Bolu Menzili

Bolu, başkent İstanbul'u Osmanlı Devleti'nin doğu vilayetlerine bağlayan ana yollar üzerinde, önemli bir menzil noktası olduğu için Evliya Çelebi Bolu Sancağından altı kez geçmiştir. Bunlardan ilki olan Eylül 1640 tarihli geçişi, İstanbul'dan Trabzon yönüne yaptığı bir deniz yolculuğunda gerçekleşmiştir. Bu yolculuk sırasında, 17. yüzyıl itibarıyla Bolu'ya bağlı olan, Akçaşar, (Akçakoca) Karadeniz Ereğlisi ve Amasra'ya uğramıştır. Buralar aynı zamanda Bolu'nun önemli iskeleleriydi. Bolu'ya ikinci kez 1 Receb 1050/17 Eylül 1640 yılında Defterzade Mehmed Paşa ile İstanbul'dan Erzurum eyaletine gitmek üzere yola çıktığında gelmiştir. Yolculuğu boyunca geçtiği menzilleri, köyleri, kasabaları ve gördüğü bütün büyük eserleri anlatmıştır. Evvela Üsküdar'a uğramış, daha sonra Pendik, Gebze, İzmit, Sapanca ve Hendek üzerinden Düzce Pazarı Kasabası Menzili'ne ulaşmıştır. Evliya Çelebi Düzce Pazarı Menzili'nden hareketle 9 saatlik bir yolculuktan sonra Bolu'ya gelmiştir. Bolu'ya ilişkin izlenimlerini bu gelişinde tespit etmiş ve Seyahatnamenin ikinci cildinde anlatmıştır. Evliya Çelebi üçüncü kez 1648'de Bolu'dan geçmiş ancak Bolu merkezine uğramamıştır. Bu sefer Erzurum yönünden İstanbul'a gelmektedir ve Ankara, Beypazarı ve Nallıhan üzerinden Göynük'e ulaşmıştır. Evliya Çelebi dördüncüsü 1650, beşincisi ve altıncısı 1656 yılında olmak üzere

⁶⁷ Sahillioğlu, "Bağdat Seferi...", s. 11-12.

Bolu'dan üç kez daha geçmiştir. Bolu'ya ilişkin anlatımını daha önce yaptığı için bu geçişlerinde herhangi bir bahse girmeden Bolu'nun bir menzil noktası olduğunu belirtmekle yetinmiştir. Evliya Çelebi, Bolu'nun fethi, fiziki özellikleri, demografik ve idari yapısı hakkında önemli bilgiler vermiştir. Evliya Çelebi'nin Bolu sancağından altı kez geçmiş olması Bolu'nu önemli bir menzil noktası olmasının bir başka göstergesidir.⁶⁸

7. Bolu Sancağı Dâhilinde Yer Alan Diğer Menziller

I. Bayezid döneminde ihdas edilen Anadolu Eyaletinin sınırları içinde kalan Bolu Sancağı, günümüzdeki Batı Karadeniz Bölümü'nde yer alan Bolu, Düzce, Zonguldak, Bartın ve Karabük illerini kapsıyordu. Bu yapı küçük değişikliklerle birlikte 19. yüzyılda Osmanlı taşra teşkilatında yapılan yeniliklere kadar korunmuştur. Menzil söz konusu olduğunda hiç şüphesiz adı geçen ve Bolu Sancağına bağlı olan bu yerleşim birimlerinde birer menzil bulunmaktaydı. Ancak biz burada sadece ana kol olarak kabul edilen sol ve orta kol güzergâhında yer alan yerleşim birimlerindeki menzilleri ele alacağız. Bunlar Bolu ile aynı hat üzerinde yer alan Düzce, Çaga, Gerede ve Bayındır menzilleridir.

7.1. Düzce Menzili

Düzce Menzili Bolu'nun batı yönünde yer alan ve kaynaklarda Düzce⁶⁹ veya Düzce Pazarı⁷⁰ şeklinde kayıt edilmiş olan menzildir. Evliya Çelebi, 1640'ta Defterzade Mehmed Paşa ile İstanbul'dan Erzurum eyaletine gitmek üzere yola çıktığında Düzce Menzili'ne gelmiştir. Evvela Üsküdar'a uğramış, daha sonra Pendik, Gebze, İzmit, Sapanca ve Hendek üzerinden kendi deyimi ile “*Düzce Pazarı Kasabası*” Menzili'ne ulaşmıştır.⁷¹ Evliya Çelebi Düzce Pazarı Kasabası Menzili'ni seyahatnamede şöyle anlatılmaktadır. “Bu mahal Bolu Nahiyesidir. Bir ormanlı ve dağlık düz yerde, bir cami ve iki hanlı kasabadır. Tamamı Şemsi Paşa hayratıdır.

⁶⁸ Mehmet Süme, *Evliya Çelebi'nin İzinde Bolu*, Bengü Yayınları, 2013; *Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, 2. C, 1. Kitap, haz. Yücel Dağlı-Seyit Ali Kahraman, İstanbul 2005, s. 195-201.

⁶⁹ BOA, İbnülemin (İE), Adliye (ADL), 5.292 (12 Safer 1107/22 Eylül 1695).

⁷⁰ BOA, C. NF. 30-1460 (17 Muharrem 1174/29 Ağustos 1760).

⁷¹ *Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi...*, C. 2, 1. Kitap, haz. Yücel Dağlı-Seyit Ali Kahraman, İstanbul 2005, s. 195-201.

Anayoldaki kaldırımları dahi Şemsi Paşa'nındır. Başka imaretleri yoktur, ama etrafında köyleri çoktur. Kasabası, batı tarafına Akçaşar tarafında iki saatte Melen Nehri suyundan öte Üskübi kasabası mamurdur. Bolu toprağında hasdır. Camii, han, hamam ve çarşısı gayet mükemmeldir."⁷²

Düzce Menzili 1677'de Konurapa'ya bağlı Toyar, Aşağı Meylan ve Darıbayırı köylerinde 24 Üskübi Kazasına bağlı Halimi, Yukarı Meylan ve Ağakaradır köylerinden 22 hanenin sorumluluğundaydı. 1722'de Menzilci Mehmed'in uhdesine kayıtlı olan Menzilin 9 beygiri bulunuyordu. Osmanlı- İnan Savaşları (1724/1725) nedeniyle iki devlet arasında gidip gelen ulakların sayısı artmış buna bağlı olarak Menzilin beygir sayısı önce 25'e çıkarılmış bir yıl sonra ise 10 beygir daha ilave edilerek toplam beygir sayısı 35'e yükseltilmiştir. Menzil masraflarının 500 kuruşu menzilocilerin avarız ve nüzül bedellerinden karşılanmaktaydı.⁷³ Düzce Menzili İstanbul'a 49 saat mesafede olup Batı yönünde Hendek'e Doğu yönünde ise Bolu'ya 12'şer saat mesafede iki kolu bulunuyordu. Düzce Menzili'nin hizmet verdiği yolun toplam mesafesi 24 saat olup takriben 136 km. olduğu söylenebilir.⁷⁴

7.2. Mudurnu Menzili

Mudurnu Menzili Anadolu yönünde Üsküdar'dan Merzifon'a kadar aynı güzergahı takip eden ve Bağdat Caddesi olarak nitelendirilen ana güzergahta zikredilmemektedir. Ancak gerek 1635 Revan Seferi gerekse 1638 Bağdat seferi dönüşlerinde Osmanlı Ordusu Mudurnu Askeri Menzilinden uğramıştır. Birincisinde Bolu Menzilinden Dibekhanı Menzili üzerinden Mudurnu Menzili'ne geçilmiştir. Ordu Mudurnu'da Çavuş Çiftliği diye bilinen meşhur çayırılıkta konaklamıştır.⁷⁵ İkincisinde ise Bolu Menzili'ne uğramadan doğrudan Çağa Menzilinden Mudurnu Menzili'ne ulaşılmıştır.⁷⁶ Ulaklar ağırlıklı olarak Sapanca, Düzce, Bolu istikametini kullanmıştır. Ancak Sapanca'dan Taraklı, Göynük ve Mudurnu istikametine yönelip buradan Bolu Menzili'ne gelen ulakların ve devlet görevlilerinin olduğu görülmektedir. Erzurum yönüne tayini çıkan Ser Turnacı Hacı

⁷² Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi... C. 2, 1. Kitap, s. 201.

⁷³ Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım...*, s. 71.

⁷⁴ Çetin, *Ulak...*, s. 129.

⁷⁵ Aykut, "Revan Seferi...", s. 244.

⁷⁶ Sahillioğlu, "Bağdat Seferi...", s. 10.

Osman Ağa maiyeti ile birlikte ikinci güzergahı kullanmıştı.⁷⁷ Bu bilgiler ışığında Mudurnu'nun sol ve orta kol güzergahının Sapanca, Düzce, Bolu bölümüne alternatif olarak kullanılan, Sapanca, Taraklı, Göynük ve Bolu bölümünde yer aldığını söyleyebiliriz. Ana güzergâhın bir bölümüne alternatif bir güzergâh düşünülmesinin nedeni askeri menzil söz konusu olduğunda Bolu Menzili ile Düzce Menzili arasındaki Bolu Dağı geçidinin devre dışı bırakılması olduğu düşünülebilir.

7.3. Çağa Menzili

Çağa Gölü Menzili' doğu yönünde Bolu'dan sonraki ilk menzil noktasıydı. Sultan III. Murad'ın sadrazamlarından Özdemiroğlu Osman Paşa'nın doğu yönünde yaptığı seferlerde ulaşımın rahat bir şekilde gerçekleşmesini sağlamak amacıyla kurulmasını emrettiği derbent noktalarından biri olmuştur.⁷⁸ Çağa Gölü ve gölün yanı başında bulunan geniş çayırılık alandan dolayı Osmanlı Devleti'nin doğu yönünde yaptığı seferleri konu alan menzilliklerde "Çağa Gölbaşı"⁷⁹ veya "Menzil-i Çağa Çayırı"⁸⁰ olarak anılmaktadır. Evliya Çelebi, Çağa Gölü Menzili'ne ilişkin bilgilerini Bolu'ya ikinci gelişi olan 1650 yılında tespit etmiştir. Menzil ile ilgili bilgileri "Çağa Gölü Menzili'nin Özellikleri" başlığı altında vermiştir. Buna göre "Anadolu eyaletinde Bolu sancağı toprağında Çağa Kasabası; 150 akçe kazadır ve nahiyesi (---) köydür. Kethüdayeri ve serdarı Gergen'de oturur subaşı vardır. Gayet bakımlı ve şenlikli bağlı ve bahçeli mamur köyleri vardır. Kasabasında camii, hanı, hamamı, mescitleri ve bakımlı küçük çarşısı vardır."⁸¹ Evliya Çelebinin verdiği bilgilere istinaden başlangıçta Çağa'da kurulan bir derbent teşkilatının menzilhaneye dönüştüğünü görüyoruz. Ancak 1700'lü yıllara geldiğimizde Çağa Gölü Menzili'ne ilişkin bilgilere rastlanmamaktadır. Batı yönünden örneğin Sapanca'dan başlayıp doğu yönüne, Hendek, Düzce, Bolu, Gerece ve Bayındır menzil hanelerinin

⁷⁷ BOA, AE. SMHD. I. 239/19253. (15. Rebiülahir.1167/9 Şubat 1754).

⁷⁸ Özdemiroğlu Osman Paşa, 1584 tarihli bir tezkire ile İzmit Çınarlıdan Bolu Bayındır Menzili'ne kadar olan mesafede yer alan akarsular üzerine köprüler inşa edilmesini, önemli noktalarda ise derbentler kurulmasını istemişti. Bu çalışmalar esnasında Çağa Gölü Menzili başlangıçta bir derbent noktası olarak kurulmuştur.

BOA, Bab-ı Asafî Divan-ı Hümayun Sicilleri Mühimme Defterleri (A DVNS.MHM. d), (H.01. 01. 992/M. 14.01.1584).

⁷⁹ Sahillioğlu, "Bağdat Seferi...", s. 10.

⁸⁰ Aykut, "Revan Seferi...", s. 244.

⁸¹ *Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi...*, C. 3, 1. Kitap, s. 342-343.

aralarındaki mesafe 12'şer saat (68km.) tir.⁸² Kuvvetle muhtemel zaman içinde arazinin ve coğrafi şartların durumuna göre menziller arasındaki mesafeler bir standarda bağlanmaya çalışılmıştır. Yukarıda verilen oranlar bunu göstermektedir. Bolu ile Çağa Gölü arasındaki mesafe ise verilen bu zaman ve mesafe dilimlerinden daha azdır. Bu mesafe 6 saat 34 km. kuvvetle muhtemel belirlenen standarttın altında kalan Çağa Gölü Menzili kapatılmıştır. Ancak bu durum ulaklara hizmet veren Çağa Menzili için söz konusudur. Askeri bir menzil noktası olarak Çağa Menzili varlığını korumuştur. Çünkü ordunun kat ettiği mesafe tabi olarak ulakların kat ettiği mesafeden yaklaşık yarısı olarak daha azdır. Bu husus Bolu ile Gerede arasında askeri bir Menzili zorunlu kılmaktadır. Çağa'nın geniş çayırılık alanı ve gölü ile askeri menzil için uygun özellikler taşıması bir başka faktör olarak karşımıza çıkmaktadır.

7.4. Gerede Menzili

Bolu Menzilinden sonra doğu yönündeki ikinci menzil olan Gerede Menzili Anadolu yönündeki orta ve sol kolun başlangıç noktası olan Üsküdar'a 73 saat (415km) uzaklıktadır. Menzilhanenin kendisinden sonraki menzil olan Bayındır Menzili'ne 9 kendisinden önceki Bolu Menzili'ne 12 saat uzaklıkta olmak üzere iki kolu bulunmaktadır. Her iki yöne de beygir tedarik eden menzilhanenin hizmet verdiği yolun toplam mesafesi 21 saattir (119km).⁸³

Gerede Menzili 1690-1694 yıllarında 6 beygire sahip olup, giderleri toplamı 651 kuruştur. Bu giderin 181,4 kuruşu Bolu nezareti malından, 469,5 kuruşu ise Gerede menzilcilerinin avarızlarından karşılanmaktaydı.⁸⁴ Beygir sayısı 1719-1720 yıllarında 14'e ulaşan menzilin yönetimi Gerede ahalsinin uhdesindeydi. Ahali 1721-1722 yılında da menzilin kendi uhdesinde kalması için Gerede naibine müracaat etmişti. Naib İbrahim Efendi bu isteği merkeze iletmış istek uygun görülerek Gerede Menzilin'in yönetimi yine ahalinin uhdesine bırakılmıştı.⁸⁵ Gerede Menzili beygir sayısı 1726-1727 yıllarında 25'e ulaştı. Bu tarihte menzilin yönetimi 8 kişinin uhdesinde bulunuyordu. Toplam masrafı 3687,5 kuruş olup bunun 623,5 kuruşu Gerede ahalsinin avarız ve nüzüllerinden 1875 kuruşu ulak

⁸² Çetin, *Ulak...*, s. 128-130.

⁸³ Çetin, *Ulak...*, s. 129-130.

⁸⁴ Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım...*, s. 72.

⁸⁵ BOA, C. NF. 33/1612. (29 Şaban1133/25 Haziran 1721).

ücretlerinden kalan 188 kuruşu ise Hazîne-i Âmire tarafından karşılanmıştır. 1727-1728 yılına gelindiğinde ise beygir sayısı 10 daha arttırılarak 35'e yükseltilmişti.⁸⁶ Belgelerin ifadesiyle Gerede Menzili "*Tarik-i Caddede*"⁸⁷ idi. Buna karşılık hane sayısı düşüktü bu yüzden çoğu zaman menzil giderleri ahali tarafından karşılanamıyordu. Özellikle doğu yönünde İran üzerine yapılan seferler öncesinde ve sefer sırasında Gerede Menzili'nden geçen ulak sayısında artış olduğunda Gerede ahalisinin giderleri karşılaması mümkün olmuyordu. Böyle durumlarda öncelikle Bolu sancağı dahilinde olmak üzere çeşitli beldeler tespit edilip Gerede ahalisine imdadiye olmak üzere çeşitli miktarlarda yardımda bulunmaları istenmiştir. 1731 yılında İran üzerine yapılan sefer sırasında Gerede Menzili'nden geçen ulakların sayısı arttığından, Gerede ahali giderleri karşılayamamıştı. Bunun üzerine Çağa, Dörtdivan, Eflâni, Taraklı Borlu, Bendereğli (Karadeniz Ereğli), Gölpazarı ve Samakov kazalarına Gerede'ye verilmek üzere 100'er kuruş imdadiye tayin edilmişti.⁸⁸ Gerede menzilci ahalisinin talebi söz konusu olduğunda adı geçen beldeler üzerlerine kayıt olan miktarda yardım etmek durumundaydı. Nitekim 1732 yılında Gerede menzilci ahali Bendereğli kazası üzerine tayin olunan 100 kuruş imdadiyeyi talep etmiş ve bu talepleri yerine getirilmiştir.⁸⁹ Yine İran seferi ile ilgili olmak üzere 1778 yılında Mudurnu Kazasından Gerede Menzili'ne 200 kuruş imdadiye tertib ve tayin olunmuştu. Sefer sona erdikten sonra ise Mudurnu ahalisini zor duruma düşüren bu miktar "def ve ref" olunacaktı.⁹⁰ Gerede Menzili'ni önemli kılan bir başka hususta, Gerede'nin anayol üzerinde bulunmasının dışında bir kavşak noktası olmasıdır. İstanbul yönünden Kastamonu ve Sinop bölgesine gitmek için Gerede'ye kadar anayol takip ediliyor Gerede'den kuzey istikametine yönelerek ilgili bölgelere ulaşıyordu. Askeri menziller bahsinde belirttiğimiz üzere 1584 yılında Sadrazam Özdemiroğlu Osman Paşa komutasında Kırım üzerine sefer düzenlenmişti. Bu seferde Osmanlı Ordusu İstanbul'dan hareket ederek Bolu ve Gerede üzerinden Kastamonu'yu takiple Sinop'a ulaşmış buradan da deniz yolu ile Kırım'a geçmişti.

⁸⁶ Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım...*, s. 72.

⁸⁷ BOA, C. NF. 34/1658. (7 Recep 1145/24 Aralık 1732).

⁸⁸ BOA, AE. SMHD. I. 152-11328 (10 Muharrem 1144/15 Temmuz 1731).

⁸⁹ BOA, C. NF. 34-1658. (7 Recep 1145/24 Aralık 1732).

⁹⁰ BOA, C. ML. 719-29409. (23 Şevval 1192/14 Kasım 1778).

7.5. Bayındır Menzili

Bayındır Menzili Bolu Sancağı dahilinde olup “ana cadde” üzerinde bulunan doğu yönündeki son menzildir. Bayındır Menzili kuvvetle muhtemel Bayındır Kazası ve Hamamlı karyelerinin ortasında bir noktada hizmet vermekteydi. Her ne kadar çoğunlukla Bayındır Menzili olarak anılsa da menzile ait bazı defterlerde, “Defter-i oldur ki, Bayındır ve Hamamlı Menzilinden mürûr ve ubûr iden ulakları beyan ider” ifadesine rastlanmaktadır.⁹¹

Bayındır Kazası ve Hamamlı karyesinin uhdeside olan menzilin 1677’de 5 beygiri vardı. Bu sayı 1692’de 6’ya çıkmış olup toplam 615,6 masrafı bulunuyordu. Daha sonra yıllar itibarıyla beygir sayısı sürekli artan menzilin, 1724’te 20, 1726’da 25 ve 1728’de 35 beygiri vardı. Menzil masraflarından 154 kuruşu Bayındır Kazası ve Hamamlı Karyesi ahali tarafından karşılanmıştır. Kalan meblağın 401 kuruşu Viranşehir kazası avarız ve nüzülünden, bir kısmı ise Hazîne-i Âmire’den karşılanmıştır. Bayındır Menzili’ne 1136 (1723-1724) senesinin rûz-ı kasımından rûz-ı hızırına kadar olan 6 aylık süre için 20 kuruş imdadiye verilmiştir. Menzil Gerede’ye 8 saat İstanbul’a ise 80 saat mesafede bulunuyordu.⁹² Menzilhanenin doğu yönünde Karacalar’a batı yönünde ise Gerede’ye iki kolu vardı. Menzilhanenin hizmet verdiği yolun toplam uzunluğu 18 saat 102 km. idi.⁹³

Sonuç

Menzil Teşkilatı Osmanlı Devleti’nde ulaşım ve haberleşme gibi iki önemli kamu görevinin yerine getirilmesinde önemli bir rol oynamıştır. Bolu Menzili bu teşkilatın önemli bir parçasıdır. Anadolu sol ve sağ kol yol güzergâhının Üsküdar’dan Merzifon’a kadar olan bölümü ortak olduğu için Bolu her iki yol güzergâhı üzerinde bulunmaktadır. Bu husus kaynaklarda “ana caddede” veya “Erzurum ve Bağdat caddesinde” şekillerinde ifade edilmektedir. Bu

⁹¹ BOA, C. NF. 15-722. (7 Receb 1145/9 Nisan 1718).

⁹² Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım...*, s. 72.

⁹³ Çetin, *Ulak...*, s. 130.

cadde üzerinde yer alan Gebze⁹⁴, İzmit⁹⁵, Çorum⁹⁶, Tokat⁹⁷ vb. menziller çeşitli akademik çalışmalara konu olmasına rağmen Bolu Menzili çalışılmamıştır.⁹⁸ Yapmış olduğumuz bu çalışma ile ana caddede yer alan başta Bolu Menzili olmak üzere, Düzce, Çağa, Gere ve Bayındır menzillerine ilişkin bilgileri tespit etmeye çalıştık. Böylece ana cadde üzerinde kalan fakat çalışılmamış olan menzil halkasının önemli bir bölümüne ilişkin bilgilerin bir kısmı tespit edilmiş oldu.

Bolu, Çağa, Gere ve Bayındır'da hem haberleşme menzilleri hem de Osmanlı askeri menzilleri kurulmuştur. Aynı zamanda İran elçilerinin dönüş güzergâhında Bolu'ya uğradıklarında, Büyük Cami ve çevresinin, hanları, çarşısı, hamamları vb. yapıları ile bir menzil külliyesi fonksiyonu üstlendiğini söyleyebiliriz.

Bolu Menziline idaresi Bolu ahalisinin uhdesindeydi. Bolu ileri gelenleri ve ahalinin ittifakı ile kendilerine menzilkeş denen menzilciler tayin ediliyordu. Menzilkeşler menzilin her türlü işinden birinci derecede sorumlu kimselerdi. Menzil giderlerinin büyük bir bölümü Bolu ahalisinin ödediği vergilerden karşılanmıştır. Bolu, yol ve ulaşım söz konusu olduğunda geçmişten günümüze hep önemli bir merkez olmuştur. Günümüzde Ankara ve İstanbul gibi iki büyük şehri birbirine bağlayan yol güzergâhında önemli bir durak noktası olarak tarihi misyonunu sürdürmektedir.

⁹⁴ Yaşar Baş, "XVIII-XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Gebze Menzilhanesi" *Turkish Studies* Volume 8/5 Spring, 2013, p. 101-126.

⁹⁵ Emine Dingeç, "18. Yüzyıl Menzil Sistemi İçinde Kocaeli'nin Yeri", *Uluslararası Karamürsel Alp ve Kocaeli Tarihi Sempozyum Bildirileri*, Kocaeli: 3-5 Nisan 2015, Kocaeli 2016, s. 395-402.

Zübeyde Güneş Yağcı, "Osmanlı Menzil Teşkilatı İçerisinde İzmit Menzili ve Önemi" *Uluslararası Karamürsel Alp ve Kocaeli Tarihi Sempozyum Bildirileri*, Kocaeli: 3-5 Nisan 2015, Kocaeli 2016, s. 381-394.

⁹⁶ Cemal Çetin, "XVIII: Yüzyılda Çorum Menzilhaneleri", *Uluslararası Osmanlıdan Cumhuriyete Çorum Sempozyumu* (Bildiriler, 23-25 Kasım 2007), III, Çorum 2008, s. 1573-1593.

⁹⁷ Ali Açıklı, "Ulak Menzilhanesi Sistemi Çerçevesinde Tokat Menzilhanesi (1690-1840)", *Ege Üniversitesi Tarih İncelemeleri Dergisi*, c. XIX, S. 2, 2004, s. 1-33.

⁹⁸ Yücel Özkaya, "XVIII. Asırda Bolu' da Ulaştırma İşlerine Kısa Bir Bakış", *Çele*, c. 1, S. 8, 1963, s. 20-21. Adli çalışmada 18. yüzyılda yol ve menzil ücreti adı altında halktan para toplandığı ve bu uygulamanın halkı zor duruma düşürdüğüne değinilmektedir. Gere ve Eflani kazalarında yapılan köprüler dile getirilip, Bolu menzil teşkilatı hakkında bilgi verilmemektedir.

Kaynaklar

1. Arşiv Kaynakları

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA).

2. Kitaplar ve Makaleler

Açikel, Ali, "Ulak Menzilhanesi Sistemi Çerçevesinde Tokat Menzilhanesi (1690-1840)", *Ege Üniversitesi Tarih İncelemeleri Dergisi*, c. XIX, S. 2, 2004 s. 1-33.

Altunan, Sema, "Osmanlı Devleti'nde Haberleşme Ağı: Menzilhaneler", *Türkler*, C. 10, Ankara, 2002, s. 913-919.

Armağan, A. Latif, "XVIII. Yüzyılda Hac Yolu Güzergâhı ve Menziller (=Menâzilü'l-Hacc)", *Osmanlı Araştırmaları*, S. XX, 2000, 73- 118.

Baş, Yaşar, "XVIII-XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Gebze Menzilhanesi" *Turkish Studies*, Volume 8/5 Spring, 2013, p. 101-126.

Çetin, Cemal, *Ulak Yol Durak*, Hikmetevi Yayınları, İstanbul, 2013.

_____, "XVIII. Yüzyılda Çorum Menzilhaneleri", *Uluslararası Osmanlıdan Cumhuriyete Çorum Sempozyumu* (Bildiriler, 23-25 Kasım 2007), III, Çorum, 2008, s. 1573-1593.

_____, "İşlevleri ve Özellikleri Bakımdan Konya Menzilleri (XVII.-XVIII. Yüzyıllar)", *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, S. 21, 2007, s. 295-344.

Darkot, Besim, "Bolu", *İA*, İstanbul, 1979, s. 707-709.

Devellioğlu, Ferit, *Osmanlıca-Türkçe- Ansiklopedik Lügat*, Aydın Kitapevi, Ankara, 1984.

Dingeç, Emine, "18. Yüzyıl Menzil Sistemi İçinde Kocaeli'nin Yeri", *Uluslararası Karamürsel Alp ve Kocaeli Tarihi Sempozyum Bildirileri*, Kocaeli: 3-5 Nisan 2015, Kocaeli, 2016, s. 395-402.

Doğancı, Kamil, "Prusa (Bursa) Kentinden Geçen Antik Yollar" *Osman Gazi ve Bursa Sempozyumu Bildiri Kitabı*, (04-05 Nisan 2005 Bursa), ed. Cafer Çiftçi, Osman Gazi Belediyesi Yayınları Bursa, 2005, s. 169-186.

Erkut, Sedat, "Bolu ve Çevresinin M.Ö. II. Bin Yıldaki Durumu" *Cevdet Bayburtluoğlu İçin Yazılar*, der. Coşkun Özgünel vd. Homer Kitapevi, İstanbul, 2001, s. 91-95.

- Ertaş, M. Yaşar, "Osmanlı Seferlerinde Olağandışı Bir Kışlak: Kastamonu", *OTAM*, 18, 2005, s. 137-149.
- _____, "Savaşlarla Şekillenen Yollar: Osmanlı Devleti'nde Yol Sistemi" *Uluslararası Osmanlı Öncesi ve Osmanlı Tarihi Araştırmaları 6. Ara Dönem Sempozyum Bildirileri, 14-16 Nisan 2011*, Uşak, C. I, yay. haz. Adnan Şişman vd., İzmir, 2011, s. 625-652.
- Güneş, Yağcı Zübeyde, "Osmanlı Menzil Teşkilatı İçerisinde İzmit Menzili ve Önemi" *Uluslararası Karamürsel Alp ve Kocaeli Tarihi Sempozyum Bildirileri, Kocaeli, 3-5 Nisan 2015*, Kocaeli, 2016, s. 381-394.
- Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, C. 2, 1. Kitap, haz. Yücel Dağlı-Seyit Ali Kahraman, İstanbul, 2005.
- Gür, Durmuş-Yıldırım, Yaşar Serkal, "Paphlagonia Bölgesi'nde Geç Antik ve Erken Bizans Yerleşimi: Sora", *Tarih Kültür ve Sanat Araştırmaları Dergisi*, c. 6, S. 3, Karabük Üniversitesi Yayınları, 2017, s. 757-780.
- Halaçoğlu, Yusuf, *XIV-XVII. Yüzyıllarda Osmanlı Devlet Teşkilatı ve Sosyal Yapı*, TTK Yayınları, Ankara, 1991.
- _____, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, İlgü Kültür Sanat Yayınları, İstanbul, 2014.
- _____, "Menzil", *DİA*, C. 29, İstanbul, 2004, s. 159-161.
- İbn Batuta Seyahatnamesinden Seçmeler*, haz. İsmet Parmaksızoğlu, MEB Yayınları, İstanbul, 1971.
- İnalcık, Halil, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ (1300-1600)*, çev. Ruşen Sezer, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2016.
- İşbilir, Ömer, "Osmanlı Ordularının İaşe ve İkmali: I. Ahmed Devri İnan Seferleri Örneği", *Türkler*, C. 10, Ankara, 2002, s. 151-158.
- Kiel, Machiel, "Rahova", *DİA*, C. 7, İstanbul, 2007, s. 424-425.
- Konukçu, Enver, "İlk Çağdan Cumhuriyete Bolu", *Cumhuriyetin 75. Yılında Bolu*, Bolu Gazeteciler Cemiyeti Yayınları, Bolu, 1993, s. 5-24.
- Müderrişoğlu, M. Fatih, "Menzil Kavramı ve Osmanlı Devleti'nde Menzil Yerleşimleri", *Türkler*, C. X, Ankara, 2002, s. 920-926.

- Nezihi, Aykut, "VI. Murad'ın Revan Seferi Menzilnamesi", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, S. 34, 1984, s. 183-247.
- Orhonlu, Cengiz, "Bolu" *DİA*, C. 6. İstanbul, 1992, s. 276-278.
- Özkaya, Yücel, "XVIII. Asırda Bolu'da Ulaştırma İşlerine Kısa Bir Bakış", *Çele*, c. 1, S. 8, 1963, s. 20-21.
- _____, "XVIII. Yüzyılda Menzilhane Sorunu", *AÜ DTCF Dergisi*, c. XXVIII, S. 3-4, Temmuz- Aralık, 1970, s. 339-368.
- Pakalın, M. Zeki, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C. II, MEB Yayınları, İstanbul, 1983.
- Rızaj, Skender, "Delvine", *DİA*, C. 9, İstanbul, 1994, s. 147.
- Sahillioğlu, Halil, "IV. Murad'ın Bağdat Seferi Menzilnamesi", *Belgeler*, c. II, S. 3-4, 1965, s. 1-39.
- Sak, İzzet, "1136-1141 Yılları Arasında İstanbul'a Gelen İran Elçilerinin Bazı Masrafları" *Selçuk Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 2006, S. 16, s. 117-161.
- Sak, İzzet-Çetin, Cemal "XVII. ve XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti'nde Menziller ve Fonksiyonları: Akşehir Menzilleri Örneği" *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, S. 16, 2004, s. 179-221.
- Semavi, Eyice, "Tarihte Bolu", *Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Belleteninden Ayrı Basım*, Yenilik Basımevi, İstanbul, 1975.
- Süme, Mehmet, *Evlıya Çelebi'nin İzinde Bolu*, Bengü Yayınları, 2013.
- _____, "Develi'ye Telgraf Hattının Çekilmesi", *Cappadocia Journal Of History And Social Sciences*, 3, s. 75-83.
- Şentürk, M. Hüdayi, "Osmanlı Devleti'nin Ulaşım Teşkilatı ve Yol Sistemine Genel Bir Bakış", *Türkler*, C. 10, Ankara, 2000, s. 904-912.
- _____, "Osmanlılarda Haberleşme ve Menzil Teşkilatına Genel Bir Bakış", *Türkler*, C. 14, Ankara, 2000, s. 446-461.
- Taş, K. Ziya, *Bolu Sancağı*, Post Yayınları, İstanbul, 2017.
- Ünal, M. Ali, *Osmanlı Tarih Sözlüğü*, Paradigma Yayınları, İstanbul, 2011.
- Ünver, Süheyl, "Dördüncü Sultan Murad'ın Revan Seferi Kronolojisi", *Bellekten*, c. XVI, S. 64, 1952, s. 547-577.

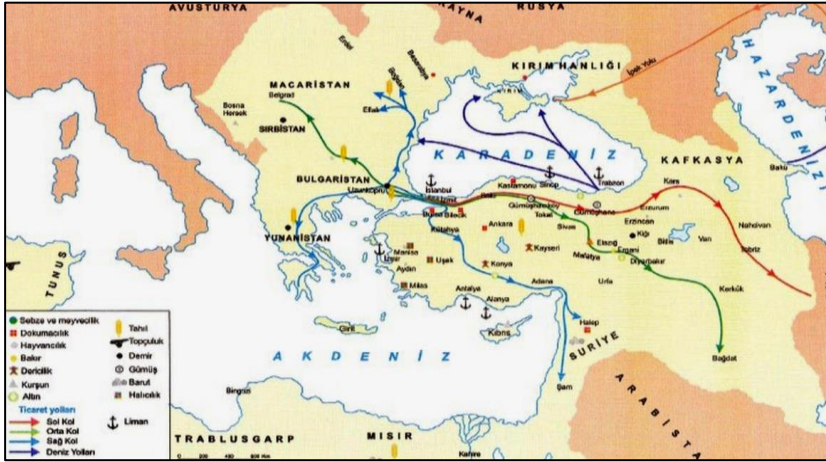
Yazıcı, Nesimi, “Tanzimat Döneminde Osmanlı Haberleşme Kurumu”, *150. Yılında Tanzimat*, yay. haz. Hakkı Dursun Yıldız, Ankara, 1992.

Zeyrek, Yunus, *Târih-i Osman Paşa*, Kültür Bakanlığı Yayınları Ankara, 2001.

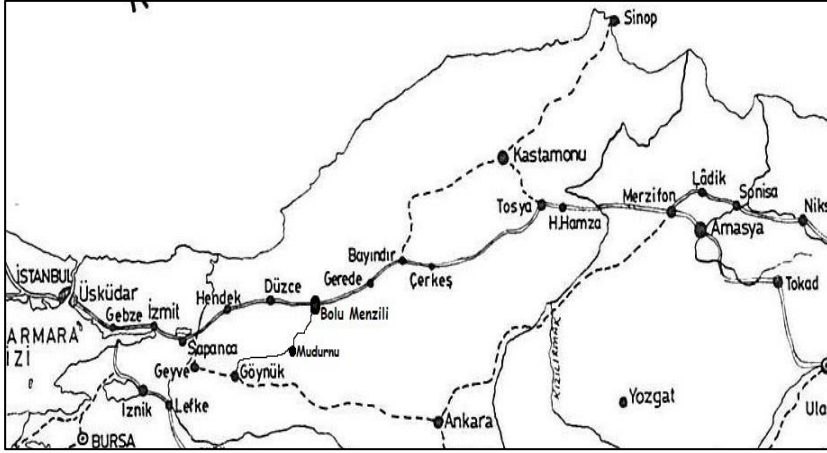
3. İnternet Kaynakları

<https://www.google.com/search?q=osmanl%C4%B1da+yollar&source> (Erişim Tarihi: 13. 04. 2020)

Harita 1: Osmanlı Devleti'nin Anadolu ve Rumeli Yönündeki Ana Yolları (Sol, Orta ve Sağ Kol Güzergâhları)⁹⁹



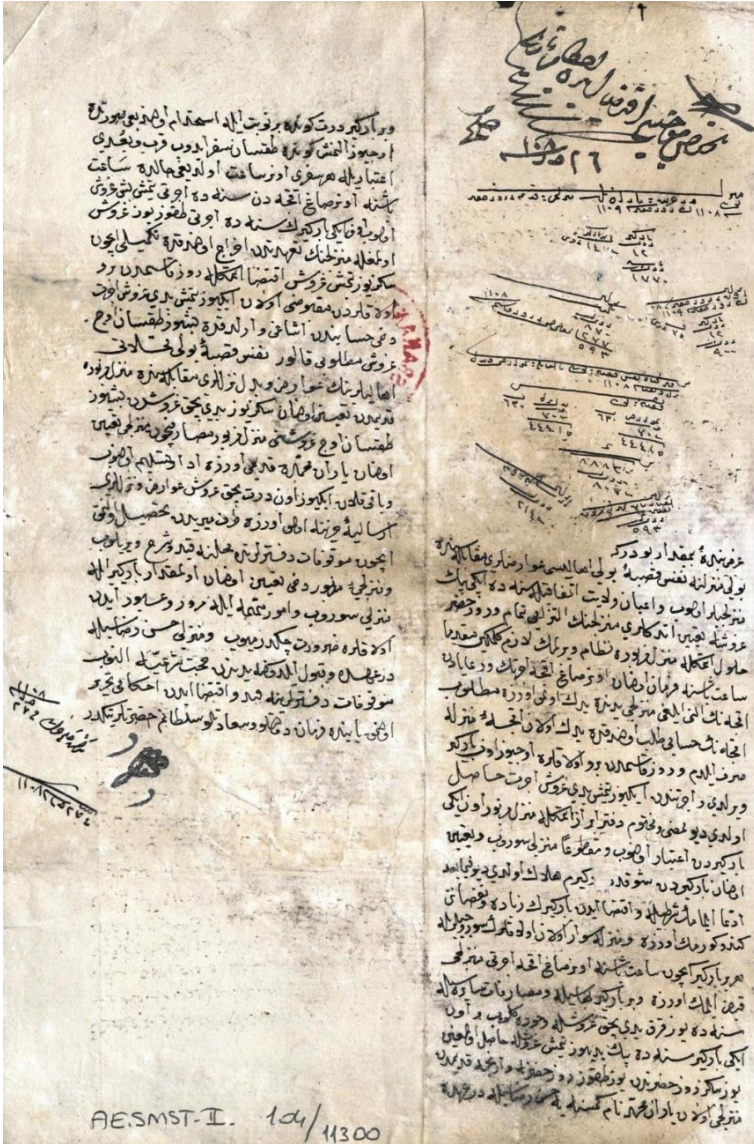
⁹⁹ <https://www.google.com/search?q=osmanl%C4%B1da+yollar&source> (13.04.2020).

Harita 2: Bolu, Düzce, Mudurnu, Çağa, Gerede ve Bayındır Menzilleri.¹⁰⁰

¹⁰⁰ Yusuf Halaçoğlu, *XIV-XVII. Yüzyıllarda Osmanlı Devlet Teşkilatı ve Sosyal Yapı*, TTK Yayınları, Ankara, 1991'in ekinde yer alan Osmanlı'da Yollar adlı haritanın Bolu menzillerini gösteren bölümünden alınmıştır, haritaya Mudurnu menzili ilave edilmiştir.

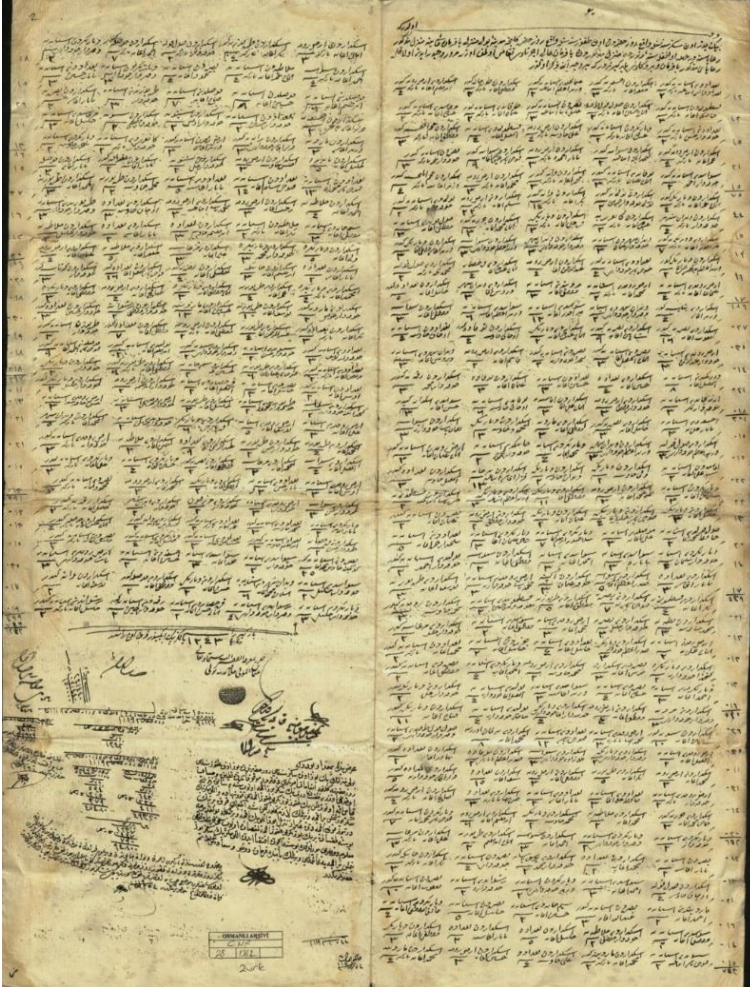
EKLER

Ek 1: Bolu Menziline Menzilci Yaren Mehmed Uhdesine Verildiğine Dair Telhis (BOA. AE. SMST. II. 104-11300)



AESMST-II. 104/11300

Ek 2: Bolu Menziline 1118 Rûz-ı Hızırından, 1119 Rûz-ı Hızırına Kadarki (1706/1707) Zaman Diliminde Ulaklara Verdiği Beygirlerin Miktarını Gösteren Defter. (BOA. C. NF. 28-1362)



18. YÜZYIL ORTALARINDA OSMANLI'DA SAVAŞ, İKMÂL VE İÂŞE: OSMANLI-İRAN SAVAŞLARINDA TRABZON'UN STRATEJİK ÖNEMİNE DAİR BİR DEĞERLENDİRME

Gül ÇİÇEK*

Giriş

Trabzon, Doğu Karadeniz'in önemli bir liman kenti olup Değirmendere vadisinin Karadeniz'e ulaştığı yerin batısında Boztepe'nin eteklerinde konumlanmıştır.¹ Trabzon'u stratejik bakımdan önemli bir şehir haline getiren limanı ve onu Doğu Anadolu'ya bağlayan tarihî Trabzon-Erzurum-Tebriz yoludur. Şehir, Anadolu ve Balkan yolunu birbirine bağlayan bir kavşak merkezidir.² Ayrıca Trabzon, Anadolu'nun iç kesimlerine hatta dönemin önemli şehirlerinden Tebriz'e ulaştıran yollara sahip olması ve bu yollar üzerinde yer alan yerleşim yerleri ile de bağlantılı olmasından dolayı kilit rolü üstlenen bir liman şehridir.³

Fatih, Trabzon'u 15 Ağustos 1461'de fethederek Osmanlı topraklarını Karadeniz yönünde genişletmiş ve Karadeniz'in bir Türk gölü olmasına zemin hazırlanmıştır.⁴ Trabzon'un fethedilmesiyle birlikte askerî ve ticarî bakımdan hayati öneme sahip olan bu topraklar Osmanlı'ya dâhil edilmiştir.⁵

Trabzon, İran, Güney Kafkasya ve Anadolu ile İstanbul arasında kilit noktası olup, aynı zamanda İran, Kırım ile Anadolu ve çevresindeki liman şehirlerinin bağlantısında merkez üssü rolünü

* Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Doktora Öğrencisi.

¹ Heath W. Lowry-Feridun Emecen, "Trabzon", *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C. 41, İstanbul 2012, s. 296.

² Temel Öztürk, *Osmanlıların Kuzey ve Doğu Seferlerinde Savaş ve Trabzon*, Serander Yayınları, Trabzon 2011, s. 19.

³ Bayram Arif Köse, "Ortaçağ Seyahatnamelerinde Trabzon-Erzurum Güzergâhı", *Current Research in Social Sciences*, c. 4, S. 2, Ocak 2018, s. 61.

⁴ Nicolae Jorga, *Fatih ve Dönemi Büyük Türk*, çev. N. Epçeli, Yeditepe Yayınları, İstanbul 2007, s. 126.

⁵ Öztürk, *Osmanlıların Kuzey ve Doğu Seferlerinde Savaş ve Trabzon*, s. 19.

üstlenmektedir.⁶ Trabzon şehri ve özellikle limanı Osmanlı'nın, Anapa'dan Batum'a ve Batum'dan Nahcivan ve Erivan taraflarına yapılan askerî seferlerinde asker, mühimmat ve cephanenin ihtiyaç bulunan mahallere sevkiyatında önemli bir görev üstlenmekteydi. Osmanlı Devleti'nin, iâşe politikası çerçevesinde İstanbul'da toplanan her türlü mal, gemiler ile Trabzon İskelesi'ne ulaştırılır ve buradan da Giresun, Gümüşhane, Rize, Hopa, Batum, Sohum, Anapa ve Doğu Anadolu'ya sevk edilirdi. Nitekim Trabzon, sadece kendisi için değil aynı zamanda çevresi için de stratejik ehemmiyete sahipti.⁷

Trabzon'un stratejik konumu, özellikle devletin Doğu'ya yaptığı seferlerinde hayati bir üs noktası olmasına yol açmıştır. Trabzon, Anadolu ve Balkanlar'dan yapılan asker, mühimmat ve zahire sevkiyatlarında devlete büyük imkânlar sağlamıştır. Bu hususta özellikle, şer'iyye sicillerinde bol miktarda hüküm ve arşiv malzemesine ulaşılabilmektedir. Bu kayıtlarda, Trabzon'a, deniz ve kara yoluyla gelen erzak ve mühimmat miktarına varıncaya kadar en ince ayrıntısı ile kaydedilmiş olması devletin kayıt tutma konusundaki titizliğini ortaya koymuştur.⁸

Osmanlı Devleti ile İran arasındaki siyasî ve askerî ilişkiler 16. yüzyıl başında Şah İsmail tarafından Safevî Devleti'nin kurulması ile başlayarak⁹ 18. yüzyılın ilk yarısına kadar sürmüştür. Bu savaşların, her geçen yıl şiddeti artarak devam etmiştir. Ancak bu mücadelelerde en şiddetli olanlarından biri hiç şüphesiz 1723-1746 dönemleri arasında yapılan Osmanlı-İran savaşlarıdır.¹⁰ Aralıklarla devam eden Osmanlı-İran savaşları (1723-1746) 4 Eylül 1746 tarihinde İran ile Kerden Antlaşması imzalanmasıyla son bulmuştur.¹¹

Bu devirde Osmanlı Devleti, gerek kuzey ve batı cephesinde Venedik, Avusturya ve Rusya'ya karşı gerekse doğu cephesinde İran'a karşı içinde bulunduğu durumdan ötürü barış siyaseti takip

⁶ Kudret Emiroğlu, "Trabzon Seyahatnâmeleri Bibliyografyası", *Trabzon Kültür Sanat Yıllığı 1988-89*, İstanbul 1989, s. 189-219.

⁷ Necmettin Aygün, *Onsekizinci Yüzyılda Trabzon'da Ticaret*, Serander Yayınları, İstanbul 2005, s. 1-3.

⁸ Gül Çiçek, *1899 Numaralı (H.1146-1149/M.1733-1737) Trabzon Kadı Sicili'nin Çevrimyazısı ve Değerlendirilmesi*, Aksaray Üniversitesi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Aksaray 2017, s. 116-273.

⁹ Mehmet Saray, *Türk İran İlişkileri*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 1999, s. 21.

¹⁰ Öztürk, *Osmanlıların Kuzey ve Doğu Seferlerinde Savaş ve Trabzon*, s. 22-26.

¹¹ Sadık Müfit Bilge, *Osmanlı Çağında Kafkasya (1454-1829)*, Kitabevi Yayınları, İstanbul 2012, s. 211.

etmek zorunda idi. Bu barış politikası 1768'de Osmanlı-Rus savaşının başlamasına kadar sürecektir. İran tarafına bakıldığında ise Nadir Şah Afşar'ın Haziran 1747'de ölümüyle İran'da on yıldan fazla süren hâkimiyet mücadeleleri baş gösterdi. Osmanlı Devleti ise, İran'ın içinde bulunduğu bu kaostan istifade etmiştir. Ancak İran'ı işgal etmesi yönünde defalarca yapılan önerilere ne Sultan I. Mahmut (1730-1754) ne de Sultan III. Mustafa (1754-1774) itibar etmemiş ve İran ile 4 Eylül 1746'da imzalanan Osmanlı-İran Barış Antlaşması hükümlerine bağlı kalınmıştır.¹²

Osmanlı Devleti üç kıtaya yayılmasını ve bu topraklara yüzyıllarca hâkim kalabilmesini, şüphesiz seferlerdeki başarısına ve mükemmel işleyen bir lojistik organizasyonuna sahip olmasına bağlıdır. Osmanlı lojistik sisteminin en önemli parçasını ordunun beslenmesi ve erzak temini oluşturmuyordu. Erzak temini sadece askerlerin beslenmesi için değil aynı zamanda onların moralinin yüksek tutulması için de önemlidir. Devlet, bu konuda titiz ve disiplinli bir çalışma ortaya koymuştur.¹³

Hububat, ekmek (nân), peksimet, piring, koyun eti (lahm) ordunun temel besin maddelerini oluşturmaktadır.¹⁴ Bunun yanı sıra mühimmat ve cephanenin teknik donanımını ve taarruz gücünü oluşturan en önemli temel unsurlardan biridir. Dolayısıyla zahire temini ve sevkiyatı ne kadar önemli ise cephanenin temini ve sevkiyatı da o kadar önemlidir. Devlet, ordu için gerekli erzak, mühimmat ve cephanenin temin edilmeden sefere çıkmanın başarısızlığa neden olabileceğinin bilincindeydi.¹⁵

İran savaşlarında ordu için gerekli mühimmat ve cephanenin İstanbul'daki Tophâne-i Âmire ve Cebhâne-i Âmire'den temin edilip, buradan da gemilere yüklenerek Trabzon'a sevk edilmekteydi. Tophâne'nin dışında ülkenin değişik yerlerinden de mühimmat Trabzon İskelesi'ne ulaşılmaktaydı. Cephanenin sevkiyatı, deniz ve kara ulaşım olanaklarıyla sağlanmıştır. Kara yolu nakliyatında, araba ve yük hayvanları tercih edilirken, arazi ve iklim şartları göz önünde

¹² Abdurrahman Ateş, "XVIII. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı-İran İlişkileri (1774-1779)", *Sosyal Bilimler Dergisi*, c. X, S. 3, 2008, s. 67-68.

¹³ Serdar Genç, *Lale Devrinde Savaş İran Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2013, s. 77.

¹⁴ *Trabzon Şer'iyeye Sicili (TŞS)*, No: 1915/101, s. 1b-38a.

¹⁵ Genç, *Lale Devrinde Savaş İran Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik*, s. 77.

(deve, at, öküz ve katır) bulundurulmuştur.¹⁶ Deniz yolu ulaşımı ise, devlete ait olan gemiler ve donanma kalyonları ile tüccar gemilerinin kiralanmasıyla gerçekleştirilmiştir.¹⁷

Osmanlı, sefer masraflarını 16. yüzyılın ortalarından itibaren ihdas ettiği vergiler ile karşılama yoluna gitmiştir. Bu yönde avarız, nüzül, sürsat gibi vergiler halktan toplanmıştır. Ayrıca 18. yüzyılın başından itibaren imdâd-ı seferiyye ve imdâd-ı hazariyye vergileri de toplanmaya başlanmıştır.¹⁸

Çalışmamıza kaynak teşkil eden 1915/101 Numaralı Trabzon Şer'iyye Sicilinde yer alan kayıtlar çoğunlukla 1746/1747 yılları arasını kapsamaktadır. Defterde çoğunluğu hüccet ve ferman olmak üzere tezkere, buyuruldu, berat ve tahvil kayıtları bulunmaktadır. Defter, Osmanlı-İran savaşlarının ikmâl ve îâşesiyle ilgili verileri ortaya koymaktadır.

1905/101 Numaralı Trabzon Şer'iyye Sicilinin içeriği Rumeli, İstanbul ve imparatorluğun muhtelif yerlerinden temin edilip, Trabzon'a gelen zahire, erzak ve mühimmatın doğu seferleri için gerekli yerlere sevk edilmesi hakkındadır. Trabzon'a ulaşan erzak ve mühimmat Trabzon ambar emini sorumluluğunda yük hayvanları ile savaşın vuku bulduğu cephelere ulaştırılmaktaydı. Adı geçen sicildeki bir diğer veri silsilesi yiyeceklerin (et, yağ ve pirinç, bulgur, peksimet ve arpa) Trabzon ambar emini tarafından satın alınarak temin edilmesi hakkındadır. Bazı belgelerde ise Soğucak ve Faş taraflarında bulunan askerlerin tayinatları için Trabzon'da mevcut bulunan zahirenin sefineler ile buralara sevkiyatına dairdir. Ayrıca erzak ve mühimmat konulan ambarlar ve bu ambarlarda yapılan tamirat konusu da ele alınacaktır.

Buradan hareketle 1915/101 Numaralı Şer'iyye Sicilindeki kayıtlardan yola çıkılarak Osmanlı-İran savaşlarının son demleri olan 1746 ve akabinde 1747 tarihlerinde savaşın ikmâl, îâşe ve lojistiği ile Trabzon şehrinin stratejik bakımdan önemi ortaya koyulmaya çalışılacaktır.

¹⁶ Ömer İşbilir, *XVII. Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinin İâşe, İkmâl ve Lojistik Meseleleri*, İstanbul Üniversitesi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1996, s. 23-25.

¹⁷ Mehmet Yaşar Ertas, *Sultanın Ordusu*, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2007, s. 107.

¹⁸ Genç, *Lale Devrinde Savaş İran Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik*, s. 184-185.

1. Erzak Temini ve Cepheye Sevkiyatı

Osmanlı lojistik sisteminin en önemli parçasını şüphesiz ordunun beslenmesi ve erzak temini oluşturmaktadır.¹⁹ Aralıklarla devam eden Osmanlı-İran savaşlarında erzak ve mühimmatın, cepheye zamanında ve eksiksiz bir şekilde ulaşması oldukça hayati bir meseledir.²⁰

Bu dönemde Trabzon üzerinden Güney Kafkasya'daki Osmanlı askerine gönderilen hububat, çoğunlukla Balkanlar ile Kuzeydoğu Avrupa'daki Osmanlı topraklarından satın alınıp, Tuna Nehri'nin ağzında yer alan İsakça ambarlarına depolanan hububattır. İran seferleri için cepheye aktarılması gereken zahire doğrudan deniz yolu ile Trabzon İskelesi'ne ulaştırılıyordu.²¹ Trabzon'un, hububat ekimi bakımından kısıtlı olmasından ötürü 1746-1747 tarihlerinde İsakça'dan zahire naklinin yoğun bir şekilde gerçekleştirildiğine şahit olunmuştur.²² Tuna ve kollarındaki mahaller, zahire bakımından zengin ve bereketli topraklar olduğundan Osmanlı Devleti'nin 'kileri' görevindeydi.²³

Devlet, zahire ihtiyacını avarız türünden aynî vergiler olan nüzül, sürsat ve işтира (mübayaa/satın alma) yoluyla karşılıyordu. Nüzül, sefere giden ordunun yiyecek ihtiyacını karşılamak için arpa ve buğday gibi hububattan alınan aynî vergidir.²⁴ Devlet, savaşta orduya gereken ihtiyaç maddelerini çoğunlukla halktan erzak olarak tahsil ederdi. Sefer yürüyüş güzergâhındaki kazalarda yaşayan köylü ve çiftçiler, miktarları devletçe belirlenmiş olan un, arpa, vb. temel gıda maddelerini, ordunun geçeceği yol kenarlarındaki menzillere getirmekle yükümlü idi. Kadı gözetiminde toplanan bu hububat, yük hayvanları ve nakil araçları vasıtasıyla menzillere ve erzak depolarına aktarılmaktaydı. Ordu, yapılan bu organizasyon ile sefer yolu üzerinde bulunan ambarlardan gerekli erzak ve mühimmatı alıp yoluna devam ederdi.²⁵

¹⁹ Genç, *Lale Devrinde Savaş İran Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik*, s. 77.

²⁰ Öztürk, *Osmanlıların Kuzey ve Doğu Seferlerinde Savaş ve Trabzon*, s. 75.

²¹ Çiçek, 1899 Numaralı (H.1146-1149/M.1733-1737) *Trabzon Kadı Sicili'nin Çevrim-yazısı ve Değerlendirilmesi*, s. 76.

²² Öztürk, *Osmanlıların Kuzey ve Doğu Seferlerinde Savaş ve Trabzon*, s. 93.

²³ Engin Çağman, "18. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul'un İaşesinde Balkanlar ve Karadeniz'in Önemi", *Avrasya Etüdüleri*, c. 50, S. 2, 2016, s. 132.

²⁴ Ömer İşbilir, "Nüzül", *DİA*, C. 33, İstanbul 2007, s. 311.

²⁵ Hakan Yıldız, *Haydi Osmanlı Seferi! Prut Seferi'nde Organizasyon ve Lojistik*, Kültür Yayınları, İstanbul 2006, s. 59-61.

Sürsat, nüzülden farklı olarak arpa ve undan başka yağ, bal, saman, et ve ekmeğin gibi gıda maddelerinin temininden oluşmaktadır. Vergi mükellefleri, bu gıda maddelerini devletin belirlediği piyasa fiyatının altında satmaya mecbur bırakılırdı. Ordunun iâşe ihtiyacını temin amacıyla uygulanan diğer bir yöntem ise mübayaa (satın alma, iştirâ) idi. Devlet, ordunun ihtiyacını nüzül ve sürsat ile karşılanmadığı durumlarda mübayaa yöntemine başvururdu. Ordunun erzak ihtiyacının büyük çoğunluğu, devletin belirlediği fiyattan tüccarlar ve üreticilerden iştirâ yöntemiyle temin edilmekteydi.²⁶

1915/101 Numaralı Trabzon Şer'iyye Sicilindeki kayıtlarda zahire olarak geçen hububat; arpa, buğday, pirinç ve un gibi tahıl ürünlerinden oluşmaktaydı.²⁷ Arpa, Osmanlı ordusunda çok tüketilen besin kaynağı olup sindirimi zor olan bir tahıl ürünüdür. Arpa, yumuşak ekmeğin yapımında tercih edilmediğinden mütevellit çoğunlukla hayvan yemi olarak kullanılmaktaydı.²⁸ Arpa, 1915 sicilindeki kayıtlarda şa'ir olarak geçmektedir. Örneğin 26 Nisan 1746 tarihli bir kayda göre, Kars ve Erzurum'da bulunan askerlerin tayinatları için 10.800 İstanbul kilesi arpa Trabzon Ambarı'ndan Batum Ambarı'na sefineler ile nakl edilmiştir.²⁹

Buğday, Osmanlı Devleti'nin ekmeğin yapımında çoğunlukla tercih ettiği bir hububat ürünüdür. Osmanlı'da buğday, peksimet yapımında da kullanılmıştır.³⁰ Ekmeğin, Osmanlı belgelerinde nân olarak geçmektedir. Orduya yol boyunca dağıtılan ekmeğin, askerî bölüklere tevzi edilen un tayinatından karşılanmaktaydı. Sefere çıkan askerlerin yol güzergâhlarındaki konaklama menzillerinde, ekmeğin pişirilip askere verilmesi için çok sayıda fırına ihtiyaç olduğundan, seferin hemen öncesinde askerin geçeceği yol güzergâhındaki yerleşim yerleri ve menzillerde, geçici fırınlar kurulmuştur.³¹ Peksimet de Osmanlı ordusunun yiyecek maddelerinden biridir.

²⁶ Yıldız, *Haydi Osmanlı Seferi! Prut Seferi'nde Organizasyon ve Lojistik*, s. 62-63.

²⁷ TŞS, 1915/101, s. 1a-25a.

²⁸ Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s. 147-154.

²⁹ TŞS, 1915/101, s. 15b.

³⁰ Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s. 147-154.

³¹ Mustafa Nuri Türkmen, *Kemanîçe Seferinin Lojistik Hazırlıkları*, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara 2002, s. 150.

Ordunun, sefer sırasında taze ekmek bulamadığı zamanlarda pek-simet çok kıymetlidir. Çünkü bu yiyecek maddesi uzun süre bozulmadan muhafaza edilebilmekteydi.³²

Diğer tahıl ürünleri ise pirinç ve bulgurdur. Pirinç ihtiyacı, Anadolu'nun çeşitli akarsu bölgeleri ile Rumeli'den (Filibe pirinci) karşılanmaktaydı.³³ Mesela 17 Ekim 1746 tarihli bir kayda göre, Trabzon Ambarı'nda mevcut olan mısır ve Filibe pirinci Erzurum'a nakledilmiştir. Bu sevkiyatlar Ambar Emmini İbrahim Ağa gözetiminde, kiralanan yük hayvanları ile yapılmıştır. Toplamda 2604 buçuk pirinç (1581 vukıyye mısır pirinci ve 1023 vukıyye Filibe pirinci) sevkiyatı parça parça Erzurum'a nakledilmiştir. Yapılan bu sevkiyat için kiralanan yük hayvanlarının sahiplerine, toplamda 173 kuruş 75 akçe İbrahim Ağa tarafından ücret ödemiştir.³⁴ Pirinçten başka bulgur da ordunun günlük besin maddeleri arasında yer almaktaydı. Buğday pirince göre daha çabuk temin edilmekteydi.³⁵ 1915 Numaralı defterde bulunan kayıtlarda, bulgur temini ve sevkiyatı mevcuttur. Örneğin 1746 tarihi bir kayıt, Trabzon'dan Erzurum'a bulgur sevki hakkındadır.³⁶

Seferlerde, Osmanlı ordusunun tükettiği yiyeceklerden biri de et idi. Ordunun et ihtiyacı için çeşitli havyaların etleri kullanılmaktadır.³⁷ Ancak 1915/101 Numaralı Trabzon Şer'iyye Sicilinde yer alan kayıtlarda, tamamen koyun eti temin edildiğini görmekteyiz. Et, mezkûr defterdeki kayıtlarda lahm olarak geçmektedir.³⁸ Bu kayıtlara göre et, Trabzon Çarşı'sından satın alma yolu ile tedarik edilmekteydi. Örneğin, 13 Ocak 1747 tarihli bir kayıtta ordunun ihtiyacı olan maddelerin nasıl temin edildiği şu sözlerle ifade edilmekteydi:

“İşbu sene-i mübâreke medîne-i Trabzon'da bâ-fermân-ı âlî anbâr emânetine me'mûr dergâh-ı âlî kapucubaşlarından 'umdetü'l-emâcid ve'l-ekârim sa'âdetlü kapucubaşı İbrahim Ağa'nın yedine virilen sûret-i defter-i sultâni mücebince ruzmerre doksan çift nân-ı azîz ve yirmi vukıyye lahm-ı ganem ve olan? beş vukıyye pirinç-i mısırî ve dört vukıyye revgan-ı

³² Yusuf Alperen Aydın, *Müteşebbis ve Devlet*, Kitapevi Yayınları, İstanbul 2016, s. 13.

³³ Genç, *Lale Devrinde Savaş İnan Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik*, s. 92-93.

³⁴ TŞS, 1915/101, s. 13a.

³⁵ Genç, *Lale Devrinde Savaş İnan Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik*, s. 92-93.

³⁶ TŞS, 1915/101, s. 11b.

³⁷ Yıldız, *Haydi Osmanlı Seferi! Prut Seferi'nde Organizasyon ve Lojistik*, s. 175.

³⁸ TŞS, 1915/101, s. 14a.

sâde ve on beş keyl-i İstanbolî şa'ir ta'yînâtları olub ta'yînât-ı mezkûreden nân-ı azîz ve pirinç-i mısırî ve şa'ir-i mîrî anbârı mevcûdundan ma'rifet-i şer'le ifrâz ve revgan ve lahm medîne-i mezbûrede sûkunda narh üzere iştirâ olmağla medîne-i mezbûrede sâkin kasabbaşı Yankoğlu Hasan ve bakkalbaşı Abdullah nâm kimesne ..."³⁹

Ordunun et ihtiyacı kasabbaşılar tarafından karşılanmaktaydı. Kasap esnafının başında kasabbaşı bulunmakta idi.⁴⁰ Yine aynı belgede, kadı huzurunda kasabbaşı ve bakkalbaşı, "...emîn-i mûmâ-ileyh İbrahim Ağa yedinde olan emvâl-i mîrîden olmak üzere ma'rifet-i şer'le bizlere teslîm idüb bizler dahi yedinden bi't-tamâm ve'l-kemâl ahz u kabz idüb beynimizde iktisâm eyledik sâlifü'z-zikr otuz günlük lahm revgan-ı sâde bahâmız olan meblâğ-ı mezkûr yüz otuz beş guruşdan emîn-i mûmâ-ileyh zimmetinde bir habbemiz bâkî kalmadı ..." diyerek Ambar Emîni İbrahim Ağa'dan ücretlerini tam olarak aldıklarını kadı huzurunda bildirmişlerdir.⁴¹

Ordunun ihtiyacı olan et, genelde Rumeli'den büyükbaş ve küçükbaş hayvan alınarak sağlanıyordu.⁴² Ancak 1915 Numaralı Trabzon Şer'iyye Sicilindeki kayıtlara baktığımızda-yukarıda da ifade edildiği üzere- cephede bulunan asker ve muhtelif görevlilere tayinat olarak verilen et koyun etidir ve bu etin Balkanlardan temin edildiğine dair hiçbir bir kayıt mevcut değildir. Bundan ötürü bahsedilen bu koyun etinin Karadeniz ve Anadolu'nun doğu kısmından temin edildiğini söyleyebiliriz.⁴³

Ordunun besin ihtiyaçlarından biri de yağdır. Mezkûr defterde sadeyağ ve zeytinyağı kayıtları mevcuttur. Örneğin 22 Mayıs 1146 tarihli bir belgede, Ambar Emîni İbrahim Ağa Trabzon Çarşısı'ndan satın aldığı 236 vukıyye sadeyağ için toplamda 141 kuruş 72 akçe ödemiştir. Sadeyağ, 1915/101 Numaralı Trabzon Şer'iyye Sicilinde revgan-ı sâde olarak geçmektedir. Belgelere göre sadeyağ

³⁹ TŞS, 1915/101, s. 25b.

⁴⁰ Füsun Gülsüm Genç, "Evliya Çelebi Tuna Kıyısında: 17. Yüzyılın İkinci Yarısında Rusçuk, Yergöğü Ve Niğbolu", *Balkan Tarihi*, C. 1, ed. Abidin Temizer ve Zafer Gölen, Burdur 2016, s. 51.

⁴¹ TŞS, 1915/101, s. 25b.

⁴² Yıldız, *Haydi Osmanlı Seferi! Prut Seferi'nde Organizasyon ve Lojistik*, s. 175.

⁴³ TŞS, 1915/101, s. 10a-38b.

çoğunlukla Trabzon Çarşısı'nda bulunan esnaftan satın alınma yöntemi ile tedarik edilmiştir. Defterde, çoğunlukla sadeyağ geçmesine rağmen nadiren de olsa zeytinyağı kayıtları bulunmaktadır.⁴⁴

Nitekim sefer zamanında Rumeli ve Anadolu'nun çeşitli yerlerinden temin edilip Trabzon'a çeşitli ulaşım araçları ile getirilen erzak ve zahire devletin belirlediği ambarlarda depolanmakta ve ihtiyaç duyulması halinde sefer noktalarına sevkiyatı yapılmakta idi. Seferlerin başarı ile sonuçlandırılması için askerlerin gıda maddelerini eksiksiz olarak karşılamak büyük önem taşıyordu. Devlet, erzak temini ve sevkiyatı konusunda oldukça hassas ve disiplinli olmuştur.

1.1. Trabzon'dan Temin Edilen Zahire ve Sevkiyatı

İklim bakımından hububat yetiştirilmeye pek uygun olmadığı için çok az hububat Trabzon'dan temin edilmekteydi. Bu sebeple Rumeli ve Anadolu'nun çeşitli yerlerinden temin edilen zahire Trabzon'a sevk edilmiştir. Trabzon içerisinde ise zahire iştira (satın alma) ve menzillere indirmek yoluyla toplanıyordu.⁴⁵

Osmanlı Devleti, zahirenin nüzül ve sürsat olarak toplamasının mümkün olmadığı ya da mevcut yiyeceğin ihtiyacı karşılamadığı durumlarda, iştira (mübaaya) denilen serbest piyasa şartları ile zahire temin etme yoluna giderdi.⁴⁶ Ordu için gerekli erzaklar, devlet merkez hazinesinden, taşra hazine gelirinden veya ordu hazinesinden karşılanması ile ihtiyaç duyulan erzaklar satın alınıyordu.⁴⁷

Osmanlı Devleti, zahire alımında titiz davranılmasını ve tüm satın alım işlerini merkeze bildirilmesini istemiştir. Satın alımı kimin yaptığı, ücreti, zahirenin nerede depolanacağı gibi kayıtların merkeze ulaştırılması zorunlu idi. Satın alma işini merkezden iskeleye gönderilen satın alma mübaşirleri tarafından yapılmaktaydı.⁴⁸

⁴⁴ TŞS, 1915/101, s. 21b-21a.

⁴⁵ Öztürk, *Osmanlıların Kuzey ve Doğu Seferlerinde Savaş ve Trabzon*, s. 93.

⁴⁶ Uğur Kurtaran, "Osmanlı Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik", *Turkish Studies*, c. 7, S. 4, Sonbahar 2012, s. 2273.

⁴⁷ Mehmet İnbâşi, *Ukrayna'da Osmanlılar Kemaniçe Seferi ve Organizasyonu (1672)*, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2004, s. 229.

⁴⁸ Öztürk, *Osmanlıların Kuzey ve Doğu Seferlerinde Savaş ve Trabzon*, s. 94.

Mübaşirlerin yanı sıra kethüda erleri ve yeniçeri ağası da satın alma işinden sorumluydu.⁴⁹

Kasım 26 Kasım 1745 tarihli bir fermada, İstanbul'dan "...mübâşir ta'yîn olunan İbrahim mecduhûma mefâhiru'l-emâsil ve'l-akrân kethüdâ erleri ve yeniçeri serdârları ve a'yân-ı vilâyet iş erleri zîde fazlehûm..." -hitaben yazılan ve Kars canibinde bulunan askerlerin tayinatları için Trabzon ambarında bulunan zahire ve mühimmatın acil olarak Erzurum'a sevk edilmesi, Canik-sancağın-dan 200 re's mekkari bargir ve katır kiralınması ve yüke girdikleri günden itibaren her birine günlük yirmişişer akçe ücret verilmesi istenmiştir. Sevkiyatlar, Trabzon'dan Erzurum'a devir daim şeklinde yürütülecektir. Bargirlerin güçlü, dinç, canlı olması ve başlarında mekâribaş olmaları belgede belirtilmiştir. Mekâri hayvanlarının ücretleri dönemin Trabzon Ambar Emini Osman Ağa tarafından ödenecektir. Kayıta görüldüğü üzere devlet, ordunun yiyecek temini ve cepheye ulaştırılması konusunda en küçük bir aksamayı dahi görmek istememiştir.⁵⁰

Devlet, ordu için gerekli olan bazı yiyecekleri Trabzon esnafından satın alma yöntemi ile temin etmiştir. Bu yönde 20 Temmuz 1746 tarihli bir kayıt, Trabzon Çarşısı'nda bulunan esnaftan 20'şer vukıyye et (20 vukıyye x 59 günde = toplam 1180 vukıyye et 18 akçeden) ile günlük 15 vukıyye pirinç (15 vukıyye x 59 günde = 885 vukıyye pirinç-i mısırî 20 akçeden) ve 4 vukıyye revgan-ı sâde (4 vukıyye x 59 günde 236 vukıyye revgan-ı sâde 65 akçeden) satın alındığını göstermektedir. Bu satın alım için esnafa toplamda 452 kuruş 40 akçe ücret ödemiştir. Devlet adına satın alınan bu yiyeceklerin ücretleri Trabzon Ambar Emini İbrahim Ağa tarafından ödenmiştir.⁵¹

Trabzon'un, nemli ve rutubetli havası hububat muhafazası konusunda sıkıntı yaratmakta ve kıyı kesimde bulunan zahire bozulabilmekteydi. Defterlerde bununla ilgili 21 Şubat 1746 tarihli bir kayıta, "...Trabzon'da mîrî ecnâs-ı zehâyiri memlû olan anbârların ba'zı mevazıları şiddet-i şitada kesreti bârândan ... derûnlarında olan dakik ve beksimâd çuvallarının ba'zularına dökme şa'irin bir mikdârına su isabet eyledikde fenâ-pezîr..." diyerek zahirenin bir

⁴⁹ TŞS, 1915/101, s. 1a.

⁵⁰ 1915 Numaralı Trabzon Şer'iyye Sicilindeki kayıtlardan Osman Ağa'nın kısa bir süre Trabzon ambar eminliği yaptığı anlaşılmaktadır. Bk. TŞS, 1915/101, s. 1a.

⁵¹ Trabzon Süku: Trabzon'un merkez çarşısı; Bedesten ve çevresi. TŞS, 1915/101, s. 22a.

kısının bozulmaya yüz tuttuğunu ortaya koymaktadır. Trabzon, zahire depolaması için uygun değildi. Bundan dolayı Trabzon'a gelen zahire deniz kıyısından daha içerde bulunan Ağaçbaşı ve Erzurum'a vakit kaybetmeden nakledilmekteydi.⁵²

Trabzon'a gelen ve burada mevcut olan zahire, İran savaşları dolayısıyla cephede bulunan askerlerin tayinatları için Ağaçbaşı ve Erzurum ambarlarına sevki yapılmaktaydı. Örneğin 1746 tarihli bir kayıt, Erzurum'da olan askerlerin günlük tayinatları için çeşitli türdeki zahirenin Erzurum'a sevki hakkındadır. Buna göre Trabzon'da bulunan bu zahire öncelikle Ağaçbaşı ambarına, oradan da Erzurum'daki ambara teslim edilmiştir. Sevkiyatta yük hayvanları kullanılmış olup, ücretleri Erzurum Ambarı Emni İsmail Ağa tarafından ödenmiştir. Trabzon'dan Erzurum'a, 1131 keyl peksimet, 18.749 keyl arpa ve 20 keyl un olmak üzere toplamda 19.900 keyl zahire sevk edilmiştir.⁵³

1.2. İsakça'dan Temin Edilip Trabzon Üzerinden Erzurum'a Yapılan Zahire Sevkiyatı

Trabzon, deniz yoluyla gelen veya giden askerî lojistiğin üssü konumundadır. İmparatorluğun çeşitli yerlerinden sefineler ile gelen muhtelif türdeki zahire Trabzon Limanı'na indiriliyor, depolarda muhafaza edilmesi gerekiyorsa depolanıyor, gerekli olduğunda Erzurum'a, Erzurum'dan ise cepheye naklediliyordu. Osmanlı-İran savaşlarında erzak ve mühimmatın savaşın cereyan ettiği bölgeye eksiksiz ve vaktinde ulaşması çok önemli bir meseleydi.⁵⁴

Devlet, deniz yolu sevkiyatında "sefine" adı verilen gemileri kullanmıştır. Yine bu gemilere fırkate, kalite, üstüaçık ve miri borazan da denilmektedir. Sefer esnasında miri gemilerin yanı sıra tüccar gemileri de kullanılmıştır.⁵⁵ Sefer nakliyesinde, devlete ait olan gemiler, donanma kalyonları ve kiralanan tüccar gemileri kullanılmıştır.⁵⁶ Rumeli'nin birçok yerinden temin edilen zahire

⁵² Su isabet eden zahireler kurutulup, yük hayvanları ile Erzurum'a nakli yapılmıştır. *TŞS, 1915/101, s. 25b-25a.*

⁵³ *TŞS, 1915/101, s. 5a.*

⁵⁴ Öztürk, *Osmanlıların Kuzey ve Doğu Seferlerinde Savaş ve Trabzon*, s. 75.

⁵⁵ Kurtaran, "Osmanlı Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik", s. 2275.

⁵⁶ Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s. 107.

İsakça'da⁵⁷ biriktirilip, buradan Trabzon'a nakledilmesi uygun görülmüştür.⁵⁸ Örneğin 1746 tarihli belgeye göre, Trabzon'a Kırım ve İsakça'dan sefineler ile un, arpa ve peksimet sevkiyatı yapılmıştır. Sevkiyat, kiralama yoluyla temin edilen 54 sefine ile gerçekleştirilmiştir. Kiralanan sefinelerin ücretleri Trabzon Ambar Emmini İbrahim Ağa tarafından ödenmiştir. Buna göre, İsakça ve Kırım'dan Trabzon İskelesi'ne getirilen hububatı nakleden gemi sahipleri, zahire türü ve miktarı aşağıdaki gibidir:⁵⁹

Tablo 1: 1746 Tarihli Trabzon Şer'iyye Siciline Göre Gemilerle İsakça ve Kırım'dan Trabzon'a Gelen Zahire

Gemi Reisleri	Un (kile)	Arpa (kile)	Peksimet (Kantar)	Süls Navl	Hesap
Şileli el-Hâc İsmail Re'is sefine 1 kıt'a	536	1163,5	75	6666	55 kuruş 16 para
Şileli Ahmed Re'is sefine 1 kıt'a	499	1099	100,5	6666	55 kuruş 66 para
Şileli Ali Re'is 1 kıt'a	482	1118	100	6666	55 kuruş 66 para
Bartınlı el-Hâc Osman Re'is sefine 1 kıt'a	500	2096	101	10000	83 kuruş 40 para
Bartınlı Aşık Mustafa Re'is sefine 1 kıt'a	257	2127	104	1333	77 kuruş 93 para
Ebubekir karındaşı el-Hâc Hüseyin Paşa sefine 1 kıt'a	674	1872	113,5	10000	82 kuruş 40 para
Eyneli el-Hâc Hasan Re'is sefine 1 kıt'a	1019	4209	192	20000	166 kuruş 80 para
el-Hâc Hasan ve Şeriki Abdurahman Re'is sefine 1 kıt'a	647	1718	231	10000	83 kuruş 40 para
Mustafa Re'is sefine 1 kıt'a	710	1718	143	10000	82 kuruş 40 para
Eyneli Musa Re'is ve Hasan Re'is sefine 1 kıt'a	464	3111	231	15000	125 kuruş
Bartınlı el-Hâc Ebubekiroğlu Mustafa Re'is sefine 1 kıt'a	392	1850	114,5	9000	15 kuruş
Hacıoğlu Mustafa Re'is sefine 1 kıt'a	692	2556	312	15000	125 kuruş
Eyneli mai usta Re'is sefine 1 kıt'a	518	263	212	13333	111 kuruş 63 para

⁵⁷ İsakça, Aşağı Tuna'nın deltaya yakın kenarında önemli bir geçit noktası üzerinde bulunmaktadır. İsakça'da 1672'den önce, Osmanlı ordusunun Lehistan ve Rusya'ya karşı giriştiği seferler sebebiyle erzak depolamak için büyük ambarlar yapılmıştır. Ayrıntısı için bk. Bogdan Murgescu, "İsakça", *DİA*, C. 22, İstanbul 2000, s. 289-290.

⁵⁸ Öztürk, *Osmanlıların Kuzey ve Doğu Seferlerinde Savaş ve Trabzon*, s. 75-103.

⁵⁹ *TŞS, 1915/101*, s. 12b-12a.

Eyüblü Mustafa ve şeriki Mehmed Re'is sefine 1 kıt'a	650	2255	104	11070	92 kuruş 30 para
Sefarathı ... Mehmed Re'is sefine 1 kıt'a	559	1989	114	60000	83 kuruş 40 para
Sefarathı Hacı Ahmed Re'is sefine 1 kıt'a	908	1694	134	10460	87 kuruş 20 para
Hoşalaylı Osman oğlu Hacı Mehmed Re'is sefine 1 kıt'a	842	2184	243	13333	111 kuruş 20 para
Galatalı balmumcu Ahmed Ağa köle Süleyman Re'is sefine 1 kıt'a	994	6000	239	(silik)	220 kuruş 107 para
Abanalı Alemdar İbrahim Re'is sefine 1 kıt'a	255	2312	108	10000	83 kuruş 40 para
Bartınlı Hacı Halil Oğlu Mustafa Re'is sefine 1 kıt'a	299	1960	73,5	8507	70 kuruş 607 para
Maizâde Hasan Re'is sefine 1 kıt'a	607	2788	176	3333	111 kuruş 13 para
Tirebolu'dan Hacı Mehmedoğlu Ali Re'is sefine 1 kıt'a	275	2911	328	15000	125 kuruş
Samakoğlu es-Seyyid Mehmed ve kethüdâ oğlu Hüseyin sefine 1 kıt'a	601	2911	328,5	9900	82 kuruş 20 para
Eskici Hacı Mehmed ve Osman Re'is sefine 1 kıt'a	1000	5000	250	60000	83 kuruş 40 para
Ünyeli Hacı Halil ve Mustafa Re'is sefine 1 kıt'a	559	1815	147	9793	81 kuruş 73 para
Ünyeli Derviş Hasan Re'is sefine 1 kıt'a	1384	4122	373	33333	194 kuruş 46 para
Bartınlı Hacı İsmail oğlu Musa Re'is sefine 1 kıt'a	795	1750	238,5	61663	97 kuruş 23 para
Hacı oğlu Mustafa Re'is sefine 1 kıt'a	772,5	1697	132,5	10000	83 kuruş 40 para
Eyneli Hacı Mehmed Re'is sefine 1 kıt'a	769	1370	165	9334	77 kuruş 94 para
Bartınlı Kılarcıoğlu Ömer ve Ali Re'is sefine 1 kıt'a	473	2002	83,5	9366	78 kuruş 6 para
Şileli Küçük Ahmed Re'is sefine 1 kıt'a	1583	420	339	23333	194 kuruş 52 para
Bartınlı maveci İbrahim Re'is sefine 1 kıt'a	560,5	1189	127	7666	63 kuruş 106 para
Hoşalaylı Hakimoğlu Mustafa Re'is sefine 1 kıt'a	822,5	2373,5	207	13333	111 kuruş 13 para
Mahmudoğlu Mustafa Re'is sefine 1 kıt'a	847	1567	255,5	11460	83 kuruş 60 para
Eyneli Ali Çelebioğlu Mahmud ve Mehmed Re'is sefine 1 kıt'a	466	2157	94	10000	83 kuruş 40 para
Eyneli şeriki Hacı Hüseyin Re'is sefine 1 kıt'a	1016	4068	251	20293	169,5 kuruş 13 para
Maltalı Harman Ahmed Re'is sefine 1 kıt'a	1118	3596	221,5	18666	155 kuruş 66 para
Trabzonlu Dalioğlu Ömer Re'is sefine 1 kıt'a	1188	2465	163		

Eyneli Hacı Veliöğlü Hacı Mehmed Re'is sefine 1 kıt'a	1013	3514	243	18330	152 kuruş 90 para
Sefine 39 kıt'a	27755	95657,5	6942,5		27770
Cem'an yekûn ecnâs-ı zehâyir	151182,5 keyl-i İstanbulî			489677 para	4080 kuruş 77 para

Tablo 2: 19 Ağustos 1746 Tarihli Zahire Defterine Göre, Kırım'dan Trabzon İskelesi'ne Getirilen Hububatı Nakleden Gemi Sahipleri, Zahire Türleri ve Miktarları⁶⁰

Gemi Reisleri	Un (kile)	Peksimet (Kantar)	Arpa (kile)	Süls Navlları	Hesap
Yaltalı Hüseyin Re'is sefine 1 kıt'a	101,5	25	998,5	4000	33 kuruş 40 meblağ
Moldovalı Osman Re'is sefine 1 kıt'a	256	61	500	3333	27 kuruş 93 meblağ
Abdülkerim Re'is sefine 1 kıt'a	194	51,5	600	3333 meblağ	93 meblağ
Yenikaleli Mehmed Re'is sefine 1 kıt'a	250	100	750	3333 meblağ	41 kuruş
Giresunlu Hacı Mustafa Re'is sefine 1 kıt'a	1056,5	406	4019,5	3333 meblağ	186 kuruş 63 meblağ
Balıklavahı Ali Re'is sefine 1 kıt'a	235	115	1605	7667 meblağ	63 kuruş 107 meblağ
Kerçli Seyyid Ali oğlu Ahmed Re'is sefine 1 kıt'a	368	90	872	5333 meblağ	44 kuruş 53 meblağ
Balıklavahı Mehmed Re'is sefine 1 kıt'a	159	25	941	4000 meblağ	33 kuruş 40 meblağ
Baltalı Mustafa Re'is sefine 1 kıt'a	255	66	408,5	3333 meblağ	27 kuruş 93 meblağ
Kefeli Ali Re'is sefine 1 kıt'a	264	59	500	3333 meblağ	27 kuruş
Kefeli Hacı Mustafa Re'is sefine 1 kıt'a	596	92,5	1034	6660 meblağ	55 kuruş 60 meblağ
Abdalı Re'is sefine 1 kıt'a	71	17	261	1333 meblağ	11 kuruş 13 meblağ
Kefeli Molla Re'is sefine 1 kıt'a	635	149,5	6067	7666 meblağ	63 kuruş 106 meblağ
Balıklava Osman Re'is sefine 1 kıt'a	918,5	133	1010	7106 meblağ	59 kuruş 26 meblağ
Mikonos üç direkli Yorgi zimmi Re'is sefine 1 kıt'a	7500		3000		Yekûn 10500 keyl
15 kıt'a sefine	5159,5	14638,5	1390,5		5562 keyl
Cem'an Yekûn	21188,5 keyl-i İstanbulî			84430 meblağ	703 kuruş 70 meblağ

⁶⁰ TŞS, 1915/101, s. 12a.

Tablolardaki verilere göre, 19 Ağustos 1746 tarihli kayıta, İsakça ve Kırım'dan zahire yüklü sefineler yola çıkıp Trabzon Limanı'na ulaşmıştır. Toplamda 187.042,5 buçuk kile çeşitli türde zahire limana indirilmiştir. Trabzon Ambar Emini İbrahim Ağa tarafından sefine sahiplerine toplamda 574.107 ücret ödemiştir. Nakledilen zahire içinde arpanın, diğer zahireye göre daha fazla miktarda olması, orduya erzak ve cephaneye nakledilmesinde kullanılan yük hayvanları için gerekli arpanın yine devlet tarafından temin edilmesiyle ilgili olması kuvvetle muhtemeldir.⁶¹

Yine 29 Kasım 1746 tarihli kayda göre, Erzurum ve Kars'ta bulunan askerlerin günlük tayinatları için İsakça'dan sefineler ile gelen zahire Trabzon İskelesi'ne indirilmesi söz konusudur. Trabzon'a, 54.932 keyl arpa, 16.154 keyl peksimet ve 13.651 keyl olmak üzere toplamda 84.737 keyl zahire sevk edilmiştir. Yapılan bu sevkiyat için İbrahim Ağa, 29 sefine kiralamış olup, toplamda 282.448 ücret ödemiştir.⁶² 1915/101 Numaralı Trabzon Şer'iyye Sicilindeki verilere göre, zahire ve mühimmat taşınmasında kullanılan gemiler, devlete ait olan ve sivillerden kiralama yoluyla temin edilen gemilerdir.⁶³

Buraya kadar değişik tarihlerde Rumeli'den Karadeniz yoluyla Trabzon'a yapılan sevkiyat ve bunların müfredatlarından birkaç örnek üzerinde durularak genel bir çerçeve çizildi. Bu kısımda ise Trabzon'a sevk edilen erzak ve zahirenin, Erzurum'a (oradan da cepheye) nakli üzerinde durulacaktır.⁶⁴ Bu yönde 19 Ekim 1746 tarihli bir kayıt, Erzurum ve Kars taraflarındaki askerlerin günlük tayinatları için İsakça'dan Trabzon'a sefineler ile getirilen çeşitli türdeki zahirenin Trabzon'a sevki hakkındadır. Buna göre Trabzon'a gelen zahire vakit kaybedilmeden sefinelerden indirilmesi gerekmektedir. Bu iş için İbrahim Ağa, kırk nefer hamalın hamalbaşları olan Sarı Mehmed bin Abdullah'ı kiralayarak, sefinede bulunan 168.160 kile arpa, 3925,5 kile un ve 12.371,5 kantar peksimet kıyıya indirmiştir.⁶⁵

⁶¹ TŞS, 1915/101, s. 12b-12a.

⁶² TŞS, 1915/101, s. 17a.

⁶³ TŞS, 1915/101, s. 3b-38a.

⁶⁴ İşbilir, XVII. Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinin İâşe, İkmâl ve Lojistik Meseleleri, s. 25.

⁶⁵ Peksimet ve un çuvalların bazılarının eski olmasından dolayı tamir edilmiştir. Toplamda bütün bu işler için Ambar Emini İbrahim Ağa, 1700 kuruş 100 akçe ödemiştir. TŞS, 1915/101, s. 21b.

Trabzon'da devlete ait ambarın bulunmayışının temel sebebi, buranın denize yakın olmasından mütevellit zahirenin nemden bozulmaktaydı. İskeleye gelen bütün erzak buradaki mahzenlere konulmakta, ancak bu mahzenlerin denize yakın olmasından dolayı zahirenin nemden bozulabileceğinden uzun süre burada kalmadan gerekli görülen yerlere sevk edilmesi istenmektedir. Bu olumsuzluklardan dolayı zahire Ağaçbaşı ve Bayburt gibi daha iç bölgedeki ambarlara depolanmaktaydı.⁶⁶ Bu yönde 2 Eylül 1746 tarihli bir belgede, Erzurum ve Kars taraflarında bulunan askerlerin günlük tayinatları için çeşitli türdeki 3061 İstanbul kilesi zahire, Trabzon Ambarı'ndan Ağaçbaşı Ambarı'na sevkiyatının yapılmasına dairdir. Bu sevkiyat, Trabzon Sürmene kazası ahalisinden ser-mekâri Kalmış İsmail Ağa, Mahmud Ağa, Pervaneoğlu el-Hâc Mehmed ve Küçük Süleyman'ın yük hayvanları ile yapılmıştır. Bu nakliye için İbrahim Ağa hayvan sahiplerine, toplamda 1020 kuruş 40 akçe ücret ödemiştir.⁶⁷ İhtiyaç zuhur ettiğinde çeşitli türdeki zahireler Ağaçbaşı'ndan alınıp Erzurum'a, Erzurum'dan da cepheye sevkiyatı yapılmaktaydı. Burada Ağaçbaşı Ambarı ara depo işlevi görmektedir. Trabzon İskelesi'ne gelen zahirenin iç bölgelere sevkiyatı çok yoğun ve sıkı denetimli bir organizasyona gerektiriyordu.⁶⁸

Anadolu'nun çeşitli yerlerinden Trabzon İskelesi'ne gemilerle gelen mühimmat ile zahire depolara yerleştirilir; buradan Erzurum'a yük hayvanları vasıtasıyla sevkiyatlar gerçekleştirilirdi.⁶⁹ Anadolu'nun iç kısımlarında ulaşımda göller ve nehirlerden de faydalanılırdı. Nehir ve göller üzerindeki sevkiyatlar kelekler vb. salarlarla sağlanmıştı.⁷⁰

Anadolu'da kara yolu ile nakliyatına imkân veren birçok ana yol mevcuttur.⁷¹ Trabzon'a çıkarılan askerî malzemenin cepheye

⁶⁶ Öztürk, *Osmanlıların Kuzey ve Doğu Seferlerinde Savaş ve Trabzon*, s. 156.

⁶⁷ TŞS, 1915/101, s. 23b.

⁶⁸ Öztürk, *Osmanlıların Kuzey ve Doğu Seferlerinde Savaş ve Trabzon*, s. 123.

⁶⁹ İşbilir, *XVII. Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinin İâşe, İkmâl ve Lojistik Meseleleri*, s. 25.

⁷⁰ Genç, *Lale Devrinde Savaş İran Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik*, s. 56-58.

⁷¹ Osmanlı, İran'a yaptığı seferlerde Anadolu karayolu ile yapılan sevkiyat menzil güzergâhları takip edilerek yürütülmüştür. Bu süreçte genel olarak orta ve sol kol kullanılmıştır. Yollar, İstanbul'dan Anadolu ve Rumeli'ye sağ kol, orta kol ve sol kol olmak üzere üçer kol halinde yayılmaktaydı. Orta kol; Üsküdar, Gebze, İznikmid, Sapanca, Hendek, Düzce, Bolu, Gerede, Bayındır, Karacalar, Karaca, Viran, Koçhisar, Tosya, Hacı Hamza, Osmançık, Hacıköyü, Merzifon, Amasya, Turhal, Tokat, Sivas, Hınıs, Deliklitaş, Kangal, Hasan Çelebi, Hasan Patrik, Malatya, İzoli, Harput, Ergani, Biretül'l-Fırat, Diyarbakır, Mardin, Nusaybin, Musul, Karakuş, Erbil, Altunköprü,

aktarıldığı kara yolu, aynı zamanda tarihî ipek yolunun Karadeniz'e çıkan en kestirme güzergâhı olan Trabzon-Gümüşhane-Bayburt-Erzurum yoludur.⁷²

Cepheye erzak ve cephe sevkiyatının akıcı ve eksiksiz bir şekilde yapılması için sevkiyat yolunun tamir ve bakımı önemlidir. Devlet, bu bakımdan askerî geçiş güzergâhı olan yolların bakımlarına büyük önem vermiştir. Zira Trabzon-Erzurum yolu, mühimmat ve erzak sevkiyatının gerçekleştirilmesine büyük engel teşkil ediyordu. Bunun nedeni Trabzon yolunun bazı kesimlerinin kayalık, uçurum ve bataklık olması idi. Devlet, bu nedenle sık sık taşçı ustaları kiralayarak Trabzon-Erzurum yolunu sürekli tamir ettirmiştir. Nakliye kullanımında Trabzon-Erzurum yolu mevsim şartlarına göre değişiklik göstermektedir. Örneğin bir hayvan, yükü ile birlikte, Trabzon ile Erzurum arasını Kış mevsiminde 10, diğer mevsimlerde ise 8 günde alabilmektedir.⁷³

1.3. Trabzon'dan Kuzey Bölgelerine Yapılan Zahire Sevkiyatı

İran savaşları dolayısıyla Trabzon'dan zahire sevkiyatı yapılan bir başka yer Osmanlı Devleti'nin doğu ve kuzeydoğusunda yer alan Batum, Faş ve Soğucak'tır. Devlet, Kars ve Erzurum'da bulunan askerlerin tayinatları için zahire sevkiyatını bu kaleler üzerinden gerçekleştirmiştir. Trabzon'a, devletin muhtelif yerlerinden gelen çeşitli türdeki zahire sefineler ile Batum, Faş ve Soğucak'a nakledilip, buradan savaşın cereyan ettiği bölgelere sevk edilmekteydi.⁷⁴

Trabzon, Kuzeye, Doğuya, Kafkaslara ve Anadolu içlerine yapılacak olan sevkiyatlarda merkez konumundadır. Dönemin ulaşım

Kerkük, Dakuk, Tuz Hurmatı, Ban, Yenice ve Bağdat'a ulaşır. Sol kol ise; orta kol gibi Merzifon'a kadar aynı güzergâhı takip edip buradan sonra Ladik, Sonisa, Tilemse, Hacı Murad, Niksar, Karahisar-ı Şarkî, Şiran, Kelkit, Karakulak, Aşkale ve Erzurum'a ulaşmaktaydı. Ayrıntısı için bk. İsmet Miroğlu, "Osmanlı Yol Sistemine Dair", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Enstitüsü Dergisi*, S. 15, 1997, s. 241-251.

⁷² Selahattin Tozlu, *Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu 1850-1900*, Atatürk Üniversitesi Yayınlanmamış Doktora Tezi, Erzurum 1997, s. 270.

⁷³ 1733-1737 Trabzon-Erzurum arası sevkiyatlarda kullanılan yollar ve bu yollarda yapılan tamiratlar ve ücretleri için bk. Çiçek, *1899 Numaralı (H.1146-1149/M.1733-1737) Trabzon Kadı Sicili'nin Çevrimyazısı ve Değerlendirilmesi*, s. 47-55.

⁷⁴ TŞS, 1915/101, s. 4a-30b.

şartları göz önüne alındığında bu yerlere daha rahat ve stratejik ulaşım imkânı sağlayan başka bir yer yoktur. Geniş hacimli yük ve ağır materyallerin, daha masraflı kara yolu yerine denizden taşınması mali bakımdan daha uygundur.⁷⁵

Osmanlı-İran savaşlarının son dönemi olan 1745-1746 tarihlerinde Batum üzerinden Erzurum ve Kars'a zahire aktarılmıştır.⁷⁶ Batum, stratejik konumu bakımından deniz kıyısına sahip olması dolayısıyla Kafkasya'nın en önemli şehridir.⁷⁷ Ayrıca Batum, Kafkasya harekâtları için önemli bir iâşe merkezi konumundadır.⁷⁸ Seferler sırasında Trabzon'dan kayık ve gemilerle Batum'a götürülen zahire, buradan Kars ve Erzurum taraflarına sevk ediliyordu. Ayrıca bu yol Trabzon-Erzurum yoluna bir alternatif oluşturuyordu.⁷⁹ Bu yönde 18 Mayıs 1746 tarihli bir belge, Erzurum ve Kars'da bulunan askerlerin tayinatları için Trabzon ambarında mevcut olan zahirenin Batum'a nakledilmesi hakkındadır. Buna göre 8700 kile arpa ve 75 kantar peksimet Trabzon'dan Batum'a nakledilmiştir. Nakliye İbrahim Ağa tarafından kiralanan sefineler ile yapılmıştır. Bu sefinelerin navlları (ücretleri) her bir kantar zahire için 4'er kuruş olarak belirlenmiştir. İbrahim Ağa bu sevkiyat için sefine sahiplerine toplamda 900 kuruş ücret ödemiştir.⁸⁰

Yine 15 Mayıs 1746 tarihli bir kayıt, Erzurum ve Kars'taki askerlerin tayinatları için 7270 kile zahire Trabzon'dan sefinelere yüklenerek Batum Ambarı'na sevkine dairdir.⁸¹ Sevkiyatlarda en önemli hususu sevk edilecek malzeme, sevkiyat araçları ve ulaşım unsurları oluşturmaktadır. Doğudaki Faş ve Soğucak gibi bazı kalelerin güçlendirilmesi ve bazı yerlerin korunması için Anadolu'dan

⁷⁵ Temel Öztürk, "Osmanlı-Rus Savaşının (1768-1774) Lojistik Desteğinde Trabzon'un Yeri", *The Journal of Ottoman Studies*, S. XXIX, İstanbul 2007, s. 149-150.

⁷⁶ Öztürk, *Osmanlıların Kuzey ve Doğu Seferlerinde Savaş ve Trabzon*, s. 97.

⁷⁷ Batum, Karadeniz'in doğu kıyısında Türkiye sınırına 15 km. uzaklıkta olup, Çoruh nehrinin denize döküldüğü yerin kuzeydoğusunda bulunmaktadır. İdris Bostan, "Batum", *DİA*, C. 5, İstanbul 1992, s. 210.

⁷⁸ İlhan Ekinci, "Karadeniz'de Bir Serbest liman Denemesi Batum (1878-1886)", *Karadeniz Araştırmaları*, S. 1, Yaz 2007, s. 64.

⁷⁹ Öztürk, *Osmanlıların Kuzey ve Doğu Seferlerinde Savaş ve Trabzon*, s. 97.

⁸⁰ *TŞS*, 1915/101, s. 14a.

⁸¹ İbrahim Ağa bu sevkiyat için toplamda 720 kuruş ücret ödemiştir. *TŞS*, 1915/101, s. 15b.

gelen erzak, mühimmat ve cephane Trabzon'a kara yolu ile nakledilip, buradan da kuzey kalelerine deniz yolu ile sevki gerçekleştirilmiştir.⁸²

18. yüzyıl ortalarında Batum'dan Anapa'ya kadar olan Faş, Soğucak gibi iskele ve kaleler Batum Sancağı'na bağlı bulunup, Osmanlı'ya bağlı kale muhafızları tarafından idare edilmekteydi.⁸³ 1730 yılına kadar inşası tamamlanan Faş, Soğucak ve Sohum kaleleri Rus tehdidinin arttığı yüzyılın ikinci yarısında daha çok bölgedeki asayişini sağlanmasıyla öne çıkmıştır.⁸⁴

Trabzon'da bulunan zahire, sefer zamanında orduya nakledilmesinin yanında kuzeydeki Faş ve Soğucak gibi kalelere tayinat olarak gönderilmiştir. Mesela 24 Haziran 1746 tarihi belge, Faş ve tevvabi kalelerinde olan askerlerin tayinatları için Trabzon ambarında mevcut olan undan Faş Kalesi'ne aktarılması hakkındadır. Devlet, yapılacak olan bu sevkiyat için Rize kazası ahalisinden Mustafa Re'is bin el-Hâc Feyzullah'ın sefinesi kiralanmış ve Trabzon ambarından Faş Kalesi'ne 2250 İstanbul kilesi un sevkiyatı yapılmıştır. Faş'a ulaştırmak üzere Trabzon'dan yüklenen un için 220 kuruş ödenmiştir. Unu nakleden gemi sahibinin ücreti kile başına 4'er para olarak hesaplandığı tespit edilmiştir. Sefine navlı (ücreti) İbrahim Ağa tarafından ödenmiştir. Sefine sahibi ücretini eksiksiz olarak aldığını Trabzon kadısı ve şahitler huzurunda beyan etmiştir.⁸⁵

Trabzon'dan zahire gönderilen diğer bir yer Soğucak Kalesi idi. Mesela 21 Ekim 1746 tarihli bir belgede, Trabzon'dan 2044 buçuk kantar peksimet Soğucak'a nakli ferman buyrulmuştur. Bunun üzerine, 851 kantar peksimet 576 adet çuval ile tam ayar tartılarak sefinelere yüklemiş ve Soğucak'a nakledilmiştir. Geriye kalan 1193 buçuk kantar peksimet ise 15 Eylül 1747'de 765 adet çuvala tam ayar doldurulup, Kefeli Çalık Ahmed Reis sefinesi ile Soğucak'a nakledilmiştir. Nitekim toplamda 2044 buçuk kantar peksimet Soğucak Kalesi'ne sevk edilmiştir.⁸⁶ Yine 29 Ağustos 1746 tarihli bir

⁸² Öztürk, "Osmanlı-Rus Savaşının (1768-1774) Lojistik Desteğinde Trabzon'un Yeri", s. 149.

⁸³ Necmettin Aygün, *Karadeniz'den Osmanlı Ekonomisine Bakış*, C. I, Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları, Ankara 2016, s. 14.

⁸⁴ Cengiz Fedakar, "Kafkasya'da Osmanlı Tahkimatı: Sohum Kalesi (1723-1729)", *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, c. 2, 2017, s. 187.

⁸⁵ *TŞS*, 1915/101, s. 15a.

⁸⁶ *TŞS*, 1915/101, s. 4a.

fermanda ise Soğucak Kalesi muhafazasında olan askerler için gerekli olan peksimetin Trabzon Ambarı mevcudundan gönderilmesi emredilmiştir. Sevkiyat için Trabzon İskelesi'nden tonbaz kiralanması istenilmiştir. Sefine sahiplerine ödenecek olan navl ücreti Trabzon ambar emini tarafından verilecektir. Zahire, kantar başı olacak şekilde 55 akçe olarak ücretlendirilmiştir. Buna göre 500 kantar peksimet 27.500 akçe ($500 \times 55 = 27.500$ akçe) ve 351 kantar peksimet 19.305 akçeden ($351 \times 55 = 19.305$ akçe) 851 kantar peksimetin sevkiyatı için 46.805 akçe (395 kuruş 5 akçe) navl ücreti ödenmiştir.⁸⁷

Nitekim Güney Kafkasya'daki Osmanlı askerine gönderilen zahire, Rumeli'den Trabzon İskelesi'ne gönderilip, oradan da devlete ait gemiler veya tüccar gemileri ile Batum, Faş ve Soğucak taraflarına ve Doğu Anadolu'ya ulaştırılmaktaydı. Bu bakımdan Trabzon, sadece kendisi ve çevresi açısından değil, aynı zamanda kara ve deniz yollarıyla bağlantısı bulunan çevre mahaller bakımından da önemli bir şehirdir.⁸⁸

2. Cephane Temini ve Cepheye Sevkiyatı

Silah ve mühimmat, ordunun teknik donanımı ve saldırı gücünü oluşturan temel unsurlardan biridir. Dolayısıyla ordunun mühimmat ve silah eksikliği tamamlanmadan sefere çıkması, savaşın başarısızlıkla sonuçlanmasına neden olabilirdi.⁸⁹ Devlet, sefer zamanlarında silah ve cephane üretim merkezlerine fermanlar yazarak savaş malzemelerinin eksiksiz hazırlanması emrederdi. Bu tesislerin yıllık belirli bir üretim kapasitesi bulunmaktaydı. Ancak herhangi bir sefer söz konusu olduğunda üretim kapasitesi iki katına çıkarılabilmekteydi.⁹⁰

Özellikle İran savaşları gibi uzun süren savaşlarda silah ve mühimmatın eksiksiz olması çok önemli bir meseleydi.⁹¹ Osmanlı'nın doğu yönüne yaptığı seferlerde, zahire naklinde olduğu gibi cephane sevkiyatı konusunda da Trabzon Limanı önemli bir

⁸⁷ 29 Ağustos 1746 tarihli ferman-ı âlînin sicile kaydedilen sureti. *TŞS, 1915/101*, s. 23b.

⁸⁸ Aygün, *Karadeniz'den Osmanlı Ekonomisine Bakış*, s. 5.

⁸⁹ Genç, *Lale Devrinde Savaş İran Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik*, s. 114.

⁹⁰ Üretilen silah ve cephanenin ihtiyacı karşılamadığı durumlarda, dış ülkelerden veya ülke içinde bulunan işletmelerden temin edilirdi. Yıldız, *Haydi Osmanlı Sefer! Prut Seferi'nde Organizasyon ve Lojistik*, s. 74.

⁹¹ Genç, *Lale Devrinde Savaş İran Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik*, s. 114-119.

yere sahiptir. İmparatorluğun çeşitli yerlerinden gelen cephane Trabzon Limanı'na indirilip, oradan gerekli görülen yerlere sevki yapılmaktaydı. Mesela, Osmanlı-İran savaşlarının son safhası olan 1746 yılında mezkûr defterde Trabzon'a top sevkiyatı yapıldığı görülmektedir.⁹² Top, düşmana en ağır kayıpları verdirecek bir silahtır. Bunun bilincinde olan Osmanlı, top dökümü, temini ve cepheye sevkiyatını hata kabul etmez bir lojistik organizasyon ile gerçekleştirmiştir.⁹³

Osmanlı'da top ihtiyacının büyük bölümü, bizzat padişahın denetimi altında bulunan İstanbul'daki Tophâne ile Galata, Kasımpaşa ve Üsküdar'daki demirci ocaklarında, çeşitli cins ve ebatlarda dökülmesiyle karşılanmaktaydı.⁹⁴ 19 Ağustos 1746 tarihli bir kayıta, Kars taraflarındaki askerlerin top ihtiyacına binaen, İstanbul'dan 20 kıt'a şahi top kolyonlara yüklenerek Trabzon'a nakledilmesi söz konusudur. Trabzon'a gelen 20 kıt'a şahi top hamallar tarafından kanyonlardan indirilmiştir. Gemilerden çıkarılan tophane mühimmatının Trabzon'da bekletilmemesi ve acil bir şekilde cepheye sevki istenmiştir. Deniz yolu ile Trabzon'a ulaşan topların iç kesimlere sevki öyle çok kolay bir iş değildi. Topların kalyonlardan indirilip yük hayvanlarına bindirilerek cepheye sevki ciddi bir organizasyon gerektirmekteydi. Bu işe, "...ellinci bölük çorbacısı merkûm Halil Ağa bi'l-asâle..." memur edilmiştir. Toplar, Trabzon İskelesi'ne indirildikten sonra yük hayvanları ile Gümüşhane hududu olan Hevâce Mezarlığı'na 32 günde aktarılmış olması; ikmal ve iaşenin ne kadar zor bir iş olduğunun açık delilidir. Bu yolun bozuk olan mahallerinin tamiri için demirci, neccâr ve keresteci ve kürekçi kiralananmıştır. Defterde, "...hizmet-i mezkûrede istihdâm olunan hammalbaşı Sarı Mehmed kendi tarafından bi'l-asâle ve on nefer hamallar taraflarından bi'l-vekâle ve neccarbaşı Haşim Mahmud beşe kendü tarafından bi'l-asâle ve on dört nefer neccârân tarafından bi'l-vekâle ve keresteci el-Hâc Mehmed bi'l-asâle ve timur ... emîni ve kürekçi Yor zımmî ve urgancı nefer zımmî nâm kimesne bi'l-asâle ve bi'l-vekâle ..." diyerek top sevkiyatında görev yapan meslek gurupları ve kişiler verilmiştir. Bu kimselerin su ile yemek vb. ihtiyaçları da Ambar Emîni İbrahim Ağa tarafından kesintisiz karşılanmıştır. Bu top çekme işinde yer alan kişilere, un, ekmek ve

⁹² TŞS, 1915/101, s. 14a.

⁹³ Genç, *Lale Devrinde Savaş İran Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik*, s.117.

⁹⁴ Salim Aydüz, "Osmanlı Silahları, Silah Üretim Merkezleri Ve Literatürü Tarihi", *Tarih Okulu*, S. X, Ağustos 2011, s. 6.

et tayinat olarak verilmiştir. Yolların tamiriyle nakliyat mümkün olsa da arazinin büyük oranda dik olması nedeniyle İstanbul'dan Trabzon İskelesi'ne gelen cephane, ancak arabacı neferleri tarafından el ile çekilerek Gümüşhane taraflarına aktarılabilirdi. Gümüşhane sınırına ulaşan bu toplar, akabinde Bayburt'a sevk edilmiştir. İbrahim Ağa bu sevkiyat için toplamda 14.720 akçe ödeme yapmıştır.⁹⁵

Yine 22 Temmuz 1746 tarihli bir kayıt, İstanbul'dan Trabzon'a gelen tophane mühimmatının, Kars taraflarına gönderilmek üzere yük hayvanlarına yüklenerek Erzurum'a sevk edilmesine dairdir. Bu sevkiyat için 191 mekâri davarı kiralanmıştır. İbrahim Ağa tarafından mekâri davarların her birine yedişer buçuk ücretten toplamda 1.432 buçuk kuruş ücret ödenmiştir.⁹⁶

Trabzon-Erzurum yolunun sert fiziki ve hava şartlarına sahip olduğunu, sefer sırasında Osmanlı ordusunda bulunan bir yabancı olan Mihailoviç'in hatıratında şöyle geçmektedir:

"Trabzon toprakları büyük ve dağlıktır (...), dördüncüsü de dağların büyük ve yüksek olması idi. Bunun yanı sıra oldukça yağışlı ve bataklık yerlerdi. Ve buralarda yağmur her gün yağar. Bu nedenle yol, atların bellerine kadar çıkan çamurla kaplanmıştı. Biz bu şekilde Trabzon bölgesinde bir dağa ulaştık. Bu dağdan aşağıya (Trabzon şehri yönüne) inen yol oldukça bozulmuş ve düşen ağaçlar tarafından kapatılmıştı. Sultan'ın kendisine ait yüz adet arabası vardı. Yol şartlarının kötülüğünden ve çamurdan dolayı Sultan'ın arabaları çamura saplandı ve bunların yüzünden ordu hareket edemez hale geldi. (...) ve bir yere gelindiğinde hazineleri taşıyan develerden bir tanesi yoldan aşağıya üzerindeki sandıkla beraber yuvarlandı..."⁹⁷

Sonuç olarak devlet, bölgenin fiziki şartlarından dolayı iç bölgelere geçiş her ne kadar zor olsa da ordunun cephane ihtiyacının karşılanmasında titiz ve dikkatli bir organizasyon sergilemiştir. Devlet tarafından sevkiyatlarda görevlendirilenler, bu hassasiyet ve sorumlulukla işlerini yürütmüştür.

⁹⁵ TŞS, 1915/101, s. 14a.

⁹⁶ Bu sevkiyat, Tokat, Bayburt ve Erzurum taraflarından bulunan yük hayvanları vasıtasıyla yapılmıştır. TŞS, 1915/101, s. 20a.

⁹⁷ Kenan İnan, "Trabzon'un Osmanlılar Tarafından Fethi", *Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S. 14, 2003/1, s. 75-76.

3. Ambarlar ve Görevlileri

Osmanlı Devleti'nin, herhangi bir sefer durumunda karşılaştığı sorunlardan biri, asker ve yük hayvanlarının beslenmesi konusuydu. Osmanlı'nın geniş topraklara sahip olduğu göz önüne alınırsa, bir savaş vuku bulduğunda ordunun tüm hazırlıklarını tamamlayıp, cepheye ulaşması yaklaşık altı aylık bir süreye tekabül etmektedir.⁹⁸ Bundan dolayı Osmanlı, erzak ve yem konusunda tedbirli davranıp, askeri güzergâhlarda ve hudut kalelerinde, seferdeki ordunun ihtiyaçlarını karşılamak için büyük depolar inşa etmiştir.⁹⁹ İhtiyaç fazlası zahire ve diğer gıda maddelerinin büyük kısmı ambar adı verilen bu depolara konulmakta, gerektiği zaman ambarlardan çeşitli nakil araçlarıyla askeri kuvvetlere ulaştırılmaktadır.¹⁰⁰

Osmanlı Devleti, bir sefere karar vermeden önce o bölgenin stratejik ve lojistik olanaklarından faydalanmaya çalışmıştır.¹⁰¹ Trabzon, doğu ile batı; kuzey ile güney arasında bağlantı noktası olması onu stratejik bakımdan önemli bir liman şehri haline getirmiştir.¹⁰² Trabzon, özellikle sefer zamanlarında yoğun sevkiyat organizasyonu ile karşı karşıya kalmıştır. Çünkü şehir, imparatorluğun çeşitli yerlerinden gelen zahire ve mühimmatın depolanması, saklanması ve sevki hususunda önemli bir limanıdır.

3.1. Ambarlar

Trabzon, Osmanlı'nın doğu yönüne yaptığı seferlerin askeri üssü olmuş ve buraya büyük çapta sevkiyatlar gerçekleştirilmiştir.¹⁰³ Osmanlı'da, olası bir sefere hazır olmak için ambarların dolu olması büyük önem taşımaktaydı.¹⁰⁴ Balkanlar ile Kuzeydoğu Avrupa'daki Osmanlı topraklarından satın alınıp, İsakça depolarına konulan hububat doğrudan Trabzon İskelesi'ne ulaştırılıyordu.¹⁰⁵

⁹⁸ Kurtaran, "Osmanlı Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik", s. 2271.

⁹⁹ İnbaşı, *Ukrayna'da Osmanlılar Kemançe Seferi ve Organizasyonu (1672)*, s. 243.

¹⁰⁰ Yıldız, *Haydi Osmanlı Seferi! Prut Seferi'nde Organizasyon ve Lojistik*, s. 75.

¹⁰¹ Kurtaran, "Osmanlı Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik", s. 2271.

¹⁰² Antony Eastmond, *Byzantium's Other Empire: Trebizond*, İstanbul 2016'dan naklen *Trabzon Seyahatnâmesi*, haz. H. Alşan-Z. Duran, Heyamola Yayınları, İstanbul 2017, s. 24.

¹⁰³ Öztürk, *Osmanlıların Kuzey ve Doğu Seferlerinde Savaş ve Trabzon*, s. 242.

¹⁰⁴ Genç, *Lale Devrinde Savaş İran Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik*, s. 111.

¹⁰⁵ Çiçek, 1899 Numaralı (H.1146-1149/M.1733-1737) *Trabzon Kadı Sicili'nin Çevrim-yazısı ve Değerlendirilmesi*, s. 76.

İran seferlerinde ordunun ihtiyaçları doğrultusunda satın alınan zahire gerek tedbir amaçlı gerekse nakliye vasıtalarının yetersiz kalması veya mevsim koşulları gibi etkenler dolayısıyla ambarlarda önceden depolanmıştır. Zira olası ihtiyaçlar göz önünde bulundurularak tedbir amaçlı depolama Osmanlı sefer organizasyonlarında sıkça rastlanılan bir durumdur.¹⁰⁶

Trabzon'a gelen zahirenin ambarlara depolanması ve gerekirse saklanmasına yönelik muhtelif bilgiler mevcuttur. Ancak bu bilgilerden şehir merkezinde devletin zahire ve mühimmat koyacağı ambarların olmadığını ortaya koymaktadır. Bundan dolayı Trabzon'a gelen zahirenin gerekli yerlere sevk edileninden geriye kalanının depolanabilmesi için Moloz Kapısı olarak bilinen kale dışındaki mevkiye ambar inşa edilmiştir. Burada bir ambar yapıp yapılmadığı kesin olarak tespit edilemedi. Lakin 1735 yılı ile 1744 yılına ait kayıtlarda, Trabzon'da yeni bir ambar inşa edilmesiyle ilgili veriler mevcuttur.¹⁰⁷

Devlet, ambarların depolama ihtiyacını karşılayamaması durumunda ahaliden bazı kimselerin ev, menzil, depo gibi mülklerini kiralamaktaydı.¹⁰⁸ Ahalinin yanı sıra bölgenin ileri gelenlerinin mülkleri de depolama amaçlı kullanılmaktaydı. Örneğin, bu dönemde Üçüncüoğlu sülalesinin sahip olduğu saray depo vazifesi görmekteydi.¹⁰⁹ Bu saray Üçüncüzâde Ömer Paşa tarafından inşa edilmiş olup, muhtelif amaçlar için kullanılmıştır. İsakça gibi Tuna limanlarından Trabzon'a, oradan da İran cephesine sevk edilmek üzere gelen zahirenin depolanması amacıyla Üçüncüoğlu Ömer Paşa'nın yeniden bina eylediği saray, devlet tarafından tamir edilmiştir. Üçüncüoğlu sarayının alt katında yer alan yedi adet odanın tamir edilmesi gereken yerleri, 1743 yılında Trabzon Valisi Mehmed Paşa ve dönemin Ambar Emni Ali Ağa tarafından yeniden bina ve tamir olunmuştur.¹¹⁰ İran seferlerinin son dönemlerinden olan

¹⁰⁶ Genç, *Lale Devrinde Savaş İran Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik*, s. 111.

¹⁰⁷ Öztürk, *Osmanlıların Kuzey ve Doğu Seferlerinde Savaş ve Trabzon*, s. 147.

¹⁰⁸ Bu mülkler genelde daha önceleri de devletin hububat depoladığı mahallerdendi. Bu mahallerin, gerekli bakım ve tamiratları yine devlet tarafından yapıldıktan sonra içine hububat depolanabilmekteydi. Ahaliden kiralan mahzenler ve kira ücretleri için örnek olarak bk. Çiçek, *1899 Numaralı (H.1146-1149/M.1733-1737) Trabzon Kadı Sicili'nin Çevrimyazısı ve Değerlendirilmesi*, s. 78-81.

¹⁰⁹ *TŞS*, 1915/101, s. 31b.

¹¹⁰ 18. yüzyılda, Üçüncüzâde Ömer Paşa ve sülâlesi bölgenin ileri gelen ailelerinden biridir. Üçüncüzâde Ömer Paşa'nın Osman adında bir kardeşi bulunmaktadır. Ayrıntısı için bk. Necmettin Aygün, "XVIII. Yüzyılda Bir Osmanlı Valisi: Üçüncüoğlu Ömer

1744 yılına ait bir ferman kaydında, Üçüncüzâde Sarayı'na depolan-
 zahire bozulmaya yüz tutmadığı için yeni gelen zahirenin de-
 polanması amacıyla ambar inşa edilmesi istenmiştir. İnşa edilecek
 olan bu ambarın masrafları ise devlet ve ahalinin ortak desteği ile
 karşılanması emredilmiştir. Bu ambarın yapıldığı anlaşılmakta-
 dır.¹¹¹ Bu yönde Kasım/Aralık 1146 tarihli bir belgede, Üçüncüoğlu
 sarayının yağmurdan dolayı çatısının zarar gördüğü ve tamir faali-
 yeti geçirdiği ortaya konulmaktadır. Belge, ambarın bazı yerlerinin
 tamir edilmesi hakkında olup, bu tamirat sırasında kullanılan mal-
 zeme, işçi ve bunların ücretleri aşağıdaki gibidir:

- Kebîr direk zirâ' 5 adet (her biri 720 akçe) 5040 akçe bi-
 hesâb 42 kuruş
- Kebîr kiriş 22 adet (her biri 60 akçe) 1380 akçe bi-hesâb 11
 kuruş 60 akçe
- Kiriş usta 10 adet (her biri 40 akçe) 400 akçe bi-hesâb 3 ku-
 ruş 40 akçe
- Hatıl kiriş 28 adet (her biri 30 akçe) 840 akçe bi-hesâb 7 ku-
 ruş
- Def'a hatıl sagir kiriş 70 adet (her biri 24 akçe) 1680 akçe bi-
 hesâb 14 kuruş
- Peştevan-ı kiriş 30 adet (her biri 15 akçe) 450 akçe bi-hesâb
 3 kuruş 90 akçe
- ... 100 adet (her biri 6 akçe) 600 akçe bi-hesâb 5 kuruş
- Def'a ... 3 adet (her biri 30 akçe) bi-hesâb 90 kuruş
- Def'a peştevan 15 adet (her biri 12 akçe) 180 akçe bi-hesâb 1
 buçuk kuruş
- Mertek kirişi 100 adet (her biri 3 akçe) 300 akçe bi-hesâb 2
 buçuk kuruş
- Padavra yük 12 adet (her biri 180 akçe) 2060 akçe bi-hesâb
 18 kuruş
- Mismar-ı kiriş 17 kıyye (her bir kıyye 44 akçe) 748 akçe bi-
 hesâb 6 kuruş 28 akçe
- Mismar-ı hatıl 8 kıyye (her kıyye 42 akçe) 336 akçe bi-hesâb
 2 kuruş 96 akçe
- Mismar-ı padavra 6000 adet (her biri 180 akçe) 1080 akçe
 bi-hesâb 9 kuruş

Paşa Ve Muhallefatı", *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S. 7, 2009, s. 43-70.

¹¹¹ Öztürk, *Osmanlıların Kuzey ve Doğu Seferlerinde Savaş ve Trabzon*, s. 244.

Mismar-1 sandal 600 adet (her biri 40 akçe) 240 akçe bi-hesâb 2 kuruş
Mismar-1 mertek 2000 adet (her biri 30 akçe) 600 akçe bi-hesâb 5 kuruş
Mismar-1 ince 1200 adet (her biri 20 akçe) 240 akçe bi-hesâb 2 kuruş
Taş ... 7 adet (her biri 120 akçe) 840 akçe bi-hesâb 7 kuruş
Kireç meşin 850 adet (her biri 15 akçe) 13500 akçe bi-hesâb 112 buçuk kuruş
Kum nefer 20 adet (her biri 12 akçe) 240 akçe akçe bi-hesâb 2 kuruş
Hammaliyye kireç 170 adet (her biri 3 akçe) 510 akçe bi-hesâb 4 kuruş 30 akçe
Hammaliyesinden keser ve kereste 180 adet (her biri 5 akçe) 900 akçe bi-hesâb 7 buçuk kuruş
Taşbasan 27 nefer günlük 130 eyyâm (her bir nefere yevm 40 akçe) 5400 akçe bi-hesâb 45 kuruş
Neccarân 11 nefer günlük 64 eyyâm (her bir nefere yevm 40 akçe) 2540 akçe bi-hesâb 21 kuruş 20 akçe
Irgadân 57 nefe günlük 364 eyyâm (her bir nefere yevm 30 akçe) 1092 akçe bi-hesâb 91 kuruş
Mutemedan nefer 45 eyyâm (her bir nefere yevm 45 akçe) 2025 akçe bi-hesâb 16 kuruş 105 akçe
Taş hammaliyyesi 508 eyyâm (her bir nefere yevm 5 akçe) 2540 adet bi-hesâb 21 kuruş 20 akçe
Taş hammaliyyesi 140 akçe (her bir nefere yevm 40 akçe) 420 akçe bi-hesâb 3 buçuk kuruş
Bi-hesâb 56.199 kuruş
Yekûn 468 kuruş 39 akçe (Yalnız dörtyüz altmış sekiz kuruş otuz dokuz akçe)¹¹²

Yine 8 Temmuz 1747 tarihli bir kayda göre, Üçüncüoğlu sarayına bina olunan ambar-ı kebirin tamir faaliyeti söz konusudur. Bu kayıt, ambarın çatısının yağmurdan zarar gördüğü ve tamir

¹¹² TŞS, 1915/101, s. 18b.

edilmesi ile ilgilidir. Tamirlerin ve işçilerin toplam masrafı 507 buçuk kuruş 30 akçe tutmuştur. Bu tamirin finansmanı Trabzon Ambar Emmini İbrahim Ağa'dır.¹¹³

Trabzon'a nakledilen zahire, Trabzon'da yer alan devletin ambarlarında depolanmaktaydı. Ancak Trabzon'un deniz kıyısında olmasından dolayı buradaki zahire nemden bozulabilirdi. Bu nedenle zahire daha iç bölgede bulunan Ağaçabaşı ambarına depolanmaktaydı.¹¹⁴ Bu yönde 13 Aralık 1746 tarihli bir kayıt, Trabzon'da mevcut olan zahirenin Ağaçabaşı ambarına aktarılması hakkındadır. Ayrıca kayıтта, sevkiyatın eksiksiz ve hatasız yapılabilmesi için kâtip, şinikçi, mutemed ve kantarcı kiralandığı da görülmektedir.¹¹⁵

3.2. Ambar Görevlileri

Osmanlı Devleti'nde, ordunun iâşesi ve ikmâli için zahire ve cephaneye sevkiyatında herhangi bir eksiklik ortaya çıkmaması için kâtip, şinikçi (kileci), kantarcı, mutemed ve kürekçi gibi görevliler kiralanmaktaydı. Bu görevlilerin başında sorumlu olan kişi ambar emini idi. Ambar emini, ikmâl ve iâşe faaliyetlerinde merkez ile taşra arasındaki en önemli kişidir. 1915/101 Trabzon Şer'iyye Sicilinde konunun ikmâl ve iâşe olup ambar emininin geçmediği kayıt yok gibidir. Her türden kiralama, depolama, satın alma, sevkiyat ve muhtelif askerî hizmetlerde, vali ve kadı haricinde, devletin muhatap aldığı ilk kişi ambar eminidir.¹¹⁶ Trabzon Ambar Emmini İbrahim Ağa'ya hizmeti süresince günlük tayinat verilmiştir. 1747 tarihli bir kayda göre, İbrahim Ağa'ya, 90 çift ekmek, 20 kıyye et, 15 kıyye pirinç, 4 kıyye sadeyağ ve 15 kile arpa mevcut ambardan tayinat olarak verilmiştir.¹¹⁷

Kantarcılar, şinikçi (kileci), kâtip ve mutemet, hammal vs. kişiler ambar eminlerine yardımcı olan meslek gurupları idi. Bunlardan kantarcı, mühimmat ve zahirenin tartım işlemini yapan kişidir. Osmanlı'da zimmîler de kantarcı olabiliyordu.¹¹⁸ Örneğin, 23 Aralık 1746 tarihli bir kayıt, Trabzon ambarında mevcut olan ve

¹¹³ TŞS, 1915/101, s. 36b.

¹¹⁴ Öztürk, *Osmanlıların Kuzey ve Doğu Seferlerinde Savaş ve Trabzon*, s. 156.

¹¹⁵ Rebi'ü'l-âhiri gurrasinden sene-i mezbûre Zi'l-ka'desi gâyetine gelince sekiz ayda müctemi' olan ta'yinât ve hizmetleri ve sârf lâzımleri defteridir. Ağaçabaşı'na sevk edilen zahire sonrasında Erzurum'a sevk edilecektir. TŞS, 1915/101, s. 15a.

¹¹⁶ TŞS, 1915/101, s. 1a-38a.

¹¹⁷ TŞS, 1915/101, s. 32a.

¹¹⁸ Öztürk, *Osmanlıların Kuzey ve Doğu Seferlerinde Savaş ve Trabzon*, s. 153.

İsakça'dan Trabzon'a gelen çeşitli türdeki zahirenin, Erzurum ve Kars taraflarında bulunan askerlerin günlük tayinatları için Erzurum ve Ağaçbaşı ambarlarına sevkine dairdir. Kayıtta, zahire nakli esnasında herhangi bir eksiklik yaşanmaması için kantarcıbaşı Mı-kırdiç zimmî ve bir nefer kantarcı görevlendirilmiştir. Bu hizmet süresince günlük olarak kantarcıbaşına altmış akçe ve bir neferine de kırk akçe ücret İbrahim Ağa tarafından ödenmiştir.¹¹⁹

Şinikciler, devir ve tartı hizmetini de yaptıklarından kileci hizmetini de yürütmekteydiler. Bunlar belirli bir süre için ambar emini tarafından kiralanmaktadır.¹²⁰ Mesela 23 Aralık 1746 tarihli bir kayıtta göre, Trabzon'dan Ağaçbaşı ve Erzurum'a yapılacak çeşitli türlerdeki zahirenin sevkiyatı için şinikci ve yedi nefer kileci kiralanmıştır. İbrahim Ağa toplamda sekiz nefer kileci için günlük olarak kırkar akçe ücret ödemiştir.¹²¹

Kâtipler, ambar mevcudunu, sevk edileni bozulanı, kalanı kayıt altına almakla görevli kişiydi. Ambar emini bu sevkiyat sırasında tartılan zahirenin noksan dara gelmemesi için kâtipler ve mutemetler kiralanmıştır.¹²² Mesela 17 Aralık 1746 tarihli bir kayda göre, Trabzon'dan Erzurum ve Ağaçbaşı'na yapılacak olan sevkiyat için kâtip ve mutemedler kiralanmıştır. *İbrahim Ağa tarafından* "...Kâtib Ahmed Efendi bin Hamza ve Mehmed Efendi ibn-i Molla Halil ve Mustafa Efendi ve diğer Mehmed Efendi nâm dört nefer kâtib ile mutemed ta'yîn olunan Osman ve Molla Ali ve şehri Ahmed Çelebi ve *Abdülvahab ve Süleyman ve Küçük Ali ve Mehmed Çelebi ve Hüseyin ve diğer Ahmed ve Abdullah ve Yusuf ve Hasan...*" kiralanmıştır. Ambar Emini İbrahim Ağa tarafından kâtip ve mutemed olarak kiralananan kişilere, 264 günlük hizmeti mukabilinde toplamda 2046 kuruş ücret ödemiştir.¹²³

Ambarlarda görev yapan hamal ise Trabzon Limanı'na gelen zahire ve mühimmatın sefineden çıkartılıp, depolara taşınması ve gerektiği zaman da yük hayvanlarına yüklenmesi işlerinden sorumlu idi. Hamallar, İbrahim Ağa tarafından kiralanmaktaydı. Bu yönde 21 Şubat 1746 tarihli belge, "...Trabzon anbar emîni tarafından isticâr olunub istihdam olunan hammalbaşısı Veli oğlan Eyüb Er-

¹¹⁹ TŞS, 1915/101, s. 21a.

¹²⁰ Öztürk, *Osmanlıların Kuzey ve Doğu Seferlerinde Savaş ve Trabzon*, s. 154.

¹²¹ TŞS, 1915/101, s. 21a.

¹²² Öztürk, *Osmanlıların Kuzey ve Doğu Seferlerinde Savaş ve Trabzon*, s. 153.

¹²³ TŞS, 1915/101, s. 21a-22b.

meni kendü tarafından bi'l-asâle ve on bir nefer hammalan tarafından ücretlerini ahz u kabz..." diyerek İbrahim Ağa'nın bir hamalbaşı ve 11 tane hamal kiraladığını ortaya koymaktadır.¹²⁴

Yine 1747 tarihli bir kayıta göre, Ambar Emini İbrahim Ağa tarafından "İşbu bin yüz altmış senesi Saferu'l-hayrın gurresiden sene-i mezbûre Cemâziye'l-evveli gâyetine gelince emîn-i mûmâileyh tarafından isticâr olunub eyyâm-ı mezkûrede istihdâm olunan kâtibân ve mutemed ve kantârcı ve kileci ve kürekciyân..." kiralanmıştır. Bu kayıta, kiralanen kişiler ve ücretleri ise aşağıdaki gibidir:

"Mustafa ve Mehmed katibân 7 nefer 59 eyyâm (beher nefesine fi yevm 60 akçe üzerinden) 7080 akçe bi-hesâb 59 guruş, mu'temedân neferan 6 eyyâm 59 (beher nefesine fi yevm 50 akçe üzerinden) 17.700 akçe bi-hesâb 147.5 guruş, kantârcıbaşı 1 nefer 59 eyyâm (beher yevm 60 akçe üzerinden) 3540 akçe bi-hesâb 29.5 guruş, def'a kantârcı Mehmed neferan 1 eyyâm 59 (beher yevm 40 akçe üzerinden) 2260 akçe bi-hesâb 19 guruş 80 akçe, kilecibaşı Arvatin Zimmî neferan 1 eyyâm 59 (beher yevm 60 akçe üzerinden) 3540 akçe bi-hesâb 29.5 guruş, def'a kileciyân 4 nefer 59 eyyâm (beher yevm 40 akçe üzerinden) 9440 akçe bi-hesâb 78 guruş 80 akçe, kürekciyân neferân 4 eyyâm 59 (beher yevm 20 akçe üzerinden) 4760 akçe bi-hesâb 39 guruş 40 akçe ve yekûn 48.380 akçe bi-hesâb 403 guruş 20 akçedir."¹²⁵

Nitekim Osmanlı'da, sefer zamanında zahirenin eksiksiz ve zamanında gerekli yerlere ulaştırılabilmesi hayati derecede önemlidir. Devlet, bunun için birçok kişiyi görevlendirmekte bu da ordunun ikmâl ve iâşesindeki örgütlü yapıyı ortaya koymaktadır.

Sonuç

Osmanlı Devleti ile İran arasındaki siyasî ve askerî ilişkiler, 16. yüzyılda İran Safevî Devleti'nin kurulması ile başlamış ve 18. yüzyılın ilk yarısında Safevî hanlığının sona ermesine kadar devam etmiştir. Osmanlı-İran arasında yapılan savaşların en şiddetlilerinden biri hiç şüphesiz 1723-1746 dönemleri arasında gerçekleşmiştir. Bu dönemde cepheye asker, erzak, mühimmat ve cephane sevkîyatının yoğun şekilde yapıldığı görülmüştür.

¹²⁴ TŞS, 1915/101, s. 25b-25a.

¹²⁵ TŞS, 1915/101, s. 32a.

Çalışmamıza konu olan 1915/101 Numaralı Trabzon Şer'iyye Sicili neredeyse bütünüyle Trabzon üzerinden doğu cephesinde İran ile savaşmakta olan Osmanlı ordusunun ikmâl ve iâşesi için erzak, mühimmat ve cephanenin teminine dairdir. Osmanlı ordusunun ikmâl ve iâşesi için gönderilen malzeme ve bu malzemenin cepheye veya ambarlara (depo) sevkinde memur olan kişilerin faaliyetlerini gösteren kayıtlardan oluşmaktadır. Bu defterdeki veriler Osmanlı ordusunun ikmâl ve iâşesinin hangi şartlar altında, nasıl gerçekleştiğini ortaya koyacak niteliktedir.

Devlet, savaşların başarıyla sonuçlanması için erzak, mühimmat ve cephanenin temini ve cepheye sevkiyatı konusunun hayati derecede önemli olduğunun bilincindeydi. Bu bilinçle Osmanlı'nın, sefer organizasyonuna büyük önem verdiği görülmektedir. 1746 tarihi Osmanlı-İran savaşlarının son dönemi olmasına rağmen erzak ve cephanenin hız kesmeden cepheye sevkinin devam dönemidir. Trabzon'un yoğun olarak kullanılmasının nedeni, İran savaşlarında cepheye en yakın iskele olmasından kaynaklanmaktaydı. 1915/101 Numaralı Trabzon Şer'iyye Sicilindeki kayıtlardan hareketle devletin, 1746-1747 tarihlerinde yaptığı sevkiyatların neredeyse tamamının sevkiyat üssü Trabzon'dur. Devlet, Trabzon dışından gelen zahire ve cephanenin çoğunu Trabzon limanına nakletmiştir.

Trabzon'a Anadolu, Rumeli ve İmparatorluğun çeşitli yerlerinden deniz yoluyla gelen mühimmat ve zahire Trabzon Limanı'na indiriliyor, depolarda muhafaza edilmesi gerekiyorsa depolanıyor, ihtiyaç zuhur ettiğinde ise bu depolardan alınarak yük hayvanları vasıtasıyla Erzurum'a nakli gerçekleştiriliyordu. Trabzon merkezli olarak gerçekleşen ikmâl ve iâşe faaliyetlerinde merkez ile taşra arasındaki en önemli kişi Trabzon ambar emindir. Ambar eminin yanı sıra birçok kişi bu sevkiyatlarda görevlendirilmiştir. Kadı, vali, mekâribaşı, kantarcı, kürekçi, hamal, sefine kaptanları vd. birçok görevli bu sevkiyatların aksamadan sürdürülmesini sağlamıştır.

Trabzon merkezli gerçekleşen kara ve deniz taşımacılığında kullanılan nakliye araçları, devlete ait olan ulaşım araçları ve kiralama yoluyla temin edilen araçlar olarak iki şekilde karşılanmıştır. Kara yolunda kullanılan nakliye vasıtaları "mekâri" veya "mekâri davarı" diye tâbir olunan katır, beygir, öküz ve dededen müteşekkildi. Trabzon-Erzurum yolunun yüksek ve dik olması katır ve beygirlerin kullanımını öne çıkarmaktaydı. Doğu Anadolu'nun dağlık bir yapıya sahip olması sevkiyatları olumsuz etkilemekteydi. Deniz

yoluyla gerçekleşen sevkiyatlar ise devlet gemileri ve kiralanan tüccar gemileriyle yapılmaktaydı.

1746 İran ile savaşın son döneminde sefer organizasyonunun planı ve lojistiğin sağlanması eksiksiz bir biçimde yerine getirilmiş, devlete bir şekilde hizmet edenlerin yevmiyeleri tam ve eksiksiz ödenmiştir. Savaşın son demleri olsa da 1746'da sevkiyatlar hızla devam etmiştir. Bu durum, devletin ikmâl ve iâşe hususunda hâlâ en küçük bir aksamayı kaldıramayacak kadar titiz ve dikkatli olduğunu göstermektedir.

Kaynaklar

1. Arşiv Kaynakları

Trabzon Şeriyeye Sicili, No: 1905/101.

2. Ansiklopedi Maddeleri

Bostan, İdris, "Batım", *DİA*, C. 5, İstanbul, 1992, s. 210-211.

İşbilir, Ömer, "Nüzül", *DİA*, C. 33, İstanbul, 2007, s. 311-312.

Lowry, Heath W.- Emecen, Feridun, "Trabzon", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 41, İstanbul, 2012, s. 296-301.

Murgescu, Bogdan, "İsakça", *DİA*, C. 22, İstanbul, 2000, s. 289-290.

3. Makaleler

Ateş, Abdurrahman, "XVIII. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı-İran İlişkileri (1774-1779)", *Sosyal Bilimler Dergisi*, c. X, S. 3, 2008, s. 65-81.

Aydüz, Salim, "Osmanlı Silahları, Silah Üretim Merkezleri ve Literatürü Tarihi", *Tarih Okulu*, S. X, Ağustos, 2011, s.1-37.

Aygün, Necmettin, "XVIII. Yüzyılda Bir Osmanlı Valisi: Üçüncüoğlu Ömer Paşa ve Muhallefatı", *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S. 7, 2009, s. 39-77.

Çağman, Engin, "18. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul'un İaşesinde Balkanlar ve Karadeniz'in Önemi", *Avrasya Etüdleri*, c. 50, S. 2, 2016, s. 127-151.

Ekinci, İlhan, "Karadeniz'de Bir Serbest liman Denemesi Batım (1878-1886)", *Karadeniz Araştırmaları*, S. 4, Yaz 2007, s. 63-77.

- Emiroğlu, Kudret, “Trabzon Seyahatnâmeleri Bibliyografyası”, *Trabzon Kültür Sanat Yıllığı 1988-89*, İstanbul, 1989, s. 189-219.
- Fedakar, Cengiz, “Kafkasya’da Osmanlı Tahkîmatı: SohumKalesi (1723-1729)”, *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, c. 2, 2017, s. 163-194.
- İnan, Kenan, “Trabzon’un Osmanlılar Tarafından Fethi”, *Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S. 14, 2003/1, s. 71-84.
- Köse, Bayram Arif, “Ortaçağ Seyahatnamelerinde Trabzon- Erzurum Güzergâhı”, *Current Research in Social Sciences*, c. 4, S. 2, 2018, s. 60-72.
- Kurtaran, Uğur, “Osmanlı Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik”, *Turkish Studies*, c. 7, S. 4, Sonbahar 2012, s. 2269-2286.
- Miroğlu, İsmet, “Osmanlı Yol Sistemine Dair”, *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Enstitüsü Dergisi*, S. 15, 1997, s. 241-252.
- Öztürk, Temel, “Osmanlı-Rus Savaşının (1768-1774) Lojistik Desteginde Trabzon'un Yeri”, *The Journal of Ottoman Studies*, S. XXIX, 2007, s. 142-172.

4. Kitaplar

- Aydın, Yusuf Alperen, *Müteşebbis ve Devlet*, Kitapevi Yayınları, İstanbul, 2016.
- Aygün, Necmettin, *Karadeniz'den Osmanlı Ekonomisine Bakış*, C. I, Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları, Ankara, 2016.
- _____, *Onsekizinci Yüzyılda Trabzon'da Ticaret*, Serander Yayınları, İstanbul, 2005.
- Bilge, Sadık Müfit, *Osmanlı Çağında Kafkasya (1454-1829)*, Kitapevi Yayınları, İstanbul, 2012.
- Ertaş, Mehmet Yaşar, *Sultanın Ordusu*, Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2007.
- Genç, Füsün Gülsüm, “Evliya Çelebi Tuna Kıyısında: 17. Yüzyılın İkinci Yarısında Rusçuk, Yergöğü Ve Niğbolu”, *Balkan Tarihi*, C. 1, ed. Abidin Temizer ve Zafer Gölen, Burdur, 2016.
- Genç, Serdar, *Lale Devrinde Savaş İran Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik*, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2013.
- İnbaşı, Mehmet, *Ukrayna'da Osmanlılar Kemanıçe Seferi ve Organizasyonu (1672)*, Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2004.

Jorga, Nicolae, *Fatih ve Dönemi Büyük Türk*, çev. N. Epçeli, Yeditepe Yayınları, İstanbul, 2007.

Öztürk, Temel, *Osmanlıların Kuzey ve Doğu Seferlerinde Savaş ve Trabzon*, Serander Yayınları, Trabzon, 2011.

Saray, Mehmet, *Türk İnan İlişkileri*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 1999.

Trabzon Seyahatnâmesi, haz. H. Alşan-Z. Duran, Heyamola Yayınları, İstanbul, 2017.

Yıldız, Hakan, *Haydi Osmanlı Sefere! Prut Seferi'nde Organizasyon ve Lojistik*, Kültür Yayınları, İstanbul, 2006.

5. Tezler

Çiçek, Gül, *1899 Numaralı (H.1146-1149/M.1733-1737) Trabzon Kadı Sicili'nin Çevrimyazısı ve Değerlendirilmesi*, Aksaray Üniversitesi, SBE, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Aksaray, 2017.

İşbilir, Ömer, *XVII. Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinin İâşe, İkmâl ve Lojistik Meseleleri*, İstanbul Üniversitesi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1996.

Türkmen, Mustafa Nuri, *Kemanîçe Seferinin Lojistik Hazırlıkları*, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara, 2002.

OSMANLI ARŞİV BELGELERİ IŞIĞINDA YENİLEŞME DÖNEMİNDE DOĞU KARADENİZ'DE KARAYOLU ULAŞIMI

Şenay ATAM*

Giriş

Ticaret, haberleşme ve askerî açıdan büyük öneme sahip olan yolların ulaşımın sekteye uğramaması bakımından açık tutulması için devletler büyük çaba sarf etmişlerdir. Aynı şekilde Osmanlı Devleti de yol yapım faaliyetlerini düzenli bir şekilde yürütmeye gayret göstermiş ve yolların açık tutulmasına çalışmıştır. Fakat 18. yüzyıldan sonra içeride ve dışarıda yaşanan olumsuz gelişmeler mali anlamda devleti zor durumda bırakmıştır. Bu nedenle de yolların bakım masrafları için ayrılan parada doğal olarak bir azalma meydana gelmiştir. Osmanlı'nın Klasik döneminde yapılan yolların daha çok ordunun ihtiyacına yönelik olarak inşa edildiği, bu yolların araba geçişine çok müsait olmadığı bilinmektedir. Yol yapımının sürdürülebilir bir faaliyet olmaması nedeniyle de zaten hâlihazırda toprak olan bu yolların kısa sürede bozulması kaçınılmazdır. Bu durum ticareti de olumsuz etkilemiştir. Osmanlı Devleti'nin 19. yüzyıl başlarında karayollarında durum bu iken Avrupa bu anlamda oldukça ilerlemiş, şose yol¹ yapımına başlamıştır.²

II. Mahmut'un 1826 yılında Yeniçeri Ocağı'nı kaldırmasının ardından başlattığı merkeziyetçi bürokrasiye yönelik çalışmalar Tanzimat Dönemi'nde de sürdürülmüştür. Aynı zamanda idari an-

* Dr. Öğr. Üyesi, Osmaniye Korkut Ata Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, e-posta: senayatam@osmaniye.edu.tr.

¹ Şose yol, kazma kürekle düzeltilen yollara toprak ve belirli ölçülerle taşlar dökülerek üzerinden silindirik geçirilmek suretiyle inşa edilen yollardır.

² Orhan Koloğlu, "Ulaşım ve Haberleşme", *Osmanlı Uygarlığı*, yay. haz. Halil İnalçık, Güngel Renda, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 2002, s. 443-456, Nesimi Yazıcı, "Tanzimatta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı", *OTAM*, S. 3, 1992, s. 336-377; Musa Çadırcı, "Tanzimat Döneminde Karayolu Yapımı", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Araştırmaları Dergisi*, c. 15, S. 26, 1991, s. 153-167; Cengiz Orhonlu, "Mesleki Bir Teşekkül Olarak Kaldırımcılık ve Osmanlı Şehir Yolları Hakkında Bazı Düşünceler" *Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi I*, 1972, s. 93-138.

lamda da bir iş bölümüne gidilerek müdürlük ve bakanlık düzeyinde nezaretler oluşturulmuştur. Bu yapılan yeniliklerin ziraat ve bayındırlık alanlarına ilk yansıması 1845 yılında İmar Meclislerinin oluşturulmasıdır.³ Ardından 1848 yılında Nafia Nezareti'nin kurulması ile beraber Osmanlı Devleti'nde karayolu, demiryolu, liman, köprü yapımı gibi kalkınmayı gerektirecek işler bu nezarete devredilmiştir. Nafia Nezareti'nin kurulmasının ardından Osmanlı Devleti'nde karayolları yapımı konusunda önemli gelişmeler kaydedilmiştir. Öncelikle Osmanlı Devleti'nde de Avrupa'da olduğu gibi şose yolların yapılması ve kalan yolların da düzeltilmesi için Meclis-i Vala'da ve Meclis-i Umumi'de toplantılar düzenlenmiştir.⁴ Çeşitli vilayetlere gönderilen mühendislerin hazırladıkları raporlara göre yapılacak olan işin maliyeti ve süresi belirlenmeye çalışılmıştır. Osmanlı coğrafyasının genişliği düşünüldüğünde bütün yolların aynı anda şose olarak yapılması mali açıdan devleti zorlayacağından öncelikle önemli merkezlerin şose yapılması esas kabul edilmiştir. Bu yapılan toplantıların Doğu Karadeniz coğrafyasını ilgilendiren kısmı ise Trabzon ve Samsun yollarının şose olarak tanzimidir. Bu süreçte ilk olarak ticari açıdan önemli görülen Trabzon'dan Balahor karyesine kadar olan yolun şose yapılması kararlaştırılmıştır. Bundan sonrasında da yolların yapımı konusunda uzmanlaşmış ayrı bir idari birim olacak olan Turuk ve Meabir İdaresi kurularak karayolu, demiryolu ve limanlarla ilgili yapım proje, karar ve denetlenme konuları bu idareye verilmiştir. Osmanlı Devleti'nin karayollarının yapımında en büyük problemi, mali hususlar ile yol inşasında çalışacak işçi sorunu teşkil etmiştir. Bu sorunu aşabilmek adına 22 Haziran 1866 tarihinde çıkarılan kanunla 18

³ Konu hakkında ayrıntılı bilgi için bk. Bilal Eryılmaz, *Tanzimat ve Yönetimde Modernleşme*, İşaret Yayınları, İstanbul 2010; Ali Akyıldız, *Osmanlı Bürokrasisi ve Modernleşme*, İletişim Yayınları, İstanbul 2006; Tayyib Gökbiçin, "Tanzimat Hareketinin Osmanlı Müesseselerine ve Teşkilâtına Etkileri", *Belleten*, c. XXXI, S. 121, 1967, s. 93-119; Ali Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform*, Eren Yayıncılık, İstanbul 1993; Şenay Atam, *Osmanlı Devleti'nde Nafia Nezareti*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Niğde Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Niğde 2015, s. 11-13.

⁴ Emrah Çetin, "Tanzimat Döneminde Yol Yapım Çalışmalarına Bir Örnek: İzmir-Birunâbâd Şosesi İnşa ve İşletme İmtiyazı", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, c. 53, S. 2, 2013, s. 148.

yaşından 60 yaşına kadar olan erkek nüfusa 5 senede 20 gün yollarda çalışma yükümlülüğü getirilmiştir.⁵ Ayrıca yolların hangi nizam ve kurallar çerçevesinde inşa edileceğine dair çeşitli düzenlemeler yapılmıştır. Buna göre 1861 tarihli yol nizamnamesi ile yollar dört sınıfa ayrılarak bu yolların hangi ölçülerde yapılacağı tarif edilmiştir. Bu nizamnamenin ülkenin belirli yerlerinde uygulanmak üzere çıkarılan pilot bir uygulama olduğunu burada vurgulamak gerekir. Bundan sonrasında yolların yapımı konusunun merkezi ayağı tamamlanmıştır denilemez. Yolların yapımını yeniden düzenleyen daha geniş kapsamlı 1869 nizamnamesi çıkarılarak inşaat faaliyetleri buna göre sürdürülmeye çalışılmıştır. Böylece Osmanlı Devleti'nde yapılan yollar bu nizamname etrafında şekillenilerek köy, nahiye ve kaza yolları nizamname çerçevesinde inşa edilmeye başlanmıştır. Ayrıca her vilayette bayındırlık konularında ilgilenecek nafia komisyonları ve idareleri oluşturularak buralara mühendis atamaları da yapılmıştır. Uzun yıllar yürürlükte kalan bu nizamname ile Osmanlı Devleti'nde karayolu yapımında epey bir ilerleme kaydedildiğini söylemek mümkündür.

Nizamnameye göre birinci sınıf yollar; eyalet merkezlerinden İstanbul'a, iskelelere ve demiryollarına bağlayan ve *Turuk-ı Sultani* şeklinde adlandırılan büyük yollardır. İkinci sınıf yollar; eyaletler arası ve eyaletleri sancak merkezlerine bağlayan *vilayet yolları* şeklinde adlandırılan yollardır. Üçüncü sınıf yollar kazadan kazaya giden yollarla kazalardan anayollara, iskelelere ve demiryollarına bağlanan sancak ve nahiye yolları şeklinde adlandırılan yollardır. Dördüncü sınıf yollar üçüncü sınıf kapsamında olup devamlı olarak araba geçişi bulunmayan yollardır. Bu yollar da aşağıdaki tabloda belirtilen ölçülerde yapılacaktır. Birinci ve ikinci sınıf yolların devlet ve halk ile birlikte, üçüncü ve dördüncü sınıf yolların sadece halk tarafından yapılacağı nizamnamede belirtilen diğer hükümlerdir.⁶

⁵ *Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), İrade, Mesail-i Mühimme (İ.MSM.), 84/2397, 14 Rebiülahir 1263; BOA, İ.MSM., 7/135, 4 Safer 1263; BOA, Dâhiliye Nezareti Umur-ı Mahalliye-i Vilayat Müdüriyeti (DH.UMVM.), 125/91, Tarihsiz; Atam, Osmanlı Devleti'nde Nafia...*, s. 194-199.

⁶ *BOA, İ.MSM., 24/1021, 7 Cemaziyelevvel 1278.* Bu nizamname için ayrıca bk. Selahattin Tozlu, *Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu (1850-1900)*, Atatürk Üniversitesi Yayınlanmamış Doktora Tezi, Erzurum 1997, s. 13-15; Çetin, "İzmir-Birunabad...", s. 149-151; Atam, *Osmanlı Devleti'nde Nafia...*, s. 200-201; Emrah Çetin, *Tanzimat'tan*

Tablo 1: 1869 Nizamnamesine Göre Yolların Sınıflandırılması

Yollar	Şosesi (m)	Yolun Satırları (m)	Toplamı (m)
Turuk-ı Sultani	7	2	9
Vilayet Yolları	5,50	1,50	7
Sancak ve Nahiye Yolları	4,50	1	5,50

Kaynak: BOA, İrade, Meclis-i Mahsus (İ.MMS.), 24/1021.

1. Osmanlı İdaresinde Trabzon

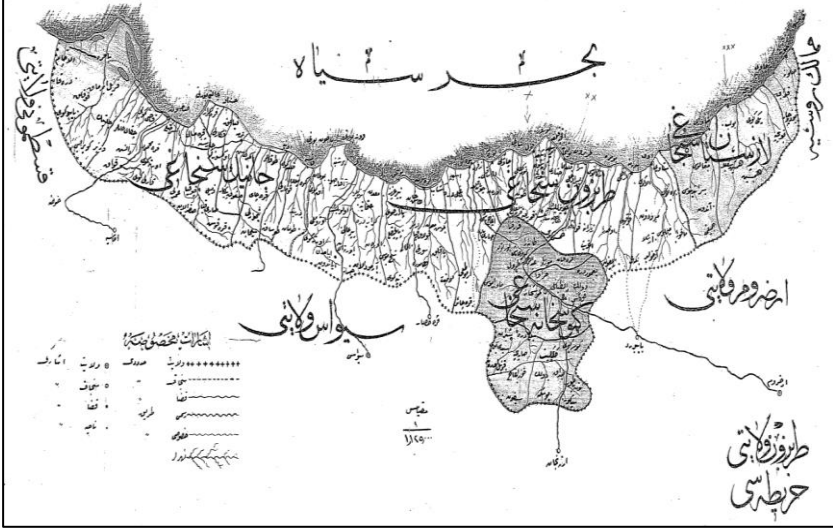
Günümüzde Rize, Artvin, Trabzon, Gümüşhane ve Bayburt gibi önemli yerleşim yerlerine sahip olan Doğu Karadeniz, Osmanlı idaresinde Trabzon vilayeti sınırları içerisinde yer almaktadır. Fatih Sultan Mehmed'in Osmanlı topraklarına kattığı Trabzon (1461), Kanuni Sultan Süleyman döneminde bir yönetim birimi olarak düzenlenmiş ve Trabzon eyaleti oluşturulmuştur (1519).⁷ Trabzon'un önemi dolayısıyla burada hanedana mensup şehzadeler idarecilik görevi yapmıştır. II. Bayezid'in oğulları Abdullah ve ardından Selim sancak beyi olarak Trabzon'da bulunmuştur. Yavuz Sultan Selim şehzadeliğinde yirmi dört yıl kadar burayı yönetmiş, oğlu Süleyman Trabzon'da doğmuştur. Selim, idareciliği sırasında Osmanlı nüfuzunu Gürcistan'a doğru yaydığı gibi Safevîler'le de mücadele etmiştir. Çaldıran seferinde Trabzon önemli bir askerî üs konumuna gelmiştir. Özellikle 16. yüzyılın sonlarından başlayıp 1639'a kadar devam edecek olan Osmanlı-Safevî mücadelesinde Trabzon büyük bir askeri ikmal merkezi olmuş ve bu durumunu 18. yüzyılda da sürdürmüştür. Osmanlı idaresinde 1860'ta Trabzon vilayeti; Rize'nin tâbi olduğu Trabzon sancağı, Giresun'un bağlı olduğu Ordu sancağı, Karahisar sancağı, Batum ve Acara'nın içinde bulunduğu Lazistan sancağı ve Gümüşhane sancağından oluşmaktadır. 1871 salnamesine göre Trabzon merkez sancağına Ordu, Giresun, Tirebolu ve Of kazaları bağlıydı. Eyalete tâbi diğer sancaklar Lazistan,

Meşrutiyet'e Karayolu Ulaşımı, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2017, s. 96-97.

⁷ Michael E. Meeker, *İmparatorluktan Gelen Bir Ulus Türk Modernitesi ve Doğu Karadeniz'de Osmanlı Mirası*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2005, s. 123-124. Trabzon'un fethi için ayrıca bk. Heath W. Lowry, *Trabzon Şehrinin İslamlaşma ve Türkleşmesi 1461-1583*, Boğaziçi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2005, s. 7-24.

Canik ve Gümüşhane olup uzun yıllar bu dört sancak Trabzon vilayetini teşkil etmiştir.⁸

Harita 1: Trabzon Vilayeti Haritası (1902/1903 Yılı)



Kaynak: Trabzon Vilayet Salnamesi, sene H. 1320.

2. Yenileşme Döneminde Doğu Karadeniz Ulaşımı

Tanzimat'a kadar Osmanlı Devleti'nde karayolları umumi ve hususi yollar olarak ikiye ayrılmıştır. Umumi yollar devlet tarafından inşa edilerek bakım-onarımı yapılırken hususi yollar tımar, zemet ve hayır sahiplerince yaptırılmıştır. Umumi yollar ancak hazinenin fazla vermesi durumunda yaptırılır, bu yollar ordu ihtiyacını karşıladığından askerlerce inşa edilirdi. İlerleyen yıllarda yol ve köprülerin yapım ve bakımı için çeşitli vergiler konmuş, bu vergiler karşılığında inşa ve bakım işleri mültezimlere devredilmiştir.⁹ Yukarıda belirtildiği gibi Tanzimat Dönemi ve sonrasında yollarla ilgili çıkarılan nizamnamelerle yolların tanımlaması değişmiştir.

⁸ Heath W. Lowry-Feridun Emecen, "Trabzon", *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C. 41, İstanbul, 2012, s. 297-301; Ayrıca bk. Musa Şaşmaz, *İngiliz Belgelerine Göre Trabzon Vilayeti Ticari Raporları 1830-1914*, C. I, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2014.

⁹ Saime Suna Kayam-Ertuğrul Tokdemir, "Savaşın Zayıf Halkası: Osmanlı Ulaşımı 1853-1918", *Prof. Dr. Haydar Kazgan'a Armağan: Yakın Tarihimizin İktisadi Panoraması*, ed. Ertuğrul Tokdemir vd., Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2011, s. 119.

Umumi yollar daha çok vilayet merkezleri ile İstanbul, limanlar ve demiryolları arasında ulaşımı temin eden yollar olarak tanımlanmıştır. Hususi yollar ise vilayet ve sancak merkezlerini birbirine bağlayan vilayet yolları olarak adlandırılmıştır. Burada Doğu Karadeniz'in umumi ve hususi yol başlıkları altında verilen kısımları bu şekilde değerlendirmek gerekir.

3. Umumi Yollar

Trabzon, Asya ve Ortadoğu transit yolunun başında kurulmuş bir şehirdir. Ayrıca Güney Kafkasya, İran ve Anadolu ile İstanbul arasında bağlantı kurmakta, İran ve Anadolu'yu Kırım'a bağlayan liman şehirlerinin merkezi rolünü üstlenmektedir. Trabzon iskelesi ve burayı Doğu Anadolu'ya bağlayan tarihi Trabzon-Erzurum-Tebriz yolu, İran vasıtasıyla Orta Asya ve Hindistan'dan gelen malların Karadeniz limanlarına, İstanbul'a ve Avrupa'ya ulaştırıldığı önemli bir transit ticaret merkezidir. İpek yolunun denizlere çıkış kapılarından birini oluşturan Trabzon, bu coğrafyada uzun yıllar en gelişmiş yerleşim yeri olarak konumunu uzun süre korumuştur. Karadeniz'in uluslararası gemilere kapalı olduğu dönemde İran'ın Batı ile olan ticaretinin çoğu, batıda Bağdat üzerinden Akdeniz'e veya kuzeybatıdan Erzurum yönünden Anadolu'yu kat ederek İstanbul ve İzmir; güneyde ise Basra Körfezi aracılığıyla yürütülmüştür. 18. yüzyılın son çeyreğine kadar yabancı devlet gemilerine kapalı bir Türk gölü olarak kalan ve özel istisnalar dışında yabancı gemilerin çıkmasına izin verilmeyen Karadeniz, Küçük Kaynarca Antlaşması'nın ağır şartları neticesinde ilk defa Rusya'nın kullanımına açılmıştır.¹⁰

Süveyş Kanalı'nın açılacağı 1869 yılına kadarki dönemde, Karadeniz sahasından İran'a ulaşan yollar uluslararası ticaret ve siyaset bakımından stratejik derecede bir öneme sahip olmuştur. Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla Karadeniz'in ticari önemi bir kat daha artmıştır. 1830'larda İngilizlerin İran ile ticaret yapmak için daha ucuza mal olan Tebriz-Erzurum-Trabzon kervan yolunu kullanmaya başlamaları ile Karadeniz ticaretinde önemli gelişmeler

¹⁰ Faruk Bilici, "Karadeniz", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C. 24, İstanbul 2001, s. 388.

meydana gelmiştir.¹¹ Ancak Doğu'dan Karadeniz'e yapılan İran ticaretinin bu döneminde Rusya, Osmanlı'nın karşısına önemli bir rakip olarak çıkmıştır. Osmanlı Devleti bu ticarete Trabzon-Erzurum-Tebriz yolunu¹² elinde tutmaktadır. Buna karşılık Rusların Gürcistan kıyılarındaki Sohum, Poti veya Batum limanlarından hareketle, bağlandıkları Tiflis-Tebriz yolu bulunmaktadır. Ruslar bu süreçte Poti-Hazar ve Poti-Tiflis demiryolunu yapmışlar, böylece Karadeniz ile birlikte Hazar Denizi'ne de açılarak bölgenin ticari üstünlüğünü ele geçirmişlerdir.¹³ Ayrıca Rusların İranlı tüccarlara nakliye ücretlerinde indirim yapması, Kafkasya'yı serbest ticaret bölgesi olarak ilan etmesiyle bu güzergâh cazibe merkezi haline gelirken, Osmanlı'nın bakımsız haliyle kullanımı günden güne güçleşen Trabzon-Erzurum yolunun önemi gittikçe azalmıştır. Bu noktada Osmanlı Devlet adamları bölgenin ticaretini yeniden canlandırmak için Trabzon-Erzurum yolunun şose olarak inşası için ilk olarak 1846 yılında Trabzon-Balahor yolunun şose olarak inşa edilmesine karar vermişlerdir. Sonrasında ise Erzurum ile Beyazıt arasındaki güzergâhın üzerindeki yolun da düzenlenerek ulaşımaya elverişli hale getirilmesi çalışmalarına başlanmıştır. Ticari açıdan bir diğer önemli nokta ise yolun güvenliği olduğundan uygun yerlere han ve karakollar inşa edilmesi kararlaştırılmıştır.¹⁴

Fakat bu süreçte yolun inşası noktasında büyük bir gelişme yaşanmaması üzerine 1850 yılında ikinci bir karar alınmıştır. Yolda yapılacak çalışmalar ve güzergâhın belirlenmesi ve yerinde incelemelerde bulunmak üzere Ticaret Nazırı İsmail Paşa bölgeye gönderilmiştir. O dönemin Trabzon Valisi Rüstem Paşa'nın gayretleriyle

¹¹ Necmettin Aygün, "Osmanlı Devleti'nin Son Zamanlarında Karadeniz'in Güney Kesiminde İktisadî Faaliyetler", *Karadeniz Araştırmaları*, c. 6, S. 23, Güz 2009, s. 43.

¹² Albert Howe Lybyer, "Osmanlı Türkleri ve Doğu Ticaret Yolları", *Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih İncelemeleri Dergisi*, c. III, 1987, s. 143-149; Fügen İlter, *Osmanlılara Kadar Anadolu Türk Köprüleri*, Karayolları Genel Müdürlüğü Yay., Ankara 1979, s. 21-22; Nilüfer Alkan, "15. ve 16. Yüzyıllarda İran İpek Yolu'nda Kervanlar", *Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, c. 7, S. 11, 2006/2, s. 141-157.

¹³ Hüseyin Kaleli, "19. Yüzyılda İran Transit Ticaret Yolu İçin Osmanlı-Rus Rekabeti", *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S. 9, Aralık, 2003, s. 22-23; Özgür Yılmaz, "Karadeniz'in Uluslararası Ticarete Açılması ve Trabzon", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar*, c. 2, S. 7, 2009, s. 370; Aygün, "Osmanlı Devleti'nin Son Zamanlarında Karadeniz'in Güney Kesiminde İktisadî Faaliyetler", s. 43.

¹⁴ BOA., Cevdet Tasnifi Nafia (C.NF.), 44/2188, 2 Cemaziyelahir 1262/28 Mayıs 1846; BOA., Bab-ı Âli Evrak Odası Sadaret Evrakı Sadaret Mektubî Kalemi (A.MKT.), 34/71, 1 Safer 1262/29 Ocak 1846; Tozlu, *Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu...*, s. 59.

Trabzon kazalarından 5 bin civarında amele toplanarak yolun inşasına başlanmıştır.¹⁵

Bu yolun Trabzon ile Gümüşhane arasındaki kısmının Trabzon ahalisine, Gümüşhane'den ötesinin de Gümüşhane ile Şarkikarahisar ahalisine yaptırılması düşünülmüş ise de Kırım Savaşı'nın çıkması yol inşasının durmasına neden olmuştur. Kırım Savaşı bittikten sonra 1857 ile 1861 yılları arasında çalışmalara yeniden hız verilmiştir. 1861 yılından sonraki dönemde ise yapımı uzayan yolun 7.000.000 kuruşa varan inşa bedeli için Beyrut-Şam yolu gibi bir şirkete ihale edilmesi gündeme geldiyse de bu sakıncalı bulunarak devlet eliyle yapılması kararlaştırılmıştır. Bundan sonraki süreçte de bu önemli ticaret yolunu inşa ve bu güzergâh üzerinde araba işletme imtiyazına yönelik çeşitli talepler bulunsada bunlar devlet tarafından sakıncalı bulunarak reddedilmiştir. Bunun yerine daha tecrübeli olacakları kanaatiyle yurtdışından iki mühendis getirilmesi tercih edilmiştir. Sonrasında zaman zaman yol inşasının gidişatı hususunda çeşitli incelemeler yapılarak raporlar hazırlanmıştır. 1866 yılında Fevzi Paşa tarafından hazırlanan rapora göre 330 km'den ibaret olan yolun henüz 17 km'si inşa edilmiştir. Yol için bütçeden tahsis edilen rakam 3.000.000 kuruş olmasına rağmen bu yıla kadar harcanan miktar 4.000.000 kuruş bulmuştur. Raporunda yolun tamamlanabilmesi için toplamda 49.000.000 kuruşun gerektiği belirtilmiştir. Dolayısıyla yıllık 4.000.000 kuruş tahsis edilirse bu yol 8 senede tamamlanabilecektir.¹⁶

Trabzon'dan Erzurum'a oradan da İran'a bağlanacak olan yolun 160 km'lik bir kısmı Trabzon vilayetinin, geri kalan 434 km ise Erzurum vilayetinin sınırları içerisinde kalmaktadır. Trabzon vilayeti içerisinde kalan bölüm aslında yolun inşası daha kolay olan kısmıdır. Fakat Erzurum vilayeti içerisindeki bölüm daha sarp bir

¹⁵ BOA, İrade, Dahiliye (İ.DH.), 223/13269, 2 Muharrem 1267/7 Kasım 1850; BOA, Bab-ı Âli Evrak Odası Defterleri Ayniyat Defterleri (BEO., AYN. d.), Nr. 775, s. 80; Tozlu, *Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu...*, s. 58-60; Selahattin Tozlu, "Trabzon-Erzurum-Tebriiz Yolu (XIX. Yüzyılda Sosyal ve Ekonomik Bakımdan Bir İnceleme)", *Türkler*, C. 14, ed. Hasan Celâl Güzel vd., Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 485; Emrah Çetin, *Tanzimat'tan Meşrutiyet'e Karayolu...*, s. 250; Emrah Çetin, "Tanzimat'tan II. Meşrutiyet'e Trabzon Vilayetinde Karayolu Yapım Çalışmaları", *Bartın Üniversitesi Çeşm-i Cihan: Tarih Kültür ve Sanat Araştırmaları E Dergisi*, c. 1, S. 2, 2014, s. 13.

¹⁶ BOA, Ticaret Nafia, Ziraat, Orman, Meadin Nezaretleri Evrakı (T.), 81/84, 23 Rebiülevvel 1285/14 Temmuz 1868; BOA, Meclis-i Vala Riyaseti (MVL.), 652/118, 29 Safer 1280/15 Ağustos 1863; Atam, *Osmanlı Devleti'nde Nafia...*, s. 263-264.

güzergâhtan geçmektedir. Yolun bitirilmesindeki güçlükler biraz da bundan kaynaklanmaktadır. 1868 yılında yolun bakımı ve inşası, senelik 5.000 kese verilerek, dört senede 20.000 keseye inşa etmeyi taahhüt eden, Anadolu İstihkâmatı Komisyonu Başkanı Fosfor Mustafa Paşa'ya verilmiştir. 1870 yılında büyük kısmı bitirilen yol, 1872 yılında tamamlanmıştır.¹⁷ Yolun genişliği 5 ila 6 m, eğimi ise %2 ila 8 olarak değişmektedir. Toplamda 594 km uzunluğunda olan yolun kısım kısım uzunlukları aşağıda olduğu gibidir:

Tablo 2: Trabzon Erzurum Yolu

Trabzon'dan Erzurum vilayeti sınırına	160 km
Bu sınırdan Bayburt'a	33 km
Bayburt'tan Erzurum'a	121 km
Trabzon-Erzurum yolu toplam	314 km
Erzurum'dan Bayezid'e	264 km
Bayezid'den Türk-İran sınırına	17 km
Trabzon-İran sınırı toplam	594 km

Kaynak: Vital Cuinet, *La Turquie d' asie, Geographie...*, s. 25.

Fransız istatistikçi Vital Cuinet'in verdiği bilgilere göre İran ve Anadolu arasında yıllık ihracat-ithalat potansiyeli 460.000 paket ve yıllık kâr miktarı ise 2.070.000 liradır. Bu ticaretin Trabzon vilayeti için olan kısmı 800.000 liradır. Yılda yaklaşık 50.000 yolcu bu güzergâhı kullanmaktadır. Bayburt'taki Sürmene güzergâhının bir kısmının terk edilerek mevcut güzergâhın iyileştirilmesi ile 211 km uzunluğunda olan yol 200 km'ye düşürülmüş ve tüccarlar tarafından bu yol daha çok tercih edilir olmuştur. Cuinet, bunun yanı sıra Trabzon'dan 30 km uzaklıktaki Cevizlik'ten vadiyi değiştirerek Meryemana Vadisi'ne katılan ve Larkana olarak bilinen bir vadiye çıkarak Krom Vadisi'nin üstündeki Madenhan'a geçen ve son olarak Vezirköy'den geçerken Kadrak'a katılan mevcut yolu düzeltmenin daha avantajlı olacağını kaydetmiştir.¹⁸

Trabzon-Erzurum yolunun inşa edilmesi İran ticaretinin gelişimi bakımından elbette önemlidir. Ancak bundan sonraki süreçte

¹⁷ Tozlu, *Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu...*, s. 61-84.

¹⁸ Vital Cuinet, *La Turquie d' asie, Geographie Administrative Statistique Descriptive et Raisonnee de L'Asie Mineure*, C. I, Ernest Leroux, Paris 1894, s. 24-25.

yolun bakım-onarım gibi işleri ile ilgili herhangi bir çalışmanın yürütülmemiş olması kısa sürede bozulmasına neden olmuştur. Bu konuda merkez ile yerel yetkililer arasında çeşitli yazışmaların yapıldığı görülmektedir. Bunların genelini yolun bakımı için merkezden yerelin uyarılması ve buna karşılık vilayeteki yetkililerin bakım-onarım masrafı için ek tahsisat istemeleri konuları oluşturmaktadır.¹⁹ Örneğin Trabzon vilayetinden Dâhiliye Nezareti'ne giden 5 Ekim 1877 tarihli yazıda Gümüşhane ile Erzincan arasındaki yolun bozulduğu, bu durumun ticarete engel olduğundan tamiri için ilave tahsisat istenmiştir. Nafia Nezareti de yolun inşasını gerekli görerek, yolun tamir masrafının gelecek yılın tahsisatından düşülmek üzere paranın Menafi Sandığı'ndan karşılanmasına karar vermiştir.²⁰ Bu şekilde Trabzon-Erzurum yolunda inşa ve tamirat çalışmaları devam etmiştir. Yolun en çok bozulan ve bakıma muhtaç kısmı ise Gümüşhane sancağı içerisinde kalan kısmıdır. Bunun nedeni de yolun bu güzergâhta dağlar arasında sarp bir güzergâhtan geçerek nehir kenarına ulaşmasıdır.²¹

Osmanlı Devleti, 1872 yılında bu yolun inşa işlemini yüklü miktarlar harcayarak tamamlasa da İran ticaretini yeniden kendi sınırları içerisine dâhil etme fırsatını kaçırmıştır. Zira karşı hamle olarak 1877 yılında Rusya demiryolu inşasıyla Poti Limanı'ndan nakliyyeyi gerçekleştirmiş, İran transit ticareti Rusya'ya kaymıştır. Ancak iç ticarete yaz ve kış kullanıma uygun olan bu yol Şiran, Erzincan, Muş ve Van mahsullerinin Trabzon Limanı'na nakledilmesi açısından önemlidir.²² Ancak sonraki süreç yeniden bu yolun işlek hale gelmesinde etkili olmuştur. 1883 yılında Rusya İran ticaretinde Kafkasya yolunu kapattığından yeniden ticaret Trabzon-Erzurum yoluna kaymıştır. Ancak Osmanlı Devleti ilerleyen tarihlerde bu yolu daha kârlı hale getirebilecek bir demiryolu inşa edememiştir. Osmanlı Devleti bu yolun bakımı noktasında gerekli hassasiyeti göstermemiştir. İngiliz konsolosu Wydham hazırladığı raporunda bakımsızlıktan bu yolda araba geçişinin mümkün olmadığını

¹⁹ BOA, Dâhiliye Nezareti Mektubî Kalemi Evrakı (DH.MKT.), 144/40, 22 Rebiülevvel 1311/3 Ekim 1893; BOA, DH.MKT., 116/39, 8 Safer 1311/21 Ağustos 1893; *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, 9. Sene, Nr. 55, 1 Rebiülahir 1311/12 Ekim 1893, s. 155.

²⁰ BOA, İrade, Şura-yı Devlet (İ.Ş.D.), 41/2143, 4 Şevval 1295/1 Ekim 1878.

²¹ Çetin, *Tanzimat'tan Meşrutiyet'e Karayolu Ulaşımı*, s. 254.

²² BOA, Yıldız Arşivi, Resmi Maruzat Evrakı (Y.A.RES.), 10/18, 19 Rebiülahir 1298/21 Mart 1881.

ğını, Erzurum-Trabzon yolu derhal tamir edilmedikçe yakın zamanda bölgenin ticari hâkimiyetinin İran'a geçeceğini ve Osmanlı'nın bundan dolayı yaşayacağı ekonomik kaybın yolun bakımı için gereken meblağın on katından fazla olacağını belirtmiştir.²³

Karadeniz sınırları içerisinde en önemli güzergâh Osmanlı Devleti nezdinde Trabzon-Erzurum yolu olarak ön plana çıkmış ise de diğer yolların da yapım faaliyetlerinin sürdürüldüğü arşiv belgelerinden anlaşılmaktadır. Karadeniz sahil kentlerini içeriye bağlayacak yollar Ordu-Sivas ve Samsun-Sivas ve Giresun-Karahisar yollarıdır. Giresun'dan Sivas vilayeti dahilindeki Karahisar'a uzanan bu yolun Trabzon sınırındaki Kulakkaya'ya uzunluğu 50 km ve ötesinde 72 km olmak üzere toplam 122 km'dir. Genişliği 3 ila 5 m olan yolun yapımına 1870 yılında başlanmıştır. Ancak Trabzon ile Sivas vilayeti arasındaki sınırların çizilmesinde sık sık anlaşmazlık olması nedeniyle 1898'e kadar tamamlanamamıştır.²⁴

Aynı zamanda askerî açıdan da önemli olan Ordu-Sivas arasındaki yol 15 yılda tamamlanabilmiştir. Yapımına 1870 yılında başlanılan yolun ilk 13 yıl boyunca sadece 9 km'lik kısmı yapılmıştır. 1883'te 20 km daha inşa edilmiştir. Toplamda 85 km 600 m uzunluğunda olan yolun 1884 yılında 53 km'lik bir kısmı daha yapılarak inşa edilmiş ve şose yolun uzunluğu 82 km'ye ulaşmıştır. Bu süreçte yol üzerinde 155 taş ve ahşap köprü de inşa edilmiştir.²⁵ Ancak bir noktadan sonra hem mali imkânsızlık hem de coğrafyanın zorlukları nedeniyle yol inşası durmuştur. 1884 yılında kalan kısmı da inşa edilerek hizmete açılmıştır.²⁶ Yolun bozulan kısımlarının bitirilebilmesi için 1898 yılında Trabzon vilayetine emir gönderilmiş, Trabzon Valisi bu vilayetin daha çok Trabzon-Erzurum ticarî yolunun inşası ile meşgul olduğunu ve ahalinin öncelikli olarak bu yolun bitirilmesini istediğini beyan etmiştir. Bu yüzden en erken yedi yıl içinde inşa edilebileceğini ifade etmiştir. Bunun üzerine

²³ Şenay Atam, "İngiliz Arşiv Belgelerine Göre 19. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Karayollarının Durumu (1882)", *Current Debates on Social Sciences 2 History*, Bilgin Kültür Sanat Yayınları, Ankara 2019, s. 123-124.

²⁴ Cuinet, *La Turquie d'asie, Geographie...*, s. 25.

²⁵ Cuinet, *La Turquie d'asie, Geographie...*, s. 25.

²⁶ *Mecmua-i Umur-ı Nafia*, nr. 1, Muharrem 1302, s. 9, Çetin, *Tanzimat'tan Meşrutiyet'e Karayolu Ulaşımı*, s. 255.

Trabzon vilayetine gönderilen cevabî yazıda Ordu-Sivas yolunun askerî açıdan öneminden dolayı biran evvel inşası istenmiştir.²⁷

Samsun'dan Sivas'a giden güzergâh Amasya ve Tokat üzerinden araçların geçişine uygun olan en önemli işlek yollardan biridir. Bu yolun keşfi 1846 yılında yapılmıştır.²⁸ Ancak bu dönemde şose yol tecrübesi tam olmadığından yapılan keşfin doğru olup olmadığı anlaşılammıştır. Bütün yolların inşasına birden başlanamayacağından Trabzon-Erzurum ve İstanbul-Edirne yollarının yapılmasına öncelik vermiştir.²⁹ Samsun-Sivas yolunda ikinci keşif çalışmaları 1857 yılında yapılmış ve keşif çalışmalarının ardından yolun inşasına başlanılmıştır. 1862 ile 1869 yılları arasında buranın inşası noktasında büyük bir özen gösterilerek çalışmalar sürdürülmüştür. 1883 yılında tamamlanan bu yolun vilayetin sınırındaki Karadağ'a olan uzunluğu 59 km'dir. Ortalama genişliği de 6-7 m'dir.³⁰ 1899 yılında Ticaret ve Nafia Nezareti'nden Trabzon vilayetine gönderilen yazıda vilayetin coğrafi durumu itibarıyla ulaşımında çeşitli güçlüklerin yaşanmasının yanında 1898 yılında kışın şiddetli geçmesi nedeniyle köy yolları harap olduğundan, bu yolların bakımının yapılması istenmiştir. Trabzon vilayeti de halkın yardımlarıyla bir yıl içerisinde yürüttüğü çalışmalar neticesinde elde ettiği sonuçları bir rapor halinde nezarete sunmuştur. Buna göre vilayet hususî yollarını kapsayan inşa ve tamirat çalışmaları neticesinde 1.750 km'ye yakın yol yapılmıştır.³¹ Bu yol üzerinde 1901 yılında 19 km'lik bir kısmın tamiri için 415.000 kuruş masrafla bir müteahhide ihalesi gerçekleştirilmiştir. Ancak sonradan denetlenen yolun şartnameye uygun olarak yapılmadığı anlaşılarak yolu bu şekilde teslim alan nafia mühendisi Hamdi Efendi açığa alınmış, müteahhitten de devletin zararının karşılanması talep edilmiştir. 7 Ağustos 1902 tarihinde Nafia Nezareti'nden verilen izin doğrultusunda altı kısma ayrılan yolun 12 km'den ibaret olan birinci kısmı ihale edilmiş olmasına rağmen müteahhidin işin üstesinden gelemeyeceği anlaşılarak ihale feshedilmiştir. Daha sonra bu yol konduktör Aslan Efendi'nin gözetiminde amele-i mükellefe marifetiyle

²⁷ BOA, Dâhiliye Nezareti, Islahat (DH.TMIK.S.), 20/66, 26 Rebiülahir 1316/13 Eylül 1898; BOA, DH.TMIK.S., 21/17, 15 Cemaziyelevvel 1316/1 Ekim 1898; Atam, *Osmanlı Devleti'nde Nafia...*, s. 265.

²⁸ BOA, A.MKT., 38/58, 25 Rebiülevvel 1262/23 Mart 1846.

²⁹ BOA, İ.MSM., 7/135, 4 Safer 1263/22 Ocak 1847.

³⁰ BOA, İ.DH., 892/70967, 19 Şevval 1300/23 Ağustos 1883; Cuinet, *La Turquie d'asie, Geographie...*, C. I, s. 26.

³¹ BOA, T., 2871/25, 18 Receb 1323/18 Eylül 1905.

inşa edilmiştir. İnşası tamamlandıktan sonra tamir görmeyen bu kısmın 1905 yılına gelindiğinde kullanılamaz halde olduğu görülmüştür. İkinci ve üçüncü kısımlar ise müteahhitlere ihale edilerek inşa edilmiş olmasına rağmen görülen eksiklikler nedeniyle müteahhitlerin alacaklarına hazine tarafından el konulmuştur. Amele-i mükellefe ile yapılan dördüncü kısım ile müteahhide ihale edilen beşinci ve altıncı kısımların ise iyi durumda olduğu belirlenmiştir.³² 1916 yılında Samsun-Sivas yolunun Amasya sancağı dâhilindeki kısmında 2.600 m şose tamiri yapılmıştır.³³

Vilayetin bir diğer yolu Ünye'den Niksar'a uzanan yoldur. 77 km uzunluğunda olan bu yolun inşasına 1878 yılında başlanmış, 1894 yılına gelindiğinde tamamlanmıştır. Bu yolun eğimi % 7'dir. Yol üzerinde 67 köprü inşa edilmiştir.³⁴ Aşağıdaki haritada bu yolun durumunu görmek mümkündür.

Harita 2: Trabzon Vilayeti-Kuzey, Fatsa, Ünye, Terme, Çarşamba Kazalarının Ulaşım Durumları



Kaynak: BOA, Hrt.h. Nr. 624.

Tablo 3: 1883-1884 Mali Yılında Trabzon Vilayetinde Yapılan Yollar

³² BOA, T., 2871/25, 18 Receb 1323/18 Eylül 1905.

³³ BOA, DH. UMVM., 83/19, 4 Cemaziyelahir 1335/28 Mart 1917.

³⁴ Cuinet, *La Turquie d'asie, Geographie...*, s. 26; BOA, T., 3128/18, 7 Muharrem 1333/25 Kasım 1914.

Yolun İsmi	Şose Yollar (km)	Köprüler (adet)
Trabzon-Erzurum	93 km 784 m	248
Giresun-Karahisar		
Ordu'dan Sivas hududuna kadar		
Ünye-Niksar		
Samsun-Sivas		

Kaynak: Salname-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniye, sene H. 1301, Matbaa-i Osmaniye, İstanbul, 1301, s. 373.

Tablo 4: 1901 Yılında Trabzon Vilayetindeki Resmi Yolların Durumu

Yolun İsmi	Uzunluğu	Şose Yol	Tamir Olan	Tamir Olunacak	Köprü/Menfes (Adet)
Trabzon-Erzurum	158 km 890 m	158 km 890 m	73 km 390 m	85 km 500 m	336
Trabzon-Sürmene	30 km 391 m	13 km 700 m			4
Trabzon-Akçaabad	13 km 200 m	13 km 200 m			12
Trabzon-Mahmat	30 km	12 km 800 m			13
Tirebolu-Erzincan	95 km 500 m				37
Giresun-Karahisar	92 km 100 m	92 km 100 m	55 km 100 m	37 km	63
Ordu-Sivas	85 km 600 m	85 km 600 m			43
Gümüşhane-Erzincan	76 km 300 m	64 km			19
Samsun-Sivas	62 km	62 km			82
Samsun-Bafra	49 km 74 m	32 km 831 m			38
Samsun-Çarşamba	35 km	22 km 964 m			33
Ünye-Sivas	72 km 200 m	72 km 200 m			72
Çarşamba-Terme	20 km 400 m	20 km 400 m			16
Ünye-Terme	30 km	1 km 383 m			1
Kavak-Erbaa	17 km 600 m	11 km 201 m			
Ordu-Vone	32 km	19 km 400 m			
Ordu-Taşhane	2 km	2 km			
Toplam	876 km 755 m	684 km 669 m	128 km 490 m	122 km 50 m	764

Kaynak: Trabzon Vilayeti Salnamesi, C. 19, Sene 1901, haz. Kudret Emiroğlu, Trabzon İl ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı, Trabzon 2008, s. 236.

Tablo 5: 1905 Yılına Kadar Trabzon Vilayetinde Yapılmış Olan Bazı Şose Yollar

Yolun İsmi	Uzunluğu	
	km	m
Trabzon-Gümüşhane-Erzurum yolu	159	
Trabzon-Polathane-Vakf-ı Kebir yolu	37	
Trabzon-Yomra yolu	11	500
Giresun-Karahisar yolu	90	
Ordu-Sivas yolu	85	600
Ünye-Niksar yolu	70	245
Ünye-Çarşamba-Samsun yolu	45	
Samsun-Sivas yolu	61	600
Samsun-Bafra-Alaçam yolu	51	500
Gümüşhane-Pir Ahmed	55	

Kaynak: İbrahim Hilmi, *Devlet-i Aliyye-i Osmaniye'nin Ahval-i Coğrafiye ve İstatistikiyesi*, İstanbul 1323, s. 150.

4. Hususi Yollar

4.1. Trabzon-Gümüşhane-Erzincan Yolu

Trabzon'dan Erzurum vilayetinin Erzincan sancağına uzanan Trabzon-Gümüşhane-Erzincan yolu hem bu dönemde Erzincan'ın hem de Trabzon'un sancağı Gümüşhane'nin kıyıya ulaşması bakımından önemlidir. Trabzon'dan başlayarak Gümüşhane'nin Pir Ahmet türbesinin de yer aldığı kasabaya kadar ulaşan güzergâh toplam 71 km'dir. 1905 yılına gelindiğinde 55 km'si tamamlanmıştır. Amele-i mükellefe çalıştırılarak inşa edilen yolun daimî surette bakımından sorumlu yol bekçileri bulunduğundan 1905 yılındaki bilgilere göre iyi durumdadır. Ancak güzergâhı nedeniyle sürekli tamire muhtaçtır. Bu yüzden çevre köy halkı devamlı surette yolun tamirinde çalıştırılmaktadır. Bu yolun Trabzon sancağı dâhilinde kalan 61 km'lik kısmında 1912 yılında yine toprak düzenleme işleri yapılmış, bu yolda çalışan tamircilerin maaşı da dâhil olmak üzere 59.109 kuruş harcanmıştır. Gümüşhane sancağı dâhilinde olan kısımda yapılan inşaat ve tamirat çalışmalarına ise yaklaşık 73.000 kuruş harcanmıştır.³⁵ 1919 yılında Erzincan sancağından Dâhiliye

³⁵ BOA, Ticaret Nafia, Ziraat, Orman, Meadin Nezaretleri Defterleri (T. d.), Nr. 154, s. 29-30; Atam, *Osmanlı Devleti'nde Nafia...*, s. 267.

Nezareti'ne gönderilen yazıda Erzincan-Trabzon yolunun bozuk bir halde ve geçilemeyecek durumda olduğu, bu yolun acilen tamiri için 200.000 kuruşun gerektiği ifade olunmuştur. Nafia Nezareti bu yolun turuk-ı hususî kapsamında olduğundan vilayet bütçesinden tamiri gerektiğini belirtmiştir.³⁶

4.2. Karadeniz Sahil Yolu

Cumhuriyet tarihimizde yapımı ve ardından meydana gelen göçükleri ile haberlere konu olan Karadeniz sahil yolu Osmanlı Devlet adamlarının da inşası için çaba sarf ettiği önemli güzergâhlardandır. Bu anlamda ilk adımlar 1864 yılında atılmaya başlanmıştır. Ancak oldukça zor bir coğrafyaya sahip bölgede bu yolun bitirilebilmesi Osmanlı Dönemi'nde mümkün olamamıştır.

4.3. Bafra-Samsun-arşamba-Terme Yolu

Karadeniz sahilinde bulunan Samsun, Ordu, Trabzon ve Rize'yi birbirine bağlayacak olan yolun ilk kısmı Bafra-Samsun-arşamba-Terme yollarıdır. Bu yolun çok bozuk ve çamurdan geçilemez halde olması nedeniyle 30 Nisan 1864 tarihinde düzenlenmesine başlanılmış, Samsun-arşamba-Terme yolunun bitirilmesine rağmen amelelerin Amasya Caddesi'nde çalıştırılmasından dolayı Samsun-Bafra yolunun inşasına başlanılamamıştır. Bu yolların tam şose olarak inşası halinde kasabaların birbirine ulaşımı rahatlayacağından Canik sanağı mutasarrıflığına emir verilmesi istenmiştir. Bu yolun inşası için gerekli miktar 3 yük 7.454 kuruş olarak ifade edilmiştir. Bu konuda Nafia Nezareti'nin görüşü sorulduktan sonra uygun bulunarak yolların inşası hususunda 1 Nisan 1864 tarihinde iradesi çıkmıştır.³⁷ Ancak bu dönemde yol yapımında herhangi bir ilerleme kaydedilmemiştir. Hasan Fehmi Paşa 150 km'den oluşan Bafra-Samsun-Terme yolunun 65.217.39 Lira masrafla inşa edilebileceğini, böylece Bafra ve arşamba ovalarından elde edilen mahsulün naklinin kolaylaşacağını ifade etmiştir.³⁸ Yolun inşasına

³⁶ BOA, DH.UMVM., 72/45, 12 Safer 1338/6 Kasım 1919.

³⁷ BOA, İrade, Meclis-i Vala (İ.MVL.), 507/22892, 24 şevval 1280/2 Nisan 1864.

³⁸ Dinçer, "Osmanlı Vezirlerinden...", s. 171-172; etin, *Tanzimat'tan Meşrutiyet'e Karayolu Ulaşımı*, s. 256.

başlanılsa da 55 km olan Samsun-Terme yolunun 1890'lara gelindiğinde ancak 30 km'si tamamlanmıştır.³⁹ Yolun inşası ile ilgili yıllar süren çalışmalar yürütülmüştür. Bunları aşağıdaki tablolarda da görmek mümkündür. Samsun-Çarşamba yolu üzerindeki Melet Irmağı Köprüsü önceleri kenar ve orta ayakları taş, üzeri demir ve ahşap döşemelerle inşa edilmiştir. 1901 yılında sel taşkını sebebiyle yıkılan köprünün tamiri için vilayet, Nafia Nezareti'nden izin istese de mevcut köprünün yerine demir kazıklar üzerine ekonomik bir köprü inşası kararlaştırılmıştır. İhalesi yapılan köprünün inşasına Samsun livası fen memurları önem vermediğinden yapımı ancak uzun bir aradan sonra tamamlanabilmiştir.⁴⁰ Bu yolun Bafra-Samsun hududu kısmı 1914 yılına gelinmiş olmasına rağmen inşa edilmemiş, yolun bitirilebilmesi için ahali bedel-i nakdi ödedikten sonra dörder günde bedenen çalışmak istediklerini beyan etmişlerdir.⁴¹

4.4. Trabzon-Yomra-Sürmene Sahil Yolu

30 km uzunluğunda olan yolun şose olarak yapımına 1885 yılında başlanmıştır. 1890'larda 15 km'si inşa edilmiş olan yol bir türlü tamamlanamamıştır.⁴² Deşane deresi kısmında ihale ile 12 gözlü karma köprü inşa edilmiştir. Bölgede incelemelerde bulunan Edirne Nafia Müdürü Ragıb Bey raporunda şose döşenecek taşların yöredeki ocağın taşından kullanılmasını tembih etmiştir. 1912 yılında bu yol üzerinde toprak düzenlemesi ile 969 m uzunluğunda silindiri tamamlanmış şose yol ve üç yeni köprü inşa edilmiştir. Bu işler için harcanan miktar 50.000 kuruş civarındadır.⁴³ 1914 yılına gelindiğinde yolun inşası devam etmekte olup, çok ilerleme kaydedilmemiştir.

³⁹ Cuinet, *La Turquie d'asie, Geographie...*, s. 26.

⁴⁰ BOA, T., 2871/25, 18 Receb 1323/18 Eylül 1905.

⁴¹ BOA, Dâhiliye Nezareti İdari Kısım (DH.İD.), 178/26, 14 Receb 1332/8 Haziran 1914.

⁴² Cuinet, *La Turquie d'asie, Geographie...*, s. 26.

⁴³ BOA, T. d., Nr. 154, s. 29-30; Atam, *Osmanlı Devleti'nde Nafia...*, s. 266-267.

Tablo 6: 1901 Yılında Trabzon Vilayetindeki Hususi Yolların Durumu

Yolun İsmi	Uzunluğu	Yapılan Kısım	Yapılacak Kısım
Akçaabad-Vakf-1 Kebir	60 km	34 km	26 km
Kalenüma-Sidiksa-Horozdağı-Gürtün	50 km	50 km	
Kindinar-Kireçhane-ve Zülmere	15 km	5 km	10 km
Yeni Cuma-Divranos	15 km	3 km	12 km
Boztepe-Çukurçayır	5 km	2 km	3 km
Tonya-Vakf-1 Kebir	30 km	20 km	10 km
Tonya-Gürtün	20 km	15 km	5 km
Görelle-Gürtün	60 km	30 km	30 km
Sürmene-Bayburt	70 km	10 km	60 km
Of-Bayburt	75 km	65 km	10 km
Giresun-Bektaş Yaylası	40 km		40 km
Keşab-Tirebolu	15 km		15 km
Giresun-Kümbet	52 km	52 km	
Giresun-Aksu ve Pir Aziz-Ordu	28 km		28 km
Giresun-Keşab	15 km	15 km	
Keşab-İki Köy	10 km	10 km	
Giresun-Bulancak	15 km	10 km	5 km
Alaçam-Bafra	28 km 300 m	20 km	2 km 300 m
Cevizlik-Kurum	45 km 350 m	42 km 350 m	3 km
Tirebolu-Görelle	15 km 750 m	3 km 700 m	12 km
Görelle-Tirebolu	20 km	20 km	
Görelle-Şarlı	15 km	15 km	
Çavuşlu'dan Güneye Doğru	10 km	5 km	5 km
Yomra-Samaruksa	1 km 700 m	700 m	1 km
Bafra-Vezirköprü	53 km	4 km 300 m	48 km 700 m
TOPLAM	763 km 950 m	460 km 50 m	303 km 900 m

Kaynak: Trabzon Vilayeti Salnamesi, C. 19, sene 1901.

Aşağıdaki tabloda da görüleceği üzere Trabzon sahil yolunun büyük bir bölümünün inşası için 1914 yılında karar alınmıştır. Ancak bundan sonraki süreçte de Osmanlı Devleti Birinci Dünya Savaşı'na girdiğinden yolların inşası tamamlanamamıştır.

Tablo 7: 1914 Yılında Trabzon Vilayetinin Yolları ve Bu Yılda Trabzon Vilayetinde Yeniden İnşaat ve Tamiratlarına Başlanılan Yollar

Trabzon Sancağı	Uzunluğu km/m	Açıklama
Değirmendere-Trabzon-Akçaabad Vakf-ı Kebir Sahil Yolu	51 km	1914 yılından itibaren inşasına devam edilmekte olup 15 km'sinden araba geçebilir
Vakf-ı Kebir-Görelle Sahil Yolu	30 km	1914 Yılında 1 km'sinin inşasına başlanılması kararlaştırılmıştır.
Vakf-ı Kebir-Gürtün Dâhil Yolu	90 km	"
Görelle-Tirebolu Sahil Yolu	30 km	"
Tirebolu-Giresun Sahil Yolu	50 km	"
Tirebolu-Harşid Dâhil Yolu	2 km 500 m	"
Giresun-Ordu Sahil Yolu	60 km	1914 Yılında 3 km'sinin inşasına başlanılması kararlaştırılmıştır.
Ordu-Vona (Perşembe) Sahil Yolu	15 km	1914 Yılında 2,5 km'sinin inşasına başlanılması kararlaştırılmıştır.
Ordu-Mesudiye Dâhil Yolu	85 km 600 m	Bu yol 30 sene önce inşa edilmiş olmasına rağmen çoğu köprü ve yolların bozulmuş olduğundan araba geçemez. 1914 yılı içerisinde bu köprülerin tamiri kararlaştırılmıştır.
Trabzon-Mahmat Yolu	7 km	Bu yolun 3 km'sinden araba geçebilir.
Trabzon-Zafanoz Yolu	8 km 500 m	1914 Yılında 1 km'sinin inşasına başlanılması kararlaştırılmıştır.
Trabzon-Yomra-Sürmene Sahil Yolu	30 km 300 m	Trabzon'dan Yomra'ya olan 13 km'lik kısımda araba geçebilir.
Sürmene-Of Sahil Yolu	30 km	1914 Yılında 2,5 km'sinin inşasına başlanılması kararlaştırılmıştır.
Of-Bayburt Dâhil Yolu	90 km	"
Gümüşhane Sancağı		
Gümüşhane-Şiran Dâhil Yolu	60 km	Bu yolun 12 km'sinin toprak düzenlemesi yapılmış ve inşaat devam etmektedir.
Torul-Gürtün Dâhil Yolu	55 km	1914 Yılında 2,5 km'sinin inşasına başlanılması kararlaştırılmıştır.

Gümüşhane-Erzincan Dâhil Yolu	78 km	1914 Yılı İçerisinde Pir Ahmed Köprüsünün inşaatı tamamlanacaktır. Yol, Kışın araba geçebilir durumdadır.
Lazistan Sancağı		
Rize-Of Sahil Yolu	30 km	3,5 km'sinin inşaatına devam edilmektedir.
Rize-Atina Mapavri-Viçe Sahil Yolu	80 km	1914 Yılında 1,5 km'sinin inşasına başlanılması kararlaştırılmıştır.
Viçe-Hopa-Kopuş Hududu	35 km	"
Atina-Hemşin Dâhil Yolu	90 km	"

Kaynak: BOA, DH.UMVM., 74/34.

Karadeniz'de 1885 yılında inşa edilmiş olan yolların toplam uzunluğu 449 km, 1897 yılında 569 km'dir. 1901 yılına ait Trabzon Vilayet Salnamesi'ne göre bu tarihe kadar vilayette açılmış olan en önemli yollar Trabzon-Erzurum, Trabzon-Erzincan, Tirebolu-Erzincan, Giresun-Şarkikarahisar, Samsun-Sivas, Samsun-Mamura-tülaziz, Samsun-Diyarbakır, Ordu-Şarkikarahisar, Sürmene-Bayburt ve Of-Bayburt yollarıdır.⁴⁴ Bölgede yol inşası henüz tamamlanmamıştır. Hali hazırda inşası devam eden bütün yollar bitirildiği, takdirde 1.640 km'ye yakın uzunlukta bir yolun varlığı hesaplanmıştır. Birinci Dünya Savaşı'nın başladığı süreçte artık yeni yol inşasından ziyade bozulan yerlerin tamir edildiği bir süreç başlamıştır. Devletin zaten kısıtlı olan imkânları bu sefer cepheden cepheye savaşan orduya aktarılmıştır. Karadeniz bölgesinin coğrafi ve iklim koşulları, özellikle yoğun yağışlar nedeniyle yollar sık sık bozulmuştur. Örneğin 28 Temmuz 1919 tarihinde Temmuz'un birinci haftasında yaşanan sel baskını nedeniyle Giresun-Ordu yolu bozulmuş, köprüler de yıkılmıştır.⁴⁵ Bu durum aslında teknolojinin ileri seviyeye ulaştığı günümüzde dahi çok yabancı olduğumuz bir konu değildir. Dolayısıyla dönemin olanakları, teknolojik altyapısı düşünüldüğünde devletin ne kadar zor şartlar altında bu inşa faaliyetlerini yürüttüğünü anlamak çok da zor değildir.

⁴⁴ *Salname-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniye*, sene 1301, s. 377; *Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yıllığı 1897, Tarihi İstatistikler Dizisi*, C. V, haz. Tefik Güran, T. C. Başbakanlık İstatistik Enstitüsü Yay., Ankara 1997, s. 286; *Trabzon Vilayeti Salnamesi*, s. 197-198; Atam, *Osmanlı Devleti'nde Nafia...*, s. 269.

⁴⁵ BOA, T., 3128/34, 8 Cemaziyelevvel 1334/13 Mart 1916; BOA, DH.UMVM., 3/57, 27 Zilhicce 1337/23 Eylül 1919; Atam, *Osmanlı Devleti'nde Nafia...*, s. 269.

Sonuç

Trabzon vilayeti Osmanlı Devleti'nde kapsadığı alan itibarıyla Anadolu'da bütün Doğu Karadeniz kıyılarını kapsamaktadır. Fakat Osmanlı'nın Karadeniz kentlerinde mevcut coğrafi koşulların getirdiği bir sonuç olarak ulaşımın yetersizliği yerleşim yerlerinin ekonomik anlamda gelişimini tamamlayamamasına neden olmuş ve sahip oldukları yer altı ve yer üstü zenginliklerinden faydalanmalarına uzun bir müddet engel olmuştur. Osmanlı Devleti 19. yüzyılda yol inşasının özellikle ticari açıdan önemini kavramakla birlikte bu dönem aynı zamanda devletin içeride ve dışarıda birçok problemin yaşandığı, ekonominin de buna bağlı olarak kötü gittiği bir dönemdir. Hatta Osmanlı Devleti aldığı borçları ödeyememiş ve iflas etmiştir. Bu süreçte önemli gelirlerine Düyun-u Umumiye tarafından el konulmuştur. Dolayısıyla yol inşası için gerekli finansmanın karşılanmasında büyük bir güçlük çekilmiştir. Yol inşasında ihtiyaç duyulan iş gücü dolayısıyla 20 ila 60 yaş arasındaki erkek nüfusa yılda 4 gün olmak üzere 5 yılda 20 gün yol inşasında çalışma yükümlülüğü getirilmiştir. Bununla birlikte çoğu yerde ameleli yollara sevk edecek ve amelenin çalışmasından sorumlu memurların suistimalleri ve yolsuzlukları nedeniyle bu anlamda sınırlılıklar bulunduğunu vurgulamak gerekir. Tüm bu zorluklara rağmen özellikle Trabzon-Erzurum yolu halkın büyük gayretleri neticesinde açılmış, ancak onca emek zaman içerisinde bakımsızlık nedeniyle boşa gitmiştir. Bu yüzden yol üzerinde zaman zaman onarım işleri yapılarak açık tutulmaya çalışılmıştır.

Arşiv belgeleri ve diğer kaynaklar incelendiğinde Karadeniz'de inşa edilen güzergâhların büyük bir çoğunluğunu iç kesimleri Karadeniz'e ulaştırmak üzere inşa edilen yollar olduğu görülmektedir. Bu yollar hem iç kesimlerde üretilen ürünlerin limana ulaştırılması hem de zaman zaman sıkıntısı görülen ürünlerin bu yollar vasıtasıyla limandan bu bölgelere ulaştırılması bakımından büyük önem arz etmektedir. Genel olarak yapılan çalışmalarda Osmanlı Devleti'nin yol inşası için çaba sarf etmediği, herhangi bir iş ve işlem yapmadığı vurgulanmış olsa da arşiv belgeleri incelendiğinde konu ile alakalı gayret sarf edildiği ortaya çıkmaktadır. Fakat gerek maddi ve teknik eleman yetersizliği gerekse dönemin siyasi konjonktürü ilerlemenin sağlanmasında büyük bir engel olarak Osmanlı Devleti'nin karşısına çıkmıştır.

Kaynaklar

1. Arşiv Belgeleri

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA).

2. Dergiler

Mecmua-i Umur-ı Nafia

Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası

3. Kitaplar ve Makaleler

Akyıldız, Ali, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform*, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1993.

_____, *Osmanlı Bürokrasisi ve Modernleşme*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2006.

Alkan, Nilüfer, "15. ve 16. Yüzyıllarda İran İpek Yolu'nda Kervanlar", *Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, c. 7, S. 11, 2006/2, s. 141-157.

Atam, Şenay, *Osmanlı Devleti'nde Nafia Nezareti*, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Niğde Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Niğde, 2015.

_____, "İngiliz Arşiv Belgelerine Göre 19. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Karayollarının Durumu (1882)", *Current Debates on Social Sciences 2 History*, Bilgin Kültür Sanat Yayınları, Ankara, 2019, s. 122-130.

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

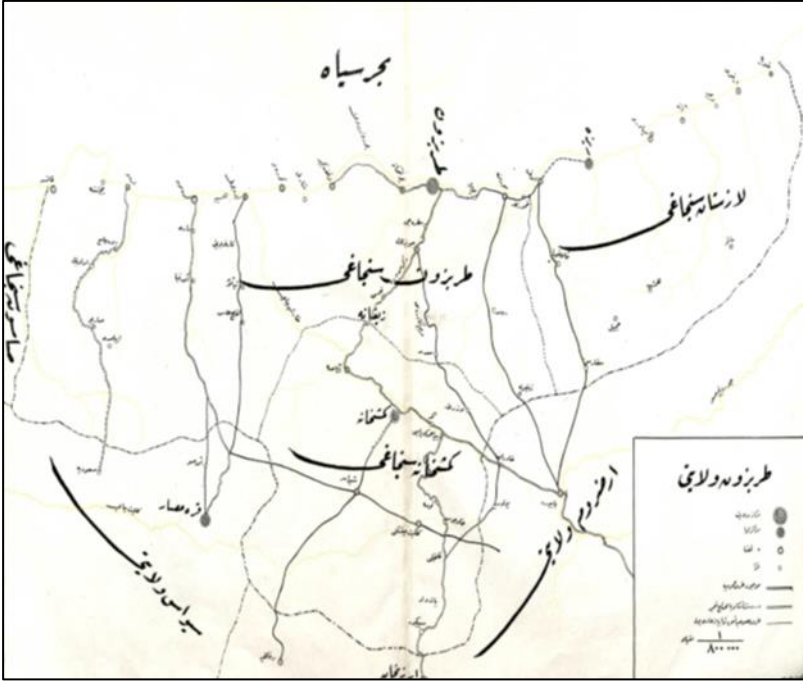
Bilici, Faruk, "Karadeniz", *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C. 24, İstanbul, 2001, s. 388-390.

Cuinet, Vital, *La Turquie d' asie, Geographie Administrative Statistique Descriptive et Raisonnee de L'Asie Mineure*, C. I, Ernest Leroux, Paris, 1894.

Çadırcı, Musa, "Tanzimat Döneminde Karayolu Yapımı", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Araştırmaları Dergisi*, c. 15, S. 26, 1991, s. 153-167.

- Çetin, Emrah, “Tanzimat Döneminde Yol Yapım Çalışmalarına Bir Örnek: İzmir-Birunâbâd Şosesi İnşa ve İşletme İmtiyazı”, *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, c. 53, S. 2, 2013, s. 145-164.
- _____, “Tanzimat’tan II. Meşrutiyet’e Trabzon Vilayetinde Karayolu Yapım Çalışmaları”, *Bartın Üniversitesi Çeşm-i Cihan: Tarih Kültür ve Sanat Araştırmaları E Dergisi*, c. 1, S. 2, 2014, s. 10-21.
- _____, *Tanzimat’tan Meşrutiyet’e Karayolu Ulaşımı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2017.
- Eryılmaz, Bilal, *Tanzimat ve Yönetimde Modernleşme*, İşaret Yayınları, İstanbul, 2010.
- Gökbilgin, Tayyib, “Tanzimat Hareketinin Osmanlı Müesseselerine ve Teşkilâtına Etkileri”, *Bellekten*, c. XXXI, S. 121, 1967, s. 93-111.
- İbrahim Hilmi, *Devlet-i Aliyye-i Osmaniye’nin Ahval-i Coğrafiye ve İstatistikiyesi*, İstanbul, 1323.
- İlter, Fügen, *Osmanlılara Kadar Anadolu Türk Köprüleri*, Karayolları Genel Müdürlüğü Yay., Ankara, 1979.
- Kaleli, Hüseyin, “19. Yüzyılda İran Transit Ticaret Yolu İçin Osmanlı-Rus Rekabeti”, *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S. 9, Aralık, 2003, s. 1-19.
- Kayam, Saime Suna-Tokdemir, Ertuğrul, “Savaşın Zayıf Halkası: Osmanlı Ulaşımı 1853-1918”, *Prof. Dr. Haydar Kazgan’a Armağan: Yakın Tarihimizin İktisadi Panoraması*, ed. Ertuğrul Tokdemir, Ömer Günçavdı, Saime Suna Kayam, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2011, s. 113-137.
- Koloğlu, Orhan, “Ulaşım ve Haberleşme”, *Osmanlı Uygarlığı*, yay. haz. Halil İnalçık, Güngel Renda, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 2002, s. 443-456.
- Lowry, Heath W., *Trabzon Şehrinin İslamlaşma ve Türkleşmesi 1461-1583*, Boğaziçi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2005.
- Lowry, Heath W.- Emecen, Feridun, “Trabzon”, *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C. 41, İstanbul, 2012, s. 296-301.
- Lybyer, Albert Howe, “Osmanlı Türkleri ve Doğu Ticaret Yolları”, *Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih İncelemeleri Dergisi*, c. III, 1987, s. 141-157.

- Meeker, Michael E., *İmparatorluktan Gelen Bir Ulus Türk Modernitesi ve Doğu Karadeniz'de Osmanlı Mirası*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2005.
- Orhonlu, Cengiz, "Mesleki Bir Teşekkül Olarak Kaldırımcılık ve Osmanlı Şehir Yolları Hakkında Bazı Düşünceler" *Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi I*, 1972, s. 93-138.
- Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yıllığı 1897, Tarihi İstatistikler Dizisi*, C. V, haz. Tefvik Güran, T.C. Başbakanlık İstatistik Enstitüsü Yay., Ankara, 1997.
- Salname-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniye*, sene 1301, Matbaa-i Osmaniye, İstanbul, 1301.
- Şaşmaz, Musa, *İngiliz Belgelerine Göre Trabzon Vilayeti Ticari Raporları 1830-1914*, C. I, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2014.
- Tozlu, Selahattin, *Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu (1850-1900)*, Atatürk Üniversitesi Yayınlanmamış Doktora Tezi, Erzurum, 1997.
- _____, "Trabzon-Erzurum-Tebriiz Yolu (XIX. Yüzyılda Sosyal ve Ekonomik Bakımdan Bir İnceleme)", *Türkler*, C. 14, ed. Hasan Celâl Güzel vd., Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, s. 481-492.
- Trabzon Vilayeti Salnamesi*, C. 19, sene 1901, haz. Kudret Emiroğlu, Trabzon İl ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı, Trabzon, 2008.
- Yazıcı, Nesimi, "Tanzimatta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı", *OTAM*, S. 3, 1992, s. 333-377.
- Yılmaz, Özgür, "Karadeniz'in Uluslararası Ticarete Açılması ve Trabzon", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar*, c. 2, S. 7, 2009, s. 359-382.

Ek: Trabzon Vilayeti Yollarını Gösterir Harita

Kaynak: Dâhiliye Nezareti Umur-ı Mahalliye-i Vilayat Müdüriyeti Vilayat Yolları Haritası, İstanbul 1334.

TRABZON-ERZURUM YOLUNA DAİR AKİM KALAN YABANCI BİR GİRİŞİM: LAURENT REBOUL'ÜN YOL İMTİYAZ TALEPLERİ

Özgür YILMAZ*

Giriş

İpek Yolu'ndan Hazar Denizi'nin güneyine gelerek Tebriz'e uzanan, Erzurum üzerinden de Trabzon sahiline çıkan ara yollar-
dan biri olan Trabzon-Erzurum yolu; Antik devirlerden beri İran'ı
Karadeniz'e bağlayan ve İran coğrafyasıyla ticareti münasebetleri
sağlayan bir yol olmuştur. İran'dan Anadolu'ya girerek Erzu-
rum'dan Tokat'a doğru ilerleyen Anadolu'nun sol kolunda yer alan
bu yol artan ve azalan önemine göre bazen ana yol bazen de ikinci
yol olarak tüccarlara, seyyahlara ve çeşitli askeri kuvvetlere doğal
bir geçiş yolu olarak hizmet etmiştir. Bu bakımdan Trabzon-Erzu-
rum yolu hem deniz hem de kara yolu ile çevresi ile askeri ve ticari
bağlantıyı sağlayan bir kapı görevindeydi.¹ Ancak bu yol takip ettiği
güzergâh itibarıyla pek çok zorluğu bünyesinde barındırmaktaydı.
Sahilden başlayarak güneye doğru gidildikçe rakımı artan ve Zi-
gana Dağ silsilesinde 2.000 metreyi bulan bu güzergâh, özellikle
kış aylarında kar, tipi ve yağmur nedeniyle oluşan sel, su taşkınları,
heyelanlar; yaz aylarında da yolların dikliği ve darlığı nedeniyle
aşılması zor engeller sunmaktaydı.²

1830'lu yıllarda İran transit ticaretindeki canlanma Trabzon-
Erzurum yoluna da yeni bir ehemmiyet kazandırdı. Önceleri malla-
rını Bağdat yoluyla İran Körfezi'ne, Akdeniz'e veya Erzurum'dan
İstanbul'a, İzmir'e ve Halep'e götüren İranlı tüccarlar 1830'lu yıl-

* Doç. Dr., Samsun Üniversitesi, İİSBF, Tarih Bölümü, ozgur.yilmaz@samsun.edu.tr

¹ Necmettin Aygün, *Onsekizinci Yüzyılda Trabzon'da Ticaret*, Serander Yayınları, İstanbul 2005, s. 116-117.

² Selahattin Tozlu, "Trabzon-Erzurum Anayolunun Mevsimlik Güzergâhları (Yaz ve Kış Yolları)", *Anadolu'da Tarihi Yollar ve Şehirler Semineri*, Bildiriler, 21 Mayıs 2001, Tarih Araştırma Merkezi, İstanbul 2002, s. 182-183.

lardan itibaren ürünlerini yeniden canlılık kazanan Trabzon yoluyla göndermeye başladılar.³ Böylece Anadolu'yu kateden kervanlarla batıya ulaşan İran malları Trabzon Limanı'ndan buharlı gemilere yüklenerek İstanbul'a, Karadeniz'in diğer limanlarına ya da Boğazlardan geçerek İzmir'e nakledilmeye başlandı.⁴ Bunun yanında, Avrupa'nın sanayi ürünleri, özellikle de İngiliz tekstil ürünleri, Trabzon Limanı ve Trabzon-Erzurum yolu aracılığıyla, imparatorluğun doğu eyaletleriyle İran'daki pazarlara ulaşabiliyordu. Ancak yol bu şekilde ticari nitelik açısından ehemmiyet kazanmasına rağmen, bünyesinde daha pek çok eksiklikler barındırmaktaydı. Bunların en önemlisi ise, yolun altyapısıydı. Özellikle 19. yüzyılın ikinci yarısında, yani ticaret hacminin en üst düzeye çıktığı dönemde altyapı eksikliği daha da hissedilmeye başlandı. Bu çerçevede Tanzimat dönemi taşra politikalarının bir yansıması olarak, bu yolda yapım ve tamirat çalışmaları da merkezi bir sistem ile yapılmaya başlandı. Ancak oldukça zaman alan bu süreç mali yetersizlikler, savaşlar ve yolun geçtiği yerlerin coğrafi yapısı nedeniyle pek çok kez kesintiye uğradı ve yolun yapımına dair pek çok teşebbüste bulunuldu.

Bu çalışma; Trabzon-Erzurum yolunu konu alan çalışmalarda⁵ üzerinde durulmayan bir konu hakkında yani, bu yola ilişkin yabancı ilgisinin bir yansıması olarak 1863 ve 1868 yılında Trabzon'da mukim Fransız Laurent Reboul'un yolu inşa ve işletmek üzere vermiş olduğu imtiyaz tekliflerini inceleyerek konu ile ilgili literatüre katkı yapmayı amaçlamaktadır. Çalışmamızda öncelikle Osmanlı kamu hizmetlerinin karşılanmasında imtiyaz usulünün ortaya çıkması ve Trabzon-Erzurum yolundaki ilk çalışmalar incelenecek, devamında ise Reboul'un imtiyaz teklifleri ve bunların sonuçları üzerinde durulacaktır.

³ Charles Issawi, *The Economic History of Iran 1800-1914*, University of Chicago Press, Chicago 1971, s. 12.

⁴ A. Üner Turgay, "Trabzon", *Review (Fernand Braudel Center), Port-Cities of the EasternMediterranean 1800-1914*, c. 16, S. 4, 1993, s. 438.

⁵ Trabzon-Erzurum yolu başlıca üç tez çalışmasına konu olmuştur. Bk. Selahattin Tozlu, *Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu*, Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum 1997; Hüseyin Kaleli, *XIX. Yüzyılda Trabzon'da Ulaştırma Ekonomisi*, Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 1998; Fulya Özkan, *A Road in Rebellion, A History on the Move: The Social History of the Trabzon-Bayezid Road and the Formation of the Modern State in the Late Ottoman World*, PhD Dissertation, New York: State University of New York at Binghamton, 2012.

Kamu hizmetlerine yönelik yapılacak mal ve hizmet üretiminin özel kişilerce gerçekleştirilmesinin sözleşmeye dayanan klasik biçimine “imtiyaz” denilmektedir. Osmanlı Devleti’ndeki uygulamalar ekseninde genellikle *kapitülasyonlar* ile karıştırılan imtiyaz, belirli kamu hizmetlerinin yerine getirilmesi için devletin imtiyaz sahibine belirli hak ve mali olanaklar tanıdığı ve taraflara karşılıklı olarak belirli yükümlülükler yüklediği bir sözleşmeyi ifade etmektedir. Osmanlı Devleti gerek jeopolitik gerek jeostratejik konumu itibarı ile sanayileşmiş Avrupalı devletler için 19. yüzyılda adeta bir çekim merkezi haline gelmişti. Zira Sanayi Devrimi bir taraftan hammadde ve enerji kaynağı arayışında iken diğer taraftan da ürettiği mamul mallar için yeni pazarlar da bulmaya çalışmaktaydı. Avrupa’daki bilimsel ve teknik ilerlemeler ile beraber giden bu süreçte Avrupalı yatırımcılar, bu iki amaca hizmet için coğrafyalar aramış; pek çok yeni hizmet ve uygulamayı Avrupa dışına, dünyanın değişik yerlerine taşımıştır. Bu bağlamda Avrupalı Devletler, karşılıklı ticaret antlaşmalarıyla Osmanlı Devleti’nde uzun zamandır kapitülasyonlarla sahip oldukları ayrıcalıkların kapsamını 19. yüzyılın ortalarından itibaren genişletirken aynı zamanda imtiyazlarla da pek çok kamu hizmeti sağlama noktasında kârlı yatırım imkânları buldular.⁶ Bu yeni yöntem, sayesinde, daha önce geleneksel bazı yöntem ve kurumlarla karşılanan Osmanlı kamu hizmetlerinin hızlı ve etkili bir şekilde karşılanmasının da en önemli aracı olmuş, Osmanlı coğrafyasının zenginliklerini de Avrupa endüstrisinin hizmetine sokmayı amaçlamıştır. Bu noktada, kamu hizmetleri için imtiyazların Osmanlı Devleti’ne girişinde, sadece Osmanlıların gerekli olan sermaye, nitelikli işgücü ve teknik yönetim açısından eksik olması ve Osmanlı Devleti’nde kamu hizmeti fikrinin doğması değil, aynı zamanda Batılı devletlerin siyasî ve ekonomik amaçları doğrultusunda yönlendirmeleri de oldukça etkili olmuştur.⁷

Osmanlı Devleti’nde 19. yüzyılda imtiyaz sisteminin gelişmesinin nedenlerinin başında ilk defa bu dönemde “modern manada bir kamu hizmeti” sağlama isteği gelmektedir. Klasik dönemde *dirlik sistemi* ve *vakıflar* aracılığı ile sağlanan ve kamu hizmeti olarak

⁶ Ahmet Kısa, *Osmanlı Devleti’nde Bayındırlık Faaliyetleri (1908-1918) Kapitülasyonlar, İmtiyazlar, Anonim Şirketler*, Doktora Tezi, Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Antalya 2019, s. 71-72.

⁷ Seda Örsten Esirgen, *Osmanlı Devleti’nde Yabancılar Verilen Kamu Hizmeti İmtiyazları*, Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2010, s. 37.

ifade edilebilecek olan bazı toplumsal ihtiyaçlar, 19. yüzyılda yönetim anlayışındaki değişime paralel olarak devlet tarafından sağlanmaya başlanmıştır. Özellikle Tanzimat Dönemi'nde karşımıza çıkan bu zihniyet değişikliği ile devlet kamu hizmeti alanındaki eksiklik ve yoksunlukları ortadan kaldırmaya çalışmış ve ilk olarak işe “bayındırlık hizmetleri” ile başlamıştır.⁸ Tanzimat öncesi dönemde merkezi olmayan bir sistemle yerine getirilmeye çalışılan “nafia işleri” daha çok yol, köprü ve bazı kentsel hizmetlerin giderilmesi gibi alanlarda kaşımıza çıkmış ve daha çok askeri önceliklerin söz konusu olduğu dönemde karşılanmıştır. Ancak 19. yüzyılda merkezi ve etkin bir idare oluşturma sürecinde ülkenin kalkınmasını amaçlayan devlet adamları Avrupa'da kamu hizmeti alanındaki ilerlemeyi görüyor ve bilhassa bayındırlık alanındaki ilerlemelerin Osmanlı ülkesinde de uygulanmasını planlıyorlardı. Etkin bir merkezi idare, taşrayı mamur kılacak bayındırlık hizmetleriyle var olacağından devlet, merkez-taşra arasında güçlü bağlar kurmaya çalışmakta ve kara ve demiryollarının inşası, nehirlerin ulaşım elverişli hale getirilmesi, limanların yapılması gibi büyük bayındırlık hizmetlerine başlamayı planlamaktaydı.⁹

Ne var ki bunları geleneksel kurumlar ile gerçekleştirmek mümkün değildi. İlk defa “Meclis-i Umur-u Nafia”nın kurulmasıyla ülkede tarımın, ticaretin ve sanayinin geliştirilmesine yönelik zihniyet değişikliği Tanzimat Fermanı ile devlet politikası haline almış devlet “halkın refah seviyesinin yükseltileceğini ve memleketin imarına çalışılacağını” garanti etmişti. Bu şekilde bir anlayış değişikliğiyle sağlanacağı ifade edilen kamu hizmetleri gerek merkez gerekse de taşradaki “İmar Meclisleri” gibi kurumlar ile projelerini hayata geçirmeye çalışmıştır. Dahası, bayındırlık teşkilatı merkezi bir yapıya kavuşturularak 1848'de *Nafia Nezareti* kurulmuştur. Ancak tüm bu hizmetlerin karşılanması için kurumsallaşma yeterli değildi.¹⁰ En önemli sorun teknik eleman ve bütçe meselesiydi. Ancak bayındırlık işleri gibi kamu hizmetlerinin sağlanması iktisaden güçlü bir sisteme ihtiyaç duymaktaydı. Mali olanaklar bayındırlık hizmetlerini yapmaya müsait değildi. Öyle ki Kırım Savaşı sırasında, 1854'te başlayan dış borçlanmanın ilerleyen dönemde daha da devam etmesi belirli kamu hizmetlerinin icrasında da devleti yabancı sermayeye başvurmak zorunda bıraktı. Bu çerçevede ilk

⁸ Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, der. Salih Özbaran, Ege Üniversitesi Yayınları, İzmir 1984, s. 53-59.

⁹ Örsten, *Kamu Hizmeti İmtiyazları*, s. 47-49.

¹⁰ Kısa, *Bayındırlık Faaliyetleri*, s. 72-73.

defa Islahat Fermanı ile devletin ekonomik kaynaklarının sağlıklı bir şekilde kullanılması için gerekli yolların yapılması, ticaret ve tarımla ilgili mevcut sorunların ortadan kaldırılması ve bahsedilen konularda Avrupa'nın birikim, teknik ve sermayesinden istifade edilmesi gerektiği dile getirilmişti. İçerden gelen bu istek ve dışarıdan da Avrupa sermayesinin Osmanlı ülkesindeki yatırım talebi birleşince pek çok konuda imtiyaz talepleri ortaya çıkmaya başladı. Elbette bu imtiyaz taleplerinin ilk ayağı Osmanlı İmparatorluğu'nu küresel ekonomik sistemle bütünleşme için gerekli ulaşım sistemine yönelikti.

Burada da görüldüğü gibi Tanzimat Dönemi devlet adamları 19. yüzyılın ikinci yarısından sonra bayındırlık işlerini geleneksel usullerle yürütemeyeceğini anlamış, merkezi bir yönetim anlayışı çerçevesinde bayındırlık işlerini de merkezi bir idare ile yürütmek üzere kurumlar tesis etmişti. Ancak bayındırlık konusunda artan ihtiyaçların karşılanmasının sadece "kurumsal bir sorun" olmadığı da görülmüş ve teknik personelin ve mali kaynakların sürecin en önemli unsurları olduğu da anlaşılmıştı. Bu şartlar altında imtiyaz sistemi bu sorunların aşılmasında, bayındırlık işlerinin yürütülmesinde, alt ve üst yapı hizmetlerinin yerine getirilmesinde bir tercih değil zorunluluk halini almış; devletin kalkınması ve ilerlemesi için en pratik yöntem olarak tavsiye edilmiştir.¹¹ Hatta bu konuda imtiyaz başvurularının nasıl olacağına dair 1865'te "Memâlik-i Mahrûse-i Şâhânedede Müsâade-i İmtiyâziye ve Ruhsat-ı Resmîye İstid'â Edenlerin İfâ Etmeleri Lâzım Gelen Şerâit ve Merâsime Dair Nizamnâme" yayınlanmıştı.¹² İlerleyen dönemlerde madenler, demiryolları, karayolu, sanayi tesisi, kanal ve liman gibi bayındırlık hizmetlerine yönelik olarak pek çok imtiyaz verilmiştir. Bu alana ilerleyen dönemlerde tramvay, telefon, telgraf, elektrik, su ve havagazı gibi pek çok çeşitli alanlar da eklenmiştir. Osmanlı ülkesinde gittikçe genişleyen bu yatırım alanı; yabancı sermayeyi, onlar aracılığıyla yabancı nüfuzunu Osmanlı Devleti'ne çekmiş ve imtiyaz alan şirketler üzerinden birçok bölgede Avrupalı yatırımcılar arasında kıyasıya bir rekabet yaşanmıştır.¹³

Osmanlı Devleti'nde yabancılara verilen imtiyazlar sürecinde ilk yatırım demiryolları üzerinden olmuş, bir İngiliz şirketi 1851'de

¹¹ Celâl Dinçer, "Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Lâyiha", *Belgeler*, c. V-VIII, S. 9-12, 1968-1971, s. 162.

¹² Örsten, *Kamu Hizmeti İmtiyazları*, s. 71.

¹³ Kısa, *Bayındırlık Faaliyetleri*, s. 72.

Kahire-İskenderiye arasında bir demiryolu yapımı imtiyazını alarak bu hattı 1856'da hizmete açmıştır. İkinci bir demiryolu imtiyazı ise bu kez Anadolu'da, İzmir-Aydın arasında 1856 yılında İzmirli bir İngiliz tüccar Robert Wilkin ve ortaklarına verilmiştir. Yapımı planlanandan daha uzun süren çalışmalar 1866'da tamamlanmış ve hat hizmete açılmıştır.¹⁴ Demiryollarıyla ilgili bu ilk örneklerin yanında karayolu yapımına ilişkin bir başka girişim de Beyrut-Şam yoludur. Beyrut-Şam yolu, Osmanlı Devleti'nde karayollarının yapımı ve imtiyaz ile işletilmesine yönelik ilk örneği oluşturması ve bu yazının konusunu teşkil eden Trabzon-Erzurum yoluna örnek olması bakımından daha ayrıntılı olarak incelenmelidir.

Aslında Beyrut-Şam arasında bir yol yapımı daha önceleri, İbrahim Paşa'nın zamanında gündeme gelmiş bir konuydu. Ancak 19. yüzyılın ortalarında bölgedeki siyasi dengelerdeki değişme ve canlanan ticari münasebetler yolun yapımını tekrar gündeme getirmiş ve bu konuda ilk teklif veren kişi de 1848 İhtilalleri'nde Fransa'dan ayrılarak Suriye'ye yerleşen Orleanslı eski bir deniz subayı olan Vicomte Edmond de Perthuis olmuştur. Perthuis, Fransa'nın Messageries Maritimes Şirketi'nin Beyrut'taki acenteliğini de yapmaktaydı. İmtiyaza konu olan Beyrut-Şam yolunda mallar hayvanların sırtında, dik ve tehlikeli bir rota izleyerek ilerliyor ve kervanlar bu yolu 3-4 günde kat edebiliyordu. Perthuis, birisi doğrudan Şam'a diğeri de daha uzun; ancak emniyetli olan Sayda üzerinden olmak üzere iki rota düşünmüştü. Bu iki seçenekten daha kısa olan ikincisine karar verilmiş ve Temmuz 1857'de Babıali, Perthuis'e Beyrut-Şam arasında uzunluğu 112 olan bir araba yolunun yapım imtiyazını vermiştir.¹⁵ Bir yıl sonra yolun yapımı için "Compagnie Impériale Ottomane de la Route Beyrouth à Damas" adlı bir şirket kurulmuş ve Beyrut ve Paris'te şubeler açmıştır. Yolun kâr potansiyelini gören *Compagnie des Chemins de Fer de Paris-Lyons-Méditerranée* ve *Credit Lyonnais* gibi şirketler Perthuis'in

¹⁴ Ali Akyıldız, "Osmanlı Anadoluşunda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın Hattı, 1856-1866", *Çağın Yakalayan Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaşım Teknikleri*, haz. M. Kaçar-E. İhsanoğlu, IRCICA Yayınları, İstanbul 1995, s. 249-270.

¹⁵ Samir Kassir, *Beirut*, çev. M. B. De Bevoise, University of California Press, Berkeley, 2010, s. 116-117; Michelle Raccagni, "The French Economic Interest in the Ottoman Empire", *International Journal of Middle East Studies (IJMES)*, c. 11, S. 3, 1980, s. 365.

şirketini desteklemiş ve şirket hissedarlarından 3 milyon frank toplamıştır.¹⁶ Bu hazırlık aşamasından sonra yoldaki çalışmalar resmi olarak Ocak 1859'da başlamış; 1860'larda bölgedeki karışıklıkların engellediği yapım süreci ile yol Ocak 1863'de tamamlanmıştır. Yolun tamamlanması ile eskiden üç-dört günde kat edilen bu mesafe 12-15 saate düşmüş, bu haliyle yol Beyrut ve Şam'ın ekonomisinde önemli bir etki yaratmıştır. Özellikle de Şam'ı uluslararası ticaret ağına bağlayan bu yol diğer tarafta Beyrut'un hinterlandı ile bağlantısını güçlendirmiş, ürün akışını hızlandırmış ve Doğu Akdeniz'de Beyrut'u bir liman olarak ön plana çıkarmıştır. 112 kilometre uzunluğunda olan bu yeni yolda şirket, talebi karşılamak için 348 at ve katır, 14 atlı araba ve bir yaylı araba kullanmaktaydı. On nöbetçi istasyonunun tesis edildiği yolda yılın her günü araba ile yolcu ve eşya taşımacılığı yapılabiliyordu. Yol Perthuis için oldukça kârlı bir yatırım olmuştu; zira yolun işletme imtiyazını 50 yıllığına alan Perthuis'un şirketinin 1863-1894 yılları arasında net kârı ortalama % 27,5'ti.¹⁷

Burada da görüldüğü gibi, Perthuis'in bu imtiyazı başlayan karayolu yapımına yönelik yabancı ilgisi henüz bu yol bitmeden başka yerlerdeki yolların yapımı için de ortaya çıkmaya başlamıştı. Mesela Mösyö Şarno¹⁸, İzmir-Birunâbâd yolunun yapımı için teklif vermiş ve Ekim 1860'ta imzalanan mukavelename ile yolu bir buçuk senede tamamlamayı taahhüt etmişti.¹⁹ 3 Aralık 1864'te Kütahya'dan Konya ve Silifke'ye kadar bir araba yolu inşa etmek üzere Mösyö Deşan adlı bir müteşebbisin başvurusu olmuş; fakat Meclis-

¹⁶ Leila Fawaz, "The Beirut-Damascus Road: Connecting the Syrian Coast to the Interior in the 19th Century". *The Syrian Land: Processes of Integration and Fragmentation in Bilad al-Sham, from the 18th to the 20th Century*, ed. Thomas Philipp and Birgit Schaebler, Franz Steiner, Stuttgart 1998, s. 24-25.

¹⁷ Raccagni, "The French Economic Interest", s. 365; Shereen Khairallah, "Railway Networks of the Middle East to 1948", *The Syrian Land: Processes of Integration and Fragmentation in Bilad al-Sham, from the 18th to the 20th Century*, ed. Thomas Philipp and Birgit Schaebler, Franz Steiner, Stuttgart 1998, s. 84.

¹⁸ 1809'da İzmir'de doğan İngiliz tüccar Charnaud, 1837'de İzmir'den ayrılarak Trabzon'a gitmiş ve burada bir İngiliz ticarethanesi kurmuştu. 1851'e kadar Trabzon'da kalan Charnaud, Avusturyalı Lloyd Şirketi'nin Trabzon'daki acenteliğini yapmış ve 1844 yılında Belçika'nın Trabzon konsolosu olmuştur. Bk. Özgür Yılmaz, *Tanzimat Döneminde Trabzon*, Libra Kitapçılık, İstanbul 2014, s. 261; Charnaud daha sonra İzmir Limanı için imtiyaz almıştır.

¹⁹ Emrah Çetin, "Tanzimat Döneminde Yol Yapım Çalışmalarına Bir Örnek: İzmir-Birunâbâd Şosesi İnşa ve İşletme İmtiyazı", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, c. 53, S. 2, 2013, s. 145-163.

i Meabir'de görüşülen teklif kabul edilmemişti.²⁰ Benzer bir girişim İzmit-Ankara arasındaki yolun inşası için, daha önce İzmit-Geyve arasındaki yolun yapımında çalışmış olan Alman bir müteahhit olan Human tarafından yapılmış ve Human'a 1865'te 20 yıllık bir imtiyaz verilmişti.²¹ Bu şekilde karayollarına ilişkin imtiyazların arttığı bir dönemde, yapımına 1850'de başlanan Trabzon-Erzurum yolu için de bir teklif gündeme gelmişti. Laurent Reboul'un bu teklifini değerlendirmeden önce bu yolda daha önce başlayan ve bir türlü bitirilemeyen çalışmaları ortaya koymak gerekmektedir.

1. Trabzon-Erzurum Yolunda İlk Çalışmalar

Trabzon-Erzurum yolunun 1830'lu yıllardan itibaren artan önemine karşın yolun altyapısını iyileştirmeye yönelik ciddi hamlelerin yapılması yüzyılın ortalarını bulmuştu. Bu zamana kadar yolda yapılan kısmî çalışmalar ise Erzurum ve Trabzon valilerinin inisiyatifleri ile merkezi olmayan bir sistem ile icra edilmişti. Yolun tesviyesi konusunda, 1839 yılında Erzurum Valisi Serasker Hafız Paşa ise yolun tesviyesi hususunda 1839 yılında bazı planlar yapmıştı. Ancak valinin kısa süren görevi nedeniyle bu projelerin gerçekleştirilemediği anlaşılmaktadır.²² Trabzon tarafında ise çalışmalar 1843 yılında Vali Abdullah Paşa tarafından başlatılmıştı. Abdullah Paşa Trabzon'dan Zigana'ya kadar araba geçebilecek bir yol yaptırmak için 75,000 kuruş vermiş ve bu yol bitirilmişti. Ancak bu çalışmaların devamı gelmediğinden dolayı özellikle kış mevsiminde bu yoldaki uygunsuzluk hem mal hem de posta taşımacılığı için devam etmekteydi. Tam bu dönemde İngiltere sefaretinden, Trabzon-Erzurum yolunun İran ticareti için verilen müzekkere; Rusya'nın, Gürcistan yoluyla ortaya çıkardığı rekabeti hatırlatarak, yapılan yolun bir an önce onarımını tavsiye etmekteydi. Şüphesiz burada İngilizlerin amacı, büyük oranda İngiliz ticaretine hizmet eden İran transit ticaretinin Rusya tarafına kaymasını engellemek

²⁰ Şenay Atam, *Osmanlı Devleti'nde Nafia Nezareti*, Doktora Tezi, Niğde Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Niğde 2015, s. 95.

²¹ Şenay Atam, "Osmanlı Devleti'nde Bir Yol Çıkmazı: İzmit-Ankara Şosesi İnşa ve İşletme İmtiyazı", *Çankırı Karatekin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, c. 3, S.1, 2012, s. 119-138; Emrah Çetin, "Tanzimat'tan II. Meşrutiyet'e İzmit Mutasarrıflığı'nda Karayolu Yapım Çalışmaları", *Uluslararası Gazi Akça Koca ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, C. III, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, Kocaeli 2015, s. 1775-1777.

²² Yılmaz, *Tanzimat Döneminde Trabzon*, s. 431.

için Trabzon-Erzurum yolunun koşullarının iyileştirilmesiydi. İngiltere sefaretince devlete verilen bu müzekkere, Meclis-i Vâlâ'da görüşülmüş; hatta bu sırada Erzurum'da Osmanlı-İran sınırını görmek üzere oluşturulan komisyonda Osmanlı Devleti'ni temsil eden Enveri Efendi'den bir lâhiya da talep edilmiştir. Enveri Efendi hazırladığı uzun lâyhada yolun durumundan bahsederken bir an önce çalışmaların başlamasına ilişkin talepleri iletmiş; hatta Avrupa'da olduğu gibi yolun bir kumpanya tarafından "yap-işlet-devret" modeline göre inşa edilip işletilebileceğini tavsiye etmişti.²³ Enveri Efendi'nin tavsiyeleri doğrultusunda Hasan Efendi'nin maaş ve harcırah ile bu tarafa gönderilmesi kararlaştırıldı.²⁴ Fakat yola ilişkin gerekli keşifler ve planlar hazırlanmakla birlikte 1846'daki bu girişimden herhangi bir netice hâsıl olmadı.²⁵ Bir yıl sonra Erzurum Valisi İzzet Paşa, yolun yapım süresi ve maliyetine ilişkin bir çalışma yaptırmıştı. Erzurum İngiliz Konsolosu James Brant'ın incelemeleri ile ortaya çıkan tablo yolun yaklaşık 3 milyon kuruşa tamamlanabileceğini göstermekteydi.²⁶ Trabzon tarafında ise Vali İsmail Rahmi Paşa 1848'in baharında yolun tamirine ilişkin çalışmaları başlatmak niyetindeydi ve bu maksatla yolun inşa masraflarını gösteren keşif defteri de tarafından hükümete iletilmişti. Fakat İsmail Rahmi Paşa'nın mesaisinin büyük bir kısmını eyalette Tanzimat düzenini tesis etmeye harcaması muhtemelen bu projenin başlamasını da engellemiştir.²⁷

Trabzon-Erzurum yolunun inşa edilmesi konusunda en kararlı çalışma 1850 yılında başladı. Yukarıda da değindiğimiz gibi Tanzimat Dönemi'nde dahi Trabzon ve Erzurum taraflarında yol yapımı konusundaki teşebbüsler merkezi olmayan bir sistem ile yapılmaya devam ediyordu. Fakat 1848 yılında Nafia Nezareti'nin kurulmasıyla bu nezaret, devletin bayındırlık hizmetleri konusunda yegâne sorumlu olduğu bir birim haline geldi.²⁸ Bu nezaretin kurulmasından yaklaşık bir buçuk yıl sonra nezaretin ilk nazırı olan İsmail Paşa'nın öncülüğünde en önemli bayındırlık faaliyetlerinden biri olarak Trabzon-Erzurum yolunun yapılmasına karar verildi. Bu amaçla 1 Eylül 1850'de Trabzon'a gelen İsmail Paşa resmi olarak

²³ Kaleli, *Trabzon'da Ulaştırma Ekonomisi*, s. 38-41, 80.

²⁴ Atam, *Nafia Nezareti*, s. 197.

²⁵ Kaleli, *Trabzon'da Ulaştırma Ekonomisi*, s. 38-41.

²⁶ Fatih Gencer, *İngiliz Konsolos James Brant'ın Gözüyle Doğu'da Değişim Yılları (1836-1852)*, Gece Kitaplığı, Ankara 2018, s. 103.

²⁷ Yılmaz, *Tanzimat Döneminde Trabzon*, s. 160-174, 432.

²⁸ Ali Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilatında Reform (1836-1856)*, Eren Yayınları, İstanbul 1993, s. 140-141.

yoldaki çalışmaları 26 Eylül'de başlatarak 30 Eylül'de Erzurum'a hareket etti. Bu ilk çalışmalar kapsamında Trabzon'a yakın mesafelerdeki yerlerin tamiri yapılmış ve kış yolu olan Zigana yolunun bozuk olan yerleri ve onarılmaya muhtaç olan köprülerin çoğu tamir edilmişti. Ne var ki yoldaki çalışmalar Eylül ayı gibi geç bir dönemde başlamıştı. Bundan dolayı 40-50 günlük bir çalışmadan sonra şiddetli soğukların başlaması nedeniyle çalışmalara ara verildi. Bu şekilde çok geniş bir çerçevede başlatılan çalışmalar birkaç aylık bir süreden sonra terk edildi ve yol uzun zaman bu şekilde kaldı. Çalışmalara 1850'de iklim şartları nedeniyle ara verilmiş olsa da havaların düzelmesiyle çalışmaların tekrar başlamaması ve yolun Kırım Savaşı sonrasına kadar bu şekilde kalması dönemin kaynaklarının da ifade ettiği gibi yolda yapılan harcamaların yüksekliğinden ileri gelmiş olmalıdır. Öyle ki Trabzon tarafında başlayan çalışmaları izleyen Konsolos Brant, yüksek maliyetler nedeniyle yoldaki çalışmaların terk edileceğinden ve İran transit ticaretinin Gürcistan tarafına kayacağından endişe ediyordu.²⁹ Yoldaki çalışmaları bizzat müşahede eden İngiliz Subay Walpole da yolda "demiryolu yapılacak kadar" harcamanın yapıldığını belirtirken,³⁰ bir başka İngiliz Sandwith ise yoldaki harcamaların fazlalığını göstermek için yolun "altınla döşendiğini" söylüyordu.³¹ Fransız konsolosu Clairambault ise, İsmail Paşa'nın devletin parasını saçıp savurarak israf ettiğini, işin yapılmasının mal olacağı yüksek harcamalardan korkan Osmanlı hükümetinin de bu işten vazgeçmek zorunda kaldığını belirtiyordu.³²

1850 yılında ve daha önceki tamir teşebbüslerinin gündeme gelmesi tamamen İran transit ticaretinin ihtiyaç duyduğu ulaşım altyapısından kaynaklanmaktaydı. Zira Ruslar, Tebriz-Erzurum-Trabzon yoluna alternatif olarak Tiflis üzerinden kurdukları yeni hat ile İran transit ticaretini kendi taraflarına çekmeye çalışıyorlardı. Trabzon tarafında ise yol çalışmalarının yarım kalması üzerine Erzurum'daki İngiliz konsolosu James Brant 1851'de Trabzon-

²⁹ Gencer, *Brant'ın Gözüyle Doğuda Değişim*, s. 105.

³⁰ Frederick Walpole, *The Ansayrii and the Assassins: with Travels in the Further East in 1850 to 1851, Including a Visit to Nineveh*, V. II, R. Bentley, London 1851, s. 222.

³¹ Humphry Sandwith, *A Narrative of the Siege of Kars and of the Six Months' Resistance by the Turkish Garrison Under General Williams to the Russian Army*, J. Murray, London 1856, s. 23-25; Benzer tespitler için bk. Sir Adolphus Slade, *Müşavir Paşa'nın Kırım Harbi Anıları*, çev. ve haz. Candan Badem, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2012, s. 175.

³² Pocharra'dan Walewski'ye, *AMAE, CADC, CCC, Trébizonde*, VI, 9 Haziran 1857.

Erzurum arasındaki yolu bir anonim şirket vasıtasıyla yapmak üzere Babıali'ye teklifte bulundu. Teklif belirli bir süreliğine yoldan geçiş ücretinin şirket tarafından alınmasına dayanmaktaydı. Dönemin kaynaklarının da belirttiği gibi teklif “Osmanlı hükümetinin daha iyisini bulamayacağı türden” cazip bir teklifti. Zira hükümet, yolun yapımı için gerekli olan sermayeden tasarruf edeceği gibi, askerî açıdan da oldukça ehemmiyetli bir yolu yapmış olacak ve gümrük gelirlerinde hızlı ve kayda değer bir artış sağlayacaktı. Ancak Osmanlı hükümeti kısmen “geleneksel gevşekliği” kısmen de “garip bir şüpheyle” bu teklifi geri çevirmiş; fakat yolu kendi imkânlarıyla yapacağına söz vermişti.³³ Ne var ki bu sözün yerine getirilmesi için epey bir zaman geçecekti. 1850'de başlayan çalışmalar yaklaşan Osmanlı-Rus Savaşı nedeniyle, devletin savaş ekonomisine geçtiği 1853 yılına kadar devam ettirilemedi. Savaşın başlaması ile de bütün kaynaklar askeri harcamalara ayrıldığı için yoldaki çalışmalar 1850'lerin sonuna kadar başlatılamadı.

Aslında Brant'ın teklifinde de görüldüğü gibi, Kırım Savaşı yolun sadece ticari değil, askeri olarak da ne kadar önemli olduğunu açık bir şekilde göstermişti. Savaş döneminde Kafkas Cephesi için en önemli ikmal limanı olan Trabzon Limanı baş döndürücü bir askeri hareketliliğe şahit olmuştu.³⁴ Dolayısıyla bu hareketlilik tamiri yarım kalan Trabzon-Erzurum yolu için de geçerliydi. Anadolu Ordusu için İstanbul'dan gönderilen her türlü levazım ve asker, Trabzon iskelesine indirildikten sonra karayoluyla Erzurum ve Kars taraflarına sevk ediliyordu. Savaş sırasında Trabzon'dan deniz ve karayoluyla yapılan asker, mühimmat ve erzak naklinde pek çok zorluk ortaya çıkıyordu.³⁵ Karayolu ile Erzurum tarafına yapılan nakliyatta şiddetli kış, yolun tehlikeli yapısı ve hayvanların aşırı kullanımından dolayı pek çok yük hayvanı telef oluyordu. Bundan dolayı askeri mühimmatın sevkinde sorun olduğu dönemlerde askerin hayati ihtiyaçları sevk edilmeden Trabzon'daki ambarlarda

³³ James Porter, *Turkey Its History and Progress*, V. II, Hurst & Blackett, London, 1854, s. 122-123; Ahmet Dönmez, “The Role of James Brant in the Process of Structural Changes in British Consulates”, *Adalya*, S. 22, 2019, s. 373; Otto E. Blau, *Commercielle Zustände Persiens: aus den Erfahrungen einer Reise im Sommer 1857*, Berlin, 1858, s. 220-224.

³⁴ Eyyub Şimşek, “Kırım Savaşı'nın Trabzon Eyaletine Toplumsal Etkileri”, *History Studies*, c. 5, S. 5, 2013, s. 280.

³⁵ Charles-Alexandre De Challaye, *Kırım Savaşı Öncesinde Osmanlı Ordusu*, Tercüme ve Notlar, Özgür Yılmaz, Kronik Kitap, İstanbul 2018, s. 111.

beklemek zorunda kalıyordu.³⁶ Savaş döneminde yöre halkına büyük zorluklar çektiren ulaşım altyapısının yetersizliği, Anadolu Ordusu'nu Ruslara karşı zayıf kılan mühim eksikliklerden biriydi.³⁷

Savaşın sona ermesinden sonra Rusya, ticareti kendi tarafına çekmek üzere Gürcistan'daki çalışmalara hız verdi. Trabzon-Erzurum yolunda çalışmaların henüz başlamadığı bir ortamda, Erzurum'daki İngiliz konsolosluğundan gelen bilgilere göre; Rusların Redutkale'den başlamak üzere Derbend ve İran hududundaki Nahçıvan'a kadar uzanan bir demiryolu hattını inşa için Fransız sermayedarlar vasıtasıyla Tiflis'te bir kumpanya tesis ettiği belirtilerek bu gelişmenin Erzurum ticaretine vereceği zarara işaret edilmişti.³⁸ Bundan dolayı konsolos Brant'a göre Trabzon-Erzurum yolunun yapılması öncelikle İngiltere'nin ticari çıkarlarına büyük katkılar sağlayacak, ortaya çıkaracağı kazançlar ile de Osmanlı Devleti'nin refahı ve bağımsızlığına katkı yapacak hayati bir projeydi. Bu nedenle, yolun inşası Avrupalı devletlerin garantör olduğu ve sadece Babıali ve yerel idarecilerin inisiyatifine bırakılmayacak nitelikte bir program ile yapılmalıydı.³⁹ Aslında savaşın hemen bitiminde bile yolun inşası Osmanlı hükümetinin gündemindeydi. Savaş sonrasında Osmanlı-Rus sınırında incelemeler yapmakla görevli Fransız Yüzbaşı Mircher, Babıali'nin de yetkilendirmesiyle, maiyetindeki diğer askeri personel ile Mayıs 1856'da Trabzon'a gelerek Trabzon-Erzurum kış ve yaz yolları hakkında ayrıntılı incelemeler yapmış ve yolların haritalarını hazırlamıştı. Yolun geçtiği güzergâhın kötü durumunu detaylı bir şekilde inceleyen Mircher, Osmanlı hükümeti ile paylaştığı raporlarında, devletin içinde bulunduğu mevcut koşullarda yolun öncelikle "kervan yolu" karakterini muhafaza edilecek şekilde tamir edilmesini gerektiğini ve "kaide-i tedric" esasına göre ilerleyen dönemlerde araba geçebilecek bir yola dönüştürülmesinin makul olduğuna işaret etmişti.⁴⁰ Bu

³⁶ Şimşek, "Kırım Savaşı", s. 277-285.

³⁷ S. Suna Kayam-Ertuğrul Tokdemir, "Savaşın Zayıf Halkası: Osmanlı Kara Ulaşımı 1853-1918", *Prof. Dr. Haydar Kazgan'a Armağan: Yakın Tarihimizin İktisadî Panoraması*, ed. E. Tokdemir vd., TTK Yayınları, Ankara 2011, s. 124.

³⁸ *Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)*, Hariciye, Siyasi (HR. SYS). 1949/36, 14 Nisan 1858; Blau, *Commerciale Zustände Persiens*, s. 217-220.

³⁹ Ahmet Dönmez, "Bir İngiliz Konsolosunun Gözünden Kırım Savaşı Sonrası Osmanlı Devleti ve Osmanlılarda Reform Sorunu", *Osmanlı Modernleşmesi Reform Çağında Çözüm Arayışları*, ed. A. Dönmez, Kitap Yayınevi, İstanbul 2019, s. 265-266.

⁴⁰ Mircher'nin misyonu ve yola ilişkin incelemeleri hakkında bk. Özgür Yılmaz, "Yüzbaşı Mircher'ye Göre XIX. Yüzyılın Ortalarında Trabzon-Erzurum Yolu", *Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 6/9, 2020, s. 49-80.

tespit ve talepler üzerine, yine eski yöntemlerle de olsa Osmanlı tarafında gerek Trabzon gerekse de Erzurum valilikleri, yolun yapımı konusunda harekete geçti. Trabzon'da valilik tarafından Osmanlı idarecileri ve şehrin ileri gelenlerinin yanında şehirdeki yabancı tüccarlar ve temsilcilikler olan konsoloslardan oluşan bir komisyon kuruldu. Bu talepler sonucunda çıkan irade ile yol yapımı konusunda gerekli emir Trabzon ve Erzurum valiliklerine bildirildi.⁴¹ Trabzon tarafında çalışmalar Vali Ahmet İzzet Paşa'nın öncülüğünde Trabzon halkının katıldığı bir törenle Aralık 1858'de başladı.⁴² Fakat tıpkı 1850'deki hamle gibi bu tarihteki çalışmalara kışın başında girişildi; bunun yanında Ramazan nedeniyle de çalışmalar bir sonraki seneye ertelendi. 1859'un baharında başlayan çalışmalarla Boztepe'den Cevizlik'e kadar olan yollar hazineden, Vali İzzet Paşa ve Mustafa Ağa tarafından verilen paralar ile iki arabanın yan yana geçebileceği şekilde tamir edildi. Erzurum taraflarında ise Vali Arif Paşa'nın çabaları ile Erzurum-Koşapınar arasındaki yolun tamiri gerçekleştirilmişti. Fakat burada özetlediğimiz çalışmalar, mahalli idarecilerin kendi inisiyatifleriyle yaptıkları kısmî düzenlemelerdi.⁴³

Trabzon-Erzurum yolunda bu şekilde bir türlü bitirilemeyen çalışmalar için ilk yol düzenlemesi olarak kabul edilen 1861'deki "Memâlik-i Mahrûse-i Şâhâne Yollarının Tanzîm ve Tesviyesi Hakkında Nizâmname" adlı nizamname önemli bir dönüm noktasıdır. Bu nizamname ile Osmanlı yol sistemine yeni bir düzen kazandırılmak istenmiş ve ehemmiyetleri doğrultusunda yollar dört kategoriye ayrılmıştır. Çıkarılan nizamname; sınıfına göre yolların genişliği, eğimi ve yapımıyla ilgili teknik detayları ve yolda çalışacak mühendisler ile ameleler hakkında hükümleri de içermekteydi. Nizamnamede belirtilen bir diğer önemli nokta da birinci ve ikinci sınıf yolların devlet-halk işbirliği ile yapılacak olduğuydu.⁴⁴ Bu nizamname öncelikle Selanik, Edirne, Hüdavendigar, Trabzon ve Kastamonu gibi pilot bölgelerde uygulanacak ve daha sonra diğer eyaletlere de yayılacaktı. Ancak önceliğe rağmen, Rusya transit ti-

⁴¹ Kaleli, *Trabzon'da Ulaştırma Ekonomisi*, s. 46; Tozlu, *Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu*, s. 65.

⁴² Kaleli, *Trabzon'da Ulaştırma Ekonomisi*, s. 46; Tozlu, *Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu*, s. 66.

⁴³ Yılmaz, *Tanzimat Döneminde Trabzon*, s. 436-437; Kaleli, *Trabzon'da Ulaştırma Ekonomisi*, s. 51.

⁴⁴ Emrah Çetin, *Tanzimat'tan II. Meşrutiyete Anadolu'da Karayolu Ulaşımı*, TTK Yayınları, Ankara 2017, s. 89-95.

careti kendi tarafına çekmeye çalıştığı bir ortamda Trabzon-Erzurum yolunda henüz ciddi bir çalışma başlamış değildi. Bu sıralarda hükümetin dikkatine sunulan bir lâyiha, yolun inşa masrafının ticaret eşyasına konulacak bir vergi ile 7 milyon kuruşa yapılabileceğini; bu şekilde kadim zamanlardan beri kullanılan bu yolun yine siyasi ve iktisadi olarak bölgeye katkılar yapmaya devam edebileceğini belirtiliyordu.⁴⁵ Ancak kısmi tamiratlar dışında bir ilerleme kaydedilmeyen Trabzon-Erzurum yolunda, nizamnameyi takip eden 1862 yılında da büyük çaplı bir plan ile herhangi bir çalışma olmadı. Sadece Trabzon Valisi Emin Muhlis Paşa, yolda incelemeler yapmak üzere Gümüşhane taraflarına giderek yola ilişkin incelemeler yapmıştı.⁴⁶ Muhtemelen Emin Muhlis Paşa'nın bu incelemelerinden ve daha önceki tecrübelerden hareketle Trabzon-Erzurum yolunun yine mahalli idarelerin işbirliği ile inşa edilmesine karar verildi. Böylece yolun yapımı Emin Muhlis Paşa'ya havale edildi. Bu karar ve bundan sonra on yıldan fazla devam edecek olan çalışmalar yoldaki inşa faaliyetleri açısından her bakımdan bir dönüm noktasıdır. Nizamname doğrultusunda, yoldaki çalışmaların devlet ve halk işbirliği ile yapılmasına karar verildiği bir dönemde yolun özel bir şirket tarafından da yapımı ve işletilmesi gündeme gelmişti. Zira yukarıda da belirtildiği gibi Beyrut-Şam yolunda 1859'da başlayan çalışmalar 1863'te tamamlanmış ve yol kullanıma açılmıştı. Aynı şekilde başka yolların inşasına ve işletilmesine dair imtiyaz taleplerinin dile getirilmeye başlandığı bu dönemde Trabzon-Erzurum Yolu'nun inşa ve işletilmesine dair Osmanlı hükümetine sunulan bir teklif de söz konusu olmuştu.

2. Laurent Reboul ve Yol İmtiyaz Talepleri

Yukarıda da bahsedildiği gibi Fransız sermayesi, Edmond de Perthuis'un Beyrut-Şam yolu ile Osmanlı Devleti'nde ulaşım konusunda yatırım yapmış ve daha sonraları bu yatırımlarını demiryolları ile devam etmişti. Konumuz açısından bakıldığında Perthuis'in bu girişiminin Fransız yatırımcılara örnek teşkil ettiği söylenebilir. Bu tespit ilerde Perthuis'in Beyrut-Şam yoluna ilişkin imtiyaz sözleşmesindeki hükümler ile Laurent Reboul'un teklifindeki benzer-

⁴⁵ BOA, Hariciye Nezareti Tercüme Odası (HR. TO), 438/9, 6 Muharrem 1278/14 Temmuz 1861.

⁴⁶ Prus'dan de Moustier'ye, AMAE, CADN, APD, Constantinople, (Ambassade), Série D, Trébizonde, VIII, 25 Ekim 1862. [Bundan sonra, CADN, Série D, Trébizonde]

lik üzerinden incelenecektir. Buraya geçmeden önce mevcut bilgiler çerçevesinde Laurent Reboul hakkında bazı bilgiler vermek yerinde olur.

Reboul ailesi 19. yüzyılda Trabzon'da sayıları epey bir artan Avrupalı girişimcilerdendi. 19. yüzyılın başlarına kadar Fransa'nın idaresinde olan Mauritius Adası'nda kalan Reboul ailesi, adanın İngiliz yönetimine geçmesinden sonra Marsilya'ya dönmüşlerdi. Burada kısa süren bir ikametden sonra Alexandre Timothée Reboul 1820'de İzmir'e taşınmıştı. Ailenin İzmir'e gelişi Trabzon'dan İstanbul'a kadar uzanan ve üç kuşak boyunca devam edecek olan bir ticaret yaşamının da başlangıcı oldu. Reboul ailesi ilk olarak İzmir'de tavukçuluk ile iştigal etmiş; bir süre de İstanbul'da kalmıştır. Ardından daha iyi iş imkânlarına sahip olmak üzere İzmir'den ayrılarak Trabzon'a yerleşmişti.⁴⁷ Ailenin üyesi ve çalışmaya konu olan teklifi veren *Laurent Charles Timothée Reboul* ise 21 Eylül 1828'de İzmir'de dünyaya gelmişti.⁴⁸ 1858'de İstanbul'da Marie Iphigénie Marinovic ile evlenen Reboul'un Trabzon'da dört çocuğu olmuştu. Reboul ailesinin İstanbul'da ününü devam ettirecek olan iki erkek üyesinden biri Compagnies Paquet, Messageries Maritimes ve Fabre Lines adlı Fransız buharlı gemi şirketlerinin acenteliğini yapan Alexandre Timothée Reboul, diğeri ise eczacılık eğitimi alarak İstanbul'un simge eczanelerinden birini, Rebul Eczanesi'ni kuran Jean César Reboul'dü.⁴⁹

Trabzon'a yerleşen Laurent Charles Timothée Reboul'un bazı kaynaklarda yol ve köprü mühendisi olduğu belirtilmektedir.⁵⁰ Ancak Reboul daha çok Messageries Maritimes adlı Fransız buharlı gemi şirketinin Trabzon acenteliği ile bilinmektedir. Zira Trabzon'a gelişi de şirketin Trabzon'a seferlere başladığı tarihe denk gelmektedir. Reboul Messageries Maritimes şirketinin Trabzon, Giresun, Samsun ve Sinop'taki acenteleri için gerekli hazırlıkları yapmak üzere 3 Haziran 1857'de Trabzon'a gelmişti.⁵¹ 1865 yılında Trabzon Belçika Konsolosu olarak atanan⁵² Reboul'un ilerleyen dönemlerde

⁴⁷ Osman Öndeş, *Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi*, İmeak Deniz Ticaret Odası, İstanbul 2013, s. 129.

⁴⁸ "Citoyen Françaises et Proteges Françaises, 1863-1810", *AMAE, CADN, APD, Trébizonde* (Consulat), XCVI.

⁴⁹ Öndeş, a.g.e, s. 129; Süleyman Uygun, "Karadeniz Sularında Fransız Paquet Vapur Kumpanyası (1878-1914)", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S. 20, 2016, s.156.

⁵⁰ Nicolas Michèle, "Officines d'autrefois à Istanbul", *Revue d'histoire de la pharmacie*, S. 373, 2012, s. 39.

⁵¹ Poncharra'dan Thounvenel'ye, *CADN, Série D, Trébizonde*, VIII, 6 Haziran 1857.

⁵² Castagne'den Bonnières'ye, *CADN, Série D, Trébizonde*, IX, 19 Ekim 1865.

Trabzon-Erzurum ve Trabzon-Hopa yolunda mühendis olarak çalıştığı da belirtilmektedir.⁵³ Uzun bir süre Trabzon'da ikamet eden Laurent Reboul, 1884'te İstanbul'da ölmüştür. Ailenin Trabzon'daki diğer üyeleri ise 1885'te Trabzon'dan İstanbul'a göç etmişlerdir. Reboul ailesinin Trabzon'da başlayan acentelik macerası İstanbul'da da devam edecektir.⁵⁴

Trabzon'daki Fransız yatırımları açısından, ilk defa 1845'te bir Fransız ticarethanesi kurulmuş ve başka Fransız girişimciler de ticarethaneler tesis ederek Trabzon'un ticaret potansiyelinden istifade etmeye çalışmışlardır. Bu süreçte Fransız buharlı gemi şirketlerinin 1857'de acenteler tesis etmesi ve Trabzon'a seferler başlaması buradaki Fransız ticaret ve girişimleri için de önemli bir dönüm noktası oldu. Öyle ki bu süreç başka buharlı gemi şirketlerinin seferlere başlaması, fenerler idaresi, limana ilişkin projeler, sigorta ve bankacılık gibi alanlara da devam etmiştir.⁵⁵ Ancak Trabzon'daki Fransız yatırım teşebbüsleri açısından ilk ve en kapsamlı girişim, Trabzon-Erzurum yolunun yapımına ilişkin teklifle karşımıza çıkmaktadır.

Yukarıda da ifade edildiği gibi, Trabzon-Erzurum yolunun yapımı Vali Emin Muhlis Paşa'ya havale edilmişti. Bu konuda vali yolda gerekli incelemeleri yapmak üzere Mirliya Feyzi Paşa'yı görevlendirmiş ve Feyzi Paşa Trabzon-Balahor ve Balahor-Erzurum arası olmak üzere yolun iki kısım halinde yapımına ilişkin masraflar ve planlamalar olarak, Fransızca ayrıntılı bir envanter çalışması yapmıştı.⁵⁶ 1863 yılında yapıldığı anlaşılan bu incelemelerin yolun yapımına dair İstanbul'da gerçekleşen müzakereler için en ayrıntılı rapor olduğu görülmektedir. Bu çalışmanın neticesine göre inşaa masrafı 30.000 keseye mal olacak olan yol üç senede tamamlanacak ve her sene için 10.000 kese ayrılması halinde devlet için fazla yük ortaya çıkarmayacaktı. Muhtemelen bu incelemeler neticesinde elde edilen verileri müzakere etmek üzere Trabzon Valisi Emin Muhlis Paşa ve Feyzi Paşa Eylül 1863'ün başlarında İstanbul'a

⁵³ <https://www.atelierrebul.com.tr/t/hakkimizda>; Michèle, "Officines d'autrefois à Istanbul", s. 39.

⁵⁴ <http://levantineheritage.com/reboul.htm>; <https://gw.geneanet.org/aracdingi?lang=en&pz=farid+elie&nz=aracdingi&p=laurent+charles+timothee&n=rebul>

⁵⁵ Bk. Özgür Yılmaz, "19. Yüzyılda Trabzon'da Fransız Ticareti ve Yatırımları", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S. 15, 2013, s. 39-76.

⁵⁶ *BOA*, HR. TO, 445/18, (27 Mart 1864).

gitti.⁵⁷ Epey bir süre İstanbul'da kaldığı görülen Emin Muhlis İstanbul'da hükümete sunmuş olduğu yazılarda, kumpanya seçeneğinden bahsetmemiş; ancak bu sıralarda Trabzon'a akın akın gelmekte olan Çerkes muhacirlerin yolda çalıştırılabileceğini ifade etmişti.⁵⁸ Daha sonra yolun inşasına dair başkentte yapılan müzakerelerde yolun yapımı için gerekli personel, malzeme ve çalışmalar hakkında kararlar alındı.⁵⁹ Ancak yola ilişkin müzakereler devam etti. Yolun yeni baştan inşası meselesinin yetkin bir komisyonda ele alınmasına ve bu maksatla daha evvel Beyrut-Şam yolunu inşa etmiş olan Perthuis'in İstanbul'a çağrılmasına karar verildi.⁶⁰ Perthuis'in İstanbul'a gelmesinden sonra Nafia Nazırı Edhem Paşa'nın başkanlık ettiği ve Trabzon Valisi Emin Muhlis Paşa, yolu tetkikini yapan Feyzi Paşa, Perthuis ve Meclis-i Meabir Üyesi Ritter'in katıldığı müzakerelerde yolun ne surette yapılacağı meselesi ayrıntılı bir şekilde ele alındı.⁶¹ Seçeneklerden biri de yolun bir "kumpanya" tarafından yapılması idi. Bu seçeneğin ortaya çıkması, Laurent Reboul'un 1863'ün ortalarında sunmuş olduğu tekliften ileri gelmekteydi.

Reboul'un teklifine ilişkin en ayrıntılı bilgiler Trabzon'daki Fransız konsolosu Schefer'nin raporlarında aktardığı bilgilerdir. Schefer imtiyaz teklifinin şartlarını aktardığı gibi, teklife nasıl yaklaşıldığı hakkında da bilgiler sunmaktadır. Konsolosun bu konu ile ilgili olarak karşılaştığımız 11 Temmuz 1863 tarihli raporuna göre; Trabzon'da Messageries Imperiales Şirketi'nin acentesi olan Laurent Reboul Trabzon-Erzurum arasında araba ulaşımına uygun bir yol yapmak ve işletmek üzere bir imtiyaz teklifi hazırlamıştı. Projenin gerekliliğinden bahsetme gereği duymadığını belirten Schefer, Rus hükümetinin transit ticareti Poti tarafına çekmeye çalıştığını ve bundan dolayı önemli ticarethanelerin ticaret mallarının mühim bir kısmını Gürcistan tarafındaki bu yola yönlendirdiğini belirtmektedir. Schefer birkaç ay önce Babıali'ye sunulan bu projenin kabul edilmemesi yönünde bir eğilimin ortaya çıktığını da ifade etmekteydi. Konsolosun bu bilgisine göre Reboul, teklifini 1863'ün başlarında Babıali'ye sunmuş olmalıdır. Teklife soğuk bakılmasının

⁵⁷ Schefer'den Moustier'ye, *CADN, Série D, Trébizonde, IX*, 1 Eylül 1863; Tozlu, *Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu*, s. 73.

⁵⁸ BOA, İrâde, Meclis-i Vâla (İ. MVL.), 497/22469, 24 Ca 1280/6 Kasım 1863.

⁵⁹ Tozlu, *Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu*, s. 73; Kaleli, *Trabzon'da Ulaştırma Ekonomisi*, s. 53-54.

⁶⁰ BOA, İrâde, Dâhiliye (İ. DH.), 516/35125, 2 Ca 1280/15 Ekim 1863.

⁶¹ BOA, İrâde, Meclis-i Mahsus (İ. MMS.), 28/1207, Lef 4, 11 Şevval 1280/20 Mart 1864.

nedeni ise “Erzurum yolunun stratejik bir yol olmasından dolayı bir özel şirketin eline verilemeyeceği” olarak ifade edilmişti. Bu endişeye karşın Schefer, teklifin ikinci maddesinde de belirtildiği gibi “yolun mülkiyetinin devletin elinde olacağını” ve diğer maddelerin de yolda devlete büyük bir hareket özgürlüğü kazandıracığını belirtiyordu. Schefer, projenin detaylarını paylaştığı Trabzon Valisi Emin Muhlis Paşa'nın projeden dolayı memnun olduğunu; yolun bu şekilde ekonomik bir teklif ile sadece bir şirket vasıtasıyla yapılabileceğini ifade ettiğini; ancak hükümetin ne karşılık vereceği konusunda herhangi bir görüş beyan etmediğini belirtmektedir. Ayrıca konsolos, Reboul'un bu projeyi gerçekleştirmek üzere yerli ve Avrupalı sermayedarlardan bu şirketi kurmak için gerekli olan desteği alıp almadığını da bilmediğini belirtmektedir. Son olarak konsolosa göre akıbeti ne olursa olsun bu proje yola ilişkin inşa sürecini hızlandıracaktı.⁶²

Maddelerine geçmeden önce Reboul'un teklifi ile Perthuis'in Beyrut-Şam yolu için vermiş olduğu teklif arasındaki benzerliklere işaret etmek gerekir. Öyle ki Perthuis da Beyrut'ta Messageries Messageries Imperiales Şirketi'nin acentesi olarak görev yapmaktaydı. Bunun dışında imtiyaz teklifindeki maddeler, Reboul'un, Perthuis'in teklifini esas alarak bu teklifi Trabzon-Erzurum yoluna uyarladığını göstermektedir. Perthuis'in teklifi 23 madde iken Reboul'ünkü ise 24 maddeydi. Reboul'un teklifindeki bazı maddeler birebir Perthuis'in teklifinden alınmıştı. Reboul muhtemelen önündeki en iyi örnek olarak Babıali'nin kabul ettiği bu imtiyaz teklifi ile Trabzon-Erzurum yolunun inşa ve işletme imtiyazını almayı ummaktaydı. Reboul tarafından “*Acte de Privilège pour l'Exploitation d'une route carrossable à construire de Trébizonde à Erzeroum pour compte du gouvernement & aux frais d'une compagnie formée par Laurent Reboul, Sujet Français*” başlığı ile teklif edilen imtiyaz teklifinin 1. Maddesi yolun rotası hakkındaydı. Buna göre şirket masrafları kendine ait olmak üzere yolu hükümet adına Trabzon-Erzurum arasında araba geçebilir bir şose yol yapmayı taahhüt ediyordu. Yol mevcut kış yolu üzerinde inşa edilecek; ancak yol üzerinde bazı zorluklar ile karşılaşılırsa şirketin yolun rotasını başka yerlere çevirmesine izin verilecekti. Trabzon'dan başlayacak olan yolun rotası ise Boztepe'yi aştıktan sonra Değirmendere vadisinden Mühürücü-Cevizlik üzerinden devam edecek ve Yerköprü-Bekçiler Han-Maden Han-Ardasa- Gümüşhane-Tekke-Vavuk Han, Deve Han,

⁶² Schefer'den Moustier'ye, *CADN, Série D, Trébizonde, IX, 1 Eylül 1863.*

Balahor-Erghi üzerinden Bayburt'a ulaşacak; Bayburt'tan Çoruh vadisi boyunca ilerleyerek Koşapınar üzerinden Erzurum'a varacaktı. Reboul bu şekilde üç kısma ayırdığı yolun 62 saat mesafede olduğunu belirtmektedir. Ancak bu güzergâh hükümetin ihtiyaçları doğrultusunda değiştirildiği takdirde şirket bu değişiklikleri kabul edecekti.

Teklifin 2. Maddesi ise yolun geçeceği güzergâhta bulunan özel şahıslara ait arazilerin durumu hakkındaydı. Buna göre yolun geçtiği yerler eğer özel şahıslara ait olursa buralar işin gecikmesi için yolun nihai sahibi olan devlet tarafından satın alınacak, şirket ise bu yerleri araba geçebilir bir yere dönüştürmek için gerekli harcamaları yapacaktı. Bu konuda Beyrut-Şam yolu için de aynı usul takip edilmiş ve devlete ait olan arazi şirkete verilirken, özel arazilerin şirkete intikalinin devlet eliyle yapılması öngörül-müştü.⁶³ 3. Madde ise yolun fiziki yapısı hakkındaydı. Burada *1861 Nizamnamesi*'nde yolların genişliği ve inşasına ilişkin kriterlerin esas alındığı görülmektedir. İmtiyaz teklifine göre yolun genişliği altı metre olacak, en azından dört metresi kaldırım veya taş döşeli yapılacaktı. Geri kalan diğer iki taraftaki birer metrelik yerler ise yol eteği olacaktır. Bununla birlikte arazinin zorluk çıkaracağı ve yerel engellerin olduğu yerlerde yolun emniyeti için kayalık kısımları oymak veya duvar yapılacaktı. Bunun yanında yolda gerekli olan köprüler, viyadükler, duvar işleri iyi ve sağlam bir şekilde yapılacaktı. 44. Madde ise inşaatın süresi ile ilgiliydi: imtiyazın alınmasını takip eden iki yıl içinde inşaat başlamazsa ve çalışmaların başlamasını takip eden altı yıl içinde bitirilmezse, şirketin elindeki imtiyaz geçersiz sayılacaktı.⁶⁴ 5. Maddeye göre şirket masraflarını kendisi karşılamak üzere mağaza ve diğer yapıları inşa yetkisine sahip olacaktı; ancak bu mağazalar ve yapılar imtiyaz süresince her türlü vergilerden muaf olacaktı. 6. Maddeye göre yolun bakımı tüm imtiyaz süresi boyunca şirketin sorumluluğunda olacaktı ve bu bakım Babıali'nin görevlendireceği özel bir komiserin kontrolü altında yapılacaktı.

Teklifin 7. Maddesi ise en ayrıntılı olan maddeydi. Buna göre; şirketin, yolun inşaatı için yapacağı harcama ve masrafların karşılığı olarak Babıali, yolun araba ile işletilme imtiyazını, imtiyaz fermanının verilmesini takip eden 50 yıl boyunca şirkete verecekti.

⁶³ Kürşat Çelik, *Osmanlı Hâkimiyetinde Beyrut (1838-1918)*, Doktora Tezi, Fırat Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Elazığ 2010, s. 242-243.

⁶⁴ Bu süre daha kısa olan Beyrut-Şam yolu için dört yıl olarak belirlenmişti. Çelik, *Osmanlı Hâkimiyetinde Beyrut*, s. 244.

Babialı, şirketin masrafları için tazminat ve devlet adına avans almasına yetki verecektir. Nakliye için belirlenen ücretlerin dışına çıkılmayacaktı. Şirkete verilen imtiyazın süresine uygun olarak yolda sadece şirkete ait arabalar işleyecekti. Bununla birlikte, yolun bitiminden sonra, ticaret maksadı dışında bu yolu kullanmak isteyenler, şirket ve Babialı arasında daha sonra belirlenecek düşük bir tarifeye göre kullanabileceklerdi. İmtiyaz teklifine göre yoldan geçen yolcu ve eşyadan alınacak ücretler şöyleydi:

Kişi Başına Yolcular	1.Sınıf	200 Kuruş	
	2.Sınıf	150 Kuruş	
	3.Sınıf	80 Kuruş	
Ticaret Eşyası (100 Okka)	1.Sınıf ticaret eşyası: İmtiyaz teklifinin 10. Maddesi dışında kalan tüm ticari emtia.	Hızlı	Yavaş
		60 Kuruş	50 Kuruş
	2.Sınıf: Buğday, arpa, un, kömür, ham demir.	50 Kuruş	40 Kuruş

Malı gönderenin talebi ile gönderilecek mallar yolcu arabaları ile taşınacaktı. Bu konuda şirketin acenteleri ile Babialı arasında özel bir tarife hazırlanacaktı. 8. Maddeye göre yolu kullanan yüklü veya yüksüz hayvanlar için, yolun kullanımından dolayı oluşan zararı telafi etmek üzere şirkete kilometre başına 2 para ücret ödenecektir. Yolcu ve atlılar bu vergiden muaf olacaktı. 9. Maddeye göre her bir yolcu ağırlığı 15 okkadan fazla olmamak koşulu ile ücretsiz olarak yanına bagaj alabilecekti. Bundan daha fazla eşya taşıyan yolcular yukarıdaki tarifeye göre ücret ödeyeceklerdi. 10. Madde ise yukarıdaki tarifeden farklı bir tarife ile vergilendirilecek olan eşya ile ilgiliydi. Buna göre belirli bir hacmin dışındaki eşyalar, gümüş veya altın, cıva, platin ve mücevher gibi kıymetli mallar ve ağırlığı 75 okkadan daha az olan paketlerin vergilendirilmesi özel bir tarifeye göre olacaktı. 11. Maddeye göre şirket tek parça ve ağırlığı 1.600 okkadan fazla olan eşyanın taşınmasını reddedebilecekti. 12. Madde yolun mülkiyeti ve işletilmesine ilişkindi. Buna göre yolun mülkiyeti devletin elinde olacak; ancak yolun işletme imtiyazı şirketin elinde olacaktı. Şirkete tanınan ayrıcalıklar ve tazminatlar yolun devlet inşa masrafını karşılayacak ve imtiyazın geçerli olduğu süre boyunca yolun şirket tarafından bakım masrafını karşılayacaktı. Askeri birliklerin ve hükümete ait malzemelerin

yolda neden olacağı tahribattan dolayı şirkete herhangi bir tazminat ödenmeyecekti.

Yolun askerî açıdan stratejik önemi dolayısıyla, olağanüstü durumlarda devletin denetimine geçme ihtimali de vardı. Reboul bu ihtimali de düşünerek imtiyaz teklifine buna uygun maddeler eklemişti. İmtiyaz teklifinin 13. Maddesine göre hükümet her durumda kendi hizmeti için şirkete ait olan malzemelerin üçte birini kullanabilecekti; ancak bu durumda şirket tarifede belirtilenin ücretlerden %30 indirim yapacaktı. Olağanüstü durumlarda ise devlet, şirketin faaliyetlerini askıya alabilir, şirketin tüm malzemelerine el koyabilirdi. Bu durumda ise şirket tarifeye göre %30 indirimli olarak bunları taşıyabilecek veya hükümet şirkete ait malzemeleri kendi işçileri ile kullanabilecekti. Bu durumda, hükümet şirketin yolun inşası, işletilmesi ve gerekli malzemeler için kullandığı sermayeyi karşılayacaktı. İmtiyazların askıya alındığı dönemde hükümetin ele aldığı ve kullandığı malzemeler bu süre zarfında hükümetin elinde olacaktı. Hükümet, gerektiği zaman iyi durumda olan malzemeleri tekrar şirkete devredecekti. Bu durumda ortaya çıkacak zararı telafi etmek üzere eklenen 14. Maddeye göre ise şirkete ait malzemelerin devletin elinde olduğu süre kontrat süresinden çıkarılacak ve kontrat süresi uzatılacaktı.

15. Maddeye göre tarifede belirtildiği gibi, şirket yolcu, eşya ve diğer malzemelerin taşınmasına ilişkin tarifede oldukça şeffaf bir süreç izleyecekti. Bunların yanında diğer malzemelerin nakliyesine ilişkin bir tarife yerel idareler ile şirket arasındaki bir anlaşmaya göre olacaktı. 16. Madde ise şirketin ara istasyonları hakkındaydı. Buna göre şirket, Gümüşhane ve Bayburt'ta yolcu ve eşyalar için bürolar tesis edebilecekti. Bu bürolardan kabul edilen malların ücreti ise malın gönderildiği yere ve tarifede belirtildiği gibi olacaktı. Yol üzerindeki başka yerlerde de bu şekilde yolcu ve eşyaya yönelik bürolar kurulacak ve ücretlendirme de aynı şekilde yapılacaktı.

Her ne kadar imtiyaz teklifinde Trabzon'dan Erzurum'a kadar olan yolun bir şirket ile işletilmesinden bahsedilse de Reboul yolun Osmanlı sınırlarındaki kısmını kapsayacak şekilde imtiyaz teklifini Bayezid'e kadar uzatmıştı. Bunu ortaya koyan 17. Maddeye göre yolun Bayezid'e kadar işletilmesi, Trabzon-Erzurum yolundaki aynı şartlar ile şirkete ait olacaktı. Ancak şirket altı yıl veya daha fazla bir gecikme ile bu yolu yapmayı taahhüt etmekteydi. Yapılmadığı takdirde ise hükümet, yolu başka bir şirkete verebilecekti. Yolun Bayezid'e kadar geçeceği güzergâhı da aktaran imtiyaz

teklifi yöredeki diğer yollara ilişkin şirkete ayrıcalıklar vermektedir. Aynı ayrıcalıklar Perthuis'in şirketine de tanınmıştı.⁶⁵ Buna göre Reboul'un şirketi, aynı şartlarla masrafları kendi hesabından karşılamak ve mülkiyeti hükümete ait olmak üzere sınırdan veya ülkenin içinden başlayarak sahile ulaşan Giresun ve Batum yolu gibi yolların ve ana yola bağlanacak olan tali yolların inşası için ayrıcalıklı olacaktı. Eğer şirket bu yollar için şartları kabul etmez ise bu konuda öncelik imtiyaz isteyen başka bir şirkete verilebilecekti. Aynı konu ile ilgili olan 18. Maddede de devletin, Erzurum'u sahile veya Bayezid'i Erzurum'a bağlayan başka yolların imtiyazını Reboul'un şirketinden başka bir şirkete veremeyeceği belirtiliyordu. 19. madde ise yolun en önemli sorunlarından biri olan yol emniyeti hakkındaydı. Perthuis'in de imtiyaz teklifine ilave ettiği gibi⁶⁶ Reboul de yolun güvenliğini devletin sağlaması gerektiğini belirterek, şirketin yoldaki operasyonlarını ve ticaretin emniyetini garanti altına almak için hükümet gerekli yerlere askeri istasyonlar tesis etmesi gerektiğini teklife ilave etmişti.

Teklifin 20. Maddesi yolda muhtemel bir devletleştirme olasılığı durumunda şirketin haklarını belirtiyordu. Buna göre hükümet, imtiyaz sona erdiği zaman tüm girişimcileri bu yolda taşımacılık yapma konusunda yetkilendirebilirdi. Ancak bu durumda Reboul'un şirketi özel ve daha ileri tarihli bir sözleşme dışında devlet nezdinde ayrıcalıklı olacaktı. Yolun bakımı bundan sonra devletin elinde olacak ve şirketin işleri diğer şirketler gibi serbest olacaktı. Ancak imtiyaz süresinin bitmesinden evvel hükümet bu sözleşmeyi geri çekebilecekti. Bu durumda hak kaybının olmaması için hükümet şirkete gerekli ödemeleri yapacaktı. 21. Maddeye göre Laurent Reboul'un masrafları kendisi tarafından karşılanmak üzere hükümet adına bir "Osmanlı Şirketi" kurmasına izin verilecekti. Şirket ile ilgili düzenlemeler, yolun yapımındaki işlemler, yaklaşık masraflar ve yolun detaylı planı fermanın verilmesini izleyen iki yıl içinde hükümete teslim edilecek; bu girişimin üçte birlik kısmı Osmanlı tebaasına verilecek ve bunlar sekiz ay zarfında, Avrupa'da kurulacak olan şirkete dâhil edilecekti. 22. Madde ise şirketin yoldaki hizmetleri ile ilgiliydi. Buna göre şirket; yolcuların ve malların emniyeti, tüm tehlikelerden korunması için yolda iyi bir gözetleme icra edecek, yolcu ve eşya arabalarının, köprülerin, viyadüklerin ve taş işlerinin sağlamlığını denetleyecekti. Bu işler Osmanlı hükümeti tarafından atanacak bir özel komiserin gözetimine ve kontrole

⁶⁵ Çelik, *Osmanlı Hâkimiyetinde Beyrut*, s. 244.

⁶⁶ Çelik, *Osmanlı Hâkimiyetinde Beyrut*, s. 244.

tabi olacak; bu kişi şirket ile işbirliği halinde yapıların sağlamlaştırılması ve tamirini bildirecekti. Şirket, yolcuların memnuniyetini de karşılayacak; aynı şekilde pasaport kontrolü yapacak ve gümrüklerin haklarını korumak için arabalarına pasaportu olmayan ve gümrükten tezkeresi olmayan hiçbir eşya almayacaktı. 23. Madde ise yoldaki devlet denetimini daha da perçinliyordu. Bu maddeye göre yolun işletme imtiyazı, Osmanlı hükümetinin yürürlükte olan ve gelecekte çıkaracak olduğu nizamnamelere göre, yerel otoritelerin denetiminde olacaktı. Şirketin çalışanları veya görevlileri uyrukları ne olursa olsun, Osmanlı hükümetinin kurallarına aykırı bir şey yaparlarsa hukuk kuralları çerçevesinde Osmanlı hükümeti tarafından cezalandırılacaklardı. Gerekliğinde ise ülkeden çıkarılacaklardı. Aynı şart Perthuis'in teklifinde de vardı ve buna göre şirket çalışanlarının Osmanlı kanunlarına riayet etmeleri belirtilmekteydi. Reboul'un teklifinde de tekrarladığı bu madde Fransız konsolosu Schefer'ye göre Fransızların ayrıcalıklarına zarar verebilecek türdendi ve değiştirilmesi gerekiyordu.⁶⁷ Teklifin 24. Maddesine göre imtiyazın kabul edilmesine dair ferman Paris'te Osmanlı elçiliğine gönderilecek, şirket ise elçiliğe 100 bin frank verecek ve bu meblağ burada kefalet olarak kalacaktır. Ancak yol başlanamaz ve bitirilemez ise bu para Osmanlı hükümetinde kalacak ve şirket herhangi bir hak talep etmeyecekti.

Fransız konsolosu Schefer'nin 1 Eylül 1863 tarihli raporuna göre, Trabzon Valisi Emin Muhlis Paşa projenin şirket tarafından inşa edilmesine dair olumlu bir yaklaşım sergiliyordu. Hatta vali, Fuat Paşa'nın da projeye olumlu yaklaştığını belirtmişti. Ancak askeri kesim ve bunun desteklediği Maliye Nezareti projeye muhalefet ediyordu. Schefer bunu nezaretin başında olan Mustafa Paşa'nın Avrupalı müteşebbislerin tekliflerine karşı olan olumsuz yaklaşımına bağlamaktaydı. Erzurum taraflarına yaptığı bir seyahat ile yolun durumunu bizzat müşahede eden Schefer'ye göre bu önemli girişimi yapacak olan bir Fransız şirketi idi. Ayrıca Emin Muhlis Paşa'nın kişiliği de bu girişim için önemliydi. Paşa'nın Avrupa'daki ikameti ve Türkiye'deki Avrupalılar ile ilişkileri konsolosa göre projenin akıbeti açısından olumluydu. Dahası Schefer, Vali Emin Muhlis Paşa'nın bu teklifin kabul edilmesi için tüm gücüyle mücadele ettiğini de ifade ediyordu.⁶⁸ Ne var ki konsolosun beklentilerine rağmen İstanbul'da farklı bir görüş ortaya çıktı. Daha Ağustos 1863'te imtiyaz teklifinin akıbeti az çok belli olmuştu. Buna göre

⁶⁷ Schefer'den Moustier'ye, *CADN, Série D, Trébizonde, IX, 11 Temmuz 1863.*

⁶⁸ Schefer'den Moustier'ye, *CADN, Série D, Trébizonde, IX, 1 Eylül 1863.*

“Trabzon’dan Erzurum’a kadar bir şose tariki tesviye ve tanzimi için kumpanya teşkili istidasına dair Fransalu Mösyö Lavran Rebul tarafından takdim olunub Meclis-i Vâlâ’ya havale buyrulan lâyiha kıraat ve mütalaa olunmuş” ve “Memalik-i Mahruse-i Şahane’de bu misüllü tarik ve meabirin imarı mevadd-ı mültezimeden ise de Beyrut tarikinden maada şose yol tanziminin ecnebi kumpanyaları marifet ve vesaitleriyle icrası mesbuk olmadığı” dile getirilerek yapılacak olan yolların inşasına dair çıkarılan nizamnameler doğrultusunda yolun, halkın ve hükümetin işbirliği ile yapılacağı dile getirilmişti.⁶⁹ Ancak Beyrut-Şam yolunun dışında diğer yolların kumpanya vasıtasıyla yapılmasına sıcak bakmayan bu karara rağmen bu seçenek gündemden düşmemişti. Emin Muhlis Paşa’nın yaptığı keşfe göre yolun ne kadar bir masraf ile yapılacağı belirtilmiş, fakat yolun kumpanya tarafından yapılması durumunda “masarıfça ve imalatça hüsn-ü idare ve mazbutiyet görüleceği” ifade edilerek yolun yetkin kişiler tarafından incelenmesine karar verilmişti. Yukarıda da görüldüğü gibi, Nafia Nazırı Edhem Paşa’nın başkanlığında yapılan toplantıda yine “kumpanya” seçeneği de müzakere edilmiş; diğer yollara kıyasla yolun özellikle “asker ve mühimmat” nakli açısından önemli olduğuna ve bu konuda zorlukların olabileceğine işaret edilerek kumpanya seçeneğine yine sıcak bakılmamıştı. Bunun yanında yolun sadece müteahhitliğinin bir şirkete verilmesi seçeneği de yol inşasının büyük bir iş olması, devlete ekstradan masraflar çıkarabileceği ve yol inşasında halkın çalıştırılacağı gerekçeleri ile kabul edilmemiştir. Bu seçeneklerin elenmesi ile yolun “şan ve menfaat-ı saltanatı seniyye” için devlet tarafından yapılmasına karar verilmiştir.⁷⁰

Yukarıda da görüldüğü üzere Laurent Reboul’un; Beyrut-Şam yolunun inşası için verilen teklife oldukça benzeyen teklifi, resmi yazışmalarda da belirtildiği üzere “askeri gerekçeler” ile kabul edilmemişti. Ancak Beyrut-Şam yolu, imtiyaz teklifine kaynak teşkil ettiği gibi, Osmanlı Devleti’nin bu yolda tecrübe ettiği mühendislik bilgisi de Trabzon-Erzurum yolu için ilham kaynağı olmuştu. Öyle ki Perthuis bu konuda otorite kabul edilerek İstanbul’a çağrıldı; hem de Beyrut-Şam yolunda “maiyetinde bulunan mühendislerin tefennün ve maharet-i asarını göstermiş” olduğu için devlet eliyle yapılması kararlaştırılan Trabzon-Erzurum yolunda da bu Fransız mühendislerin istihdam edilmesine karar verildi. Beyrut-

⁶⁹ BOA, Meclis-i Vâla (MVL.), 652/118, 29 S. 1280/3 Ağustos 1863.

⁷⁰ BOA, İ. MMS., 28/1207, Lef 4.11 Şevval 1280/20 Mart 1864.

Şam yolunda çalışan Thévenin Paris'ten çağrılarak Trabzon-Erzurum yolu başmühendisi oldu. Ancak yolda çalışmalar hemen başlamadı. Öncelikle Başmühendis Thévenin, Feyzi Paşa ve beraberinde birkaç başka Fransız mühendisin Trabzon'a gelmesi Temmuz 1864'ü buldu.⁷¹ Bundan sonra gerekli personelin tedarik edilmesi ve yol yapımının planlanması için bir dizi çalışma yapıldı. Başmühendis Thévenin göreve başladıktan sonra yol güzergâhında yaptığı incelemelerden sonra nerede ne kadar çalışma yapılacağı ve inşa edilecek köprüler hakkında raporlar hazırladı.⁷² Bu şekilde 1864'ün sonları ve 1865'in ilk ayları keşif ve çalışmaları organize etmekle geçti. Dört yılda bitirilmesi planlanan yol için gerekli mali kaynak da tahsis edildikten sonra çalışmalar başladı. Yolda görevli Fransız teknik personelin sözleşmeleri Ağustos 1868'e kadar devam etti. Ancak yoldaki çalışmaların istenilen hızda devam etmemesinden dolayı yeni bir yol haritası çizildi. Erzurum İstihkâmat Reisi Fosfor Mustafa Paşa'nın teklifi ile yolun inşasının bu kez Mustafa Paşa'ya havale ile dört yıl içinde yapılmasına karar verildi.⁷³

Bu şekilde yolda çalışmaların istenilen hızda gitmemesinden dolayı yolun inşasına ve işletilmesine yönelik olan imtiyaz talepleri devam etti. Özellikle mali sıkıntılar nedeniyle yolun bir kumpanya vasıtası ile yapılması tekrar gündeme gelmişti.⁷⁴ 1863'teki girişimden istediği neticeyi alamayan Laurent Reboul, Ağustos 1867'de Babıali'ye bir imtiyaz teklifi daha ilettili. Ancak Reboul'ün bu amaçla İstanbul'a yapmış olduğu üç seyahat sırasında, Avrupa'dan almış olduğu haberler, yol imtiyazı için gerekli olan sermayeyi toplamayacağını ortaya koymuştu. Bundan dolayı Reboul teklifini geri çekmek zorunda kaldı.⁷⁵ Ne var ki Reboul'un önünde başka rakipleri olduğu görülmektedir. Reboul'ün İstanbul'da imtiyaz için uğraştığı bir dönemde Trabzon'dan İngiliz Elçiliği'ne ve buradan da Hariciye Nezareti'ne gönderilen bir yazı Reboul'ün bu işi yapabilecek yetkinlikte olmadığını ortaya koymak için pek çok gerekçe sıralamaktadır.⁷⁶ Buna göre Reboul, Trabzon-Erzurum yolunun inşası ve ikmalinin İstanbul'daki eniştesi Fenerler Müdürü Mösyö Bu-

⁷¹ Schefer'den de Moustier'ye, *CADN, Série D, Trébizonde, IX*, 22 Temmuz 1864.

⁷² Schefer'den de Moustier'ye, *CADN, Série D, Trébizonde, IX*, 19 Ocak 1865 ve 20 Nisan 1865.

⁷³ Tozlu, *Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu*, s. 76-85; Kaleli, *Trabzon'da Ulaştırma Ekonomisi*, s. 59-62.

⁷⁴ Tozlu, *Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu*, s. 76.

⁷⁵ Deche'den Bouré'ye, *CADN, Série D, Trébizonde, X*, 20 Haziran 1868.

⁷⁶ BOA, HR. TO., 244/18.19 Ekim 1867.

roni'nin de aracılığıyla bir kumpanya vasıtasıyla kendisine verilmesini talep etmişti. Reboul'un Trabzon'daki geçmişi hakkında bilgilerin de verildiği belgede, onun yaklaşık yedi sene önce Messageries Maritimes Şirketi'nin acenteliğini yürütmek üzere Trabzon'a geldiği ve Erzurum'da bulunan bir ortağı ile deri ticareti yapmaya başladığı belirtilmektedir. Ancak Reboul iflas edince 150.000 kuruşluk bir borç bırakmıştı. Bunun üzerine amirleri tarafından maşının yarısı borcu için tahsis edilmiş; ancak 50.000 kuruş borcu daha kalmıştı. Reboul üç sene önce Trabzon'daki Fransız konsolosu Schefer'nin tavassutu ile maaş karşılığı olmadan Belçika konsolosu olarak atanmıştı. Belge bu şekilde Reboul'un maddi açıdan yeterli olmadığını göstermek için bu örneklerden sonra, onun böyle "teşebbüs-ü azimeye girişebilecek kadar ashab-ı sermayedar" olmadığı belirtilerek, eniştesi ve Fransa'nın Eski Ticaret Bakanı Béhic (Louis Henri Armand) marifetiyle bir kumpanya teşkil ederek gerekli sermayeyi tedarik etmek ümidine ve bu suretle "Trabzon'un Lesseps'i⁷⁷ olmak hülyasına" düşmüş olduğunu belirtmekteydi. Belge, Reboul'un, eniştesi Buroni ve Béhic'in nüfuzunu kullanmak istediğini; ancak bu girişim için bunların yeterli olmadığını vurgulayarak Reboul'un itibarı hakkında daha ağır ithamlara yer veriyordu. Dahası "Reboul'un kumpanya direktörü olması nef-i Trabzon'da bile kimsenin emniyet ve itimadını calib olamayacağı" gibi Reboul ancak teşkil edilecek kumpanyanın "kitabete-i muavinliği" gibi bir işte istihdam edilirse bir fayda sağlayabilirdi. Bu bilgilerden sonra belge, yol inşasının Reboul gibi "iktidar-ı malisi ve ecnebi büyük sermayedarıyla münasebeti olmayan kimesnelere böyle cesm ve mühim işlerin havale olunması caiz görünmediğini" belirterek bu iş için gerekli olan sermayeyi sağlayacak olanların İstanbul veya Fransa'dan değil Belçika veya İngiltere'den olabileceğine işaret ediyordu.⁷⁸

Reboul'un tekliflerinin kabul edilmemesinde bu karşı girişimin ne kadar etkili olduğuna dair bilgi yoktur. Ancak Reboul ve teklifini itibarsızlaştırmaya çalışan belgenin Trabzon-Erzurum yoluna ilişkin sermayenin kaynağını gösteren son kısmı aslında meselemin Trabzon-Erzurum yolu üzerinden bir *İngiliz-Fransız rekabeti* olduğunu göstermektedir. Öyle ki büyük oranda İngiliz ticaretine hizmet eden bu transit yolda, transit ticaretin Rusya tarafına

⁷⁷ Ferdinand de Lesseps, 1805-1894 yılları arasında yaşamış Fransız diplomat ve Süveyş Kanalı'nın yapım işlerini üstlenen firmanın sahibi.

⁷⁸ BOA, HR. TO., 244/18.19 Ekim 1867.

kayması tehlikesine karşı yolun koşullarının iyileştirilmesi için süreklilikli olarak Osmanlı hükümetini uyaran İngilizler için, Fransızlar tarafından inşa edilecek ve işletilecek olan bir yol hiç de görmek istemeyecekleri bir seçenek olmalıdır.⁷⁹ Ancak 1867'deki teklifini geri çeken Reboul şansını bir kez daha deneyerek 20 Mayıs 1868'de, yani yolun inşasının Fosfor Mustafa Paşa'nın uhdesine verildiği günlerde Trabzon Valisi Esad Muhlis Paşa'ya yol yapımı ve işletmesine dair "Rapport&Projet...pour la construction de la route de Trébizonde à Erzeroum" adı ile bir başka proje daha verdi.⁸⁰ Birincisine göre daha detaylı olarak hazırlandığını gördüğümüz bu teklifin başında Reboul, üç seneden beri Trabzon'un ticari öneminin azalmaya başladığını ve bunun nedeninin de bölgedeki yollar olduğunu belirtmekteydi. Bunun yanında haklı olarak yolun devlet tarafından da yapımının istenildiği gibi gitmediğine de işaret eden Reboul, daha önceki tekliflerinde olduğu gibi bir kumpanya tarafından yapılmasının zor olduğunu; zira Türkiye'de yaşanacak bir savaş ihtimalinin, böyle bir yatırıma girişme noktasında kapitalistleri engellediğini belirtmektedir. Bu şartlar altında Reboul, farklı bir formül ile Trabzon ve Erzurum eyaletlerinden yapılacak zorunlu borçlanma suretiyle, yolun iki eyalet tarafından yapılmasına ilişkin bir plan hazırladı. İki eyaletin kaynaklarından ve vergilerinden olmak suretiyle toplamda 66 milyon kuruşa mal olacağı tahmin edilen yolun 22 yıl içinde bu meblağı amorti edeceği; ancak ticaret hacmindeki artışa paralel olarak bu sürenin daha da kısalabileceği belirtilmektedir.

Kırk madde halinde valiye sunulan bu proje yolu iki eyaletin işbirliği ile yapmayı taahhüt ettiği için ağırlıklı olarak buna yönelik detaylar ihtiva etmektedir. Teklifin ilk 6 maddesi yolun yapımı için gerekli olan kaynağın ne suretle elde edileceğine dair mali konular hakkındaydı. 7. Madde ise yol yapımını yürütecek olan bir meclisin teşkili hakkındaydı. Buna göre yolun yapımı ve işletilmesi için bir *İdare Meclisi*, ikisi Trabzon'daki cemaatlerin temsilcisi olmak üzere 8 üyeden oluşacak ve bunların seçeceği müdür de yolun yapım sürecinden sorumlu olacaktı. Takip eden madde ise bu meclisin yanında Trabzon ve Erzurum'da birer alt meclisin kurulmasını ve bu meclislerin İdare Meclisi ile işbirliği halinde çalışmalarını öngörmekteydi. Teklifin 9-25. Maddeleri ise Trabzon'da teşkil edilmesi

⁷⁹ Özkan, *Trabzon-Erzurum-Bayezid Road*, s. 281-283.

⁸⁰ "Rapport&Projet remis le 9 Mai 1868 à S. E. Muhlis Pacha gouverneur de Trébizonde pour la construction de la route de Trébizonde à Erzeroum par Laurent Reboul", *CADN, Série D, Trébizonde*, X.

kararlaştırılan bu İdare Meclisi'nin yetkileri hakkındaydı. Bu maddelerde meclisin, gerekli borçlanmayı nasıl yapacağı, üyelerinin çalışma usulü, istihdam edeceği çalışanlar, yol üzerindeki yetkisi, yol üzerindeki arazi ve binalar üstündeki hakları ve yapacağı harcamalar hakkındaydı. 26-31. Maddeler ise meclisin çalışma şekli hakkındaydı. Bu maddelere göre meclis haftada bir toplanacak, alt meclisler ise bu asıl meclise öneriler sunacak, meclis üyeleri birer yılılığına görevlendirilecek, üyeler için seçim yapılacak, İdare Meclisi müdürü, meclisinin aldığı kararları uygulamakla sorumlu olacak ve İdare Meclisi her yıl yapılan harcamalara ilişkin rapor yayınlayacaktı. 32. Maddede ise daha önce de taahhüt edildiği gibi yolun; altı metre genişliğinde olması ile yolcu ve emtianın güvenli bir şekilde geçmesi için yapılacağı belirtilmişti. Alınan borç amorti edilene kadar yolun bakım masrafları iki eyalet tarafından karşılanacak, yolda yapılan çalışmaların ve yolun işletilmesi Trabzon ve Erzurum eyaletleri valilerinin denetiminde olacak, valiler gerekli olan işlemler için İdare Meclisi ile işbirliği halinde olacaklardı. Bunun yanında hükümet yolda daha önce yapılan proje ve çalışmalarını İdare Meclisi'nin uhdesine verecek ve bu yolun bitimine kadar devam edecekti. Ayrıca yolun inşası için gerekli bina, ambar ve malzemeye vergi muafiyeti de tanıyacak, Trabzon ve Erzurum eyaletlerinde devlete ait arazileri kullanmasına izin verecek; büro, gar ve mağaza gibi gerekli binaların yapılmasına ve devlete ait ormanların ihtiyaçlar için kullanımına izin verecekti. Hükümet, çalışanlar için gerekli olan çadırları da verecek ve yol, zorunlu borçlanma ile alınan parayı amorti etmesinden sonra devletin kontrolüne geçecekti.⁸¹

Bu projede de görüldüğü gibi Reboul, önceleri bir kumpanya vasıtası ile yolun imtiyazını almak üzere başlattığı girişimlerini farklı bir şekilde yerel kaynaklara dayanan "özel bir komisyon" ile sürdürmek istemiş ancak bu konuda istediği karşılığı alamamıştı. Bu çerçevede projenin akıbetine gelince; Reboul'un daha önceki tekliflerinde olduğu gibi bunun da kabul edilmediği anlaşılmaktadır. Bu teklifin neden geri çevrildiği konusunda herhangi bir bilgi yoktur. En azından teklifin, önceki teklif gibi bir değerlendirme sürecine alınıp alınmadığına dair herhangi bilgiye ulaşılamamıştır. Teklifin değerlendirmeye alınmamasına gerekçe olarak; Reboul'un, yukarıda bahsi geçen, İngiliz elçiliğine giden belgede ifade edildiği gibi "yeterli sermaye ve itibardan yoksun olması" neden olacağı

⁸¹ "Rapport&Projet pour la construction de la route de Trébizonde à Erzeroum par Laurent Reboul".

gibi sunmuş olduğu teklifin yolun yapımına dair daha önce müzakere edilen seçeneklerden biri olan, yolun müteahhitliğinin şirkete verilmesi gibi bir durum ortaya çıkarabilirdi. Dahası hükümet, zaman zaman gündemine alsa da bu süreçte, yolun inşasına dair teknik personel dışında yabancıların bu işe karışmasından imtina etmiş ve kendi imkânları ile yapmaya çalıştığı yolu, Fosfor Mustafa Paşa'nın idaresinde, 1872 yılında bitirmişti.

Sonuç

Trabzon-Erzurum yolunun inşasına dair ilk defa Enveri Efendi'nin gündeme getirdiği ve daha sonra Erzurum İngiliz konsolosu James Brant'ın teklifi ile süren imtiyaz seçeneği, Reboul'un yukarıda aktarmış olduğumuz girişimleri ile devam etmiş; ancak bu girişimlerden herhangi bir netice çıkmamıştır. Reboul'un tekliflerinin cevapsız kalmasında büyük oranda devletin gerek limanda gerekse de Trabzon-Erzurum yolunda yabancı yatırıma “askeri gerekçeler” ile temkinli bakmasının en önemli etken olduğu anlaşılmaktadır. Ancak bu çalışmanın ilk örneklerini ortaya koyduğu, yola ilişkin imtiyaz talepleri son olmamıştır. Yolun 1872'de tamamlanmasından hemen sonra, Trabzonlu Üskinaryan Ohannes Efendi adlı bir müteşebbis *Kumpanya-i Osmaniyye* adıyla Trabzon-Erzurum arasında işlemek üzere bir araba şirketi kurmak için 14 maddelik bir imtiyaz talebinde bulunmuştu. Ancak Ohannes'in bu talebi kabul edilmemişti. Aynı şekilde, Trabzon Avusturya Konsolosu Sovidnik de yolda bir araba şirketi kurmak üzere imtiyaz talebinde bulunmuş, bu talep de kabul edilmemiştir.⁸² Yabancı yatırımlara ilişkin bu mesafeli yaklaşım sadece Trabzon-Erzurum yolunun inşası veya burada kurulacak olan şirketlere yönelik değildi. İzmir Limanı'nı inşa etme imtiyazını alan Dussaud Biraderler adına bir başka Fransız, Joseph Dussaud Trabzon'da mükemmel bir liman inşası için Mart 1870'te Trabzon'a gelerek limanda incelemeler yapmış ve liman inşasına dair önemli bir teklifte bulunmuştu. Ne var ki şirket ile Osmanlı yetkilileri arasında mutabakat sağlanamayan hususlardan ve devletin Trabzon'a olan yabancı ilgisine karşı “temkinli yaklaşımından” dolayı başvuru reddedilmiş ve limanın devlet eliyle yapılmasına karar verilmişti.⁸³

⁸² Tozlu, *Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu*, s. 145-148.

⁸³ Özgür Yılmaz, “Dussaud Biraderler'in Trabzon Limanı İnşa Projesi (1870)”, *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S.18, 2015, s. 213-244.

Trabzon-Erzurum yolunda çalışmaların uzun sürmesi ise başlıca yolun geçtiği coğrafyanın zorluğundan ve finansal problemlerden kaynaklanmaktaydı. Yolda yapılan iyileştirmeler kısa sürede bozularak yol tekrar tamire muhtaç bir hale gelmekteydi. Bu nedenle, yoldaki inşa çalışmaları aslında “bir türlü sonu getirilemeyen” bir süreçti.⁸⁴ Yolun bu hususiyetinden dolayı devlet, yol yapım ve bakım külfetinden kurtarmak için II. Meşrutiyet sonrasına kadar giden süreçte “kumpanya seçeneğini” her zaman göz önünde bulundurmıştır. Mesela 1880’de bu konuda talep bizzat devletten gelmiş ve Nafia Nezareti, yolda yapılması planlanan çalışmalar için mali durumun uygun olmamasından dolayı ihaleye çıkılmasını ve bu şekilde yolun imtiyaz verilmek suretiyle tamamlanmasını planlamıştı. Bu konuda gerekli iradenin çıkmasına ve bu imtiyaz için beş maddelik bir ön şartname hazırlanmasına rağmen işe herhangi bir talip çıkmamıştı.⁸⁵ Elbette bunun en önemli nedeni, bakımı ve onarımı, yapılan köprülerin ve geçitlerin devamlı bakım istemesi gibi nedenlerden dolayı, karayolu yatırımlarının önemini yitirmesi ve demiryolu yatırımlarının daha cazip hale gelmesidir. Bu bağlamda Trabzon-Erzurum güzergâhı karayolu olarak yüzyılın ortalarında “kâr getirecek bir yatırım” minvalinde görülüp yabancı yatırımcıları cezbetmesine karşın, demiryolu taşımacılığının önem kazanması ile bu özelliğini yitirmiş ve yatırımcılar demiryolu gibi bayındırlık faaliyetlerine öncelik vermiştir.

Kaynaklar

1. Arşiv Belgeleri

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

a) *Centre des Archives diplomatiques de La Courneuve (CADC) Correspondances Consulaire et Commerciale, Trébizonde, Tome VI.*

b) *Centre des Archives diplomatiques de Nantes (CADN)*

Archives des Postes Diplomatiques, (APD), Constantinople (Ambassade), Série D: Trébizonde, Tome XVIII, IX, X.

⁸⁴ Fulya Özkan, “The Role of the Trabzon-Erzurum-Bayezid Road in Regional Politics and Ottoman Diplomacy, 1850s-1910s”, *The Ottoman East in the Nineteenth Century: Societies, Identities and Politics*, ed. Y. Tolga Cora, I. B. Tauris, New York 2016, s. 21.

⁸⁵ Çetin, *Anadolu’da Karayolu Ulaşımı*, s. 252-254; Tozlu, *Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu*, s. 98.

Trébizonde (Consulat), XCVI.

II. *Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)*.

2. Kitaplar ve Makaleler

Akyıldız, Ali, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilatında Reform (1836-1856)*, Eren Yayınları, İstanbul, 1993.

_____, “Osmanlı Anadoluşunda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın Hattı, 1856-1866”, *Çağını Yakalayan Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaşım Teknikleri*, haz. M. Kaçar-E. İhsanoğlu, IRCICA Yayınları, İstanbul, 1995, s. 249-270.

Atam, Şenay, “Osmanlı Devleti'nde Bir Yol Çıkmazı: İzmit-Ankara Şosesi İnşa ve İşletme İmtiyazı”, *Çankırı Karatekin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, c. 3, S.1, 2012, s. 119-138.

_____, *Osmanlı Devleti'nde Nafia Nezareti*, Doktora Tezi, Niğde Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Niğde, 2015.

Aygün, Necmettin, *Onsekizinci Yüzyılda Trabzon'da Ticaret*, Serander Yayınları, İstanbul, 2005.

Blau, Otto E., *Commercielle Zustände Persiens: aus den Erfahrungen einer Reise im Sommer 1857*, Berlin, 1858.

Çelik, Kürşat, *Osmanlı Hâkimiyetinde Beyrut (1838-1918)*, Doktora Tezi, Fırat Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Elazığ, 2010.

Çetin, Emrah, “Tanzimat Döneminde Yol Yapım Çalışmalarına Bir Örnek: İzmir-Birunâbâd Şosesi İnşa ve İşletme İmtiyazı”, *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, c. 53, S. 2, 2013, s. 145-163.

_____, “Tanzimat'tan II. Meşrutiyet'e İzmit Mutasarrıflığı'nda Karayolu Yapım Çalışmaları”, *Uluslararası Gazi Akça Koca ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, C. III, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, Kocaeli, 2015, s. 1773-1784.

_____, *Tanzimat'tan II. Meşrutiyete Anadolu'da Karayolu Ulaşımı*, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2017.

de Challaye, Charles-Alexandre, *Kırım Savaşı Öncesinde Osmanlı Ordusu*, Tercüme ve Notlar, Özgür Yılmaz, Kronik Kitap, İstanbul, 2018.

- Dinçer, Celâl, "Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Lâyiha", *Belgeler*, c. V-VIII, S.9-12, 1968-1971, s. 153-233.
- Dönmez, Ahmet, "The Role of James Brant in the Process of Structural Changes in British Consulates", *Adalya*, S. 22, 2019, s. 363-379.
- _____, "Bir İngiliz Konsolosunun Gözünden Kırım Savaşı Sonrası Osmanlı Devleti ve Osmanlılarda Reform Sorunu", *Osmanlı Modernleşmesi Reform Çağında Çözüm Arayışları*, ed. A. Dönmez, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2019, s. 235-284.
- Esirgen, Seda Örsten, *Osmanlı Devleti'nde Yabancılara Verilen Kamu Hizmeti İmtiyazları*, Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2010.
- Fawaz, Leila, "The Beirut-Damascus Road: Connecting the Syrian Coast to the Interior in the 19th Century". *The Syrian Land: Processes of Integration and Fragmentation in Bilad al-Sham, from the 18th to the 20th Century*, ed. Thomas Philipp and Birgit Schaebler, Franz Steiner, Stuttgart, 1998, s. 19-28.
- Gencer, Fatih, *İngiliz Konsolos James Brant'ın Gözüyle Doğuda Değişim Yılları (1836-1852)*, Gece Kitaplığı, Ankara, 2018.
- Issawi, Charles *The Economic History of Iran 1800-1914*, University of Chicago Press, Chicago, 1971.
- Kaleli, Hüseyin, *XIX. Yüzyılda Trabzon'da Ulaştırma Ekonomisi*, Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 1998.
- Kassir, Samir, *Beirut*, çev. M. B. De Bevoise, University of California Press, Berkeley, 2010.
- Kayam, S. Suna - Tokdemir, Ertuğrul, "Savaşın Zayıf Halkası: Osmanlı Kara Ulaşımı 1853-1918", *Prof. Dr. Haydar Kazgan'a Armağan: Yakın Tarihimizin İktisadî Panoraması*, ed. E. Tokdemir vd., Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2011, s. 113-137.
- Khairallah, Shereen, "Railway Networks of the Middle East to 1948", *The Syrian Land: Processes of Integration and Fragmentation in Bilad al-Sham, from the 18th to the 20th Century*, ed. Thomas Philipp and Birgit Schaebler, Franz Steiner, Stuttgart, 1998, s. 79-96.
- Kısa, Ahmet, *Osmanlı Devleti'nde Bayındırlık Faaliyetleri (1908-1918) Kapitülasyonlar, İmtiyazlar, Anonim Şirketler*, Doktora

- Tezi, Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Antalya, 2019.
- Michèle, Nicolas, “Officines d’autrefois à Istanbul”, *Revue d’histoire de la pharmacie*, S. 373, 2012, s. 29-40.
- Orhonlu, Cengiz, *Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, der. Salih Özbaran, Ege Üniversitesi Yayınları, İzmir, 1984.
- Öndeş, Osman, *Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi*, İmeak Deniz Ticaret Odası, İstanbul, 2013.
- Özkan, Fulya, *A Road in Rebellion, A History on the Move: The Social History of the Trabzon-Bayezid Road and the Formation of the Modern State in the Late Ottoman World*, PhD Dissertation, New York: State University of New York at Binghamton, 2012.
- _____, “The Role of the Trabzon-Erzurum-Bayezid Road in Regional Politics and Ottoman Diplomacy, 1850s-1910s”, *The Ottoman East in the Nineteenth Century: Societies, Identities and Politics*, ed. Y. Tolga Cora, I.B. Tauris, New York, 2016, s. 19-41.
- Porter, James, *Turkey Its History and Progress*, V. II, Hurst & Blackett, London, 1854.
- Raccagni, Michelle, “The French Economic Interest in the Ottoman Empire”, *International Journal of Middle East Studies (IJMES)*, c. 11, S. 3, 1980, s. 339-376.
- Sandwith, Humphry, *A Narrative of the Siege of Kars and of the Six Months' Resistance by the Turkish Garrison Under General Williams to the Russian Army*, J. Murray, London, 1856.
- Slade, Sir Adolphus, *Müşavir Paşa'nın Kırım Harbi Anıları*, çev. ve haz. Candan Badem, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2012.
- Şimşek, Eyyub, “Kırım Savaşı'nın Trabzon Eyaletine Toplumsal Etkileri”, *History Studies*, c. 5, S. 5, 2013, s. 273-291.
- Tozlu, Selahattin, *Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu*, Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum, 1997.
- _____, “Trabzon-Erzurum Anayolunun Mevsimlik Güzergâhları (Yaz ve Kış Yolları)”, *Anadolu'da Tarihi Yollar ve Şehirler Semineri*, Bildiriler, 21 Mayıs 2001, Tarih Araştırma Merkezi, İstanbul, 2002, s. 179-199.

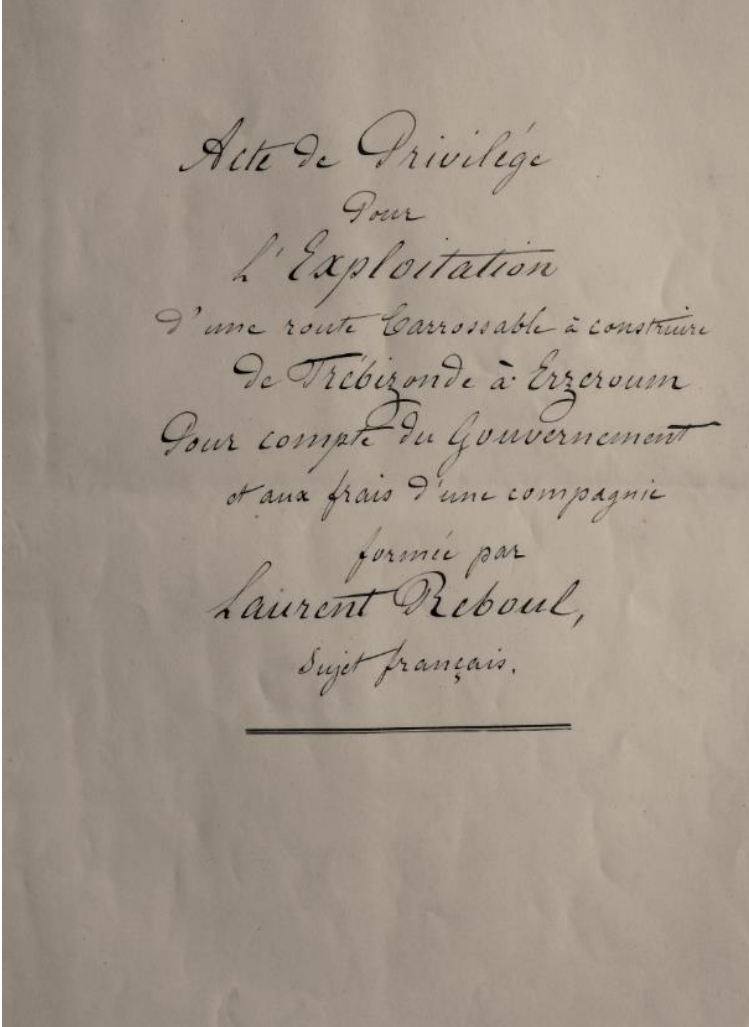
- Turgay, A. Üner, "Trabzon", *Review (Fernand Braudel Center), Port-Cities of the Eastern Mediterranean 1800-1914*, c. 16, S. 4, 1993, s. 435-465.
- Uygun, Süleyman, "Karadeniz Sularında Fransız Paquet Vapur Kumpanyası (1878-1914)", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S. 20, 2016, s.137-172.
- Walpole, Frederick, *The Ansayrii and the Assassins: with Travels in the Further East in 1850 to 1851, Including a Visit to Nineveh*, V. II, R. Bentley, London, 1851.
- Yılmaz, Özgür, "19. Yüzyılda Trabzon'da Fransız Ticareti ve Yatırımları", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S. 15, 2013, s. 39-76.
- _____, *Tanzimat Döneminde Trabzon*, Libra Kitapçılık, İstanbul, 2014.
- _____, "Dussaud Biraderler'in Trabzon Limanı İnşa Projesi (1870)", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S. 18, 2015, s. 213-244.
- _____, "Yüzbaşı Mircher'ye Göre XIX. Yüzyılın Ortalarında Trabzon-Erzurum Yolu", *Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 6/9, 2020, s. 49-80.

3. İnternet Kaynakları

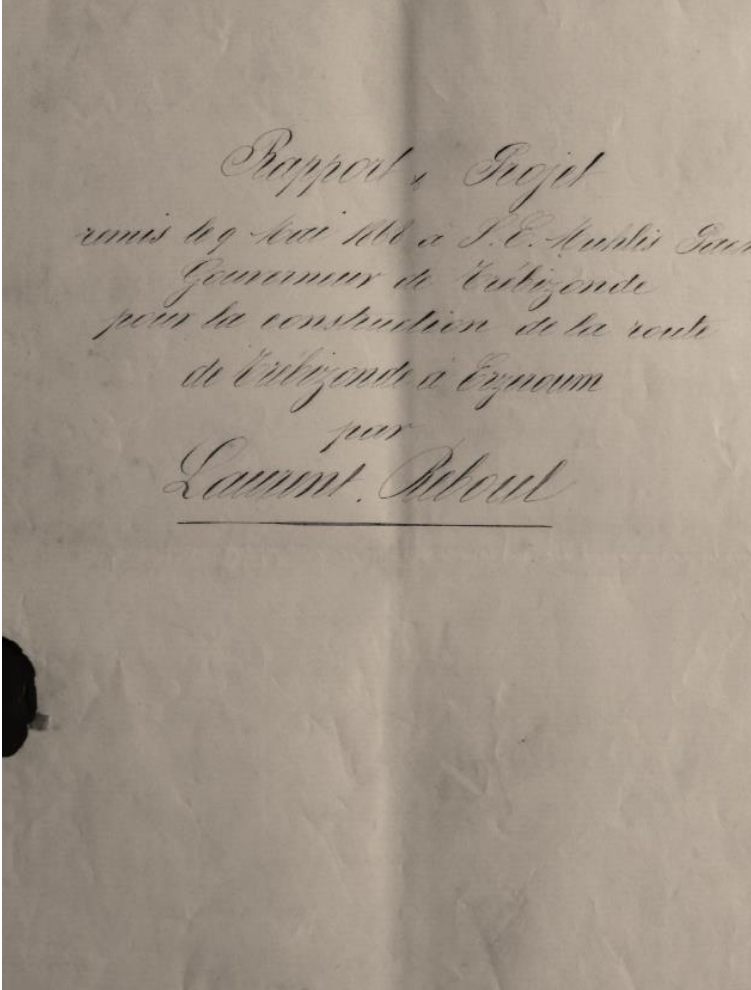
<https://www.atelierrebul.com.tr/t/hakkimizda>

<http://levantineheritage.com/reboul.htm>

<https://gw.geneanet.org/aractingi?lang=en&pz=farid+elie&nz=aractingi&p=laurent+charles+timothee&n=reboul>

EKLER**Ek 1.** Reboul'un 1863'te Babiali'ye Sunduğu İmtiyaz Teklifi

Ek 2. Reboul'un 1868'de Esad Muhlis Paşa'ya Sunduğu Teklif



TRABZON-İRAN TRANSİT TİCARET YOLU (İNGİLİZ KONSOLOSLUĞUNUN KASIM 1942 TARİHLİ BİR RAPORU)

Orhan TURAN*

Giriş

Karadeniz tarih boyunca geniş Asya coğrafyası ve Akdeniz havzası ile Avrupa arasında bir iletişim alanı olmuştur. Geniş hinterlandı ve aynı zamanda bir iç deniz olmasının yanı sıra boğazlar vasıtası ile dünyaya açılan yönü Karadeniz'i cazibe merkezi haline getirmiştir. Dolayısıyla bu durum sınırı olan devletlerin yanı sıra ticaretle uğraşan kolonici devletlerin de buraya bir şekilde girmelerine ve önemli mücadelelerin içinde yer almalarına sebep oldu.¹ Karadeniz'in doğusunda yer alan Trabzon'un jeopolitik konumu açısından Orta Avrupa'yı Türkiye'nin doğusuna, Kafkaslara, Güney Azerbaycan'a, Hazar Bölgesi'ne ve oradan da Orta ve Güney Asya'ya bağlayan bir özelliği vardır.² Trabzon, İç-Doğu Anadolu ve Kafkasya'ya olan karayolu bağlantıları, çevresindeki verimli tarım alanları ve siyasi etkinliğiyle her dönemde Karadeniz havzasının önemli limanı oldu. Trabzon'un ticari ve jeopolitik önemini anlayan Roma İmparatoru Hadrianus 130-131 yıllarında şehrin doğusunda liman inşa etmişti.³

Trabzon "serbest şehir" statüsü verilerek asırlarca bölgede önemli bir şehir/liman/geçiş noktası vazifesi gördü. Şehrin ticaret hacmi belirli dönemlerde artışlar ve düşüşler gösterse de Orta Avrupa'yı Uzak Doğu'ya bağlayan güzergâhlardan birinin kavşak noktasında olması her daim ihtiyaç duyulan bir üs olarak görülmesini sağladı. Trabzon'un bu özelliği dolayısıyla öne çıktığı ve hayatî rol

* Dr. Öğr. Üyesi, Batman Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, orhanturann@gmail.com.

¹ Abdulhalik Bakır-Muhammet Berberoğlu, "Beylikler Dönemi Öncesinde Karadeniz'de Uluslararası Ticaret", *Oğuz-Türkmen Araştırmaları Dergisi*, c. I, S. 1, Aralık 2017, s. 154.

² Hayati Aktaş-Özgür Tüfekçi, "Kafkaslar Kuşağında Trabzon'un Jeopolitiği", *EkoAvrasya, Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, Yıl: 6, S. 22, 2013/2, s. 26.

³ Yasemin Nemlioğlu Koca, "19. Yüzyılda Trabzon Limanı: Seferler, Tüccarlar, Mallar", *Karadeniz Araştırmaları*, S. 49, Bahar 2016, s. 158.

oynadığı birçok dönem mevcuttu. Keza yüzyıllarca dünya ticaretinin güzergâhı olan İpek Yolu'nun tamamlayıcısı olarak rol alan Tebriz-Erzurum-Trabzon hattının da önemli bir unsuru oldu.⁴ Bu doğrultuda 19. yüzyıl başında Karadeniz yoluyla yapılan uluslararası ticaretin önemli merkezlerinden biri olarak ön plana çıktı. Şehrin önem kazanmasının en önemli sebeplerinden biri Rusya ile Osmanlı Devleti arasında yapılan 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması idi. Osmanlı Devleti, Karadeniz'deki hâkimiyetini bu antlaşmayla zayıflattı. Bunun sonucu olarak Ruslar, Karadeniz'de dolaşım hakkı elde etti.⁵

Rusların Karadeniz'de kazandığı ticari imtiyazların benzerleri 19. yüzyılın başında Avusturya, İngiltere ve Fransa'ya da tanındı. Özellikle 14 Eylül 1829'da imzalanan Edirne Antlaşması'yla⁶ Osmanlı Devleti'nin Karadeniz'deki limanları yabancı gemilere açması Trabzon'u 19. yüzyıl boyunca dünya çapında bir merkez haline getirecekti. 1812-1813'ten itibaren özellikle navlun ücretlerinin ucuzluğu şehrin önemini artırdığı gibi İngilizlerin dikkatini de buraya çekti. Yine İran-İngiliz ticaret mallarının İstanbul yerine Trabzon'dan satın alınması fikri İngilizler tarafından benimsendi.⁷ Dolayısıyla siyasi gelişmelerle birlikte sonraki süreçte İngilizler, Trabzon-İran ticaret yolunun yeniden canlandırılmasının gerekliliği üzerinde görüşler ileri sürdü. Dönemin en güçlü devletlerinden biri olan İngiltere, İran ile yaptığı ticarete daha az maliyetli bir güzergâh arayışında idi. Trabzon Limanı'nın önem kazanmasının ardından 1830 yılında İngiltere şehirde konsolosluk açtı.⁸ Konsololuğun açılmasıyla İngiliz-Osmanlı-İran ticaretinin bir sonucu

⁴ Aktaş-Tüfekçi, "Kafkaslar Kuşağında Trabzon'un Jeopolitiği", s. 26-27.

⁵ Rifat Uçarol, "Küçük Kaynarca Antlaşması'ndan 1839'a Kadar Osmanlı İmparatorluğu", *Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi*, C. XI, İstanbul 1993, s. 179 vd.

⁶ 1828-1829 Osmanlı-Rus Savaşı sonunda imzalanan Edirne Antlaşması ile savaşın galibi olarak Rusya'nın yeni iktisadi ve siyasi kazanımları oldu. Karadeniz'in Ruslar ve ardından diğer Avrupalı devletlerin denizciliğine ve ticaretine tamamen açılması ve bunlara Boğazlardan serbest geçiş hakkı verilmesi bu bölgede adı geçen ülkelerin ekonomik faaliyetlerinin artmasını sağladı. Edirne Antlaşması ile ayrıntılı bilgi için bk. Şerafeddin Turan, "1829 Edirne Antlaşması", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Dergisi*, c. 9, S. 1-2, 1951, s. 134.

⁷ Selahattin Tozlu, *Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu (1850-1900)*, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Erzurum 1997, s. 33.

⁸ *The National Archives (TNA) Foreign Office (FO)*, *Trabzon Konsoloslukunun hazırladığı ve İngiltere Büyükelçiliğine sunduğu Kasım 1942 tarihli "Trebizond Consular District" raporu*, No: 330, (TNA, FO 195/2474/330). Bundan sonra TNA, FO şekliyle zikredilecektir.

olarak Trabzon limanının trafiği de arttı. Böylece Trabzon'la birlikte Karadeniz'deki diğer iskele ve limanlar geliştiği gibi iç ticaret de canlandı.⁹ Zira Ruslar İngilizlerden daha önce davranmış ve 1805 yılında Trabzon'da bir Rus konsolosluğu faaliyete geçirmişlerdi. Şehirde kurulan Rus ve İngiliz konsoloslukları kendi ülkelerinin çıkarları doğrultusunda burada önemli roller üstleneceklerdi.¹⁰ Karadeniz'in uluslararası ticarete açılması Osmanlı-İran ticaret yolları üzerinde etkili oldu. 19. yüzyılda deniz yolu taşımacılık maliyetinin karayoluna göre oldukça düşük olması İstanbul-Trabzon-Tebriz ticaretinin yoğunluğunu artırmış ve doğu ticareti Trabzon'a doğru yön değiştirmişti.¹¹

İngiltere'nin 1830 yılında Trabzon'da bir konsolosluk açması şehrin önemli bir ticaret merkezi haline geleceğinin göstergelerindendi. Konsolosluğun açılışından altı yıl sonra 1836 yılında Trabzon Limanı'na buharlı gemi seferleri yapılmaya başlandı. Buna ek olarak bu yıl içerisinde bir İngiliz gemi şirketi, İstanbul-Samsun-Trabzon hattında faaliyete geçti. Bu gelişmenin ardından Avusturyalı, Fransız ve Rus şirketleri de Trabzon hatlarını kurdular. Rusya ve İngiltere'nin ardından diğer devletlerin de Karadeniz ticaretine yönelmeleri bu ülkeleri de Trabzon'da konsolosluk açmaya yöneltti.¹²

Osmanlı Devleti, topraklarında yabancı devletlerin tüccarlarına konsolosluk açmaları ve yurttaşlarının işlerini yürütmeleri hakkını tanımaktaydı. Ardından ülkenin önemli merkezlerinde konsolosluklar kuruldu. Konsoloslar, bölgelerindeki bütün gelişmeleri özellikle ekonomik durumu kendi dışişlerine düzenli olarak aktarmakla görevli idi. En dikkat çeken konsolos raporları ise kıyı şehirlerinden gönderilmiş olanlardı. Çünkü dış ticaret çoğunlukla deniz yoluyla yapılmaktaydı. Bu şehirlere biri de Trabzon idi.¹³

Mevcut liman şehirlerindeki raporlarda yer alan bilgiler limanlardaki gemi hareketleriyle ilgilidir. Yılın son veya ilk günü ra-

⁹ Tozlu, *Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu*, s. 33.

¹⁰ İsmail H. Demircioğlu, "Alfred Billiotti'nin Raporuna Göre 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Trabzon'daki Konsoloslukların Yıllık Gelirleri", *Atatürk Dergisi*, c. 4, S. 1, 2004, s. 95-96.

¹¹ Koca, "19. Yüzyılda Trabzon Limanı...", s. 161.

¹² Demircioğlu, "Alfred Billiotti'nin Raporuna Göre...", s. 96.

¹³ Mübahat S. Küttükoğlu, "Osmanlı İktisad Tarihi Bakımından Konsolos Raporlarının Ehemmiyet ve Kıymeti", *Güneydoğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, S. 10-11, 1982, s. 151.

porlar düzenlendiğinde yıl içinde limana girip çıkan gemilerin taşıdığı bayrağa göre milliyeti, gemi tipine göre sayıları, ne kadarının yüklü veya safra ihtiva ettiği, gemilerdeki mürettebat sayısı ve geminin tonajı gibi özellikler kaydedilirdi.¹⁴ 1830'lu yıllar itibariyle transit ticaretin canlanmasıyla Trabzon'a yerleşen elçi ve yabancı tüccarlar şehrin doğu kısmında limana yakın Çömlekçi, Kemerkaya ve Boztepe mahallelerinde oturmaya başlamıştır.¹⁵

Trabzon yolunun canlanmasını sağlayan sebeplerin başında İstanbul-Trabzon arasında 1836'dan itibaren buharlı vapur seferlerinin işletmeye açılmış olması da önemlidir. Alternatif yol olan Gürcistan yoluna Rusya tarafından Avrupa mallarına karşı 1832-1846 arasında uygulanan sıkı takip ve yüksek vergi politikası gözleri Trabzon yoluna çevirmişti.¹⁶ 1838 yılında imzalanan Osmanlı-İngiliz Ticaret Antlaşması¹⁷ sonrasında İngilizlerin Karadeniz'e yönelik ilgileri artınca Trabzon limanının kullanımında Fransa-Avusturya-İngiltere rekabeti ortaya çıktı.¹⁸

Trabzon ticareti iki kısımdan oluşuyordu: Anadolu ticareti ve İran (transit) ticareti. Karadeniz 19. yüzyıl başında yabancı gemi trafiğine açılınca, Avrupa'nın İran ile eski bağlantısı canlanmaya

¹⁴ Kütükoğlu, "Osmanlı İktisad Tarihi Bakımından...", s. 151-152.

¹⁵ Koca, "19. Yüzyılda Trabzon Limanı...", s. 160.

¹⁶ Rusların Kafkasya yolunda uyguladıkları gümrük politikası 19. yüzyıl boyunca bazen çok sıkı bazen çok liberal olmak üzere zaman zaman değişmiştir. Bu durum Trabzon-İran yoluna yansiyarak bu yoldaki nakliyat miktarının az ya da çok olmasını doğrudan etkilemiştir, daha geniş bilgi için bk. Hüseyin Kaleli, "19. Yüzyılda İran Transit Ticaret Yolu İçin Osmanlı-Rus Rekabeti", *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 9, 2003, s. 5.

¹⁷ İngilizler gelişen sanayilerine ham madde, mamüllerine ise yeni pazarlar bulmak için Osmanlı Devleti'nde daha uygun şartlarla ticaret imkânı aramaya başlamışlardır. Doğu Akdeniz'de ancak üyelerinin ticaretine izin veren Levant Company 1825'te lağvolunca isteyen her İngiliz tüccarı Akdeniz ticaretine katılma hakkını elde etti. Böylece İngiliz Hükümeti, Osmanlı topraklarındaki her türlü yasak ve tahditlerin kalkması ve bazı vergilerin azaltılması yine İngiliz tüccarının sadece toptan ticaret değil Osmanlı tebaası gibi perakende ticaret yapabilmesini hedeflemişti. 1834-1836 arasındaki diplomatik faaliyetler sonunda başlayan görüşmeler "muâhede müzâkeresi"ne dönüştürüldü. Mehmet Ali Paşa isyanı dolayısıyla zor duruma düşen Osmanlı ileri gelenleri bir yandan malî sıkıntılar diğer yandan diplomatik yardımını temin edebilmek amacıyla İngiltere'ye taviz verme gereğini duydu. Bu yüzden 16 Ağustos 1838'de *yed-i vâhid*, *ihraç yasakları* ve *tezkire* isteme usulünün kaldırılması; bütün iç vergilerin yerine ihracatta % 9, ithalatta % 2'lik vergi alınmasının kabul edildiği Balta Limanı Ticaret Antlaşması imzalandı. Mübahat S. Kütükoğlu, *Osmanlı'nın Sosyo-Kültürel ve İktisâdi Yapısı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2018, s. 367.

¹⁸ Koca, "19. Yüzyılda Trabzon Limanı...", s. 163-164.

ve Trabzon limanı önem kazanmaya başladı. Avrupa ürünleri Trabzon aracılığıyla hem Karadeniz hinterlandına hem Anadolu'nun doğu ve güneydoğu bölgelerine hem de Tebriz ve Tahran yoluyla İran'ın içlerine ulaşıyor, bölgenin Osmanlı ve İran ihraç ürünleri de artık İstanbul ve İzmir'e kervanlarla taşınmak yerine Trabzon limanından gemilerle gönderiliyordu. Bu ürünler fındık, tütün, şimşir ağacı ile İran ipeği ve tömbekisi idi.¹⁹

Kırım Savaşı'ndan sonra Osmanlı idarecileri ülke ekonomisine büyük katkısı olan Trabzon-Erzurum-Bayezid yolunun²⁰ araba geçecek şekilde inşası işini yeniden ele aldı. Trabzon Valisi Ragıp Paşa ve Erzurum Valisi Arif Paşa, Bâb-ı Âlî'ye gönderdikleri raporlarda (1858) söz konusu yolun transit ticaret açısından önemini vurgulamaktaydı.²¹ Trabzon-İran güzergâhının kervan yolundan araba yoluna getirilme çabaları 1846'da projesinin çıkartılmasıyla başlamıştı. Fakat burada uzun süre inşaa faaliyetlerine başlanamadı. Kırım savaşı araya girdi. 1850'li ve 1860'lı yıllarda peyderpey çalışmalar yapıldı. Fransız mühendislerden yararlanılan yol inşaatı 1869 yılından sonra devletin işi sıkı tutması neticesinde Trabzon-Erzurum arası 1872'de bitirildi. Yolun inşaa sürecinde yol sorumlusu olan Mustafa Paşa da Rusya'nın Poti* ve İran arasında demiryolu döşettirmeye başladığını dolayısıyla Trabzon yolunu bir an önce bitirmek gerektiğini ifade etmişti.²²

Karadeniz'de artan ticaret ve sonrasında yaşanan Kırım Savaşı hiç şüphesiz İran, Asya ve Uzak Doğu ticaretini tekeline almak isteyen İngiltere ile gittikçe güçlenen ve bu geniş ticari sahayı İngiltere'nin egemenliğine bırakmak istemeyen Rusya arasındaki rekabetin bir sonucuydu. Ancak 1868 yılından itibaren Rusların Kafkaslar'da giriştiği demiryolu yapımı ve ardından 1869'da Süveyş Kanalı'nın açılması bu rekabette dengeleri değiştirdi. İngiltere ve Fransa başta olmak üzere diğer Avrupa ülkeleri Süveyş Kanalı üzerinden doğu ile ticaretlerini yapmaya yönelirken, İran ticareti de hem Tiflis-Bakü-Poti demiryolları üzerinden Rusya'yı hem de Sü-

¹⁹ Murat Baskıcı, "XIX. Yüzyılda Trabzon Limanı: Yükseliş ve Gerileyiş", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, c. 67, S. 3, 2012, s. 44-45.

²⁰ Yolun yapımı ve geliştirilmesine yönelik yapılan ayrıntılı çalışmalar için bk. Tozlu, "Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu".

²¹ Kaleli, "19. Yüzyılda İran Transit...", s. 7.

* Karadeniz'in doğu sahilinde bulunan ve Türkler tarafından Faş olarak bilinen bir liman şehridir.

²² Kaleli, "19. Yüzyılda İran Transit...", s. 8.

veys'i kullanmaya başladı. Bunların sonucu olarak Trabzon üzerinden yapılan transit ticaret hacmi yavaş yavaş güç kaybetmeye başladı.²³

Şehrin ticaret hacmi 1860'lardan sonra bazı gelişme ve koşullar Trabzon Limanı'nın daha fazla önem kazanmasını engellemiş ve ticaretinin gerilemesine yol açmıştı. Bunlardan biri Trabzon'un iç bölgeler ile bağlantısını sağlayacak bir demiryolu hattının yokluğu idi. 1870'lere kadar Avrupa ile İran arasındaki ticaret yolu Trabzon ve Erzurum üzerinden İran'a ulaşıyor ancak yolun önemine rağmen herhangi bir iyileştirme-geliştirme çabası görülüyordu. Dolayısıyla sadece kervan ulaşımına uygun olan yolun Rusya'nın bu sıralarda Avrupa-İran ticaretini Kafkasya üzerine çekmek için aldığı tedbirlerle rekabet etmesi mümkün olmadı. Rusya'nın 1872'de işletmeye açtığı Batum-Tiflis demiryolu sayesinde iç bölgeler ile Karadeniz bağlantısını kurması ve Trabzon'un kendi hinterlandı ile bu tür bir bağlantıya sahip olmayışı, Trabzon'un başta Tebriz üzerinden gelen İran transit ticaretindeki payı olmak üzere ticaret hacmini olumsuz yönde etkiledi. On yıl kadar sonra da Tiflis-Bakü demiryolu hattı açıldı.²⁴

Daha 1870'lerin sonunda Trabzon'daki İngiliz konsolos vekili "eğer Trabzon transit ticaretini canlandırmak için tedbirler alınmazsa Erzurum-İran yolu yavaş yavaş önemsizleşebilir ve tümüyle de terkedilebilir" tespitini yapmaktaydı. Demiryolunun yanı sıra Rusya kendi Karadeniz-Kafkasya sahillerinde düzgün şoseler, telgraf hatları, antrepo inşası, vapur şirketleri kurmak, düşük vergi oranları uygulamak, karantina sürelerini kısa tutmak gibi tedbirlerle Trabzon-Tebriz hattının alternatifi olarak Suhumkale-Tiflis yolunun daha fazla tercih edilmesini sağlayarak "Trabzon ticareti"ni ele geçirmeye başladı. Trabzon'un ticaret hacmi azaldıkça bazı Avrupa devletleri Trabzon'daki konsolosluklarını vekillığe indirerek Poti ve Tiflis'de konsolosluklar açmaya başlamıştır.²⁵

Demiryolu dışındaki uygun kara yollarının ve diğer ulaşım imkânlarının yokluğu da büyük bir eksiklik idi. Trabzon-Erzurum

²³ Volkan Aksoy, "İngiliz Ticaret Raporlarında (1908-1913) Trabzon", *Karadeniz Araştırmaları*, XV/58, Yaz 2018, s. 52; Nedim İpek, "Orta ve Doğu Karadeniz Limanlarındaki Ticarî Faaliyetlerin Kent Nüfusuna Etkisi (1838-1900)", *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, c. 1, S. 1, 2006, s. 112.

²⁴ Baskıcı, "XIX. Yüzyılda Trabzon Limanı...", s. 52.

²⁵ Musa Çadırcı, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1997, s. 357.

karayolu 1872'de tamamlanmıştı ancak yolların kışın kardan kapanması ve kervanların kışın hayvanlar için otlak bulunmadığından arpa için yüksek fiyat ödemek zorunda kalmaları gibi hususlar iç bölgeler ile olan ticareti güçleştiriyordu. Ayrıca Türk-Rus Savaşı koşulları ilave güçlükler getirmişti: yük hayvanlarına ordunun el koyması hayvan kıtlığına, savaşta ekilmeyen araziler ise yem kıtlığına yol açmıştı.²⁶

Trabzon açısından olumsuzluk yaratan bir diğer unsur 1869'da açılan Süveyş Kanalı idi. Kanal, Avrupa-Akdeniz limanları ve Hindistan ile hızlı bir bağlantı kurdu. Dolayısıyla Avrupa ile Basra Körfezi arasındaki mesafe deniz ulaşımını kısalttı. Avrupa'nın özellikle İngiltere'nin İran ile olan ticareti, Basra-Bağdat-Kirmanşah-Tahran yoluna evrildi. Öte yandan Gürcistan'daki Rus rotası giderek daha etkili olmaya başladı.²⁷ Böylece temelde İran transit ticaretine yönelik bir liman olan Trabzon, Avrupa-İran ticaretinin güzergâh değişikliğinden dolayı etkilenmişti.

Samsun, Giresun, Ordu gibi diğer Karadeniz limanlarının zamanla buharlı gemi şirketlerinin sefer listesine girmesi ve iç bölgeler için birer ihracat limanı haline gelmesi de Trabzon ticareti için olumsuz bir etken olarak ortaya çıktı. Bölgede yerleşim birimleri arasında uygun ulaşım imkânlarının bulunmaması ihraç mallarının belirli bir merkezde toplanarak değil münferit limanlardan ihracını getiriyordu. 1840'larda yükselmeye başlayan Samsun yüzyılın sonlarında ihracat değerlerinde genellikle Trabzon'u geçer duruma geldi.²⁸

Bölgesel mücadeleler kapsamında 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'ndan sonra Trabzon ile Erzurum arasında demiryolu yapılmasıyla ilgili projeler gündeme geldi. Yusuf Paşa'nın başkanlığında kurulan *Erzurum Islahat Komisyonu* bölgenin gelişmesini sağlamaya yönelik projeleri arasında Trabzon-Erzurum hatta Bayezid'e kadar uzanan bir demiryolu inşası da yer aldı. Gerekli teknik ve malî bilgileri içeren bir tasarı hazırlanmış olmasına rağmen devletin içinde bulunduğu ekonomik durum gerekçesiyle bir sonuç alınamayacaktı.²⁹

²⁶ Baskıcı, "XIX. Yüzyılda Trabzon Limanı...", s. 52-53.

²⁷ Charles Issawi, "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Route", *International Journal of Middle East Studies*, vol. 1, No. 1, January 1970, p. 22.

²⁸ Baskıcı, "XIX. Yüzyılda Trabzon Limanı...", s. 53.

²⁹ Tozlu, *Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu*, s. 123.

II. Meşrutiyet'in ilanından sonra doğuda demiryolu yapılması konusu yeniden gündeme geldi. Böylece Osmanlı Devleti'nin ilgili kurumlarının yaptığı incelemeler sonucunda Trabzon-Erzurum hattına alternatif hatlar ortaya çıktı. Tarihsel bir geçmişe sahip olsa da Trabzon-Erzurum arasında bir demiryolu yapılmasının maliyeti fazla bulundu. Ancak bunun yerine Ordu ve Giresun limanlarının çıkış noktası olduğu demiryolu hatlarının projelendirilmesi daha uygun görülmüştü.³⁰

Kısaca Türkiye'de erken Cumhuriyet Dönemi'nde de Trabzon ve Tebriz arasında transit yolun tekrar canlandırılması hatta demiryolu hattıyla geliştirilmesi düşüncesi Türkiye ve İran tarafından ısrarla vurgulandı. Bölgede yaşanan gelişmeler iktisâdî rekabet ve ilgili ülkelerin ekonomilerinin yetersizliği gibi sebeplerle tamamlanamadı. 1930 yılından sonra özellikle İran ile olan yakınlaşma projenin tekrar ele alınmasına sebep oldu. Trabzon Limanı'nın inşası gibi bölge ekonomisi için önemli olan projenin önündeki en büyük engelin alternatif yollar ile ticaret yolunu kontrol altına almak isteyen diğer ülkeler oldu. Avrupa'ya giden en kısa ve ekonomik yol olan Trabzon-Tebriz transit yolu Batum gibi Trabzon Limanı'na alternatif limanların varlığı, Ortadoğu üzerinden demiryolu ile daha ucuz yolların projelendirilmesi ve en önemlisi her iki ülkenin yaşadığı ekonomik sıkıntılar ve bütçe yetersizliği sebebiyle bitirilemedi. Yabancı şirketlerin engellemeleri ve kısıtlı bütçeyle projenin bitirilmesinin imkânsızlığı yüzünden şose yolların tamiri, vergi indirimleri gibi iyileştirmelerle bu transit yolun işlerliğinin devamına çalışılmıştır.³¹

Trabzon-İran Transit Ticareti ve Yolu Üzerine Değerlendirmeler

Trabzon İngiliz Konsolosluğu 19. yüzyıl içerisinde şehirde kurulan konsoloslukların en önemlilerinden birisiydi. İngiliz konsolosları ülkelerinin bölgedeki ticarî ve siyasî menfaatlerini koruma açısından önemli görevlerde bulunmaktaydı. Ayrıca Karadeniz'de İngiltere'nin ticarî etkinliklerinin sorunsuz yürütülebilmesinin ya-

³⁰ Murat Küçükkuşurlu, "Meşrutiyet Devrinde Trabzon-Erzurum Demiryolu Teşebbüsleri", *Osmanlı Araştırmaları*, c. 32, S. 32, 2008, s. 287.

³¹ İbrahim Erdal, "Erken Cumhuriyet Dönemi (1920-1938) Büyükelçilik Raporlarında Trabzon-Tebriz Transit Yolu Projesi", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılı*, S. 21, Güz 2016, s. 58.

nında bölgede bulunan İngiliz vatandaşlarının haklarını da korumaktaydı. Trabzon İngiliz konsoloslarının diğer bir görevi de bölgenin, ekonomik, kültürel, demografik yapısı hakkında düzenli olarak İngiliz hükümetini bilgilendirmektir. Bölge hakkında hazırlanan raporlar Trabzon ve civarına yönelik İngiliz politikalarının şekillenmesinde de rol oynamaktaydı. Buna ek olarak dönemin Trabzon İngiliz konsoloslarının kaleme aldıkları raporlar günümüzde bölge tarihiyle ilgilenenlere yardımcı olabilecek değerli bilgiler de sunmaktadır.

Bu çalışmada Trabzon İngiliz Konsolosluğu tarafından hazırlanmış olan Kasım 1942 tarihli Trabzon-İran Transit Ticareti”ne³² dönük raporun ihtiva ettiği tarihî ticaret yolu ele alınmıştır. Ankara’daki Büyükelçiliğe sunulan ve daha sonra İngiliz Dışişleri Bakanlığı’na gönderilmiş olan raporun ışığı altında *Trabzon-Erzurum-Tebriz Transit Ticaret Yolu*’nun tarihi seyri incelenmiştir.

Trabzon’un tarihi ile ilgili önemli bilgiler vererek başlayan rapora göre şehir hatırlanamayacak kadar eski bir tarihe sahiptir. Bu bağlamda coğrafi konumu da tasvir edilmekteydi. Şehir, Karadeniz’den yüksek dağlık bölgeye kadar Erzurum yolunda denizden devam eden temel kervan yollarının başlangıç limanı olmuştur. Kasvetli bir platodan başlayarak Beyazıt’ta* Ağrı Dağı’nın eteğinde Kuzey İran’da bulunan Tebriz’e doğru devam etmektedir. *Onbinlik* paralı asker birlikleriyle Mezopotamya’da inzivaya çekilmiş olan Ksenophon³³ MÖ 402’de bu yolu kullanmıştı. İran’dan giden modern motor yolunun Trabzon Limanı’na ulaştığı noktanın birkaç

³² TNA, FO 195/2474/330.

* Doğubayazıt

³³ MÖ 400’lü yıllarda yaşamış Yunanlı yazar, tarihçi, savaş muhabiri ve komutan olarak bilinmektedir. “Anabasis” veya “Onbinlerin Dönüşü” adlı eseri İlkçağ gezi kaynakları arasında en önemli gezi ve tarih yazılarından kabul edilmektedir. Anabasis kelimesi Yunanca, “yukarıya doğru yükselme, tırmanma” anlamlarına gelmektedir. Eser adını Batı Anadolu’da Sardes’ten başlamış, Toroslara kadar devam ederek ters istikamette de Mezopotamya’dan başlayarak tekrar Anadolu’ya tırmanan yolculuktan aldığı düşünülmektedir. Kitabın yazılma nedeni ise kardeşi II. Artakserkses’i yıkarak Pers tahtını ele geçirmeye çalışan Kyros, Sardes ve Ege bölgesindeki kentlerden paralı Helen askerleri toplayarak Pers topraklarına saldırmak için harekete geçmesi üzerine gerçekleşmiştir. Pers Krallığının genç taht adayının peşine takılan paralı Helen askerleri arasında Ksenophon da vardı. Sardes’ten hareket eden Onbinler, İskenderun ve Belen geçidini aşarak Mezopotamya’ya gelmiştir. Yapılan savaşta askerlerin başında olan genç Kyros öldü. Bu yüzden ülkelerine dönmek isteyen paralı Helen askerleri dönüş yolu konusunda yanılarak Sardes’e dönmek isterlerken Van Gölü üzerinden Erzurum, Kars ve Trabzon’a geldiler. Buradan Karadeniz sahillerinden geçerek İstanbul, Trakya sonra geriye dönüp Çanakkale Boğazı’nı geçerek Sardes’e ulaşmışlardır. Eseri bir günlük gibidir. Anabasis, yazıldığı

yüz *yarda*** ötesine kampını konuşlandırmıştı. Bu alan “Kamos” olarak da bilinmektedir.³⁴ Sonrasında ise Trabzon, Roma’nın Pontus Eyaleti’nin temel iskelesi konumundadır. MS ilk yüzyıl içinde İmparator Hadrian’ın inşa ettiği söylenen iskelenin yarı batmış dalga kıranları göze çarpmaktadır. Şehrin altın çağı 1204’ten 1461’e kadar olan dönemde IV. Haçlı seferi sonrası İstanbul’un ele geçirilmesi ve bağımsız Trabzon İmparatorluğu’nun kurulması sonrası Comneni’nin hükmü altında yaşandı.³⁵ Cenevizli ve Venedikli tüccarlar İran’a giden bu kervan yolunu kullandı. Şehir batı ve doğu arasında malların takası için bir ticaret merkezi işlevi görmekteydi. Bu grupların yaptığı ticaret 1461’de şehir Türkler tarafından fethedilmesinden sonra çürümeye terk edilen ve ticari önemini yitirmekte olan bir imparatorluk şehrine tekrar zenginliği, refahı ve itibarı getirmiştir.³⁶

Osmanlı Devleti ve Rusya arasında 1828-1829 savaşı sonrasında imzalanan antlaşma ile Karadeniz’in uluslararası ticarete açılması raporda da yer bulmuştu. Buna göre konsolosluk antlaşmanın siyasî ve ticarî sonuçlarından hareketle değerlendirmelerine devam ederek Trabzon’a gelen ilk İngiliz diplomatın amacı hakkında da bilgi vermekteydi. 1830 yılında imzalanan Edirne Antlaşması³⁷ ile Türkiye, yabancı devletlerin nakliyat işlemleri için Karadeniz limanlarını kullanıma açmak zorunda kalmıştı. İlk defa Konsolos Yardımcısı James Brant İngiliz Dışişleri Bakanlığı tarafından bir görevle Trabzon’a gönderildi. Rapora göre bu bir tesadüf değildi. Brant’ın asıl görevi *Trabzon’un İran Ticareti için bir depo haline getirilmesi* idi.³⁸

Şehirdeki diğer batılı ülkelerin diplomatik misyonları ve kentteki nüfusa dair rakamlar da paylaşılmaktaydı. Diğer taraftan Brant, Trabzon’a gelen ilk yabancı temsilci değildi. Türkiye ve Doğu Akdeniz ülkelerine her zaman ilgisi olan Fransızlar³⁹ 1798 yılında

dönem itibarıyla Anadolu’nun tarihi coğrafyası, gelenekleri, yerel halkları ve bunların hayat şartları hakkında bilgiler vermektedir. Daha geniş bilgi için bk. Ksenophon, *Anabasis “Onbinlerin Dönüşü”*, Yunan Klasikleri, çev. Tanju Gökçöl, Hürriyet Yayınları, İstanbul 1974.

** 0,9144 metrelik uzunluk birimi.

³⁴ TNA, FO 195/2474/330.

³⁵ TNA, FO 195/2474/330.

³⁶ TNA, FO 195/2474/330.

³⁷ Antlaşma 14 Eylül 1829’da imzalanmıştır.

³⁸ TNA, FO 195/2474/330.

³⁹ Fransa’nın Trabzon’daki İran transit ticaretini takibi ve şehirdeki konsolosluklarının kurulması ile ilgili geniş bilgi için bk. Özgür Yılmaz, “Victor Fontanier’in Trabzon Konsolosluğu (1830-1832)”, *OTAM*, S. 35, Bahar 2014, s. 153-195.

bu bölgeye bir temsilci atamıştı. 1830'a gelindiğinde rapora göre 25.000 nüfusu olan bu kentte bir Sardunyalı ve muhtemelen bir ya da iki diğer milliyetten konsoloslar vardı. Nüfusun 17.000'ini Müslümanlar teşkil ederken geriye kalan nüfusu Trabzon İmparatorluğu günlerinden kalma yaklaşık 5.000 Rum, 11. yüzyılda Ermeni Krallığı'nın bölünmesinden sonra yerleşmiş olan yaklaşık 2.000 Ermeni ve birkaç Avrupalı mevcuttu.⁴⁰

Raporda Trabzon'un iktisâdî ve ticarî yapısı hakkında bilgiler verilirken İngiltere'nin bölgeye olan emperyal bakışı ve Rusya ile rekabeti de yer aldı. Buna göre şehrin ticareti tamamen Rumların ve Ermenilerin kontrolü altındaydı. Ancak Türk limanlarının yabancı gemilere yasaklı olması nedeniyle sanayileşmekte olan İngiltere'nin imalatçıları ve İngiltere'yi takip eden Avrupa ülkeleri yeni pazarları ararken İran'a giden kısa kervan yolunu daha az kullanmaktaydı. İran'a doğru ve İran'dan yapılan ticaretin büyük çoğunluğu daha uzun bir rotaya sahip olan Gürcistan'daki Redout Kalesi* üzerinden Tiflis'e ve buradan da Kafkasya güzergâhından Tebriz'e gitmekteydi. Ancak bu yol daha sonra Rusya ve İngiltere arasındaki ticari rekabetin sahne aldığı dönemde siyasi ve ticari çekişme bakımından İngiliz Hükümeti için arzu edilmeyen bir yol haline geldi. İngiliz Hükümeti açısından bu yol tamamen Türk topraklarından geçmesi hasebiyle bir avantaj oluşturmaktaydı. İran'a giden en kısa yol olduğu için de Türk Karadeniz limanları bir fırsat olarak ortaya çıkmaktaydı. Dolayısıyla Brant Londra'dan Trabzon'a atanmıştı.⁴¹

İngiliz Konsolosları aynı zamanda buldukları şehirde ticaret yapma hakkına sahipti. Dolayısıyla ticaretleri için faydalı olduğunu düşündükleri kişilerle ilişkilerini sürdürüyorlardı. İngilizler bu tüccar konsolosların her türlü faaliyetlerini desteklemekteydi. İngiliz sisteminde hem tüccar hem konsolos olarak başarılı olduklarında kendi işletmelerini kurduklarında başka firmalar şehre gelir ve bundan sonra kamu görevlilerinin ticaret yapması yasaklanırdı. Bu bağlamda Doğu Hindistan Şirketi'nin İran Körfezi ve Arabistan'da kurduğu birçok ticarethane zaman içerisinde konsolosluga dönüştürülmüştü. Benzer bir yöntemi İngilizler Halep, Şam ve Çanakkale'de de uygulamış ve yeni pazarlar kazandırmışlardı.⁴² Bu noktadan hareketle Brant de konsolos yardımcısı olarak kendi sorumluluğunda ticaret yapma iznine sahipti. Rapora göre

⁴⁰ TNA, FO 195/2474/330.

* Poti'nin kuzeyi

⁴¹ TNA, FO 195/2474/330.

⁴² Yılmaz, "Victor Fontanier'nin Trabzon Konsolosluğu", s. 181.

kendisi dikkat çeken bir enerji ve girişimcilik ruhu ile donatılmıştı. Dolayısıyla 19. yüzyılın ortalarında transit ticareti noktasında Trabzon'da sağlanan pozisyonu kullanarak o bölgede nüfuz sahibi olunmasında büyük katkıları olduğunu söylemek abartı olmayacaktı. Brant göreve gelişinden hemen sonra Dışişleri Bakanlığına ve İstanbul'da bulunan elçiliğe kapsamlı raporlar göndermişti. Bu raporlarda Trabzon yolunun avantajlarını methederek şehrin limanları hakkındaki şüpheleri gidermeye çalıştı. Ayrıca İran Şahı ile bir antlaşma imzalamanın gerekliliği konusunda teşviklerde bulundu. Kendisinin Tebriz ve Tahran'ı ziyaret etmesi için 500 pound tutarında bir hibe de talep etmiş idi. Dolayısıyla Tebriz'de bulunan tüccarlarla iletişime geçti. Bu hareketle amacı burada bulunan tüccarları Kafkasya güzergâhı yerine Trabzon'u kullanmaları yönünde ikna etmektir. Kendisinin Trabzon'a gelişinden tam dokuz ay sonra İstanbul'a şu bildirimde bulundu:⁴³

“Bu lokasyon ile ticareti başlatmak adına yakın zamanda Tebriz'in yerel tüccarlarından bir mektup aldım ve bana kalırsa onların görüşünden faydalanmak her açıdan oldukça faydalı olacaktır... İranlı tüccarlar şu anda Tiflis üzerinde yürüttükleri ticareti Trabzon üzerinden devam ettirmek istediklerini belirttiler, bunun içinde ihtiyaç duydukları tüm malları bulabilmeleri gerekmektedir. (Yani kervanların dönüş yükleri). Rus ticaretiyle ilgili oldukça canları sıkılmış durumdadır. Ruslar onlarla ticarete devam etmeleri için baskı yapmaktadır ve bu durum onlar için oldukça rahatsız edici durumdadır.”

Trabzon-İran yolu hakkında hükümetinin dikkatini çeken Brant ayrıntılı bilgiler vermeyi sürdürdü. İranlı tüccarlar ve benzer şekilde İngiliz imalatçılar, Kuzey İran'a giden ve Tiflis güzergâhından yaklaşık 200 mil* kısa olan Trabzon güzergâhını hızlı bir şekilde benimsemişti. Bunun anlamı ise yük beygirleri ve katırlarla 15 mil ortalama hızla gidilebilmekteydi. Bu hızla Trabzon'dan Tebriz'e olan yolculukları 30 ile 35 gün arasında sona erecekti. Öte yandan Kafkasya güzergâhı üzerinde ise 10 günlük veya daha fazla bir sürenin tasarrufu söz konusuydu. Ayrıca Rus yetkililer Gürcistan'dan geçen transit yolda belli başlı zorluklar ortaya çıkarmaktaydı.⁴⁴ İran kökenli Tebrizli bir Ermeni olan Sıddık Han adındaki girişimci, Erzurum ve İran'ın kuzeyinde satılmak üzere İngiltere

⁴³ TNA, FO 195/2474/330.

* Mesafe ölçüm birimi olup bir mil yaklaşık 1,61 km'dir.

⁴⁴ TNA, FO 195/2474/330.

bağlantıları aracılığıyla 1826'dan beri bölgeye İngiliz ürünleri getirmeye başlamıştı. Sadi Han adındaki başka bir Ermeni müteşebbis de 1831'de İngiliz mallarından oluşan gemilerle Trabzon'a gelmişti.⁴⁵

Dolayısıyla 1832 yılının sonunda Konsolos Brant genelde Manchester şehriden gelen tekstil ürünleri olan İngiliz mallarının Trabzon'dan gönderilme sürecinin kuvvetli bir şekilde arttığını Hükümetine bildirmekteydi. Bunun kanıtı olarak da şehrin ticari öneminin hızlı bir şekilde geliştiğini ifade etmekteydi. Aynı zamanda bir Fransız konsolos yardımcısının konsolosluğa terfi ettirildiğini de belirtti. Keza İsveç ve Danimarka'nın bu şehirde konsolosluklar açtığını ve 1832 yılında da Şah'ın bir İranlı ticari temsilci atadığını rapor etti. Tüm bu gelişmelerin hepsi 1832 yılında gerçekleşti.⁴⁶ Yaşanan bu gelişmelerin ışığında Brant, Tebriz'e giden yolun yarısı üzerinde bulunan Erzurum'a bir İngiliz Konsolosluğu açılması gerektiğini belirtti. Raporunda "İranlılarla olan ticari ilişkilerimizi artırmak için Erzurum'da bir Konsolosluk yapısı oluşturmak kaçınılmazdır" ifadelerini kullanacaktı. Böylece 1836 yılında Brant'ın kendisi Erzurum'a Konsolos Muavini olarak görevlendirildi.⁴⁷ Onun yerine de iş ortağı olan Stevens Trabzon'a konsolos olarak atandı. Aynı yıl içinde Kral V. Williams tarafından şahsî bir hediye olarak 2.000 adet tüfeğin gönderildiği Şah ile İngiliz Hükümeti arasında transit ticareti ile ilgili olarak bir antlaşma imzalandı. Rapora göre bu tüfekler kervan güzergâhlarının güvenliğini temin etmek için kullanılacaktı.⁴⁸

Mevcut gelişmelerden sonra Trabzon'dan geçen transit ticaret *şaşırtıcı* bir şekilde gelişti. Rapora göre bu ivme Kırım Savaşı haricinde 1830'dan 1860'ın ortalarına kadar kesinti olmadan devam etmişti. Aslında buharlı gemilerin⁴⁹ icadı bu gelişime büyük katkıda bulunmuştu. Trabzon'u ziyaret eden ilk buharlı gemi 1836 yılının Mayıs'ında şehri ziyaret eden bir İngiliz gemisi olan "S.S. Essex" idi. Aynı yılın sonlarına doğru başka bir İngiliz buharlı gemisi olan "Crescent" Trabzon ve İstanbul arasında düzenli seferlere

⁴⁵ Issawi, "The Tabriz-Trabzon Trade...", p. 19.

⁴⁶ TNA, FO 195/2474/330.

⁴⁷ TNA, FO 195/2474/330.; James Brant, "Journey Through a Part of Armenia and Asia Minor, in the Year 1835", *Journal of the Royal Geographical Society of London*, VI, 1836, s. 200-201.

⁴⁸ TNA, FO 195/2474/330.

⁴⁹ Buharlı gemilerin Karadeniz'deki ticarete katkısı için bk. Özgür Yılmaz, "Buharlı Gemi Çağında Karadeniz'de Avrupa Denizciliği", *Karadeniz Uluslararası Bilimsel Dergi*, c. 1, S. 25, 2015, s. 46-65.

başladı.⁵⁰ Bir sonraki yıl içinde Avusturya menşeli gemi şirketi olan *Danubian Steam Navigation Co.* benzer bir sefer hizmeti başlattı. Öte yandan Crescent isimli gemi 1838 yılında Avusturyalılara satıldı ve 1845'te *P. & O. Co.* isimli şirket Trabzon ve İngiltere'nin Southampton şehirleri arasında sefer hizmetleri vermeye başladı. Ancak kargo gemilerinin dönüş yolunu bulmakta yaşadığı zorluklar ve 1857-1858 yıllarında büyük bir maddi bütçeyle ortaya çıkmış olan Fransız ve Rus hatlarıyla rekabet etmenin olanaksız hale gelmesi gibi nedenlerle bu iki şehir arasındaki seferler son bulmak zorunda kaldı.⁵¹

Bahsi geçen buharlı gemiler tarafından İran'a gelen ithal ürünler tamamen imal edilmiş mallardan oluşmaktaydı. Bununla birlikte Manchester'dan gelen tekstil ürünlerinin üçte ikisi pamuktan mamûl edilmiş ürünlerdi. Geriye kalan mallar ise Avrupa'nın üretici ülkelerinden gelen mallardı. Yine *kolonilere ait olan ürünlerden* çay ve şeker önemli bir mâl kalemini teşkil etmekteydi. Hindistan'dan gelen çay Londra'ya gitmekte şeker ise İngiltere, Fransa ve Avusturya'dan getirilmekteydi. İran'dan gelen ihraç ürünler devamlı olarak ithal ürünlere kıyasla hacimce küçüktü. Temelde bu mallar "tömbeki"* ve esas olarak Fransa için Türkiye menşeli ipekler, şallar, halılar, meşe palamutları, kurutulmuş meyveler, ağda, yün ve pamuktan oluşmaktaydı.⁵²

Kırım Savaşı'ndan sonra Rusya, Gürcistan'dan geçen transit ticareti canlandırmak istedi. Kafkasya'da bulunan isyancı aşiretler bastırılmadıkça Rusya'nın bu adımı oldukça elverişsiz olacaktı. Buna ek olarak 1858'den itibaren Rus rekabeti Trabzon'un can damarı olan ticaret merkezini tehlikeye atarak şehir için tehditkâr bir hale geldi. 1857 yılının Mart'ında Konsolos Stevens İstanbul'da bulunan elçisine:⁵³ "Tüm öğrendiklerim uyarınca İran'a olan Transit Ticaretten Trabzon'u mahrum bırakmak arzusu olan Rusya'nın uzun bir süre boyunca bu yönde çaba göstereceği ortadadır. Erzurum'a giden bir nakliye yolunun Türk Hükümeti tarafından inşa edilmesiyle bu husustan kaçınılabılır." ifadeleriyle Rusya'nın yol

⁵⁰ TNA, FO 195/2474/330.

⁵¹ TNA, FO 195/2474/330.

* Nargile tüketiminde kullanılan özel bir tütün ürünü.

⁵² TNA, FO 195/2474/330.

⁵³ TNA, FO 195/2474/330.

politikasına dair düşüncelerini paylaştı. Bu görüşler aslında bölgede İngiliz-Rus ticaretinde⁵⁴ bir rekabet olduğunu da göstermekteydi. Bu bağlamda Ruslar Poti'yi bir şehir ve liman olarak geliştirmektedir. Hatta rapora göre İran sınırına giden hattı olan bir demiryolunun Hazar Denizi üzerinde Poti'den Bakü'ye gidecek şekilde inşa edileceği yönünde iddialar da gündeme geldi⁵⁵ Ruslar, Karadeniz'de gerçekleşen nakliye ticaretini denetimleri altına almak için ellerinden geleni yapmaktaydı. 1859 yılının Ağustos ayında Rus buharlı gemi şirketi olan *Steam Navigation Co.* isimli firmanın gemileri bir önceki yıl düzenli olarak Trabzon'a çağrılmıştı. Bu doğrultuda bir genelge de yayınlandı. Bu genelgede Trabzon kervanlarına ait dalgalanma gösteren fiyatlara göre oldukça az olan sabit bir ücret tarifesinde Poti'den İran'a malların sevk edileceği belirtilmekteydi. Bu bağlamda 1862 yılında Poti-Tiflis demiryolunda çalışmalar başladı. 1864 yılında da Rus Hükümeti transit malların tabi olduğu gümrük tarifelerini kaldırdı.⁵⁶

Rapora göre bu durumda Türkiye eğer Transkafkasya demiryoluna ait zorluğu aşacaksa Stevens'in da işaret ettiği gibi en azından Erzurum'a giden bir nakliye yolunun oluşturulması gerektiği üzerinde durmalıydı. Bu yüzden 1850'ye kadar Dalmaçyalı bir grup mühendis aynı yıl içinde bahsi geçen nakliye yolunu inşa etmek adına görevlendirildi. Nafia Nazırı olan İsmail Paşa'nın ve tüm yabancı ülkelere ait konsolosların huzurunda büyük bir tören gerçekleştirilerek yolun ilk taşları döşenmeye başlandı. Ancak ne yapılan incelemeler ne de çalışma öncesi gerçekleştirilen hesaplamalar, mühendislikle ilgili ortaya çıkan zorlukların bu kadar şiddetli olacağı yönünde sonuçlara sahip değildi. Yaklaşık iki milden daha fazla asfaltın Değirmendere yukarısında Boztepe boyunca gerçekleştirilen asfaltlama çalışmasından sonra maliyet o kadar büyüdü ki çalışmanın durdurulmasına karar verilmişti.⁵⁷

Nakliye yolunun inşa edilmesi kolay bir iş değildi. Yüksek dağlık aralıkları kıyının bu bölgesi üzerinden doğrudan denizden çıkmaktaydı. Bu dağlık yolları aşmak için Trabzon'dan gelen kervanlar üç farklı alternatif rota kullanmaktaydı. Yaz sezonunda ise

⁵⁴ Karadeniz ticaretinde Osmanlı-Rus-İngiliz rekabeti hakkında daha geniş bilgi için bk. Hüseyin Kaleli, "19. Yüzyılda İran Transit Ticaret Yolu İçin Osmanlı-Rus Rekabeti", *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 9, 2003, s. 1-19.

⁵⁵ TNA, FO 195/2474/330.

⁵⁶ TNA, FO 195/2474/330.

⁵⁷ TNA, FO 195/2474/330.

iki yol vardı. Bir tanesi 8.000 ft* üzerinde bulunmakta ve bir diğeri ise 10.000 ft üzerindeydi. Ancak 6.660 ft yükseklikte bulunan Zigana geçidinden dağı geçmek mümkünken diğeri belirtilen iki yolu kullanmak özellikle kış döneminde elverişsizdi. Zigana'dan geçen bu yol Torul'a ve terk edilmiş gümüş madenleri olan Gümüşhane'ye gitmekteydi. Burada bulunan platodan geçen yol Bayburt'tan itibaren yaz sezonu yolunun devamını teşkil etmekteydi.⁵⁸

Kıyıda Trabzon'dan Bayburt'a kadar uzanan bölgenin 21 mil doğusunda Sürmene üzerinden yollar dağları aşmaktaydı. Bu yollardan sonra nispeten geçmesi kolay olan ve iyi korunmuş Karadere Vadisi geçilmekteydi. Kış sezonunda geçmesi bazen imkânsız hale gelen 8.000 ft yükseklikte bulunan bir geçitten yol devam ediyordu. Bu yol kullanıldığında Sürmene'den Bayburt'a gitmek 56 mil sürerken Gümüşhane'den geçen kış dönemi yolu vasıtasıyla Trabzon'dan Gümüşhane'ye gitmek için 121 millik bir mesafeyi geçmek gerekiyordu. Dolayısıyla Erzurum'a gidecek bir nakliye yolunun inşasına karar verildiğinde mühendislik perspektifinden Sürmene rotasının seçilerek bu yolun sunduğu tüm avantajlardan faydalanılması tespiti yapılmaktaydı. Rapora göre Sürmene'de bulunan limanın Trabzon'dakine göre son derece iyi halde bulunduğu da belirtilmekteydi. Görünüşe göre yolun Trabzon'dan başlaması gerektiği yönünde bir "saplantı" hali bulunduğundan bu daha kolay ve kısa olan rotayı seçmek için hiçbir girişimde bulunulmuş değildi. Aslında bu husus hiç ele alınmamıştı. Dolayısıyla 1864 yılında nihayet Dalmaçyalı mühendislerin çalışmalarına devam etmelerine karar verildi. Böylece Gümüşhane'den geçen kış yolunun bir nakliye yolu olarak geliştirilmesine karar verildi.⁵⁹

Poti'den Tiflis'e giden yeni hattın ilk kısmını tamamladıktan iki yıl sonra daha önce Şam'dan Beyrut'a giden Suriye yolunu inşa eden Mösyö Thuvenin önderliğindeki Fransız mühendislerden oluşan bir grup Trabzon'a vardı. Teklif edilen yeni yolun inceleme çalışmalarına ivedilikle başlandı. İnceleme çalışmasının etkili bir şekilde icra edildiği görülmekteydi. Yapılan hattın nadir istisnalar haricinde iyi bir şekilde seçildiği gözükmekteydi. Ayrıca ana hattı modern bir motorlu araç yolu takip ediyordu. Trabzon'un uç kısımları arkasındaki yokuş, Boztepe'den yukarıya doğru Dalmaçyalılardan önce kat edilen tepe boyunca uzanan yolu kullanmak yerine

* Fit (feet) İngilizce *foot* sözcüğünün çoğulu olup bir uzunluk ölçü birimidir. 1 ft 30.48 cm'dir.

⁵⁸ TNA, FO 195/2474/330.

⁵⁹ TNA, FO 195/2474/330.

Fransızlar şehrin doğu kıyısı boyunca yolu oluşturmayı tercih etti. Sonrasında Değirmen'in sol kısmında bulunan bir yolu patlattılar ve Trabzon'dan yaklaşık 8 mil uzaklıktaki eski yola bağlanan bu yeni ve daha elverişli olan yol inşa edildi. Yolun dolambaçlı olan hattı kaçınılmaz bir şekilde mühendislik perspektifinin dışındaki sebeplerden ötürü ortaya çıktı.⁶⁰ Yol 1872 yılında tamamlandı. Aynı yıl içinde Poti-Tiflis demiryolu açıldı. Hâlihazırda Trabzon'dan geçen transit ticaret istatistiklerinde düşüş yaşandığı bildirilmişti. Brant ve ondan sonra gelenlerden elde edilen yıllık ticaret raporlarının rakamları aşağıdaki tabloda yer almaktadır:

Yıl	(Trabzon'dan) Transit İthalat (ton)	(Trabzon'dan) Transit İhracat (ton)
1830	610	Bilinmemekte
1833	960	240
1840	2300	1010
1850	5170	1960
1858	8020	2800
1859	7410	2850
1860	7500	3460
1866	3100	2150
1867	2790	2060
1868	3420	2630
1869	4400	2100
1870	4050	3530
1871	3630	3170
1872	3670	2750

Kaynak: TNA, FO 195/2474/330.

Raporda Poti-Tiflis demiryolunun faaliyete geçmesinden sonra Trabzon'un ticarî yapısının zayıfladığı dile getirilerek bu durumun şehirde bulunan diplomatik temsilcilikleri de etkilediği belirtilmişti. 1872 yılına gelindiğinde İran transit ticaretinin yarısından fazlası Poti'nin eline geçtiği hesaplanmıştı. Bununla birlikte Süveyş Kanalı'nın 1869 yılında açılmasından sonra bu ticaretin bir kısmının Karadeniz'den Basra Körfezi'ne doğru yönelmesi olasıydı.

⁶⁰ TNA, FO 195/2474/330.

Transit ticaret yapan Trabzonlu tüccarlar işlerini Poti'ye taşımaya başladı.⁶¹ Almanya ise Trabzon'da bulunan konsolosluğunu bir "Vis-Konsüllük" seviyesine indirdi ve bu durum 1872 yılında gerçekleşti. Dört sene sonra ise bu yapı tamamen kapatıldı. Diğer herkes gibi Almanların da bu ticaretin tamamen Rusya'dan geçeceğini düşünmesiyle birlikte İngiltere ve Fransa'nın önüne geçme amacını açık bir şekilde belirterek Tiflis'te bir konsolosluk açtı. İngiliz Konsolosu, Trabzon'da hala birkaç varlıklı Avrupalının bulunduğunu ve Rumların kademeli bir şekilde Rusya'ya göç ettiğini raporunda "esefle" bildirmekteydi.⁶²

Transit yolun⁶³ tekrar canlanması için raporda bazı öneriler ve yanlış uygulamalar hakkında tespitler yer almıştı. Buna göre eğer Trabzon başarılı bir şekilde Poti ile rekabet edecekse şehirden geçen her transit ticaret işleminde ortaya çıkan "can sıkıcı" Gümrük ve Karantina formalitelerinin kaldırılması suretiyle ticareti buraya çekmek için çaba gösterilmesi gerektiği oldukça açıktı. Türkiye'de 1858'de %6, 1864'te %2 Bâb-ı Âli'ye yabancı konsolosluklara Trabzonlu tüccarlar tarafından çok sayıda gönderilen dilekçelerin bir sonucu olarak 1869'da %1'e ve bundan dört yıl sonra da gümrük vergisi tamamen kaldırılmıştı. Hâlbuki Rusya'da çok daha önce gümrük vergisi kaldırılmıştı.⁶⁴

Ayrıca vergi dışında da mantıksız formaliteler vardı. Özellikle Trabzon ve Erzurum'da bulunan tüm malların "çifte kontrolü" de buna dâhildi. Bu durum dikkatli bir şekilde paketlenmiş balyaların kırılarak açılmasına sebep olmaktaydı. 1873 yılında gelen herhangi bir sevkiyatın yalnızca %10'unun incelenmesine yönelik bir kararnamenin çıkartılması yoluyla bu sorun çözülmek istenmişti. Aynı zamanda Erzurum'da ikinci bir kontrolün önüne geçmek amacıyla kurşun bir mühürleme sistemi de uygulanıyordu. Ancak kervan güzergâhını işgal eden Kürt aşiretlerinden bazı kişiler mühürleri eriterek kurşun üretmekteydi. Dolayısıyla kervanlar on günlük bir yolculuk sonrasında Erzurum'a ulaştığında mühürlerin çoğu çalınmış oluyordu. Bu da tüm mühürsüz balyaları açmakta ısrar eden gümrük görevlilerinin kafalarının karışmasına neden olmaktaydı.⁶⁵ Trabzon, Transkafkasya demiryolu ile rekabet edecekse Erzurum'a

⁶¹ TNA, FO 195/2474/330.

⁶² TNA, FO 195/2474/330.

⁶³ Rapora göre yol İran sınırına doğru gittiği için bu şekilde adlandırılmıştır.

⁶⁴ TNA, FO 195/2474/330.

⁶⁵ TNA, FO 195/2474/330.

giden yeni nakliye yolunun getirdiği tüm avantajları kullanmak şehir için hayati bir öneme sahip olacaktı. 1872 yılında yolun tamamlanmasından sonra geçen süreçte rapora göre Bâb-ı Âlî bu tarihi yola ilgisiz kaldı.⁶⁶ Ayrıca o günlerde Türkiye’de eski bir yolu onarmak yerine yeni bir yol inşa etmek çok daha kolaydı. Bu yol, kış fırtınalarına ve çığlara, bahar sellerine ve toprak kaymalarına maruz kalan ve sürekli denetim ve onarım altında tutulmadan geçmenin imkânsız olduğu zorlu ve yüksek dağlık bir ülkeden geçmekteydi. Bunlara rağmen hiçbir onarım çalışması bu güzergâh için temin edilemedi.⁶⁷

1873 yılının Ocak ayında bu yolun tamamlanmasından sonra İngiliz Konsolos “Yolun neredeyse tamamen geçilemez hale gelmesinden sonra bu türde bir onarım çalışmasının başladığını” bildirdi. Ancak fiiliyatta dört tekerli furgonların* dört at tarafından çekilerek çeyrek ton taşıyabilmesi için bu yolun tam anlamıyla kullanılamaz hale geldiği 1894’e kadar herhangi bir ciddi onarım çalışması yapılmadı. Bu furgonların taşıdığı mallar Kafkasya’da bulunan ‘birkaç iyimser tüccar’ tarafından gönderilen mallardı.⁶⁸ İsviçreli girişimci tüccar Hochstrasser, Trabzon-Erzurum arasında tekerlekli bir taşıma şirketi işletmesi için Türk yetkililerinden 25 yıllık bir imtiyaz talebinde bulundu. Yine tekerlekli araçların trafiği için yolları uygun halde tutması ve idame etmesi karşılığında Türk yetkililerine yıllık 2.000 poundluk bir teklifte bulundu. Ancak Bâb-ı Âlî bunu kabul etmedi.⁶⁹ Dolayısıyla Hochstrasser’in Trabzon için oldukça “manidar” olabilecek bu fikri gündemden çıkarıldı. Bu yol öyle kronik bir haldeydi ki Türk-Rus Savaşı (1877-78) boyunca Erzurum’da kuşatılmış halde bulunan askeri birliklere gönderilen silah ve mühimmat Trabzon’dan Sürmene’ye tekrar sevk edilmişti. Sonrasında cephane Erzurum’a Karadere yolu üzerinden ulaştırılmış idi. Bu yol Erzurum’da bulunan oldukça önemli askeri bir merkez olan Trabzon’dan oraya yol inşa etmek için çok çalışan askeri mühendislere mezar olduğu raporda dile getirilmişti.⁷⁰

Bununla birlikte raporlardaki verilerin gösterdiği üzere 1860’lı yıllarda yaşanan keskin bir düşüşe rağmen Trabzon transit

⁶⁶ TNA, FO 195/2474/330.

⁶⁷ TNA, FO 195/2474/330.

* Atlarla çekilen hızlı bir araba olup oldukça hafiftir. 19. yüzyılın sonlarından itibaren Trabzon-Erzurum yolunda en fazla yük taşıyabilen arabalardı. Tozlu, “Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu, s. 144.

⁶⁸ TNA, FO 195/2474/330.

⁶⁹ TNA, FO 195/2474/330.

⁷⁰ TNA, FO 195/2474/330.

ticaretin önemli bir kısmını yürütmeye devam etti. 1878'de bile Rus kuvvetlerinin Erzurum'u kuşatmasına rağmen 4.500 tonluk transit mal Trabzon rotası üzerinden taşınmıştı. Buradan hareketle ticaretin geleceğine dair saptamalar ve ticaretin gerilemesinin nedenleri hakkında da görüşlerini açıklamaktaydı. Trabzon yolunun kullanılmaya devam edilmesinin sebebi dezavantajlarına rağmen muhafazakâr doğunun alışkanlıkları ile Trabzon tüccarlarının ve yük taşıyan hayvanların sahiplerinin ticaretten dışlanma korkusuydu. Bu bağlamda Tebriz tüccarları da bu yolu tercih etmekteydi.⁷¹ Çünkü bu yol Müslüman bir coğrafyadan geçmekteydi. Ancak Rus Hükümetinin mevcut güzergâhın kendi bölgesinde kalan kısımlarında oluşturduğu zorluklar bu ticaretin büyük bir kısmının Trabzon'dan uzaklaşmasını sağladı. Rus gümrük kurallarının ani bir şekilde esnetilmesi kaçak malları kontrol altına alabilme amacıyla yapılmıştı. Ancak kendi imalatçılarını korumak isteyen Rus endüstrisi de bu durumdan pay sahibiydi. 1883'te Tiflis'ten Bakü'ye inşa edilen demiryoluna ait uzantının yapılması ve Batum'un Ruslar tarafından ele geçirilmesinden sonra Rus Hükümeti, Kafkasya'dan İran'a herhangi bir türdeki malın girişini beş sene boyunca yasakladı.⁷² Ayrıca rapora göre Batum, Poti'ye kıyasla oldukça iyi bir liman olarak değerlendirilmekteydi. Rus Hükümeti beş yıl boyunca herhangi bir şekilde hiçbir ürünün Kafkasya'dan İran'a ithalat yapılmayacağı kararını aldı. Rus imalatçılarının İran pazarını elde etmeye yönelik umutları sayesinde bu karar İngiliz Konsolos tarafından "Trabzon ve Erzurum vilâyetlerine ait bölgelerin gelecekteki zenginliği açısından bu kararname gerçekleşen en şanslı durum olabilir. Tanrı merhametli olmuştur." şeklinde tarif edilecekti.⁷³

Rapor transit ticarete dair bilgiler vermeye devam etmekteydi. Bu doğrultuda ticaretin kırılma noktaları olarak savaşlar ve siyasi anlaşmazlıklar gerekçe gösterilmişti. Her ne kadar 1860'da yakalanan zirve seviyesine ulaşamasa da ticaret Trabzon'a dönmeye başlamıştı. 1883'ten 1906'ya kadar Kafkasya demiryolu, İran sınırında bulunan Culfa* şehrine kadar genişlemiş idi. Batum da bu dönemde bir liman-kent olarak gelişmeye başladı. Burada Trabzon'dan İran'a giden yıllık ortalama ithalat miktarı 5600 iken

⁷¹ TNA, FO 195/2474/330.

⁷² TNA, FO 195/2474/330.

⁷³ TNA, FO 195/2474/330.

* Günümüzde Nahçıvan sınırları içerisinde yer almaktadır.

İran'dan gelen ihracatın miktarı aynı dönem için yıllık 1620 ton olarak kaydedilmişti.⁷⁴

1907 sonrası ve I. Dünya Savaşı arasında Trabzon'dan yapılan transit ticaret istatistiklerinde keskin bir düşüş yaşandı. Rapora göre bu düşüşün nedeni hem Türkiye hem de İran'daki siyasi çalkantıların artışı ve 1911-1913 yılları arasında Türkiye'nin de dâhil olduğu *üç savaşın* sonucu olarak Karadeniz'deki ticaretin azalması gösterilmektedir. I. Dünya Savaşı sırasında hem Trabzon hem de Erzurum Ruslar tarafından kuşatıldı ve bu yüzden transit ticaret donma noktasına geldi. Ancak Kırım Savaşı ve Türk-Rus Savaşları sonrasında olduğu gibi I. Dünya Savaşı'ndan sonra da ticaret hızlı bir şekilde Trabzon'a geri döndü. 1921 ve 1927 yılları arasında 4000 tonun üzerindeki Avrupa menşeli mal Trabzon'dan geçmek suretiyle İran'a ihraç edildi.⁷⁵

Rapor yolun I. Dünya Savaşı sürecindeki durumunu da değerlendirmekteydi. Savaş esnasında Türkiye "siyasi bir çıkmaz" içerisindeydi. Şehirdeki ticarete önemli bir rolü olan Rumlar ve Ermeniler Trabzon'u terk etmişti. Bununla birlikte Rusya'da yaşanan devrimci hareketler keza Kafkasya'daki "çeteler" göz önünde bulundurulduğunda Gürcistan güzergâhının fiilen kullanılmasını imkânsız hale getirmişti.⁷⁶ Bu gelişmelerin yolun tekrar işlerlik kazanması anlamında bir fırsat olarak görülmesi gerektiği ifade edilmekteydi.

Rapora göre Kuzey İran'a gerçekleşen transit ticaret bağlamında Türkiye ve Rusya arasında I. Dünya Savaşı sonrasında yaşanan çekişme Kırım Savaşı sonrası yaşadıkları çekişme ile benzer özellikler taşımaktaydı. Her iki savaş sonrasında da Türkiye ticarete hâkim bir pozisyona sahip oldu. 1927'de Rusya, İran ile ticarî bir antlaşma imzaladı. Yine iki savaş sonrasında da Türk Hükümeti transit ticaret hâkimiyetini yitirdi. Türkiye bu durumu önlemek için çeşitli tedbirler alma yoluna gitti. Her iki süreçte de karar verilen eylem aynıydı. Dolayısıyla bir nakliye yolu inşa edilmeliydi. Ayrıca bu kez nakliyeyi gerçekleştiren araçlar içten yanmalı motorlu taşıtlardı.⁷⁷

29 Ekim 1923'te Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasıyla birlikte ticaret yolu için yeni bir dönem başladı. Rapora göre 1931'de

⁷⁴ TNA, FO 195/2474/330.

⁷⁵ TNA, FO 195/2474/330.

⁷⁶ TNA, FO 195/2474/330.

⁷⁷ TNA, FO 195/2474/330.

inşaat süreci başlayan yeni yol Mustafa Kemal Atatürk önderliğinde oluşturulan yeni devletin sembolü olarak ele alınabilecek bir coşku ile birlikte teşvik edilmişti. Transit yol üzerinde bulunan kolay meylleri, geniş dönüşleri ve Avrupa'daki diğer dağ yollarına kıyasla daha iyi durumda olan kırma taştan yüzeyi ile ön plana çıkmaktaydı. Daha önceki yola ait deneyimden öğrenilen derslerden faydalanmak suretiyle her on iki milde bir yolun fiziksel koşulları kontrol altında tutulmaya dikkat edilmiştir. Ayrıca toprak kayması sonrası ortaya çıkan kalıntıların yanı sıra bahar ve kış dönemlerinde görülen kar yığınlarını temizlemek için işçiler görevlendirilmişti. Nitekim bu işçiler için kalıcı barınak olarak "bakım kulüpleri" inşa edilmişti. Trabzon ve Erzurum arasındaki yol en şiddetli kış fırtınalarından sonra bile nadiren ve birkaç saatliğine de olsa kapatılmaktaydı. Bununla birlikte Erzurum ve sınır arasında kalan yüksek seviyede yağışa maruz kalan plato üzerindeki yolu kış dönemi boyunca açık tutacak taşıtları sağlamak mümkün olamadı. Dolayısıyla Aralık ayının ortasından Nisan ayı sonuna kadar transit trafiği, bir atlı kızak ya da yük beygiri ile gönderilen istisnai sevkiyatlar haricinde askıya alınma noktasına geliyordu. Bu yolun kapalı tutulmasının sebebi ise bazen günlerce şiddetini gösterebilecek ani kış fırtınalarına yakalanabilecek köylüleri ve diğer seyahat edenleri korumak amacını sağlamaktı.⁷⁸

Konsolosluk raporunda olumsuz hava şartları için bazı önlemler alınmasından da bahsedilmekteydi. Örneğin fırtınalar sırasında mülteci barınaklarında uyarı mahiyetinde çanlar vardı. Bu çanlar seyahat edenlerin görüş mesafesini kapatan kar fırtınaları sırasında yönlendirmekteydi. Barınaklar dağları geçen yedi ana geçit üzerinde inşa edilmişti. Bu geçitlerin en yükseklerinin bulunduğu konumlar: Tahir (9.020 ft), Kop (7360 ft.) ve Zigana (6.665 ft) idi. Zigana Dağı'nın kuzey yönünün tehlikeli bir noktasında dağın yakasından düşen çığları karşılayacak bir baraka inşa edilmişti. Bu tür bir koruma önleminin inşa edilmesi fikri aynı zamanda bakım ekiplerinin oluşturulması ve toprak kaymalarını önlemek için dağ yamaçları üzerine ağaç dikmeyi öneren Klause adındaki Alman bir mühendis tarafından ilk defa 1884 yılında Bâb-ı Âlî'ye tavsiye edilmişti.⁷⁹

⁷⁸ TNA, FO 195/2474/330.

⁷⁹ TNA, FO 195/2474/330.

Rapora göre bu eski kervan güzergâhından ilk defa ne zaman motorlu bir araç geçtiğine yönelik kayıt yoktu. I. Dünya Savaşı'ndan hemen önce yolu motorlu trafik için uygun bir hale getirme görevi Bâb-ı Âlî tarafından Fransız *Societe des Enterprises* şirketine verilmiş idi. 1916 ve 1917 yılında tüm yolu işgal eden Ruslar bu işi tamamlamışlardı. Dolayısıyla rapora göre Zigana geçidinden ilk geçen arabanın 1917 yılında geçtiğini söylemek doğru olacaktı. Sonrasında Rus ordusunun geriye çekilmesinden sonra ise yol bakımsız kaldı. Ancak 1920'ler boyunca belli oranda bir motorlu araç trafiği olduğu da kaydedilmekteydi. Trabzon'dan İran sınırına giden yükleri ve yolcuları taşıması için Türk Hükümeti *State Transit Co.* isimli firmayı görevlendirmişti. 1937 yılının Haziran ayında ise Transit Yolu açıldı. Raporda "ironik" olarak değerlendirilen bir gerçek ise bu motor yolunu inşa etmek için kullanılan buhar silindirlerinin çoğunun Ruslar tarafından 1917 yılında burada bırakılmış olduğu idi.⁸⁰

Trabzon-İran arasındaki ticarî ulaşımda kullanılan binek hayvanlarına ve ulaşım sürelerine dair bilgiler de konsolosluk raporunda yer aldı. Buna göre dört tonluk *Chevrolet* ve *Dodge* kamyonları Trabzon ve Tebriz arasındaki 548 millik mesafeyi üç günde kat etmekteydi. Bu araçların kullanımı da aynı yolculuğu asgari otuz gün içinde tamamlayan develerin kullanımını hemen hemen ortadan kaldırmıştı. Bunların yanı sıra yirmi dokuz han ve kervansaray da kalıntı haline geldi. Rapora göre Trabzon'da görülen son deve 1936 yılının kış ayında gözükmişti.⁸¹

Şosenin* 1872 yılında tamamlanmasına kadar hem kış hem de yazın malları taşımak için katırlar ve eşekler kullanıldı. Çoğu orduya tahsis edilen diğer yük hayvanlarının eksikliği nedeniyle Türk-Rus Savaşında develer ilk defa kullanılmıştı. Savaştan sonra ise savaşta telef olan veya yem eksikliği dolayısıyla "öldürülen" atların ve katırların eksikliği yüzünden bu develerin kullanılmasına devam edildi. Dolayısıyla 1884 yılına gelindiğinde 400 at ve katıra karşı yaklaşık 5.000 deve transit ticaretinde kullanılmıştı.⁸²

Ancak develer ortadan kalktıktan sonra son birkaç yüzyılda İran'a giden yoldaki hayat çok az bir değişikliğe uğradı. Beygir yüklerinin üzerindeki sicimler ve boyunlarına takılan mavi boncuklar

⁸⁰ TNA, FO 195/2474/330.

⁸¹ TNA, FO 195/2474/330.

* Genellikle taş kırıkları üzerine kum döşenip silindir geçirilerek yapılan yol.

⁸² TNA, FO 195/2474/330.

“nazar” boncuklarıydı. Atlar ise bahar ve güz aylarında çok sayıda kullanılıyordu. Dağlardaki otlak alanlardan gelen veya oraya giden koyun ve keçi sürüleri de bu yolu kullanmaktaydı. Tekerlekli öküz arabalarının gıcirtısı her zaman aynıydı. Çünkü Bayburt’un ötesindeki ağaçsız bir platoda kullanılmaktaydı.⁸³ Yine burada tezek uzun süren kış mevsimi süresince kullanılan tek yakıt olmaya devam ediyordu. Raporda yol üzerindeki evler ve insanlara dair gözlemlere de yer verilmişti:⁸⁴

“Bodur, düz çatılı çamurdan inşa edilmiş olan köylü kulübeleri dikkati çekmektedir. Yolun kenarındaki bölgelerde hala yüzlerini erkeklerin bakışlarından koruyacak şekilde kapatan kadınlar olduğu gözükmekte, bu kadınlar elle yapılan işlerin büyük bir çoğunluğunu yapmaktadırlar. Yolun kenarında bulunan kahvehanede elinde küçük bir çay bardağıyla eğilmekte olan yaşlı bir köylü bulunmaktadır ve ona saatin kaç olduğunu sorarsanız, gün batımına kaç saat olduğunu size söyleyecektir, çünkü kendisi 24 saatlik sistemi bilmemektedir ve kendisi kibirli bir şekilde “a-la franga” saati kullanmaktadır.”

Bununla birlikte 19. yüzyılın yıldızının parladığı günlerden beri Trabzon’dan geçen İran ticareti oldukça azalsa da bu ticaretin doğası o günlerde olduğu gibi kaldı. Batı’dan gelen ithal malların çoğu her ne kadar tekstil ürünlerinden imal edilen mamûllerden oluşsa da İngiltere kademeli bir şekilde bu ticaretteki çay ve şekerden *aslan payını* kaybetti. İran’dan gelen ihraç ürünleri 19. yüzyıldaki gibi aynı şekilde devam etti. Bunlar tömbeki*, halı, yün, pamuk, zamk ve kurutulmuş meyvelerden ibaretti.⁸⁵

Batum’dan Tebriz’e demiryolu ile gönderilen ürünler bakımından Trabzon güzergâhı daha kısaydı. Ayrıca Trabzon’dan giden kamyonetlerin ihtiyaç duyduğu üç ya da dört günlük süreden biraz daha uzun sürmekteydi. Dolayısıyla güzergâhın seçimi çoğunlukla ilgili nakliye mallarına dayanmaktaydı. 1927 yılından beri Rusya üzerinden malları göndermek maliyet açısından daha uygundu. Zira başka yerlerde yolun demiryolu ile başarılı bir şekilde rekabet edemediği görülmekteydi. Bu durumda başka bir çözüm yolu bulunmalıydı. Rapora göre iyi bir şekilde kurulmuş bir nakliye şirke-

⁸³ TNA, FO 195/2474/330.

⁸⁴ TNA, FO 195/2474/330.

* Özellikle İran’da yetişen ve nargile ile içilen bir tütün türü, nargile tütünü.

⁸⁵ TNA, FO 195/2474/330.

tinin oluşturulması beraberinde bazı ticarî üstünlükleri getirebilecekti.⁸⁶ Bu bağlamda raporda bazı öneriler yer aldı. Buna göre; ticareti tekelleştiren örgütsüz özel işletme sahiplerinin mevcut sisteminin yerini alacak iyi organize edilmiş bir nakliye şirketinin kurulması, sabit rekabetçi bir nakliye tarifesinin benimsenmesi, İran ticaretinde ilgisi olan ülkelerde güzergâhın getirdiği avantajların uygun bir şekilde tanıtılması ve tüm zorlayıcı gümrük formaliteleri kaldırılmalı idi. Ayrıca malların transit ticaretini hızlandırma amacıyla İran sınırı üzerindeki Trabzon ve Gürbulak'a birinci sınıf gümrük görevlileri atanmalıydı. Bunların tümü Trabzon lehine Türk Hükümeti'nin benimseyip uygulayabileceği önlemler olarak sıralanmıştı. Ancak sonuç olarak düzgün bir liman inşa edilemedi. Dolayısıyla sınır ile Erzurum arasındaki yol kış aylarında açık halde tutulamadı.⁸⁷

20. yüzyılın başından itibaren Trabzon'dan İran sınırına gidecek bir demiryolunun inşa edileceğine yönelik iddialar gündeme geldi. Ancak rapora göre bunlar "boş beklentiler"den ibaretti. Özellikle yarı resmi yayınlar I. Dünya Savaşı öncesinde Trabzon'dan İran'a yapılan yıllık transit ticaretin 40.000 ile 60.000 ton arasında değiştiğine dair bilgiler vermekteydi. Öte yandan rapora göre fiili ve güvenilir istatistiklere göre bu oran değişmekteydi. Ancak Rus ticareti ciddi bir noktaya ulaşmadan ve Süveyş Kanalı'nın açılışından önce Trabzon'dan geçen transit ticaretin toplam hacmi hiçbir zaman yıllık 11.000 tonu aşmış değildi. Rapor bu veri ile ilgili de bir açıklama getirdi. Şöyle ki: Batum güzergâhının tüm cazibesi göz önüne alındığında bile bu tür bir istatistiğe ulaşmak hiçbir zaman mümkün olmadı. Yine bu dönemde Hanekin-Bağdat-Beyrut güzergâhının geliştirilmesi ve Basra Körfezi ile Hazar Denizi arasında muhabere mücadelesi sırasında gerçekleşen iyileşme de göz önündeydi. Durum böyle olunca iktisadî bir bakış açısından Karadeniz'de bulunan Samsun Limanı'nın demiryolu ile İran sınırına bağlanması gündeme geldi. Ancak Trabzon'dan İran sınırına yeni bir demiryolu için ödenmesi gereken büyük meblağa bir gerekçe bulunamadı. Malatya'da bulunan mevcut Samsun-Sivas hattına bağlanmadan önce Van ve Muş'tan geçecek bu hat Bulgar ve Romanya limanlarından ilgiyi Türkiye'ye çekmek bağlamında güçlü bir role sahip olabilirdi. Dolayısıyla bunun maliyeti Trabzon ve bu

⁸⁶ TNA, FO 195/2474/330.

⁸⁷ TNA, FO 195/2474/330.

şehre ait eski kervan güzergâhı tarafından karşılanması mümkün olabilirdi.⁸⁸

Trabzon-İran transit ticareti II. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla bu durumdan etkilenmeye başladı. Nitekim 1941 yılının Haziran ayında Almanya'nın Rusya'ya saldırması bir kırılma noktası olacaktı. Sonrasında İran'ın İngiltere ve Rusya tarafından kuşatılması üzerine hem Trabzon hem de Kafkasya'dan gerçekleştirilen transit ticaret donma noktasına geldi. Bölgedeki ticarete yeni bir figür olarak Almanya da dâhil oldu. İngiliz ambargosunu aşmak için bu güzergâhları kullanan Almanya için mevcut durum faydalı olmadı. Özellikle ihtiyaç duyduğu İran pamuğunu güvenli bir şekilde Almanya'ya getiremedi.⁸⁹

Sonuç

İngiltere'nin yaklaşık yüz yıldır devam eden geleneksel Türkiye politikası 19. yüzyılın son çeyreğinde değişmeye başladı. Bu politikanın temeli Rusların güneye doğru yayılmasına set çekmek için Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünü muhafaza etme temeline dayanmaktaydı. Ancak 1878 Berlin Antlaşması'ndan sonra İngiltere mevcut politikayı terk etti. Bundan sonra Türk toprakları üzerinde milli devletler kurma yoluna giderek ve bunları İngiliz nüfuzu altına alarak da Rus yayılmasının önlenebileceğini düşünmeye başladı. Bu bağlamda Ermenilerden yararlanacaktı. Zira İngilizlerin hukukî dayanağı da hazırды. Şöyle ki Berlin Antlaşması'nın 61. Maddesi ve "Ermeniler için reform" maddesi mevcuttu. Nitekim bu vesileyle 1879'da Anadolu'nun bazı şehirlerine "asker-konsolos" atadı. Bu iller Sivas, Erzurum, Van ve Kayseri idi.⁹⁰ Böylece İngiltere ticarî çıkarları açısından Karadeniz havzası ve Doğu Anadolu denetim altına alınmış oldu. Konsoloslar böylesine elverişli bir pazarın İngiltere'ye nasıl kazandırılacağı noktasında fikir elde edebilmek ve Türkiye'de İngiliz ticaretini kurumsallaştırmak adına çalışmışlar ve çeşitli aralıklarla raporlar hazırlamışlardı.

Tarihsel süreçte Trabzon şehri ve limanı sahip olduğu konumu nedeniyle her zaman büyük güçlerin ilgisini çekerken İngiltere konsoloslarının çalışma alanları içinde de ayrı bir önem oluşturdu. Trabzon İngiliz Konsolosluğunun, *Trabzon-Erzurum-Tebriz*

⁸⁸ TNA, FO 195/2474/330.

⁸⁹ TNA, FO 195/2474/330.

⁹⁰ Daha ayrıntılı bilgi için bk. Bilal Şimşir, *Ermeni Meselesi (1774-2005)*, Bilgi Yayınevi, Ankara 2005, s. 60.

Transit Ticaret Yolu'nun tarihi süreci hakkında hazırladığı Kasım 1942 tarihli raporunda Trabzon vilâyeti dâhilinde gerçekleştirilen ticaret, çeşitli dönemlerde vilâyetin ve limanın ticari kapasitesi, transit ticaret istatistikleri, mevcut güzergâh üzerindeki transit ticaretin yükselişi ve gerilemesi, yolların fiziki yapısı, şehirde bulunan yabancı temsilcilikler ve Rusya ile ticarî rekabete dair bilgiler yer almıştır. Transit ticaret yolunun tarihini ayrıntılı bir şekilde aktaran rapor yalnızca vilâyetin ve limanın ticarî potansiyeli üzerinde durmadığı gibi aynı zamanda bölgede ticaret yapan diğer ülkeler ile rekabet edebilmesi için yolun iyileştirilmesi doğrultusunda güdülen politik arayışlara da değinmiştir.

İngiltere açısından Transit Yol güzergâhı son derece önemliydi. Çünkü ürettiği mallarını pazarlamak için mevcut yollar aracılığıyla Kafkasya, İran ve Ortadoğu'ya ulaştırma amacındaydı. Ancak 1869'da Süveyş Kanalı'nın açılmasına kadar transit yola dair İngiltere'nin kaygısı daha ziyade ticarî manadaydı. Kanalin açılmasından sonra İngiltere, Ortadoğu ve Asya pazarlarına erişimde kolaylıklar elde etti. Böylece Doğu Karadeniz havzası ticarî açıdan geri konumda kaldı. Bu durumun yerini ise İngiltere'nin "Hint Ticaret Yolu"nun güvenliği noktasında askeri ve jeostratejik gerekçeler almıştır. Dolayısıyla İngiltere açısından ticarî kaygılarla başlayan yolun önemi sonraki dönemde başka nedenlerle devam etti. İngiltere'nin Trabzon Konsolosluğunun mevcut raporunda 19. yüzyıldan itibaren Trabzon vilâyeti ve transit ticarete dair önemli verilerden başka Trabzon-İran arasında ticarî ulaşım ve bunu yürüten firmalar, kullanılan binek hayvanları, yolların ayrıntılı tasviri ve güzergâh üzerindeki yerleşim birimleri, Rusya'nın alternatif ticaret rotası, yeni yol arayışları ve Trabzon-Tebriz ticaret yolunun önemini kaybetmesinin nedenleri hakkında bilgi verilerek İngiliz çıkarları noktasında genel gözlem ve değerlendirmelerde bulunulmuştur.

Kaynaklar

1. Arşiv Belgeleri

The National Archives (TNA), İngiltere.

2. Kitaplar

Çadırcı, Musa, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2. bs., Ankara, 1997.

- Kütükoğlu, Mübahat S., *Osmanlı'nın Sosyo-Kültürel ve İktisâdi Yapısı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2018.
- Ksenophon, *Anabasis Onbinlerin Dönüşü*, Yunan Klasikleri, çev. Tanju Gökçöl, Hürriyet Yayınları, İstanbul, 1974.
- Şimşir, Bilâl, *Ermeni Meselesi (1774-2005)*, Bilgi Yayınevi, Ankara, 2005.
- Tozlu, Selahattin, *Trabzon-Erzurum-Bayezit Yolu (1850-1900)*, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Erzurum, 1997.
- Uçarol, Rifat, "Küçük Kaynarca Antlaşması'ndan 1839'a Kadar Osmanlı İmparatorluğu", *Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi*, C. XI, İstanbul, 1993.

3. Makaleler

- Aksoy, Volkan, "İngiliz Ticaret Raporlarında (1908-1913) Trabzon", *Karadeniz Araştırmaları*, XV/58, Yaz 2018, s. 50-74.
- Aktaş, Hayati-Tüfekçi, Özgür, "Kafkaslar Kuşağında Trabzon'un Jeopolitiği", *EkoAvrasya, Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, Yıl: 6, S. 22, 2013/2, s. 26-27.
- Bakır, Abdulhalik- Berberoğlu, Muhammet, "Beylikler Dönemi Öncesinde Karadeniz'de Uluslararası Ticaret", *Oğuz-Türkmen Araştırmaları Dergisi*, I/1, Aralık 2017, s. 153-177.
- Baskıcı, Murat, "XIX. Yüzyılda Trabzon Limanı: Yükseliş ve Gerileyiş", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, c. 67, S. 3, 2012, s. 33-56.
- Brant, James, "Journey Through a Part of Armenia and Asia Minor, in the Year 1835", *Journal of the Royal Geographical Society of London*, VI, 1836, s. 187-223.
- Demircioğlu, İsmail H., "Alfred Billiotti'nin Raporuna Göre 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Trabzon'daki Konsoloslukların Yıllık Gelirleri", *Atatürk Dergisi*, c. IV, S. 1, 2004, s. 95-105.
- Erdal, İbrahim, "Erken Cumhuriyet Dönemi (1920-1938) Büyükelçilik Raporlarında Trabzon-Tebriiz Transit Yolu Projesi", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ*, S. 21, Yıl: 14, Güz 2016, s. 45-60.
- Issawı, Charles "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Route", *International Journal of Middle East Studies*, vol. 1, No. 1, January 1970, p. 18-27.

- İpek, Nedim, "Orta ve Doğu Karadeniz Limanlarındaki Ticarî Faaliyetlerin Kent Nüfusuna Etkisi (1838-1900)", *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, c. 1, S. 1, 2006, s. 107-121.
- Kaleli, Hüseyin, "19. Yüzyılda İran Transit Ticaret Yolu İçin Osmanlı-Rus Rekabeti", *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2003, S. 9, s. 1-19.
- Koca, Yasemin Nemlioğlu, "19. Yüzyılda Trabzon Limanı: Seferler, Tüccarlar, Mallar", *Karadeniz Araştırmaları*, S. 49, Bahar 2016, s. 157-187.
- Küçükuğurlu, Murat, "Meşrutiyet Devrinde Trabzon-Erzurum Demiryolu Teşebbüsleri", *Osmanlı Araştırmaları*, c. 32, S. 32, 2008, s. 283-322.
- Kütükoğlu, Mübahat S., "Osmanlı İktisad Tarihi Bakımından Konsolos Raporlarının Ehemmiyet ve Kıymeti", *Güneydoğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, S. 10-11, 1982, s. 151-166.
- Turan, Şerafeddin "1829 Edirne Antlaşması", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Dergisi*, c. 9, S. 1-2, 1951, s. 111-151.
- Yılmaz, Özgür, "Victor Fontanier'nin Trabzon Konsolosluğu (1830-1832)", *OTAM*, S. 35, Bahar 2014, s. 153-195.
- _____, "Buharlı Gemi Çağı'nda Karadeniz'de Avrupa Denizciliği", *Karadeniz Uluslararası Bilimsel Dergi*, c. 1, S. 25, 2015, s. 46-65.

TRABZON VİLAYETİ DENİZ TİCARETİNİN OSMANLI-İNGİLİZ EKONOMİK İLİŞKİLERİ EKSENİNDE DEĞERLENDİRİLMESİ (1830-1914)

Mustafa MALHUT*

Giriş

Anadolu'nun önemli limanlarına ev sahipliği yapan Trabzon vilayeti, tarihi çağlar boyunca Doğu ile Batı arasındaki ulaşımın sağlandığı yerlerden biriydi. Limanlara gelen ticari mallar karayolu vasıtasıyla Anadolu'nun iç kesimlerine, Kafkasya, İran ve Asya'ya doğru yol alırdı. Anadolu'daki canlı ticaret merkezlerden biri konumundaki Trabzon vilayeti, yerli ve özellikle yabancı tüccarlar açısından cazibe yaratıyordu. Sanayi Devrimi ile Avrupa'da meydana gelen üretim artışı ve kendi sınırlarını aşan büyüme arzusu, 19. yüzyıl dünya ticaretinde bir patlamaya yol açtı. Osmanlı İmparatorluğu gibi dünyadaki değişime ayak uydurmakta zorlanan yapılar ekonomik bağımlılıkları yüzünden büyük devletlerin pazarı durumuna geldiler. Bu durum aynı zamanda bazı liman kentlerinin uluslararası ticarete yükselişine yol açtı. Yükselişin en açık görüldüğü yerlerden biri Anadolu'nun Doğu Karadeniz'deki liman kentleri oldu. Karadeniz'in 19. yüzyılda artık Türk gölü konumundan çıkarak uluslararası ticarete açılması yükselişin daha karakteristik bir hal almasını sağladı.

19. yüzyıl genel olarak değerlendirildiğinde İngiltere, Osmanlı İmparatorluğu üzerinde siyasi ve ekonomik açıdan en fazla ilişkide bulunan dış güçtü. Ekonomik ve ticari ilişkiler bakımından bazı bölgelerde İngilizler neredeyse rakipsizdi. Bu bölgelerden biri Trabzon vilayeti idi. Ancak İzmir gibi hinterlandıyla ulaşım bağlantısı zayıf olması, Doğu Akdeniz'in öneminin giderek artması ve bölgedeki Rus etkisi nedeniyle Trabzon vilayeti, Osmanlı dış ticaretinin ön sıralarında yer alamadı. Zamanla İngilizlerin üstünlüğü son buldu. Yine de Trabzon vilayeti, imparatorluğun sonuna kadar önemli ticaret merkezlerine sahip olma özelliğini korudu.

* Öğr. Gör. Dr., Akdeniz Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi. mustafamalhut@akdeniz.edu.tr.

Trabzon vilayetinin deniz ticaretine ilişkin literatürde pek çok çalışma mevcuttur. Bu çalışmaların çoğu özgün karakter taşıyan değerli çalışmalardır. Birçok çalışma ise İngiliz konsolosluk belgelerine dayanarak Trabzon ve ardından daha az olmak üzere Samsun limanı üzerine yoğunlaşmıştır. Bu nedenle bazı çalışmalarda benzer belge ve bilgilerin tekrar edilmesi kaçınılmaz olmuştur.¹

Bu çalışma diğerlerinden farklı olmak üzere, birinci ve ikinci el kaynakların sunduğu bilgilerden yola çıkarak daha geneli kapsayacak şekilde Trabzon vilayeti limanlarında yapılan ticaretin Osmanlı İngiliz ekonomik ve ticari ilişkileri içindeki yerini ve payını ortaya koymayı amaçlamaktadır. Böylece 19. yüzyıl genelinde Osmanlı limanlarında en yüksek ticaret rakamlarına sahip olan İngiltere için gelişim, süreklilik veya düşüş açısından Trabzon vilayetinin değerini ve konumunu saptamak kolaylaşacaktır.

Bu çalışmada öncelikle Karadeniz'in uluslararası ticarete açılması ve İngiltere'nin bu süreçteki konumu incelenecektir. Ardından İngiltere'nin 19. yüzyılda dünya üzerinde kurduğu ekonomik ve ticari hegemonya ele alınarak bu süreçte Osmanlı'nın en önemli ticari ortağı konumundaki İngiltere'nin Osmanlı ticaretine ne kadar pay ayırdığı tespit edilecektir. Son olarak 19. yüzyılda Trabzon vilayeti limanlarındaki deniz ticareti ve deniz trafiğine ilişkin veriler derlenerek İngiltere'nin bu ticaret içindeki payı diğer Anadolu limanları da göz önüne alınarak ortaya çıkarılacaktır. Böylece İngiltere'nin dünya ticaret ağı içinde Trabzon vilayeti limanlarının önemi bütüncül ve yer yer karşılaştırmalı olarak değerlendirilecektir.

¹ Konsolosluk raporlarının büyük kısmı, Osmanlı resmi kayıtlarından çıkarılmış olup Osmanlı ticaret istatistiklerinin muntazam tutulup yayımlanmamış olması bu raporların önemini arttırmaktadır. Bu hususa ilk dikkat çekenlerden biri Mübahat Küçüköğlü'dür. Küçüköğlü çalışmasını bu konuda yol gösterdiği için hocası Ömer Lütfi Barkan'a ithaf etmiştir. Bk., Mübahat S. Küçüköğlü, "Osmanlı İktisad Tarihi Bakımından Konsolosluk Raporlarının Ehemmiyet ve Kıymeti", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, S. 10-11, 1981-1982, s. 151-166. Yabancı konsolosluklardan elde edilen bilgiler ve özellikle konsolos raporları ışığında sosyo-ekonomik yapıyı aydınlatmaya yönelik çeşitli çalışmalar yapılmıştır. Bunların çoğu belli idari taksimatları belli zaman dilimleri içerisinde inceleyen çalışmalardır. Trabzon'a ve vilayetteki diğer yerlere ilişkin birçok çalışma vardır. Osmanlı İmparatorluğu'ndaki önemli liman kentlerine ilişkin daha genel çalışmalar da bulunmaktadır. Bu konuda örnek arşiv ve çalışmalara işaret eden aynı zamanda Trabzon özeline ilişkin bilgi veren bir araştırma için bk., Özgür Yılmaz, "Türk Deniz Ticaret Tarihinin Kaynağı Olarak Konsolos Raporları", *VIII. Türk Deniz Ticareti Sempozyumu*, İstanbul 2016, s. 311-330.

1. Karadeniz'in Uluslararası Ticarete Açılması ve İngiltere

Anadolu'nun Karadeniz kıyıları tarihi çağlar boyunca ticaretin var olduğu önemli limanlara ev sahipliği yaptı. Trabzon bunlar arasında ön plana çıkan liman kentlerinden biriydi. Roma İmparatoru Hadrianus tarafından 130-131 yıllarında inşa ettirilen Trabzon Limanı, Doğu Anadolu, İran ve Yukarı Mezopotamya ile bağlantısı ve ticareti sayesinde zamanla Doğu Karadeniz'in en mühim ticaret merkezine dönüştü. 13. ve 14. yüzyılda Ceneviz ve Venedik gibi uluslararası ticarete dönemin önde gelen İtalyan şehir devletlerinin ticari girişimleri ve Karadeniz kıyılarına yerleşen Moğolların uyguladığı siyasetin etkisiyle Karadeniz limanlarının uluslararası boyutu arttı.² Aslında İlkçağlardan itibaren Karadeniz bölgesi ile Ege yoğun bir ekonomik bütünlüğün parçalarıydı. Türklerin İstanbul'u fethetmeleri, Karadeniz bağlantısını sağlayan boğazlar üzerindeki trafiğin kontrolünü de beraberinde getirdi. Zamanla Karadeniz'in bir Türk gölü olmasını sağlayan fetihlerle kontrol tamamen Osmanlı idaresine geçti.

1461'de Trabzon'un ve özellikle 1484'te Kili ve Akkerman'ın fethi ile artık Karadeniz'deki yabancı gemilerin varlığının sonuna gelindi. İtalyanların Karadeniz dışında tutulması ile ticaret tamamen Osmanlı bandıralı gemilere kaldı ve Karadeniz, imparatorluk ekonomisinin ayrılmaz bir parçası oldu. Böylece Karadeniz'deki uluslararası ticaret serbestliği sona erdi. Ama Trabzon deniz ve kara yolu ile yapılan ticaretin kavşak noktalarından biri olmaya devam etti.³

² DİA, "Karadeniz", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C. 24, 2001, s. 386-388; Abdulkadir Yuvalı, "XIII. Yüzyılda Karadeniz Ticareti", *İkinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri 1-3 Haziran 1988*, yay. haz. Mehmet Sağlam vd., Samsun 1990, s. 233-240.

³ Halil İnalcık, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ 1300-1600*, çev. Ruşen Sezer, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2005, s. 167-172; Halil İnalcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi 1300-1600*, C. 1, Eren Yayıncılık, İstanbul 2000, s. 326-331; M. Hanefi Bostan, *XV.-XVI. Asırlarda Trabzon Sancağında Sosyal ve İktisadî Hayat*, TTK Basımevi, Ankara 2002, s. 372-386; Mübahat S. Kütükoğlu, "XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti", *Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri 13-17 Ekim 1986*, yay. haz. Mehmet Sağlam vd., Samsun 1988, s. 97; Özgür Yılmaz, "Karadeniz'in Uluslararası Ticarete Açılması ve Trabzon", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, c. 2, S. 7, İlkbahar 2009, s. 362-364; W. Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, çev. Enver Ziya Karal, TTK Basımevi, Ankara 2000, s. 50-52, 335, 614.

Celali İsyancıları ve Osmanlı-İran Savaşları, Trabzon ticaretini etkilemiş olsa da bölgedeki ticari canlılık önemini korudu.⁴ Osmanlı hâkimiyeti döneminde Karadeniz'e zaman zaman yabancı gemiler giriş izni alabilirdi ama Karadeniz'in uluslararası ticarete açılması ve Osmanlı hâkimiyetinin kırılması 1774'ten sonra mümkün hale geldi.

1774 tarihli Küçük Kaynarca Antlaşması, Karadeniz'i Türk gölü olmaktan çıkardı. Öncesinde Ruslar, Osmanlı gemileri ile kısıtlı bir şekilde Karadeniz'de ticaret yapabiliyordu. Küçük Kaynarca Antlaşması'nın 11. maddesi ile Rusya, Karadeniz ve Akdeniz'de kendi ticaret gemileri ile serbest ticaret yapabilme hakkı kazandı. Osmanlı Devleti uygulamada Rusya'ya çeşitli zorluklar çıkartarak Rusya'nın kendi gemileri ile rahatça ticaret yapmasını engellemeye çalıştı. Rus ticaret gemilerine uygulanan kısıtlamalar, 1783 tarihli ticaret antlaşmasıyla ortadan kalktı.⁵ 1774 ile 1782 arasında Karadeniz'e çıkan Rus ticaret gemilerinin sayısı 145 iken bu rakam 1783 ile 1787 tarihleri arasında 300'ü buldu. 1774 ile 1787 yılları arasında toplam 445 Rus bandıralı gemi Karadeniz'e çıkmış aynı dönemde 38 Rus tüccar ise Osmanlı bandıralı gemilerle ticaret yapmıştı.⁶ Rusların ardından Avusturya, İngiltere, Fransa ve diğer ülkeler Karadeniz'deki ticarete dâhil olmaya başladılar.

Yaklaşık 200 yıllık bir süre boyunca Karadeniz'e Hıristiyan gemilerinin girmesine izin verilmedi. İstekler bu süre zarfında devam etti ama 1686 yılında Fransız Büyükelçisi'ne, Türkler harem kapılarını ecnebilere açarsa, Karadeniz'e giriş iznini de vereceği yönündeki katı tavır 1774 yılına kadar sürebildi.⁷

Osmanlı İngiliz diplomatik ve ticari ilişkilerinin başlayıp gelişmesi bu 200 yıllık süreye denk geldi. İlişkilerin başlaması ve

⁴ 17. yüzyılda Evliya Çelebi, İstanbul'da Karadeniz ticaretiyle uğraşan iki bin dükkânda çalışan sekiz bin kişiden bahseder. Yine 1762-1765 yılları arasında İngiltere'nin İstanbul Büyükelçisi Henry Grenville, Karadeniz ticaretinin çok kazançlı olduğunu, tüccarın üç gemisinden bir tanesi bile sağlam döneceğine yine de zarar etmez örneğiyle açıklar. Bk., A. Üner Turgay, "Trabzon", *Review (Fernand Braudel Center)*, vol. 16, No. 4, Port-Cities of the Eastern Mediterranean 1800-1914, Fall 1993, s. 435. Türkçesi için bk. A. Üner Turgay, "Trabzon", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri 1800-1914*, ed. Çağlar Keyder, vd., çev. Gül Çağalı Güven, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1994, s. 45-73.

⁵ İdris Bostan, "Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787)", *Belleten*, c. LIX, S. 225, 1995, s. 357-359; İdris Bostan, *Osmanlı Deniz Ticareti*, Küre Yayınları, İstanbul 2019, s. 100-102.

⁶ Bostan, "Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması", s. 369.

⁷ Alfred C. Wood, *Levant Kumpanyası Tarihi*, çev. Çiğdem Erkal İpek, Doğu Batı Yayınları, Ankara 2013, s. 78.

gelişmesinin temeli ekonomi ve ticarete dayanıyordu. Osmanlı ile İngiltere arasındaki ticaret tekeli, 1581'de temelleri atılan ve 1825 tarihine kadar faaliyet gösteren *Levant Kumpanyası*'na aitti. Atanan İngiliz büyükelçileri aynı zamanda kumpanyanın temsilcisiydi ve elçinin aylığıyla masraflarını kumpanya karşılıyordu.⁸ Bu kumpanyaya üye tüccarların ve işlettikleri gemilerin uğrak noktalarından biri Trabzon olamadı. Neredeyse 200 yıl boyunca İngiliz malları boğazlar üzerinden Osmanlı gemileri vasıtasıyla Karadeniz'e girdi.⁹

Küçük Kaynarca Antlaşması'nın ardından vakit kaybetmeksizin İngiliz Büyükelçisi John Murray, Karadeniz'de taşımacılık hakkı elde edebilmek amacıyla bir dilekçe ile başvuru yaptı ama reddedildi.¹⁰ 1774 tarihinden sonra *Levant Kumpanyası*'na bağlı tüccarlar Karadeniz ve Kırım'da ticaret olanaklarını araştırdılar. Hatta 1787 tarihinde Richard Willis, Kırım ve Karadeniz'de İngiliz ticaretini teşvik eden bir kitap bastırdı.¹¹ 1784'te Sir Robert Ainslie tarafından Karadeniz'e çıkma isteği tekrarlandı. İngiliz gemilerinin Karadeniz'e çıkış izni 1799'da İstanbul'daki İngiliz temsilcisi Spencer Smith tarafından alındı. Kararın ertelenmesi nedeniyle İngiliz gemileri ancak 1802'den itibaren Karadeniz'e çıkış izni alabildi. 1809 tarihinde Osmanlı ile İngiltere arasında imzalanan Çanakkale Antlaşması ile Karadeniz'e girecek İngiliz gemilerinin hakları resmen tanındı.¹²

⁸ Wood, *Levant Kumpanyası*, s. 32-33.

⁹ A. Üner Turgay, "Otoman-British Trade Through Southeastern Black Sea Ports During the Nineteenth Century", *Economie et Societes dans L'Empire Ottoman (fin du XVIIIe - deput du XXe siecle)*, ed. Jean-Louis Bacque-Grammont ve Paul Dumont, Editions du Centre National de la Recherche Scientifique, Paris 1983, s. 298.

¹⁰ Turgay, "Otoman-British Trade...", s. 299.

¹¹ Ali İhsan Bağış, "III. George Döneminde İngiltere'nin Osmanlı İmparatorluğundaki Ekonomi Siyaseti 1760-1815", *Türk İngiliz İlişkileri 1583-1984 (400. Yıldönümü)*, Başbakanlık Basın Yayın ve Enformasyon Genel Müdürlüğü, Ankara 1985, s. 45.

¹² Turgay, "Otoman-British Trade...", s. 299. 5 Ocak 1809 tarihli Çanakkale Antlaşması'nın dördüncü maddesi şöyledir: "*Tarih-i hicrinin bin seksen altı senesi evast-ı cumadel'ahiresinde münakid olan ahidname (1675 tarihli kapitülasyonlar) şurutu ve Karedeniz ticareti senedi (1799) misillu muahharen senede raptolunmuş bazı imtiyazat fesholunmamış gibi kemafissabık meri ve muteber ola.*" 11. maddede ise diğer devletlere olduğu gibi İngiliz savaş gemilerine de boğazların kapalı olduğu hatırlatılmıştır. Bk., Nihat Erim, *Devletlerarası Hukuk ve Siyasi Tarih Metinleri*, C. I, TTK Basımevi, Ankara 1953, s. 235-237. Ayrıca bk., Bağış, "III. George Döneminde...", s. 48; Hüseyin Kaleli, *XIX. Yüzyılda Trabzon'da Ulaştırma Ekonomisi*, Marmara Üniversitesi, SBE, Doktora Tezi, İstanbul 1998, s. 21-23; Murat Baskıcı, "19. Yüzyılda Trabzon Limanı: Yükseliş ve Gerileyiş", *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, c. 67, No.3, 2012, s. 36; Turgay, "Trabzon", s. 436-437; vd.

1809 yılında İngiliz gemilerinin Karadeniz'e çıkması konusundaki hakları teyit edilmesine rağmen 1829 tarihli Edirne Antlaşması'na kadar boğazlardaki sıkı denetim sayesinde Osmanlı Devleti belirli hak ve önceliklerini kullanmayı sürdürdü. Bu tarihler arasında Osmanlı Devleti'nin Sırp İsyanı, Mısır İsyanı, Navarin Olayı, 1806-1812 ile 1828-1829 tarihleri arasında devam eden Osmanlı-Rus Savaşları ile yüzleşmek zorunda kalması Karadeniz konusundaki direncini kırdı ve tavizler vermek zorunluluğunu doğurdu. 1829'da yabancı gemiler için Karadeniz'e çıkış ve serbestçe ticaret yapabilmeleri konusunda herhangi bir kısıtlama kalmadığı için İngiliz gemileri de bu tarihten itibaren Karadeniz'deki ve Trabzon Limanı'ndaki ticarete görülmeye başladı.¹³

Karadeniz uluslararası ticarete açıldığı zaman deniz taşımacılığında yeni bir çağ başlıyordu: Buharlı gemiler çağı. Karadeniz'deki ticaretin hızlı bir şekilde artış göstermesinin altında yatan nedenlerden biri, teknolojisi ve kapasitesi sürekli gelişen buharlı gemilerin vakit kaybetmeksizin Karadeniz'de boy göstermesiydi. Quataert'in belirttiğine göre, ilk İngiliz buharlı gemisi 1828'de İstanbul'a geldi. Beş sene sonra Odessa Kumpanyası Karadeniz yoluyla İstanbul'a bir gemi gönderdi. 1840'ların sonunda Akdeniz ve Karadeniz'de muntazam gemi seferleri başladı.¹⁴

Trabzon'da Osmanlı-İngiliz ticari ilişkilerinin gelişmesindeki en önemli etkenlerden biri İran transit ticaretiydi. Daha kısa ve ucuz olmasının yanı sıra İstanbul-Trabzon arasında buharlı gemicilik işletmelerinin kurulması, 1830'lardan itibaren Trabzon-Tebriz ticaretini tekrar canlandırdı.¹⁵ İngilizlerin Basra üzerinden yaptığı ticaret yüzyılın son çeyreğine kadar büyük oranda Trabzon üzerinden gerçekleşti. 19. yüzyıl boyunca İran transit ticareti, Trabzon

¹³ Turgay, "Otoman-British Trade...", s. 301; Turgay, "Trabzon", s. 441. Ayrıca bk., Cemal Tukin, *Osmanlı İmparatorluğu Devrinde Boğazlar Meselesi*, Üniversite Matbaacılık Komandit Şti., İstanbul 1947, s. 131. 14 Eylül 1829 tarihli Edirne Antlaşması'nın 7. maddesi şöyledir: "...Devlet-i Aliyye aelhusus Karadeniz ticareti geşt-ü güzari hiçbir türlü mevanie duçar olmamasına kemalile sarf-ı dikkat etmeği taahhüt eder..." Rusya'nın yanı sıra Osmanlı ile savaş halinde olmayan diğer devletler de bundan faydalanacaktır. Bk., Erim, *Siyasi Tarih Metinleri*, s. 282-283.

¹⁴ Donald Quataert, "19. Yüzyıla Genel Bir Bakış: İslahatlar Devri 1812-1914", *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi 1600-1914*, C. 2, ed. Halil İnalçık ve Donald Quataert, çev. Süphan Andıç vd., Eren Yayıncılık, İstanbul 2006, s. 920.

¹⁵ Charles Issawi, "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900, Rise and Decline of a Route", *International Journal of Middle East Studies*, vol.1, No.1, January 1970, s. 18-27. Türkçesi için bk., Charles Issawi, "Tebriz-Trabzon Ticareti (1830-1900) Bir Yolun Yükselişi ve Gerileyişi", çev. Kudret Emiroğlu, *Trabzon Dergisi*, S. 2, 1988, s. 80-84.

vilayetindeki Osmanlı İngiliz ekonomik ilişkilerinin temel belirleyicilerinden biri oldu.

Türkiye ve Ortadoğu iktisat tarihi çalışmalarının öncülerinden Issawi, bu ticaretin başlaması ve gelişmesine ilişkin ilk örnekleri şöyle sıralar: 1812 yılında S. Gore Queseley, İran ipeğinin Buşir değil de Trabzon üzerinden getirilmesinin daha ucuz olacağını tespit etti. 1820'de İngiliz temsilciliği hem Türkiye'nin doğusu hem de kuzey İran ile ticaret yapmak için Trabzon ile İngiltere arasında doğrudan ilişkilerin kurulmasını isteyen bir muhtıra kaleme aldı. Aynı konu 1823'te tekrar vurgulandı. 1826 yılında İran Ermenisi olan Tebrizli tüccar Sıddık Han, Erzurum ve Tebriz'de satmak üzere Trabzon'a İngiliz malları getirdi. 1831'de ise Prens Abbas Mirza adına hareket eden başka bir Ermeni Sadi Han, İngiliz malları dolu olan bir İngiliz gemisi ile Trabzon'a geldi. 1830'da ise konsolos Brant, kiraladığı gemilerle İngiliz mallarını bu limana getirdi. 1836'dan itibaren İngilizler buharlı gemilerle İstanbul-Trabzon seferlerine başladı. 1847'de Liverpool'dan Trabzon'a doğrudan sefer yapıldı.¹⁶

Karadeniz'de uluslararası ticaretin başlamasından kısa süre sonra Trabzon'da yabancı konsolosluklar açıldı. 1803'te Fransa ve 1805'te Rusya'dan sonra İngiltere'nin Trabzon konsolosluğu 1830'da açıldı.¹⁷ İlk İngiliz konsolosluğunu Trabzon'a gelen James Brant'ten itibaren konsolosluk 1914'a kadar açık kaldı ve düzenli raporlarla bölgeye ilişkin en önemli verilerin günümüze kadar ulaşmasını sağladı.

¹⁶ Issawi, "The Tabriz-Trabzon Trade", s. 18-20. 1836 ile 1841 yılları arasında Trabzon'daki buharlı gemi taşımacılığına ilişkin gemilerin isimleri, bandırası, gücü, tonajı ve çalışma dönemlerini içeren bir tablo için bk., Charles Issawi, *The Economic History of Turkey 1800-1914*, The University of Chicago Press, Chicago 1980, s. 165.

¹⁷ Yılmaz, "Karadeniz'in Uluslararası Ticarete Açılması", s. 377. Musa Şaşmaz'ın belirttiğine göre, James Brant 1831 yılının yazında Trabzon'a gelmiş ve ilk raporunu 1 Temmuz 1831'de göndermişti. Bk., *İngiliz Belgelerine Göre Trabzon Vilayeti Ticari Raporları 1830-1914*, C. I, haz. Musa Şaşmaz, TTK Yayınları, Ankara 2014, s. XIII. 1834 yılında İngiltere'nin tüm dünyada 150 kadar konsoloslu varken bunun 19 tanesi Osmanlı topraklarındaydı. Osmanlı 1846 yılında da tüm dünyada bulunan 205 İngiliz konsolosunun 36'sına ev sahipliği yaparak bu konuda liderliği 1834 yılında olduğu gibi üstlenmişti. 18. yüzyıl sonu ve 19. yüzyıl başında İngiliz konsolosluk ağı Osmanlı topraklarında yayılırken, anlaşılan Trabzon biraz geriden Edirne Antlaşması'nın sağladığı Karadeniz'deki ticaret serbestliğinden sonra açılmıştı. Bk., Uygur Kocabaşoğlu, *Majestelerinin Konsolosları, İngiliz Belgeleriyle Osmanlı İmparatorluğu'ndaki İngiliz Konsoloslukları (1580-1900)*, İletişim Yayınları, İstanbul 2004, s. 37, 54-58.

Kısaca, Karadeniz'in uluslararası ticarete açılması, Trabzon'un İran ile transit ticaret merkezi haline gelmesi, buharlı gemilerin yaygınlaşarak şirketlerin doğrudan seferlere başlaması ve İngilizlerin bölgeye olan ilgilerinin artması sonucu 19. yüzyılda Trabzon vilayetinin ticaret hacmi ve Anadolu limanları arasındaki konumu yükseldi. Ayrıca Osmanlı İngiliz ekonomik ilişkilerinin seyrinin izlenebileceği örnek bir merkeze dönüştü.

2. 19. Yüzyılda İngiltere'nin Dünya Üzerinde Ekonomik-Ticari Hegemonyası ve Osmanlı

18. yüzyılda dünya üzerindeki ekonomik işleyiş ile ticareti, hatta siyasi ve gündelik yaşamı da etkileyen ve Sanayi Devrimi olarak adlandırılan gelişmelerin odak noktasında İngiltere bulunuyordu. Sanayi Devrimi'nin başlangıcı, Sanayi Devrimi'ne nelerin yol açtığı ve neden İngiltere'de ortaya çıktığı gibi sorular farklı açıklamalarla yanıtlanmaya çalışılmıştır. Ancak açık olan, Sanayi Devrimi sonrasında dünya üzerindeki ekonomik üstünlüğün İngiltere'nin eline geçtiğidir. İngiltere'nin rakiplerinden Hollanda 18. yüzyılda havlu atarken, Fransa Napolyon Savaşları'ndan sonra İngiliz üstünlüğüne boyun eğdi. İngiliz sanayisinin lokomotifini oluşturan tekstil ürünlerinin sunduğu avantajlarla yeni yüzyıla giren İngiltere, 19. yüzyılı hegemonyası altında altı. Ekonomik ve ticari açıdan değerlendirildiği zaman 19. yüzyılı İngiliz yüzyılı olarak adlandırmak abartı olmayacaktır.¹⁸

Osmanlı İngiliz ticari ilişkileri açısından da 19. yüzyıl, büyük bir yükselişi ifade ediyordu. Napolyon Savaşları sürerken, daha 1809 yılında Levant Kumpanyası'nın Osmanlı pazarındaki rakipleri ya yok oldu ya da İngiliz deniz gücüne katıldı. 1812 yılında Osmanlı'ya yapılan ihracat 17. yüzyıldan bu yana en büyük miktara yani 311.029 sterline ulaştı. Aynı tarihte Osmanlı'dan yapılan ithalat ise 243.894 sterlindi. Bu rakamlar 1825'te Osmanlı'ya yapılan ihracatta 633.147 sterlin ve Osmanlı'dan yapılan ithalatta 1.207.035 sterline yükseldi.¹⁹

¹⁸ Detaylı bilgi için bk., Mustafa Malhut, *I. Meşrutiyet'ten II. Meşrutiyet'e Osmanlı-İngiliz İlişkileri (1876-1914)*, Dokuz Eylül Üniversitesi, SBE, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir 2019, s. 65-69, 547-548.

¹⁹ Wood, *Levant Kumpanyası*, s. 247-250.

Tablo 1: 1704-1803 Yılları Arasında İngiltere'nin Osmanlı İmparatorluğu ile İhracat ve İthalatı (10 yıllık rakamlar, bin sterlin olarak)

Dönem	Osmanlı'dan İthalat	Toplam İthalat	İngiltere'nin %'si	Osmanlı'ya İhracat	Toplam İhracat	İngiltere'nin %'si
1704-13	2.691	37.414	7,19	1.316	50.925	2,58
1714-23	2.905	60.263	4,82	2.137	71.367	2,99
1724-33	2.788	72.954	3,82	2.123	83.131	2,55
1734-43	1.819	73.898	2,46	1.518	95.446	1,59
1744-53	1.701	73.572	2,31	1.214	109.404	1,11
1754-63	1.278	86.433	1,48	721	123.907	0,58
1764-73	1.351	119.949	1,13	764	149.827	0,51
1774-83	1.013	101.537	1,00	886	115.712	0,77
1784-93	1.845	179.195	1,03	1.144	187.567	0,61
1794-1803	1.438	256.583	0,56	1.409	337.549	0,42

Kaynak: Michael Talbot, *British-Ottoman Relations, 1661-1807, Commerce and Diplomatic Practice in Eighteenth-Century Istanbul*, The Boydell Press, Woodbridge UK 2017, s. 73.

19. yüzyılın ilk çeyreğinde Napolyon Savaşları ile ticarete rakipsiz duruma gelen İngiltere, diğer taraftan Sanayi Devrimi ile büyüyen sanayisinin ve sürekli artış gösteren üretiminin pazar ihtiyacını karşılamaya çalıştı. Her zamankinden çok kendisini hissettiren pazar ihtiyacı, İngiltere'nin yeni pazarlar bulma veya mevcutları geliştirmesini gerektiriyordu. Napolyon'un yenilgisinden sonraki 25 yıl boyunca İngiliz pamuklu sanayisi yılda % 6-7 gibi olağanüstü bir şekilde büyüdü. Bu yıllarda genel olarak İngiliz sanayi büyümesi de zirvedeydi.²⁰ Pazar ihtiyacını karşılayabilmek için İngiltere'nin bulunduğu çözümlerden biri Avrupa dışındaki ülkelerin pazarlarını ve hammaddelerini daha uygun koşullarla ticaret ağına dâhil etmektir. Bu amaçla 1820 ile 1840 arasında Latin Amerika'dan Çin'e kadar pek çok ülkede antlaşmalarla veya zorla 1838 Baltalimanı Antlaşması'na benzer antlaşmalar yapıldı.²¹

1820-1830'larda İngiltere ticaretinde Avrupa'nın payı düşerken 1820'lerin sonundan itibaren Osmanlı'nın payı arttı. Kurmuş'un yaptığı hesaplamalara göre, 1827-1838 tarihleri arasında İngiltere'den yapılan ithalat iki kattan fazla arttı. 1827-1832 yılları arasında Osmanlı yılda ortalama 743.000 sterlin değerinde mal ithal ederken, 1833-1838 arasında İngiltere'den ortalama yılda

²⁰ Eric Hobsbawm, *Sanayi ve İmparatorluk*, çev. Yalçın Gülerman ve Abdullah Ersoy, Dost Kitabevi Yayınları, Ankara 1987, s. 53.

²¹ Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme 1820-1913*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2005, s. 19.

1.543.000 sterlinlik ithalat yaptı. 1838'den sonra yükseliş devam etti ve 1839-1844 yılları arasında ortalama 2.174.000 sterlin olan ithalat, 1845-1850 arasında 3.769.000 sterline yükseldi. 1827-1850 arasındaki 23 yıllık dönemde İngiltere'den yapılan ithalatın artışı değer açısından 5 katı aştı. Aynı zamanda Osmanlı'nın İngiliz ihracatındaki payı % 1,9'dan % 4,9'a çıktı.²²

Tablo 2: 1827-1850 Yılları Arasında İngiltere'nin Osmanlı İmparatorluğu'na İhracatı²³

Yıllar	İngiltere'nin Toplam İhracatı (Milyon £)	İngiltere'nin Osmanlı'ya İhracatı (Bin £)	Yıllar	İngiltere'nin Toplam İhracatı (Milyon £)	İngiltere'nin Osmanlı'ya İhracatı (Bin £)
1827	37.2	535	1839	51.4	1.371
1828	36.8	193	1840	51.5	1.354
1829	35.8	544	1841	47.2	1.722
1830	38.3	1.206	1842	52.2	2.101
1831	37.2	932	1843	60.1	3.753
1832	36.5	1.151	1844	58.6	2.926
1833	39.7	1.000	1845	57.8	3.456
1834	41.7	1.396	1846	58.8	2.798
1835	47.4	1.576	1847	52.8	3.333
1836	53.4	1.900	1848	63.6	4.157
1837	42.1	1.234	1849	71.3	4.357
1838	50.1	2.000	1850	74.4	4.511

Kaynak: Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, s. 34.

19. yüzyılda meydana gelen artışlar sadece İngiltere veya Osmanlı İngiliz ekonomik ilişkilerine ait değildi. Genel içine alan ve sika ve çalışmalarda yer alan farklı rakamlar ve tutarsızlıklar daima bir karışıklık yaratmasına rağmen ortada olan hakikat, 19. yüzyılda dünyadaki üretim ve ticaretin hızla yükseldiğidir. Issawi,

²² Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, Bilim Yayınları, İstanbul 1977, s. 25-26.

²³ "1838-1861 Yıllarında İngiltere'nin Toplam İhracatında Osmanlı İmparatorluğu'nun Payı"nı içeren tablo ile karşılaştırmak için bk., Mübahat S. Kütükoğlu, *Osmanlı İngiliz İktisâdi Münâsebetleri (1580-1850)*, TTK Yayınları, Ankara 2013, s. 241. Yerasimos tarafından verilen rakamlar bu eserlerdeki farklara nazaran çok daha fazladır. 1825-1853 tarihleri arasında İngiltere'nin dış ticareti ve Osmanlı ile yaptığı ticareti içeren grafiklerde rakamların çok yüksek olduğu görülür. Bk., Stefanos Yerasimos, *Az Gelişmişlik Sürecinde Türkiye, Tanzimattan 1. Dünya Savaşı'na*, C. I, çev. Babür Kuzucu, Belge Yayınları, İstanbul 2007, s. 55.

1800'de 320 milyon sterlin olan toplam ticaret hacminin 1860'da 1.450 milyona ve 1913'te 8.630 milyona çıkararak yaklaşık 25 kat artığının tahmin edildiğini söylemektedir.²⁴

Üretim ve ticaretteki artışa paralel olarak gemi taşımacılığı da 19. yüzyılda arttı. Yelkenli gemilerin yerini daha fazla yük taşıma kapasitesine sahip buharlı gemiler almaya başladı. Gemi başına düşen tonaj artık yüzler değil binlerle ifade edilecekti. 19. yüzyılın ikinci yarısı başladığında İngiliz gemileri, dünya ticaret tonajının yaklaşık üçte birine sahipti. “*Tarihin hiçbir döneminde hiçbir devlet dünya okyanuslarına Britanya'nın 19. yüzyıl ortalarında ulaştığı düzeyde tam anlamıyla hâkim olamamıştı.*”²⁵ 1848-1875 arasında Avrupa ihracatı 4 kat arttı. 1840-1870 yıllarında dünya ticari gemi taşımacılığı 10 milyondan 16 milyon tona, sonraki 40 yılda ise 2 katına çıktı.²⁶

Dünyada buharlı gemilerle taşınan yük miktarı 1831'de 32.000 tondan 1876'da 3.293.072 tona yükselerek bu süre zarfında taşınan yük miktarı yaklaşık 103 kat arttı. 1850-1880 tarihleri arasında buharlı gemi tonajları İngiltere'de % 1600 arttı. Dünyanın geri kalanında aynı dönemdeki artış oranı % 440'dı.²⁷ 1881 yılında dünya genelinde 18.325.000 ton kapasiteye ulaşan gemi taşımacılığının aslan payına 7.010.000 ton ile İngilizler sahipti. Ardından 2.370.000 ton ile ABD geliyordu. 1913 yılında ise toplam taşıma 46.970.000 ton iken İngilizlerin payı 18.696.000 ton idi.²⁸ İngiliz resmi istatistiklerine göre, 1853-1906 tarihleri arasındaki gemi taşımacılığına ilişkin rakamlar aşağıdaki gibidir.

²⁴ Charles Issawi, “Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa Ekonomisindeki Yeri (1600-1914): Bazı Gözlemler ve Sorunlar”, *Osmanlı ve Dünya*, haz. Kemal Karpat, Ufuk Kitap, İstanbul 2006, s. 167. Ayrıca konu ile ilgili verilen farklı rakamlar için bk., Malhut, *Osmanlı-İngiliz İlişkileri*, s. 548-549.

²⁵ Niall Ferguson, *İmparatorluk, Britanya'nın Modern Dünyayı Biçimlendirdişi*, çev. Nurettin Elhüseyni, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2015, s. 169.

²⁶ Eric Hobsbawm, *İmparatorluk Çağı 1875-1914*, çev. Vedat Aslan, Dost Kitabevi Yayınları, Ankara 2013, s. 74. 1840 ve 1850'de dünya nominal buharlı tonajının yaklaşık dörtte birini, 1870'te üçte birden fazlasını ve 1880'de yarısından fazlasını İngiliz gemileri oluşturuyordu. Bk., Eric Hobsbawm, *Sermaye Çağı 1848-1875*, çev. Mustafa Sina Şener, Dost Kitabevi Yayınları, Ankara 2017, s. 72.

²⁷ Hobsbawm, *Sermaye Çağı 1848-1875*, s. 72, 335.

²⁸ Hobsbawm, *İmparatorluk Çağı 1875-1914*, s. 374.

Tablo 3: 1853-1906 Yılları Arasında İngiltere’de İç ve Dış Ticarete Çalışan Kayıtlı Gemi Sayısı ve Tonajı (bin ton olarak) ²⁹

Yıllar	Dış Ticaret				Toplam (İç ve Dış Ticaret)		Yıllar	Dış Ticaret				Toplam (İç ve Dış Ticaret)	
	Yelkenli		Buharlı		Sayı (B. ve Y.)	Tonaj		Yelkenli		Buharlı		Sayı (B. ve Y.)	Tonaj
	Sayı	Tonaj	Sayı	Tonaj				Sayı	Tonaj	Sayı	Tonaj		
1853	8.120	2.666	237	125	18.206	3.730	1881	4.163	2.786	2.546	2.619	19.311	6.491
1854	7.165	2.620	253	139	17.407	3.729	1882	3.713	2.653	2.626	2.885	8.966	6.715
1855	7.507	2.800	450	219	17.828	3.990	1883	3.543	2.630	3.047	3.320	18.912	7.026
1856	8.059	2.949	492	247	19.270	4.156	1884	3.256	2.531	3.059	3.422	18.744	7.084
1857	7.655	2.900	445	268	19.828	4.211	1885	3.180	2.594	3.093	3.503	18.791	7.209
1858	7.999	3.029	428	258	20.071	4.325	1886	2.923	2.526	3.018	3.491	17.917	7.144
1859	7.792	2.969	462	278	19.570	4.269	1887	2.717	2.430	3.063	3.601	17.723	7.124
1860	6.876	2.805	447	277	20.109	4.252	1888	2.665	2.401	3.284	3.902	17.584	7.352
1861	6.902	2.866	477	313	20.285	4.360	1889	2.484	2.338	3.484	4.257	17.554	7.641
1862	7.095	2.993	510	328	20.092	4.473	1890	2.295	2.267	3.601	4.563	17.425	7.915
1863	7.360	3.246	574	371	20.877	4.795	1891	2.127	2.250	3.632	4.796	17.243	8.165
1864	7.557	3.582	727	456	21.513	5.208	1892	2.082	2.389	3.577	4.906	17.020	8.500
1865	7.384	3.629	756	529	21.626	5.408	1893	1.994	2.349	3.569	5.045	16.828	8.541
1866	7.454	3.612	784	553	21.718	5.453	1894	1.845	2.287	3.601	5.267	16.547	8.716
1867	7.467	3.642	834	608	21.777	5.494	1895	1.765	2.230	3.661	5.480	16.105	8.862
1868	7.800	3.616	862	619	22.250	5.516	1896	1.686	2.144	3.701	5.662	15.739	8.933
1869	6.963	3.611	810	644	21.881	5.558	1897	1.534	2.016	3.619	5.764	15.423	8.926
1870	6.757	3.610	935	760	22.180	5.559	1898	1.388	1.879	3.677	6.065	15.207	9.081
1871	6.202	3.280	1.060	937	22.207	5.634	1899	1.236	1.701	3.665	6.343	15.197	9.247
1872	6.091	3.206	1.304	1.186	22.554	5.762	1900	1.143	1.595	3.643	6.696	14.935	9.395
1873	5.898	3.113	1.479	1.363	21.581	5.748	1901	1.043	1.469	3.658	6.954	14.574	9.524
1874	5.613	3.093	1.597	1.513	20.872	5.865	1902	984	1.392	3.679	7.235	14.426	9.806
1875	5.327	3.123	1.465	1.470	20.191	5.892	1903	930	1.328	3.770	7.575	14.413	10.068
1878	5.235	3.236	1.802	1.811	20.094	6.236	1904	866	1.234	3.890	7.926	14.479	10.278
1879	4.831	3.082	2.027	2.007	20.029	6.250	1905	771	1.125	3.947	8.236	14.521	10.598
1880	4.518	2.924	2.293	2.289	19.972	6.345	1906	712	1.049	4.044	8.696	14.716	11.036

Kaynak: *British House of Commons Parliamentary Papers, 1868, Statistical Abstract for the United Kingdom in each of the last Fifteen Years from 1853 to 1867, s. 97-98; from 1861 to 1875, s. 95-96; from 1878 to 1892, s. 164-165; 1892 to 1906, s. 270-271.*

²⁹ Tablolarda iç ticaretteki, kısmen iç ve dış ticaretteki, dış ticaretteki ve toplamdaki yelkenli ve buharlı gemi sayıları, tonajları ve çalışan sayıları verilmektedir. Burada sadece dış ticaret ve toplamda yer alan yelkenli ve buharlı gemi sayıları ile tonajlarına yer verilmiştir.

Yukarıdaki tabloda açıkça görüldüğü üzere, yelkenli gemilerin yerini zamanla buharlı gemiler aldı. İngiliz dış ticaretindeki büyüme rağmen yelkenli gemilerin sayısı ve taşıdığı yük miktarı 1860'ların sonundan itibaren düşüşe geçti. Buharlı gemilerin yükselişi ise kesintisiz şekilde sürdü. Hatta 1873-1896 tarihleri arasında meydana gelen ve İngiltere'yi de ciddi şekilde etkileyen dünya ekonomik krizi zamanında gemicilik sektöründe bir duraklama ya da kayda değer bir yavaşlama görülmedi. 1880'lerden itibaren dış ticarete buharlı gemiler önce tonaj sonra hem sayı hem de tonaj açısından yelkenli gemileri geride bıraktı. İngiltere'deki iç ticarete ise 19. yüzyılın sonlarına doğru tonaj bakımından yelkenliler, buharlı gemilerin üstünlüğüne mağlup oldu.

1840-1850 tarihleri arasında İngiltere'nin Osmanlı limanlarına gelip giden gemi sayısı 327'den 1.235'e, toplam tonaj ise 61.000'den 272.000'e çıktı.³⁰ Ticaret ve Nafia Nezareti İstatistiklerine göre, 1897 yılında Osmanlı limanlarına yük taşıyan yabancı gemilerin toplam sayısı 8.395 idi. Bunların 7.710 tanesi buharlıydı ve 4.627 adeti İngilizlere aitti. Osmanlı limanlarına gelen İngiliz yelkenli gemisi sayısı sadece 4 idi.³¹

Quataert tarafından verilen rakamlara göre, 1830-1914 yıllarında bazı Osmanlı limanlarındaki toplam gemi nakliyesindeki artış bin ton olarak şöyledir: Trabzon 15'den 500'e; Beyrut 40'tan 1.700'e; İzmir'de 100'den 2.200'e; Basra'da 10'dan 400'e yükseldi.³² Deniz nakliyatındaki bu muazzam artışa ve 19. yüzyılın son çeyreğinde Osmanlı bandıralı buharlı gemileri arttırma çabalarına rağmen 1910'larda Osmanlı limanlarındaki nakliye işlerinin yaklaşık %90'ı yabancıların elinde bulunuyordu.³³

Osmanlı İngiliz ekonomik ve ticari ilişkilerini ve Trabzon vilayetinin bu ticaret içindeki yeri ve önemini anlayabilmek için önce İngiltere'nin dünya üzerindeki toplam ticaret hacmine ve sonra bu

³⁰ Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, s. 36.

³¹ *Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yıllığı 1897*, haz. Tevfik Güran, Tarihi İstatistikler Dizisi C. 5, T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, s. 277; Tevfik Güran, *Resmî İstatistiklere Göre Osmanlı Toplum ve Ekonomisi*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2017, s. 444.

³² Quataert, "19. Yüzyıla Genel Bir Bakış", s. 921.

³³ Quataert, "19. Yüzyıla Genel Bir Bakış", s. 921; Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, TTK Yayınları, Ankara 1994, s. 105, 108. O günlerde Osmanlı Devleti'nin deniz ticaretinde yabancıların güdümünde kalınmasını eleştiren ve esef verici durumundan duyulan üzüntüyü içeren bir eser için bk., Mehmed Aziz, *Büyük Bir Derdimiz (Osmanlı Deniz Ticareti)*, Artin Asaduryan ve Mahdumları Matbaası, 1327.

ticaret içinde Osmanlı'nın ne kadar paya sahip olduğuna bakmak gerekir. Aşağıda İngiliz resmi istatistiklerine göre, 1854-1911 yılları arasındaki ticaret rakamları verilmiştir.

Tablo 4: 1854-1911 Yılları Arasında İngiltere'nin Toplam Ticaret Değerleri ve Osmanlı İmparatorluğu³⁴

Yıllar	İngiltere'nin Toplam		Osmanlı'dan İthalatı	Osmanlı'ya İhracatı
	İthalatı	İhracatı		
1854	152.389.053	115.821.092	2.219.298	3.076.081
1855	143.542.850	116.691.300	2.294.571	6.059.017
1856	172.511.154	139.220.353	2.883.029	4.708.020
1857	187.844.441	146.174.301	2.347.232	3.263.295
1858	164.583.832	139.782.779	2.604.666	4.576.488
1859	179.182.355	155.692.975	2.728.415	4.042.509
1860	210.530.873	164.521.351	3.180.365	4.588.108
1861	217.485.024	159.632.498	3.714.317	3.988.010
1862	225.716.976	166.168.134	4.387.251	4.467.040
1863	248.919.020	196.902.409	5.423.793	7.062.354
1864	274.952.172	212.619.614	5.924.708	7.702.693
1865	271.072.285	218.831.576	5.407.372	7.222.743
1866	295.290.274	238.905.682	5.432.408	8.074.979
1867	275.249.853	226.057.136	4.238.616	8.892.750
1868	294.693.358	227.778.454	6.236.560	7.852.824
1869	295.460.214	237.015.052	7.746.932	7.297.897
1870	303.257.403	244.080.577	6.830.909	7.477.091
1871	331.015.480	283.574.700	7.038.510	8.444.447 ³⁵
1872	354.693.621	314.588.834	5.440.520	8.170.060
1873	371.287.372	311.001.765	6.068.925	8.120.246
1874	370.082.701	297.650.641	5.812.840	7.406.506
1875	373.939.577	281.612.323	5.855.714	6.348.888
1878	368.770.742	245.483.858	4.779.163	8.301.778
1879	362.991.876	248.783.364	3.473.461	7.705.594
1880	411.229.565	286.414.466	3.874.280	7.239.689
1881	397.022.489	297.082.775	4.170.037	7.380.689
1882	413.019.608	306.660.714	4.831.703	6.970.874

³⁴ İstatistikî özetler 15 yıllık tarih aralığını içermektedir. Farklı özetlerde aynı tarihler için verilen rakamlar farklılık gösterebilmektedir.

³⁵ 1871 ile 1875 yılları arasındaki Türkiye ihracatına ilişkin rakamlar zor okunduğu için hata olma ihtimali vardır.

1883	426.891.579	305.437.070	5.465.299	7.410.005
1884	390.018.569	295.967.583	5.460.204	7.081.250
1885	370.967.955	271.474.308	4.680.637	6.836.407
1886	349.863.472	268.959.463	4.154.720	6.572.979
1887	362.227.564	281.262.885	3.736.987	6.185.438
1888	387.635.743	298.577.541	4.212.075	5.540.401
1889	427.637.595	315.592.679	5.265.373	6.751.613
1890	420.691.997	328.252.118	4.816.883	7.340.868
1891	435.441.264	309.113.718	5.442.881	7.098.474
1892	423.793.882	291.640.166	5.551.798	6.680.645
1893	404.688.178	277.138.270	4.896.641	6.110.570
1894	408.344.810	273.785.867	4.812.846	6.818.077
1895	416.680.658	285.832.407	5.630.240	5.566.187
1896	441.808.904	296.379.214	5.230.075	5.249.875
1897	451.028.960	294.174.118	6.150.163	6.881.827
1898	468.896.000	334.722.000	5.302.000	7.161.000
1899	476.068.000	348.408.000	5.637.000	6.044.000
1900	527.012.000	361.794.000	6.468.000	6.071.000
1901	522.394.000	353.375.000	6.253.000	7.965.000
1902	530.318.000	353.179.000	6.657.000	7.264.000
1903	549.702.000	387.735.000	6.467.000	7.245.000
1904	549.977.000	402.987.000	6.227.000	8.663.000
1905	563.474.000	447.446.000	6.044.000	8.194.000
1906	611.276.000	518.619.000	6.938.000	10.596.000
1907	652.523.000	578.145.000	7.486.000	11.419.000
1908	611.836.000	514.857.000	6.859.000	9.869.000
1909	655.814.000	545.468.000	6.959.000	11.618.000
1910	712.785.000	604.410.000	6.481.000	13.608.000
1911	732.904.000	619.638.000	7.476.000	16.674.000
1912	823.850.000	669.158.000	8.902.000	14.132.000
1913	845.475.000	711.684.000	7.453.000	11.931.000

Kaynak: *British House of Commons Parliamentary Papers, 1868, Statistical Abstract for the United Kingdom in each of the last Fifteen Years from 1853 to 1867, s. 13-19; 1861 to 1875, s. 19-25; 1878 to 1892, s. 48-53; 1892 to 1906, s. 64-71; from 1899 to 1913, s. 6-10.*

Tablo 5: 1830-1913 Yılları Arasında Osmanlı İhracatının Ülkelere Göre Dağılımı (yüzdeler payları)³⁶

Yıllar	İngiltere	Fransa	Almanya	Avusturya	Rusya	Yıllık İhracat (Milyon £)
1830-32	13,3	14,3	2,1	30,9	12,6	3.8
1840-42	19,8	16,6	1,9	29,1	10,4	5.2
1850-52	20,1	15,8	1,1	28,0	8,3	8.8
1860-62	23,5	29,9	0,5	16,8	10,2	12.4
1870-72	27,2	25,3	0,4	14,3	14,7	19.4
1880-82	23,5	28,0	0,5	6,1	13,6	15.2
1890-92	25,9	24,5	4,3	5,9	4,2	17.9
1900-02	25,9	19,2	7,2	7,8	3,9	20.3
1909-11	17,9	14,1	11,4	8,0	3,9	25.9

Kaynak: Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme*, s. 33.

Tablo 6: 1830-1913 Yılları Arasında Osmanlı İthalatının Ülkelere Göre Dağılımı (yüzdeler payları)

Yıllar	İngiltere	Fransa	Almanya	Avusturya	Rusya	Yıllık İthalat (Milyon £)
1830-32	19,0	9,9	3,1	16,9	31,3	4.0
1840-42	29,3	8,6	4,6	22,1	16,5	5.7
1850-52	25,5	9,3	9,7	26,2	13,6	9.5
1860-62	26,5	12,2	9,5	17,2	11,5	12.9
1870-72	32,4	12,3	13,6	12,9	9,2	22.4
1880-82	45,2	11,8	2,4	11,8	9,7	15.4
1890-92	35,9	12,4	10,3	9,8	9,9	19.2
1900-02	29,8	10,0	9,8	14,5	10,3	20.3
1909-11	23,9	8,4	13,7	13,9	8,7	37.7

Kaynak: Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme*, s. 34.

Yukarıda İngiltere ve Osmanlı İmparatorluğu'nun karşılıklı şekilde yer alan dış ticaret rakamlarını içeren tablolar incelendiği

³⁶ Sadece beş büyük Avrupa devleti tabloya eklendi. Ayrıca resmi istatistiklere göre, 1880 ve 1911 yılları arasındaki ithalat ve ihracat rakamlarının ülkeler itibariyle dağılımını gösteren tablolar için bk. Güran, *Resmî İstatistiklere Göre Osmanlı Toplum ve Ekonomisi*, s. 378-179. Söz konusu eserdeki bilgilere göre İngiltere'nin 1880 yılındaki ithalat payı %41,5; ihracat payı %34,2; 1911'de ithalat payı %22,1 ihracat payı %20,3'tür.

zaman, öncelikle İngiltere'nin neden “*güneş batmayan imparatorluk*” ve Osmanlı'nın da neden “*hasta adam*” olarak tanımlandığının ekonomik boyutlu ipuçlarından birine ulaşılır.

Tablolardan görüleceği üzere, 1873-1896 dünya ekonomik krizi zamanında İngiltere'nin dış ticaretindeki artışın hızı azaldı ve dalgalı bir seyir izledi. 1896'dan sonraki yıllarda artış tekrar istikrarlı bir hal kazandı. Ekonomik kriz zamanında İngiltere'nin dünya ekonomisindeki payına rakip olacak iki güç belirliyordu: ABD ve Almanya. 20. yüzyıl başladığında İngiltere artık dünya üzerindeki hegemonyasını sağlayan bazı alanlarda üstünlüğü rakiplerine bırakmak zorunda kalacaktı.³⁷

İngiltere, Osmanlı İmparatorluğu'nun en önemli ticaret ortağıydı. Ama Osmanlı, İngiltere ticaretinde küçük bir yere sahipti. Bazı istisnalar olsa da 1854 ile 1870 arasında İngiltere'nin Osmanlı'dan ithalatı, toplam ithalatı içinde %1,5 ile %2,5 arasında iken 1870'lerden itibaren %1,5 seviyelerine hatta 20. yüzyılda %1'lerin aşağısına kadar düştü. Aynı tarihlerde Osmanlı'nın İngiltere'ye ihracatı %25 seviyelerinde iken 20. yüzyıldan itibaren %20'lerin altına indi.

Yine istisnalar olmakla birlikte 1854 ile 1870 arasında İngiltere'nin Osmanlı'ya ihracatı %3 ile %4 arasındaydı. 1870'lerden itibaren %3'ün altına düştü ve 20. yüzyıl dönemecinde %2'lerin altına gördü. II. Meşrutiyet'in ilanı sonrasındaki Osmanlı İngiliz yakınlaşmasının da etkisiyle İngiltere'nin Osmanlı'ya ihracatı %2 seviyesinin üzerine çıksa da bu kısa süreli oldu. 1830'dan 1880'lere kadar Osmanlı'nın İngiltere'den ithalatı %20'lerden %45'e kadar çıktı ve ardından kademeli olarak %25'in altına kadar düştü.

Kısaca özetlenirse, 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren karşılıklı olarak hem ithalat hem de ihracat değerleri istikrarsız bir şekilde olsa da artış göstermiş ama birbiri ile bağlantılı olarak hem Osmanlı dış ticareti içindeki İngiliz payı hem de İngiliz dış ticaretindeki Osmanlı payı giderek azalmıştır.

³⁷ Malhut, *Osmanlı-İngiliz İlişkileri*, s. 553-556.

3. Trabzon Vilayeti Limanlarının Deniz Ticareti ve Deniz Trafiklerinde İngiltere'nin Yeri

Trabzon vilayetinin idari taksimatı içinde yer alan ve bu çalışmada rakamsal olarak değerlendirmeye alınacak belli başlı limanlar öncelikle Trabzon, ardından Samsun, Giresun ve daha küçük olmakla birlikte Ordu, Tirebolu, Rize ve Ünye'dir.

Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmasının ardından ilk olarak, ticari canlılığı bulunan Trabzon'un yükselişi gerçekleşti. Yüzyılın ortasına doğru Samsun ve yüzyılın sonlarından itibaren Giresun ve diğer limanlar ticarete adlarını duyurdular.

1830 yılında İngilizler Trabzon'da konsolosluk açmışlardı. Bölgede İngiliz konsolosluk ağı zamanla genişledi. 1836'da Trabzon'un İran bağlantısındaki Erzurum'a bir konsolos tayin edildi ve ardından Samsun ve Batum'da İngiliz konsoloslugu açıldı.³⁸ İngiliz tüccarları açısından teşvik edici ve cesaretlendirici bir adım olan İngiliz konsolosluklarının açılması, ilerleyen yıllarda İngiliz tüccarlarının Trabzon'daki pazara olan ilgisini daha da arttırdı.

İngilizler için Trabzon'daki gelişimin dönüm noktası 1829 tarihli Edirne Antlaşması'ydı. Bu tarihten sonra hem genel olarak Trabzon ticareti hem de İngilizlerin ticaret içindeki payları yükselişe geçti. Turgay'ın verdiği rakamlara göre, 1828 yılında Trabzon'daki ihracat 217.500; ithalat ise 1.105.000 ruble iken 1830 yılında ihracat 752.000; ithalat ise 5.270.000 rubleye yükseldi.³⁹ Limana gelen yabancı gemiler sayesinde ticaret hacmi artıyordu. 1830 yılında Fransız Konsolosu Victor Fontanier, bu tarihe kadar Trabzon Limanı'na gelen yabancı gemilerin sayısının 10'u geçmediğini ama 1830'da bu sayının 26'ya yükseldiğini bildirdi. 1831'de yabancı gemi sayısı 42 idi. 1833'de toplam 104 geminin 25'i; 1834'te 127 geminin 26'sı yabancıydı.⁴⁰ İngiliz istatistiklerine göre, 1837'de 131 geminin 58'i; 1841'de 189 geminin 84'ü yabancıydı. 1837 yılında Trabzon'a gelen kargo değeri toplam 1.145.471 sterlin iken İngiliz payı 623.372 sterline yükseldi.⁴¹ Sonrasında dalgalı bir seyrinde devam etti.

³⁸ Kocabaşoğlu, *Majestelerinin Konsolosları*, s. 56.

³⁹ Turgay, "Ottoman-British Trade...", s. 302; Turgay, "Trabzon", s. 441.

⁴⁰ Özgür Yılmaz, *Tanzimat Döneminde Trabzon*, Karadeniz Teknik Üniversitesi, SBE, Doktora Tezi, Trabzon 2012, s. 166, 190-191.

⁴¹ John MacGregor, *Commercial Statistics*, vol. II, Published by Charles Knight and Co., London 1844, s.110.

Tablo 7: 1830-1913 Yılları Arasında Trabzon Limanı'na Gelen Gemi Sayıları ve Ticaret Hacmi içinde İngilizler (sterlin olarak)⁴²

Yıllar	Gelen Gemi Sayısı		Gelen Kargo Değeri (İthalat)		Giden Kargo Değeri (İhracat)	
	İng.	Toplam	İngiliz	Toplam	İngiliz	Toplam
1830	1	131	-	350.000	-	-
1831	2	13	-	246.000	-	-
1832	6	54	37.604	492.201	26.964	39.409
1833	12	102	45.290	560.009	24.750	44.628
1834	7	124	39.706	620.192	35.464	240.991
1835	18	170	155.260	1.020.532	30.167	690.920
1836	27	182	-	1.452.000	-	859.000
1837	31	131	623.372	1.145.471	210.173	356.881
1838	18	126	276.679	1.603.543	30.342	254.744
1839	5	140	50.910	1.149.915	10.850	265.590
1840	13	216	125.893	1.452.219	-	365.882
1841	9	189	99.720	1.701.977	-	396.898
1842	10	165	48.340	1.221.873	1.150	317.611
1843	11	180	112.038	1.387.863	1.850	384.105
1844	10	131	158.269	1.410.444	10.569	457.785
1845	10	135	264.167	1.610.020	92.895	396.109
1846	39	152	847.561	1.659.839	161.625	416.848
1847	38	118	864.869	1.585.084	143.040	455.540
1848	29	132	997.666	1.726.052	71.296	207.545
1849	33	170	772.594	2.031.400	152.533	514.232
1850	33	151	953.534	2.402.073	-	517.243
1851	23	172	319.470	2.396.702	106.344	495.708
1852	23	228	331.558	2.148.265	-	647.712
1853	22	118	247.189	1.742.693	-	728.849
1854	32	117	818.169	2.023.073	93.955	289.173
1855	-	-	-	2.432.160	-	342.220
1856	74	317	811.506	2.816.304	191.908	698.697
1857	17	275	303.635	3.293.422	-	1.483.334
1858	19	324	514.492	3.750.529	18.418	1.228.794
1859	9	371	415.843	3.255.762	29.741	955.741
1860	2	275	1.700	3.416.530	-	1.590.103
1861	4	252	17.980	2.213.303	-	1.265.781
1862	17	-	-	-	-	-
1863	4	-	-	-	-	-
1864	1	-	-	-	-	-
1865	-	-	-	-	-	-
1866	-	-	-	929.423	-	825.217
1867	6	287	28.647	1.091.553	-	687.163
1868	2	429	850	1.153.822	-	957.089
1869	4	344	1.000	1.429.906	-	740.773

⁴² Ayrıca karşılaştırmak için bk., Issawi, *The Economic History of Turkey*, s. 125-126; Kütükoğlu, "XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti", s. 112-114; Mehmet Murat Baskıcı, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*, Turhan Kitabevi, Ankara 2005, s. 77-78.

1870	11	353	2.500	1.425.422	-	786.219
1871	12	231	4.800	1.158.944	-	768.178
1872	3	387	-	1.383.541	-	827.213
1873	6	328	100	1.416.939	120	887.569
1874	1	325	1.000	1.820.834	-	696.833
1875	5	324	5.600	1.543.137	10.300	1.037.722
1876	3	371	-	1.329.422	14.00	565.217
1877	10	246	1.000	980.000	3.000	407.835
1878	8	-	-	1.570.452	4.500	804.380
1879	22	311	48.668	1.820.352	12.625	884.654
1880	0	406	-	1.598.344	-	756.561
1881	2	396	1.482	1.328.038	-	476.916
1882	1	400	1.440	1.550.359	-	628.005
1883	5	407	1.500	1.815.093	-	853.672
1884	12	420	12.313	1.799.795	30.386	792.804
1885	11	448	-	1.610.850	-	519.990
1886	29	431	-	1.673.265	-	531.860
1887	28	483	-	1.330.455	-	615.980
1888	11	524	-	1.284.270	-	573.095
1889	26	554	-	1.596.050	-	629.560
1890	23	517	-	1.453.535	-	695.155
1891	23	516	-	1.501.530	-	624.855
1892	19	345	-	1.273.710	-	519.445
1893	12	360	-	1.314.650	-	618.265
1894	11	458	-	1.524.890	-	660.280
1895	6	515	-	1.504.810	-	640.270
1896	1	481	-	1.255.500	-	586.295
1897	3	481	-	1.346.880	-	659.190
1898	0	502	-	1.438.560	-	679.790
1899	0	558	-	1.324.730	-	596.440
1900	1	487	-	1.323.850	-	760.670
1901	0	465	-	1.669.090	-	691.970
1902	0	497	-	1.769.430	-	660.730
1903	0	545	-	1.710.720	-	691.940
1904	0	633	-	1.544.920	-	630.370
1905	0	602	-	1.819.410	-	815.340
1906	16	583	-	2.164.700	-	995.030
1907	-	562	-	1.823.290	-	677.090
1908	13	610	-	1.032.290	-	726.844
1909	5	683	-	1.352.450	-	579.720
1910	6	975	-	1.372.750	-	798.050
1912	3	775	-	1.541.730	-	644.340
1913	3	775	-	1.354.538	-	773.910

Kaynak: İngiliz Belgelerine Göre Trabzon Vilayeti Ticari Raporları 1830-1914, C. I-II-III, haz. Şaşmaz, s. 13, 22, 29, 40, 55, 68, 72, 77, 106, 115, 120, 131, 140, 153, 169, 170, 188, 202, 205, 222, 233, 235, 247, 257, 270, 275, 302, 305, 375, 426, 518, 520, 534, 536, 551, 553, 555, 565, 585, 593-594, 622, 650, 729, 735, 737, 743-744, 852, 940, 988, 1089-1090, 1106-1107, 1126, 1142-1143, 1158-1159, 1176-1177, 1196-1197, 1213-1214, 1228, 1231, 1245, 1251, 1262-1263, 1276-1277, 1290-1291, 1312-1313, 1340-1341, 1366-1367, 1406-1407, 1422-1423, 1440-1441, 1458, 1477, 1482, 1495, 1499, 1511, 1522, 1551, 1575, 1590-1591, 1592-1594, 1606-1607, 1626.

Yukarıdaki tablo oluşturulurken temel olarak yıllık İngiliz raporları esas alındı. 1830, 1831, 1836, 1840, 1841, 1850, 1852, 1853, 1855, 1856, 1858, 1860-1866, 1868-1872, 1875-1878 ve 1881-1882 tarihlerine ilişkin ya yıllık raporlar ya da raporlar içindeki verilere ulaşılamadığı için boşluklar sonraki yıllarda yapılan istatistikî tablolar yardımıyla dolduruldu. Bazı yıllar arasındaki tutarsızlık ve ciddi dalgalanmaların nedeni veriler arasındaki uyumsuzluktan kaynaklanıyor olmalıdır. Çünkü istatistikî tablolar ile elde edilmiş yıllık veriler karşılaştırıldığında dahi uyumsuzluk olmaktadır. Dalgalanmaların diğer nedenleri arasında savaşlar, iklim şartları, kuraklık, veba ve kolera gibi salgın hastalıklar da bulunmaktadır. 1885'ten sonra gemilerin kargo değerleri değil kargo miktarı (ton olarak) kayıt edildiği için listeye eklenmemiştir. Gemilerin taşıdığı kargo değeri, yapılan ihracatla ve ithalatla genellikle doğru orantılı değildir. Zaten başından beri Trabzon'daki gemi trafiğinde İngiliz bandıralı gemilerin sayıları azdır. Bu sayılar 1850'den sonra dalgalı seyir izlemiş ve yüzyılın sonlarından itibaren Trabzon Limanı'nda İngiliz gemileri nadiren görülmüştür.

Turgay'ın belirttiğine göre, Trabzon Limanı dış ticaretinde İran'a ithal edilen malların değerinin yarısından fazlasını ve 1835-1836'daki toplam ihracatın beşte dördünlük kısmından fazlasını Osmanlı gemileri taşıyordu. Osmanlı gemileri çoğunlukla İngiliz maddelerini taşıyordu. İran'a gönderilen malların %70 ile %80'lik kısmı, (Trabzon ithalatının yaklaşık %85'i) başta pamuklu mallar, yün kumaş ve şeker gibi ürünler İngiliz menşeliydi.⁴³ Trabzon ticareti 19. yüzyılın ikinci yarısına büyük bir artışla girdi. Bu artıştaki en büyük etkinin Kırım Savaşı olduğuna kuşku yoktu. Savaşın Kırım üzerinde yoğunlaşması, Trabzon ve çevresinin saldırıya uğramaması ve askeri ihtiyaçların sevkiyatının önemli kısmının Trabzon'dan yapılması ticaretin artmasına yol açtı. 1856-1860 arasındaki 5 yıllık dönemde yıllık ortalama ihracat 1.120.000 ve ithalat 3.307.000 sterlindi. Beş yıllık dönemde yapılan 16.532.500 sterlinlik ithalattaki İngiliz payı %90,7 idi. İhracattaki İngiliz payı sadece %9,4'tü.⁴⁴ 1861'de Osmanlı Devleti'nin durumuna ilişkin raporunda M.B.C. Collas, İstanbul'dan sonra buranın ticari olarak en aktif Osmanlı şehri olduğunu iddia etti.⁴⁵

1856-1860 dönemi Trabzon'daki İngiliz ticareti için gelinen en üst seviyeydi. Bu dönemin öncesi ile sonrasını karşılaştırmak

⁴³ Turgay, "Ottoman-British Trade...", s. 302; Turgay, "Trabzon", s. 443.

⁴⁴ Turgay, "Ottoman-British Trade...", s. 306; Turgay, "Trabzon", s. 447-448.

⁴⁵ Suraiya Faroqi, "Tarabzun", *The Encyclopaedia of Islam*, vol. X, s. 218.

için Konsolos Biliotti tarafından hazırlanan 1878 tarihli Trabzon vilayeti raporuna bakmak yerinde olacaktır. Raporda 1830 ile 1874 tarihleri Trabzon ticareti karşılaştırılmıştır. Her iki yılda da limana birer İngiliz gemisi gelmiş ama taşınan yük 150 tondan 392'ye çıkmıştır. 1830'da 16.956 ton olan toplam taşınan yük miktarı 1874'te 217.643 tona yükselmiştir. 1830'da yaklaşık 350.000 sterlin olan ithalatın 200.000 sterlini (%57) İngiliz ürünlerine ait iken 1874'te 1.820.834 sterlin değerindeki toplam ithalat içindeki İngiliz payı 1.336.362 sterlindir (%73).⁴⁶

İngilizlerin Trabzon limanındaki ticaretlerine ilişkin daha doğru değerlendirmeler yapabilmek için 1856'dan 1900 yılına kadar beşer yıllık dönemler halinde hazırlanmış ve Trabzon Limanı'ndaki genel ticaret içinde İngilizlerin payını gösteren istatistikî tabloya bakmak yerinde olacaktır.

Tablo 8: 1856-1908 Yılları Arasında İngiltere'nin Trabzon Ticareti (5 yıllık toplam, sterlin olarak)

Yıllar	İthalat				Genel Toplam
	İngiltere				
	İran	Anadolu	Toplam	%	
1856-1860	-	-	14.997.100	%91	16.532.500
1861-1865	-	-	7.000.000	%64	11.000.000
1866-1870	2.914.800	966.000	3.880.800	%64	6.089.800
1871-1875	2.979.200	1.385.100	4.364.300	%61	7.116.200
1876-1880	2.769.400	1.217.500	3.986.900	%62	6.386.000
1881-1885	3.134.000	1.340.500	4.474.500	%55	8.121.800
1886-1890	2.551.700	1.597.000	4.148.700	%56	7.337.600
1891-1895	1.969.100	1.366.900	3.336.000	%47	7.119.600
1896-1900	1.487.300	1.231.800	2.719.100	%41	6.679.600
1901-1905	1.423.030	1.336.560	2.759.590	%32	8.513.570
1906-1908	330.825	842.520	1.173.520	%23	5.020.280
1909,1910, 1912	-	-	661.900	%16	4.266.930
Yıllar	İhracat				Genel Toplam
	İngiltere				
	İran	Anadolu	Toplam	%	
1856-1860	-	-	564.100	%9	5.996.600
1861-1865	-	-	500.000	%10	5.000.000
1866-1870	62.500	313.500	376.000	%9,5	3.996.400
1871-1875	55.800	423.400	479.200	%13	3.673.700

⁴⁶ Konsolos Biliotti tarafından hazırlanan 1878 tarihli Trabzon Vilayeti raporu için bk., *Trabzon Vilayeti Ticari Raporları*, s.592.

1876-1880	44.800	162.700	207.500	%8	2.536.300
1881-1885	120.200	144.800	265.000	%8	3.297.400
1886-1890	175.400	147.200	322.600	%10,5	3.045.600
1891-1895	149.800	103.700	253.500	%8	3.063.100
1896-1900	82.000	52.600	134.600	%4	3.255.400
1901-1905	88.760	58.020	146.780	%4	3.490.350
1906-1908	25.712	34.435	60.147	%2,5	2.398.964
1909,1910, 1912	-	-	65.620	%3	2.024.110

Kaynak: *Trabzon Vilayeti Ticari Raporları*, s. 551,553, 1370, 1371-1372, 1406, 1440, 1477, 1494-1495, 1508, 1522, 1575, 1591, 1607.

Tabloda İngiltere'nin Trabzon'daki ticaret hacmi ve İngiltere'nin Trabzon ticareti içinde Anadolu ve İran transit ticaretinin payı gösterilmektedir. Rakamlar 5'er yıllık toplamlardır. Son iki dönem 3'er yılın toplamından oluşmaktadır. 1909, 1910 ve 1912 tarihlerine ilişkin veriler Anadolu ve İran olarak ayrılmamıştır.⁴⁷ İngiliz konsolosluk raporlarına göre hazırlanan tabloda 1876-1900 tarihleri arasındaki veriler hazırdır. 1866-1870, 1871-1875, 1901-1905, 1906-1908 ile 1909, 1910 ve 1912 tarihlerine ilişkin veriler, ilgili konsolosluk raporlarına göre tek tek oluşturulmuştur. Değerlendirmeyi kolaylaştırmak amacıyla ticaret yüzdeleri ayrıca hesaplanmıştır.

1866-1870 döneminde ortalama yıllık 1.217.960 sterlin değerinde yapılan ithalatın yaklaşık %64'üne denk gelen 776.160 sterlinlik kısmı İngilizlere aitti. Bu %64'ün %48'i İran, %16'sı Anadolu ile yapılan ithalattı. Diğer bir deyişle 1866-1870 döneminde İngiltere'nin Trabzon Limanı ithalatının yıllık ortalaması alındığında İngiliz ithalatının 3/4'ü İran ile yapıldı. Aynı dönemde yapılan ihracatta ise İngiltere'nin toplam içindeki payı %9,5 idi. İngiltere'nin Trabzon ihracatında İran'ın payı %17, Anadolu'nun payı %83 idi.

1906-1908 dönemine bakıldığında Trabzon Limanı'nda yıllık ortalama 1.673.426 sterlin değerinde ithalat yapıldı. İngiliz ithalatının yıllık ortalama değeri 391.173'tü. Toplam ithalat içinde İngiliz payının %6,5 İran, %16,5 Anadolu'ya ait olmak üzere toplamı %23'tü. Bu dönemde yıllık İngiliz ithalatının %28'i İran, %72'si Anadolu'dan yapıldı. İhracatta İngiliz payı ise sadece %2,5 idi. Son dönemde İngiltere'den yapılan ithalatın en düşük seviyesi yaşandı.

⁴⁷ Konsolos Longworth'un 1909 ve Konsolos Alvarez'in 1910-1911 tarihli Trabzon vilayeti raporları için bk., *Trabzon Vilayeti Ticari Raporları*, s.1575, 1591.

Aradaki dalgalanmalar bir yana bırakılırsa 1866-1870 dönemi ile 1906-1908 dönemi karşılaştırıldığında 1866-1870 döneminde yıllık ortalamada Trabzon üzerinden İran'a yapılan toplam ithalatın yaklaşık %79'u İngiltere'ye aitti. İran'dan yapılan toplam ihracat içindeki İngiliz payı sadece %3,7 idi.⁴⁸ 1906-1908 döneminde ise bu oranlar sırasıyla %29 ve %5'e düştü.⁴⁹

İngilizlerin Trabzon Limanı'nda gerçekleştirdikleri ticaret hacmindeki düşüşün birçok sebebi vardı ama temel sebep İran transit ticareti ile alakalıydı.⁵⁰ Özellik Süveyş Kanalı'nın açılmasını takip eden yıllarda İran transit ticareti daha çok Mezopotamya ve Basra Körfezi'ne kaydı.⁵¹ Süveyş Kanalı Batı Avrupa ile İran arasındaki mesafeyi 18 bin kilometreden 10 bine düşürdü.⁵² 1850 ve 1860'lı yıllarda en üst seviyesine çıkan Trabzon-Tebriz yolu üzerindeki ticaret, İran toplam ticaretinin yaklaşık beşte ikilik kısmını oluşturuyordu. 1900'lerde bu oran onda birin altına düştü ve I. Dünya Savaşı'na kadar bu düşüş devam etti. İran'ın toplam ticareti hızla yükselirken Trabzon'un payı artmadı.⁵³

Trabzon Limanı'ndaki düşüşün nedenlerin biri Trabzon vilayetindeki bazı limanların yükselişi ile alakalıydı. Samsun, Giresun gibi liman kentlerinin yükselişi Trabzon vilayeti ticaretinin hızla büyümesine yol açmadı. Genel olarak bir artış meydana geldi ama

⁴⁸ 1866-1871 arasındaki beş yıllık dönemde İran'a yapılan toplam ithalat 3.700.826, ihracat ise 1.685.099 sterlindir. Konsolos Biliotti tarafından hazırlanan 1878 tarihli Trabzon vilayeti raporu için bk., *Trabzon Vilayeti Ticari Raporları*, s. 597.

⁴⁹ Konsolos Longworth tarafından hazırlanan 1908 yılı Trabzon vilayeti raporu için bk., *Trabzon Vilayeti Ticari Raporları*, s. 1508, 1522.

⁵⁰ Baskıcı Trabzon Limanı'nın gerilemesinin sebeplerini: 1. Rus etkisinin artması ve Batum-Tiflis demiryolu ve Tiflis-Bakü hattının işlerlik kazanmasına; 2. Trabzon'un iç bölgelerle uygun/hızlı ulaşımına sahip olmamasına; 3. Süveyş Kanalı'nın açılması sonrasındaki gelişmelere; 4. Samsun, Giresun, Ordu gibi diğer limanların yükselişine; 5. Bölge halkının ekonomik durumunun kötü olmasına bağlar. Bk., Baskıcı, *Anadolu'da İktisadi Değişim*, s. 81-85. Ayrıca bk., Mehmet Okur, "Eski Çağdan Günümüze Trabzon Limanı ve Doğu Karadeniz Açısından Önemi", *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, C. 2, ed. Osman Köse, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun 2013, s. 1125-1126; Yılmaz, *Tanzimat Döneminde Trabzon*, s. 194.

⁵¹ 20. yüzyıl döneminde Basra Körfezi'ndeki başlıca limanlardan toplam 3 milyon civarında yapılan ithalatın üçte ikilik kısmı ve 2 milyonu aşan ihracatın yaklaşık %40'ı ile toplam taşınan yükün yaklaşık %80'i İngiliz ve Hintlilere aitti. Rakamlar ortalama olarak yuvarlanmış değerlerdir. 1897-1898 ve 1900-1901 tarihindeki rakamlar ve detaylı tablolar için bk., *A&P Basra Körfezi 1898 Raporu*, s. 34-37; *A&P Basra Körfezi 1901 Raporu*, s. 41-44.

⁵² Charles Issawi, "Iranian Trade, 1800-1914", *Iranian Studies*, vol. 16, No. 3-4, *Studies on the Economic and Social History of Iran in the Nineteenth Century* (Summer-Autumn, 1983), s. 236.

⁵³ Issawi, "The Tabriz-Trabzon Trade", s. 24.

bu artışta Trabzon Limanı ticari üstünlüğünün bir kısmını diğer limanlara kaptırdı. Trabzon vilayeti limanlarına bir bütün olarak bakıldığında rakamların yükseldiği ama Trabzon Limanı'nın bu yükselişten faydalanamadığı görülür.

19. yüzyılın ikinci yarısına kadar Trabzon'un gölgesinde kalan Samsun deniz ticareti, 1838 tarihli Baltalimanı Antlaşması'ndan sonra 1840'larda kayda değer bir gelişme gösterdi. 1794-1795 tarihli gümrük verilerine göre, Samsun'da deniz taşımacılığı yapan 28 reis yani 28 gemi vardı. Çeşitli ürünlerin ihracatı yapılıyordu ve ihracat, ithalatın beş buçuk katından fazlaydı. 19. yüzyıl ile birlikte Karadeniz'in uluslararası ticarete açılması, tütün ekimi ve bölgeye göçün artması ile Samsun'un yıldızı parlamaya başladı.⁵⁴

1841 tarihli İngiliz konsolosluk raporuna göre, limana 97 gemi gelmiş ve limandan 103 gemi ayrılmıştı. Gelen malların değeri 133.379 sterlin, giden mallar ise 121.138 sterlindi. Raporu hazırlayan Konsolos Yardımcısı R. W. Stevens, limana hiç İngiliz gemisi gelmediğinden şikâyetçiydi.⁵⁵ Issawi'nin İngiliz konsolosluk raporlarına dayanarak verdiği rakamlara göre, 1840'lı yıllarda hem ithalatın hem de ihracatın yıllık ortalaması 150.000 sterlindi.⁵⁶ 1853-1856 döneminde ise büyük bir artış meydana geldi.

Tablo 9: 1853-1856 Yılları Arasında İngiltere'nin Samsun Ticareti (sterlin olarak)

Yıllar	Gelen Gemi Sayısı		Gelen Kargo Değeri (İthalat)		Giden Kargo Değeri (İhracat)	
	İngiliz	Toplam	İngiliz	Toplam	İngiliz	Toplam
1853	26	203	30.100	329.007	45.378	235.529
1854	36	-	150.762	-	154.013	-
1855	96	-	157.194	-	356.972	-
1856	167	433	319.926	702.418	220.749	581.917

Kaynak: *Trabzon Vilayeti Ticari Raporları*, 244.

⁵⁴ Bayram Kodaman, "XVIII. Yüzyılın Sonunda Samsun Gümrüğü", *İkinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri 1-3 Haziran 1988*, yay. haz. Mehmet Sağlam vd., Samsun 1990, s. 92-97.

⁵⁵ K. Tuncer Çağlayan, "İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre 1841 Yılında Samsun ve Çevresinde Ticaret", *Geçmişten Geleceğe Samsun Sempozyumu*, yay. haz. Cevdet Yılmaz, Samsun 2006, s. 283-284.

⁵⁶ 1841-1849 tarihlerini içeren tablo için bk., Issawi, *The Economic History of Turkey 1800-1914*, s. 124-126.

Tabloya göre 1853 ile 1856 arasında Samsun'dan yapılan ithalat iki kattan fazla arttı. 1853'de İngiltere'nin Samsun'da yapılan ithalattaki payı %9 iken 1856'da bu pay %46'ya ulaştı. 1853 ile 1856 arasında Samsun'da yapılan ihracat yaklaşık iki buçuk kat arttı. 1853'de İngiltere'nin Samsun'daki ihracat payı %19'dan 1856'da %38'e çıktı. 1856'ya gelindiğinde Samsun ticaretinin en önemli aktörü İngiltere'ydi.

Konsolos Yardımcısı Palgrave 1872 tarihinde hazırladığı raporda, İngiliz ticareti açısından 1853-1856 yıllarını anormal bir dönem olarak nitelendirdi.⁵⁷ İzleyen yıllarda Samsun'a İngiliz gemisi gelmediğini, sadece 1867'de yaklaşık 17.000 sterlin değerinde tütünün direkt ihraç edilerek Liverpool'a gönderildiğini belirtti. 1862'den önce Samsun ithalatındaki İngiliz mallarının yıllık ortalama değeri yaklaşık 240.000 sterlindi. Yavaş yavaş ama istikrarlı şekilde artarak 1870'a kadar ikiye katlandı ve 480.000 sterlini buldu. Aynı tarihlerde İngiltere için yapılan ihracat da 80.000'den 160.000 sterline çıktı.⁵⁸

1868 tarihinde Samsun'daki İngiliz temsilcisi tarafından gönderilen raporda Samsun'daki ticarete dair önemli bilgiler bulunmaktadır. Rapora göre, Samsun'un ve sahil şeridinin temel ürünü tütündü. Bunun yanı sıra mısır ve kenevir ihracı da önemliydi. Samsun, Anadolu'nun merkez illerinden Merzifon, Amasya, Tokat, Sivas, Yozgat, Karahisar, Kayseri, Harput, Kırşehir, Diyarbakır ve hatta daha fazla bölgeyle ticari bir ağa sahipti. Bu özelliğiyle Samsun, Osmanlı kentleriyle hatta Avrupa ile yapılan ticarette bölgenin ana çıkış kapısıydı. Raporda özet olarak Samsun'un Karadeniz'in Anadolu sahillerindeki diğer tüm limanlardan daha aktif bir ticarete sahip olduğu belirtildi. 1860-1866 arasında ciddi dalgalanma olmayan Samsun'da yıllık ortalama ithalat 760.000, ihracat 680.000 sterlin civarındaydı. Avrupa'nın mısır talebi dolayısıyla 1867 ve 1868'de ihracat 1.120.000, ithalat 840.000 sterline çıktı. Bu iki yılda yıllık ortalama olarak limana 60 gemi geldi. Bunlardan sadece birkaçı İngilizlere aitti.⁵⁹

Trabzon ve Samsun haricinde Trabzon vilayetinde ticari hareketliliğin yaşandığı diğer bir liman kenti Giresun'du. Yüzyılın

⁵⁷ Konsolos Yardımcısı Palgrave tarafından 1872 tarihinde hazırladığı rapor için bk., *Trabzon Vilayeti Ticari Raporları*, s. 481.

⁵⁸ *Trabzon Vilayeti Ticari Raporları*, s. 492.

⁵⁹ 1868 tarihinde Samsun'daki İngiliz temsilcisi tarafından gönderilen ticari rapor için bk., *Trabzon Vilayeti Ticari Raporları*, s. 381. Ayrıca bk. Baskıcı, *Anadolu'da İktisadi Değişim*, s. 86.

ikinci yarısından itibaren Giresun ile ilgili veriler İngiliz Konsolosluk raporlarına yansımaya başladı. Buharlı gemi trafiğine dâhil olması ve fındık üretimi sayesinde ihracatı gelişen Giresun, bölgede adı duyulan ticaret merkezlerinden biri oldu. Ayrıca Ordu, Rize, Ünye, Tirebolu gibi diğer küçük liman kentleri de 19. yüzyılın son çeyreğinde bölgenin ticaret hacmini etkileyen birer ticaret merkezi haline geldiler.

Tablo 10: 1878-1912 Yılları Arasında İngiltere'nin Samsun, Giresun ve Daha Küçük Limanlarla Ticareti (sterlin olarak)⁶⁰

Yıllar	Samsun				Giresun				Ordu, Rize, Ünye, Tirebolu, vd.			
	İhracat		İthalat		İhracat		İthalat		İhracat		İthalat	
	Top.	İng.	Top.	İng.	Top.	İng.	Top.	İng.	Top.	İng.	Top.	İng.
1873 - 1877	308.000	35.700	445.400	228.700	65.900	3.900	70.600	31.000	200.000	54.000	76.000	3.712
1878 - 1882	495.500	96.300	443.800	182.900	148.700	7.500	137.000	86.600				
1883	610.528	214.606	600.682	340.046	145.683	38.395	150.384	68.197	202.000	23.800	40.900	38.750
1884	495.351	132.885	628.770	389.769	141.516	38.609	145.383	69.915	305.000	22.000	90.000	50.000
1885	595.500	171.730	621.500	394.760	-	-	-	-	-	-	-	-
1886	666.130	143.610	687.820	471.030	184.700	-	231.000	-	210.700	-	190.000	-
1887	503.715	81.160	359.470	160.485	146.700	-	175.700	-	158.000	-	194.000	-
1888	491.095	188.695	546.450	308.955	-	-	-	-	-	-	-	-
1889	894.595	179.505	850.710	350.335	-	-	-	-	-	-	-	-
1890	1.033.455	111.070	792.470	247.360	-	-	-	-	-	-	-	-
1891	856.305	132.000	838.080	290.080	-	-	-	-	-	-	-	-
1892	796.120	118.315	630.400	302.445	-	-	-	-	-	-	-	-
1893	612.090	35.525	530.525	292.205	-	-	-	-	-	-	-	-
1894	496.900	33.520	418.020	226.600	-	-	-	-	-	-	-	-
1895	519.450	19.350	393.245	189.455	-	-	-	-	-	-	-	-
1896	639.360	42.595	342.010	159.735	-	-	-	-	-	-	-	-
1897	800.440	71.920	438.700	150.380	177.880	1.600	68.680	25.070	-	-	-	-
1898	747.550	30.440	517.950	74.060	197.560	1.745	76.500	19.620	-	-	-	-
1899	541.970	48.235	471.910	81.245	187.230	-	135.010	-	133.220 ₆	-	237.680	-
1900	759.760	42.490	468.230	68.130	210.940	-	185.610	-	199.970	-	303.710	-
1901	685.790	87.070	649.170	139.550	195.500	-	182.650	-	208.190	-	244.720	-
1902	1.193.800	84.810	578.100	138.350	144.780	-	200.930	-	288.420	-	266.300	-

⁶⁰ Tabloda 1873-1882 tarihleri arasında verilen rakamlar yıllık ortalama değerlerdir. Diğer yıllara ilişkin rakamlar yıllık olarak hazırlanan İngiliz konsolosluk raporlarından elde edilmiştir.

⁶¹ 1899-1905 ile 1909-1912 tarihleri arasındaki ihracat ve ithalat rakamları sadece Ordu, Rize ve Tirebolu'ya ait verilerin toplamıdır.

1903	1.235.650	57.300	578.100	138.350	221.130	-	195.930	-	177.890	-274.680	-	
1904	1.120.250	-	565.510	-	342.600	-	213.970	-	232.360	-	310.110	
1905	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
1906	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
1907	1.495.732	90.312	639.604	61.464	-	-	-	-	-	-	-	
1908	1.728.896	52.960	623.152	52.884	-	-	-	-	-	-	-	
1909	1.807.560	55.410	950.000	131.790	323.300	3.780	226.900	12.340	125.530	880	318.430	21.160
1910	1.979.730	51.940	1.124.040	167.500	544.470	5.380	243.600	16.940	193.230	1.520	343.260	25.000
1912	1.699.530	51.550	1.089.480	159.110	550.920	38.720	325.800	18.260	180.910	2.100	332.650	21.930

Kaynak: *Trabzon Vilayeti Ticari Raporları*, s. 586-588, 623, 644-645, 683-684, 695, 700, 709, 711, 716-717, 730-733, 738-741, 825, 830, 838,-850, 923, 927, 931-935, 1087-1088, 1090-1091, 1109-1112, 1129, 1145, 1161, 1179-1180, 1199, 1231-1232, 1253, 1266, 1280, 1294, 1325, 1330, 1344, 1369, 1409, 1426, 1428, 1444, 1446-1447, 1458,1482, 1528, 1535, 1541, 1574-1575, 1590-1591, 1604, 1607.

Tabloya göre, 1873-1877'de Samsun ihracatında İngiliz payı %11,5, 1878-82'de %19,5 idi. Aynı tarihlerde sırasıyla ithalatın %51'i ve %41'i İngilizlerle yapıldı. 1883'de ihracatın %35'i ve İthalatın %57'si İngilizlere aitti. İthalatta bu pay 1886 yılında %68 ile en üst seviyesini gördü. İhracatta ise 1856 yılındaki %55 seviyesi bir daha yakalanamadı. Genel olarak Samsun ticaret hacmi dalgalanmalar göstermesine ve ilerleyen yıllarda artmasına rağmen İngilizlerin Samsun ticaretindeki payı gitgide azaldı. İhracattaki payı %3'lere, ithalattaki payı %9'lara kadar düştü. Dikkati çeken başka bir husus ise 20. yüzyılın başından itibaren Samsun ticaretinde boy gösteren Amerika'nın kısa zamanda Samsun'dan yapılan ihracatta ön sıraya yerleşmesiydi.

Diğer limanlarda yapılan ticarete İngilizlerin payını karşılaştırabilecek veriler eksik olmasına rağmen tablodan anlaşıldığı kadarıyla İngiliz ticareti, başlangıçta önemli paya sahipken Trabzon ve Samsun'da olduğu gibi küçük limanlarda da kayda değer azalma yaşadı.

İlgili raporlardan ulaşıldığı kadarıyla, 1885-1904 tarihleri arasında (1892'ye ait bilgi yok) Samsun'a toplam 11.026 buharlı gemi geldi ve bunlardan sadece 169'u İngiliz bandıralıydı. 1908, 1909, 1910, 1912 ve 1913'te toplam 3.217 buharlı gemiden yalnız 31 tanesi İngiliz bandıralıydı.

Genel olarak Trabzon vilayeti limanlarında ticaret yapan İngiliz bandıralı gemi sayısı çok azdı. Daha önce bahsedildiği üzere, 1897'de Osmanlı limanlarına yük taşıyan yabancı bandıralı 7.710

adet buharlı gemiden 4.627 adeti, yani yaklaşık %60'ı İngiliz bandıralıydı. Aynı tarihte Trabzon Limanı'na 3, Samsun Limanı'na 10 tane İngiliz buharlı gemisi geldi. Karşılaştırma yapmak amacıyla aynı tarihte Osmanlı limanlarına gelen buharlı gemi sayılarına ve İngilizlerin payına bakıldığında farklı tablo ortaya çıkar. 1893-1897 tarihlerinde İstanbul Limanı'nda ticaret yapan yıllık ortalama 2.930 geminin 377'si İngiliz bandıralıydı. 1897'de Akdeniz ve/veya Karadeniz yönlü olarak İstanbul Limanı'na giriş yapan 7.276 buharlı gemiden 4.545'i İngilizlere aitti.⁶² 1897'de Süveyş Kanalı'ndan geçen 2.986 buharlı geminin 1.905'i ve Port Said Limanı'na giren 820 geminin 594'ü İngiliz bandıralıydı.⁶³ İzmir'de 1899'da limana giriş yapan 2.148 geminin 379'ü İngilizlere aitti.⁶⁴ 1897'de İngiliz konsolosluk raporlarına göre, diğer limanlara giren toplam buharlı gemi sayısı ile İngilizlere ait buharlı gemi sayıları sırasıyla şöyleydi: Mersin toplam 300'ün 42'si; İskenderun 319'un 96'sı;⁶⁵ Selanik 742'nin 108'i;⁶⁶ Kıbrıs giriş çıkış yapan 508'den 290'ı;⁶⁷ İskenderiye 1.321'in 657'si; Beyrut 660'ın 167'si; Hafa 304'ün 106'sı; Trablus 332'nin 104'ü;⁶⁸ Cidde 240'ın 106'sı;⁶⁹ Basra 95'in 90'ı;⁷⁰ Bahreyn 60'ın 59'u⁷¹ İngiliz bandıralıydı.

Osmanlı Devleti'nin resmi istatistiklerinde ve Trabzon Vilayet Salnameleri'nde Trabzon vilayetindeki limanlara ilişkin ticaret hacimlerini bulmak mümkündür. Ancak bu veriler karşılaştırma yapmayı mümkün kılacak süreklilik ve içeriğe sahip değildir. Bu nedenle hem tarihsel süreçteki genel görüntü hem de İngiltere'nin bunun içindeki yerini Osmanlı kaynaklarından takip etmek olası değildir. Ama bu veriler diğer kaynakları destekleyecek ve bütünü anlamlı kılmaya yardım edecektir.

⁶² A&P İstanbul 1897 Raporu, s. 6, 8; A&P İstanbul 1901 Raporu, s. 26.

⁶³ A&P Port Said ve Süveyş 1897 Raporu, s. 5, 14.

⁶⁴ A&P İzmir 1897-99 Raporu, s. 24.

⁶⁵ A&P Halep ve Adana 1897 Raporu, s. 9, 21.

⁶⁶ A&P Selanik 1896-1897 Raporu, s. 14.

⁶⁷ A&P Kıbrıs 1897-8 Raporu, s. 43-44.

⁶⁸ A&P Mısır 1897 Raporu, s.10, 12, 14, 18, 21.

⁶⁹ A&P Cidde ve Hudeyde 1897 Raporu, s.8.

⁷⁰ A&P Bağdat ve Basra 1897 Raporu, s.10.

⁷¹ A&P Basra Körfezi 1897 Raporu, s.10.

Tablo 11: 1897-1901 (H.1315-1319) Yılları Arasında Trabzon Vilayeti Limanlarındaki Ticaret (kuruş olarak)

		1897 (h.1315)	1898 (h.1316)	1899 (h.1317)	1900 (h.1318)	1901 (h.1319)
Trabzon	İth.	145.709.700	116.827.852	183.290.104	192.583.750	190.790.900
	İhr.	61.981.080	85.390.157	78.299.827	74.146.658	79.435.800
Samsun	İth.	51.677.560	49.015.245	71.440.600	62.277.480	66.333.535
	İhr.	59.330.920	66.463.760	75.600.680	130.829.600	139.461.840
Giresun	İth.	14.851.606	21.613.570	19.162.778	21.919.896	22.028.660
	İhr.	20.594.640	23.228.876	21.422.334	20.205.102	23.681.308
Rize	İth.	15.554.000	19.204.790	13.104.237	12.179.900	11.306.500
	İhr.	5.057.800	8.027.470	2.522.794	2.925.900	2.859.000
Ordu	İth.	7.463.236	9.107.610	8.237.240	13.496.176	13.672.500
	İhr.	4.782.008	10.518.948	15.233.240	25.049.360	15.874.000
Tirebolu	İth.	3.127.256	5.012.326	4.468.200	3.300.548	3.661.380
	İhr.	4.814.436	3.439.700	5.036.240	4.147.242	5.945.900
Sürmene, Of, Ünye vs.	İth.	20.880.054	21.308.054	18.547.000	23.200.000	14.395.700
	İhr.	17.600.364	20.760.300	19.980.800	31.170.000	27.242.850
Toplam	İth.	259.263.412	242.219.567	321.250.159	253.754.782 ⁷²	322.230.175
	İhr.	174.161.248	217.829.211	218.895.915	227.893.812	290.500.698
Genel Toplam ⁷³	İth.	2.343.400.000	2.662.100.000	2.449.700.000	2.384.200.000	2.456.800.000
	İhr.	1.474.400.000	1.342.500.000	1.559.100.000	1.490.500.000	1.539.300.000

Kaynak: 1319 Trabzon Vilayet Salnamesi, s. 220-230; 1320 Trabzon Vilayet Salnamesi, s. 326-336; 1321 Trabzon Vilayet Salnamesi, s. 456-468; 1322 Trabzon Vilayet Salnamesi, s. 414-428.

Tabloya göre, 20. yüzyıl dönemecinde Trabzon vilayetinde ithalatın yarından fazlası halen Trabzon Limanı'ndan yapılmaktadır.

⁷² Buradaki toplam rakamda bir tutarsızlık söz konusudur. 1903 (1321) ve 1904 (1322) tarihli salnamelerdeki Trabzon Limanı'ndaki ithalat değeri farklı verilmiştir ama ikisinde de toplam ithalat değeri aynıdır. Her iki salnamedeki toplam rakamlardan diğer limanların ithalatı çıkarıldığında Trabzon Limanı'nın ithalat değeri, toplamı karşılamamaktadır. Anlaşıldığı kadarıyla verilen toplam ithalat değeri daha yüksek olmalıdır.

⁷³ Osmanlı dış ticareti toplamına ilişkin rakamlar için bk., Güran, *Resmî İstatistiklere Göre Osmanlı Toplum ve Ekonomisi*, s. 375. 1903 (1321) tarihli salnameye göre 1900 yılında Trabzon'un toplam ithalatı 132.480.782 kuruş ve bu ithalat içinde İran'a sevk edilen ürünlerin değeri 77.974.832 kuruştur. Aynı tarihte toplam ihracat 74.146.658 kuruş, İran'dan gelip ihraç edilen ürün değeri 19.468.152 kuruştur. Bk., 1321 Trabzon Vilayet Salnamesi, s. 456-457. 1904 (1322) tarihli salnameye göre 1901 yılında Trabzon'un toplam ithalatı 190.790.900 kuruş ve bu ithalat içinde İran'a sevk edilen ürünlerin değeri 74.740.900 kuruştur. Aynı tarihte toplam ihracat 79.435.800 kuruş, İran'dan gelip ihraç edilen ürün değeri 18.091.500 kuruştur. Bk., 1322 Trabzon Vilayet Salnamesi, s. 414-415.

Samsun Limanı ise hızlı bir şekilde yükselerek ihracatta benzer bir konuma gelmiştir.

Tablo 12: 1910-1911 Yıllarında Limanlara ve Başmüdürlüklere Göre Osmanlı Ticaret Hacmi (kuruş olarak)⁷⁴

Limanlar ve Başmüdürlükler	1910		1911	
	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat
İstanbul ve Galata	1.339.984.144	219.307.532	1.525.569.468	308.443.256
Haydarpaşa	140.806.258	254.872.317	169.954.884	308.443.256
İzmir	464.029.051	488.924.780	481.660.201	488.455.991
Selanik	454.143.552	105.551.162	419.550.927	161.297.165
Beyrut	419.025.538	116.081.396	406.353.184	117.352.930
Bağdat	220.669.584	105.205.825	304.088.013	151.701.953
İskenderun	163.203.333	161.892.329	150.735.048	161.297.165
Trabzon	95.044.743	18.515.730	103.694.632	20.586.664
Trabzon mülhakatı	166.583.787	163.463.287	150.928.128	160.477.873
Genel Toplam	4.255.597.690	2.207.970.700	4.500.913.450	2.471.913.302

Kaynak: *Ticaret-i Hariciye İstatistiği*, 1326, s. 4; *Ticaret-i Hariciye İstatistiği*, 1327, s. 4.

Tablo 13: 1910 ve 1911 Yıllarında Osmanlı Ticaretinin Ülkeler İtibariyle Dağılımı (kuruş olarak)⁷⁵

Ülkeler	1910		1911	
	İthalat (Kuruş)	İhracat (Kuruş)	İthalat (Kuruş)	İhracat (Kuruş)
İngiltere	847.969.845	537.031.347	994.594.080	597.702.729
Avus.-Mac.	765.292.181	219.388.056	683.811.043	346.065.404
Fransa	392.980.507	440.343.030	393.906.051	468.356.944
Almanya	389.663.175	130.950.458	516.268.365	151.447.508
Rusya	279.779.230	91.154.011	304.064.735	94.441.111
İtalya	364.877.088	147.934.232	245.740.787	55.357.739
İran	69.093.293	4.461.314	143.582.784	11.169.489
Genel Toplam	4.255.097.690	2.207.970.700	4.500.913.450	2.471.913.302

Kaynak: *Ticaret-i Hariciye İstatistiği*, 1326, s. 3; *Ticaret-i Hariciye İstatistiği*, 1327, s. 3.

⁷⁴ Tabloda sadece başlıca limanlar ve başmüdürlükler yer verilmiş olup genel toplam kısmında diğerleri de hesaba katılmıştır. Haydarpaşa, İskenderun ve Bağdat mülhakatı (bağlı olan yerler) ile birlikte verilmiştir. Tablolarda verilen rakamlar resme tabi ve muaf olarak ayrılmış ve yekün olarak ayrıca belirtilmiştir. Vergiden muaf olarak belirtilen rakamlar azdır ve hazırlanan tabloda toplam rakamlar verilmiştir.

⁷⁵ Tablo 1326 ve 1327 tarihli *Ticaret-i Hariciye İstatistiği*'ndeki verilere göre hazırlanmıştır. Ticaret yapılan devletlerin tamamı tabloya eklenmemiş ama genel toplam kısmında tüm devletlerle yapılan ticaretin toplamı verilmiştir.

Yukarıda verilen tablolardan anlaşıldığı üzere, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki toplam ithalatın yaklaşık %6'sı ve toplam ihracatın da %7-8'lik kısmı Trabzon vilayeti limanlarından yapılmaktaydı. İngiltere Osmanlı'nın diğer ülkelerle yaptığı toplam ithalatın ortalama %21, ihracatın ise %24'üne sahipti. Ancak İngiltere'nin Trabzon vilayetinde yapılan ticaret içindeki payını bulabilmek için tekrar konsolosluk raporlarına başvurmak gerekecektir.

İngiliz konsolosluk raporlarına göre, 1873-1882 arasındaki on yıllık dönemde Trabzon vilayetinin yıllık ortalama ithalatı 2.008.000 ve ihracatı 1.262.500 sterlindi. İngiltere'den yapılan ithalat 1.180.000 ve İngiltere'ye yapılan ihracat 132.000 sterlindi. 1873-1882 arasında Trabzon vilayetinde yapılan ithalatın %63'ü ve ihracatın %10,5'i İngilizlere aitti. 1883 yılında Trabzon'daki toplam ithalat içinde İngiltere'nin payı %55 ve ihracattaki payı %20 idi.⁷⁶

1897-98 ve 1898-99 tarihlerindeki verilere göre, Trabzon vilayetinde ithalatın yaklaşık %40'ı ve ihracatın %20'si İngilizlere aitti. İngilizlerin Trabzon vilayetinde yaptığı ithalat, Osmanlı'da yaptığı toplam ithalatın yaklaşık %5'i ve toplam ihracatın %3'üne denk geliyordu.⁷⁷

Tablo 14: 1909, 1910 ve 1912 Yıllarında İngiltere'nin Trabzon Vilayeti Ticaretindeki Payı (sterlin olarak)

Yıllar	Trabzon Vilayeti (Toplam)		İngiltere'nin Payı			
	İhracat	İthalat	İhracat	%	İthalat	%
1909	2.836.110	2.847.780	71.200	2,5	367.960	13
1910	3.515.480	3.083.650	87.630	2,5	442.260	14
1912	3.083.700	3.289.660	118.070	4	425.710	13

Kaynak: *Trabzon Vilayeti Ticari Raporları*, s. 1575, 1591, 1607.

I. Dünya Savaşı öncesinde İngiltere'nin Trabzon vilayeti ticaretindeki payı giderek düştü. Yukarıda verilen tablolardaki rakamlar incelendiğinde bu düşüş sadece Trabzon ile sınırlı kalmamış vilayetin diğer önde gelen limanlarına da yansımıştı. Savaş öncesinde vilayet geneline ilişkin bulunan 1912 tarihli son veriye göre,

⁷⁶ İlgili raporlar için bk., *Trabzon Vilayeti Ticari Raporları*, s. 700, 716-717, 841-850.

⁷⁷ *A&P İstanbul 1902 Raporu*, s. 5, 22.

İngiltere'nin toplam ithalatında Trabzon vilayetinin payı %13 ve toplam ihracattaki payı %4 idi.

İngiltere'nin Osmanlı limanlarındaki toplam ticareti içinde Trabzon vilayetinin oranı giderek azaldı. Yıllık ortalaması açısından 1873-1882 döneminde İngiltere'nin Osmanlı ile yaptığı toplam ticaret içinde Trabzon vilayetinin ithalattaki payı yaklaşık %16, ihracattaki payı yaklaşık %3'tü. 1861-65 dönemindeki ortalamalar alındığında, İngiltere'nin toplam Osmanlı ithalatı içinde sadece Trabzon Limanı'nın payı yaklaşık %23'tü. Samsun Limanı da eklenince bu pay %25'i geçiyordu. İhracatta ise Samsun Limanı ile birlikte %3-3,5 idi. 1886-1890'da yıllık ortalama olarak sadece Trabzon Limanı'ndaki İngiltere'nin ithalatı, tüm Osmanlı İthalatının %13'ü, sadece Samsun Limanı'ndan İngiltere'ye ihracat, İngiltere'nin Osmanlı'dan yaptığı toplam ihracatın %3'üydü. 1900-1905 arasında yıllık ortalama olarak sadece Trabzon Limanı'ndan İngiltere'nin ithalatı, tüm Osmanlı İthalatının %7'siydi. 1909, 1910 ve 1912 yıllarının yıllık ortalaması açısından İngiltere'nin Osmanlı ile yaptığı toplam ticaret içinde Trabzon vilayeti ithalatının payı %3 ve ithalatın ise %1'lere kadar düştü.⁷⁸ Genel tabloya bakıldığında Trabzon vilayeti, İngiltere için giderek ticari önemini kaybeden bir bölge durumuna geriledi.

Sonuç

Osmanlı İngiliz ilişkileri 16. yüzyılın sonundan itibaren başlayıp Osmanlı İmparatorluğu'nun sonuna kadar devam etti. İlişkilerin ilk iki yüzyılı büyük oranda ekonomik-ticari bir çerçevede şekillendi ve 19. yüzyılda diplomatik, siyasi, askeri vs. alanları içine alarak genişledi ve sıkılaştı. 19. yüzyıl ekonomik-ticari ilişkilerin zirvede olduğu dönemdi. Osmanlı İngiliz ilişkileri 1875-1878 Balkan Krizi zamanında bir kırılma yaşadı ve ilerleyen yıllarda bu tersine dönüş ilişkilerin kopmasıyla noktalandı. İlişkilerin başlangıcında İngiltere'nin Osmanlı'ya yaklaşması bir tercihten ziyade mecburiyetti. Çünkü İngiltere'nin Ortadoğu ve Uzakdoğu ile bağlantısını sağlayan kilit noktalarının çoğu Osmanlı hâkimiyetindeydi. Zamanla güneş batmayan imparatorluk olarak tanımlanan İngiltere, ilişkilerin gidişatını büyük oranda kendi tercihleri doğrultusunda şekillendirdi.

⁷⁸ Hesaplamalar metin içindeki tablolar dikkate alınarak yapılmıştır.

19. yüzyılın son çeyreğinde Osmanlı İngiliz ilişkilerindeki diplomatik temelli değişimin etkileri kısa sürede ticari-ekonomik ilişkilere de yansdı. Bu hızlı bir düşüş veya azalma şeklinde olmadı. Rakamlarda bazı yıllar yükselme dahi görüldü. Ama İngiltere'nin hem dünya üzerindeki ticareti içinde Osmanlı'nın payı hem de Osmanlı'da yapılan ticaret içinde İngiltere'nin payı giderek azaldı. Yıllar içinde karşılıklı olarak ticaret hacmi artsa da İngiltere ile Osmanlı arasındaki ticaret orantısız olarak azaldı.

Osmanlı-İngiliz ilişkilerinin genel seyri, Trabzon vilayeti ticaretinde de kendisini gösterdi. 1850-1870'li yıllarda zirvesine çıkan hatta bazı noktalarda 1880'li yıllarda da önemini koruyan İngiltere'nin Trabzon vilayeti limanlarındaki baskın üstünlüğü zamanla azaldı. I. Dünya Savaşı öncesinde ise giderek önemsizleşti. İngiltere'nin genel olarak Osmanlı ticaretindeki payı giderek azaldı ama Trabzon'daki düşüş çok daha belirgin ve sert oldu. Bunun nedeni sadece Osmanlı-İngiliz ilişkilerinin genel seyri değildi.

İran transit ticaretinin, buharlı gemilerin ve Kırım Savaşı'nın sunduğu avantajlarla 1850'li yıllarda bölge ticareti açıdan altın çağını yaşadı. Bu çağın baş mimarı İngiltere idi. Ticaretteki yükseliş vilayetteki diğer limanların yıldızının parlamasına katkı sağladı. Trabzon Limanı'nın ardından Samsun ve Giresun Limanları ile daha küçük limanlar Trabzon vilayeti ticaretine katıldılar. Bu sayede Trabzon vilayeti ticaretinde İngiltere'nin payı düşmeye başladığında vilayet genelindeki ticaret hacmi yavaş da olsa yükselmeye devam edebildi. Diğer devletler de İngilizlerin ticarete boşalttığı yeri doldurdular. Ama hiçbir devlet, İngiltere'nin 19. yüzyılın ortalarında üstlendiği role benzer şekilde vilayetteki ticarete yeni bir ivme kazandıracak kadar ön plana çıkamadı. Sonuçta Trabzon vilayeti deniz ticareti, Anadolu'nun önde gelen liman kentleri arasında daha az paya sahip olarak geri sıralara düştü.

Vilayette bulunan limanların modernleştirilememesi, İngiliz gemilerinin bu limanlara çok az uğraması, iç kesimlere uzanan yolların fiziki durumunun iyileştirilememesi, ulaşımda yük hayvanlarının yerini modern taşıtların alamaması, halkın alım gücünün zayıflığı, Rusya'nın Berlin Antlaşması sonrasında bölgedeki etkinliği ve bölgedeki transit ticaretin önemsizleşmesi ticaretteki düşüşün nedenlerindendi. Bunların yanı sıra İngiliz ticaretindeki düşüşün en belirgin nedeni belki de İngilizlerin ticari tercihlerini Karadeniz değil Akdeniz'den yana kullanmış olmalarıydı. Osmanlı İmparatorluğu'nun dışa bağımlı ekonomisi, Osmanlı yönetiminin süreci şekillendirmesinin önündeki en büyük sorundu. Liman kentlerinin

kaderi daha çok Büyük Güçlerin çıkarlarına bağlı olarak değişiyordu.

İmparatorluğun sonu yaklaşırken Büyük Güçlerin belli bölgeleri nüfuzları altına alma çabalarında Trabzon vilayeti, İngilizlerin tercihlerinden biri olmadı. İngilizlere Batı Anadolu, Doğu Akdeniz, Mezopotamya ve Basra bölgelerindeki ticaret ve yayılım daha cazip geldi. İngiltere'nin Mısır'ı işgal ettikten sonra buradaki ticaretin Anadolu'daki ticareti geçmesi hatta 1900'lerden sonra Anadolu ticaretinin 2-3 katına çıkması, 1910'larda Kıbrıs'taki İngiliz ticaret hacminin Trabzon Limanı'ndaki İngiliz ticaretini geride bırakması veya İngilizlerin I. Dünya Savaşı öncesinde Basra Körfezi ve hinterlandını hegemonyası altına alıp buradaki Alman yayılımını engellemek için bir nüfuz mücadelesine girmesi, İngilizlerin öncelikle-rini ortaya koymuştu.

Sonuç olarak Trabzon vilayetinin deniz ticaretinde ve ekonomik gelişiminde 19. yüzyılın ilk yarısından itibaren I. Dünya Savaşı'na kadar hızlı bir yükseliş, yükselişin yavaşlaması ve kimi zaman gerileme yaşandı. Tüm sürecin en belirleyici dış faktörü İngiltere idi. Osmanlı-İngiliz ilişkilerinin değişmesiyle doğru orantılı hatta daha radikal bir tezahürü Trabzon vilayetindeki bu gelişmelerde açıkça görüldü.

Kaynaklar

1319 *Trabzon Vilayet Salnamesi.*

1320 *Trabzon Vilayet Salnamesi.*

1321 *Trabzon Vilayet Salnamesi.*

1322 *Trabzon Vilayet Salnamesi.*

1326 *Ticaret-i Hariciye İstatistiği.*

1327 *Ticaret-i Hariciye İstatistiği.*

British House of Command Parliamentary Papers: 1868, Statistical Abstract for the United Kingdom in each of the last Fifteen Years from 1853 to 1867.

1876 [C.1573], *Statistical Abstract for the United Kingdom in each of the last Fifteen Years from 1861 to 1875.*

1893 [C.7143], *Statistical Abstract for the United Kingdom in each of the last Fifteen Years from 1878 to 1892.*

1907 [Cd.3691], *Statistical Abstract for the United Kingdom in each of the last Fifteen Years from 1892 to 1906.*

1915 [Cd.7827], *Statistical Abstract for the British Empire in each Year from 1899 to1913*.

A&P Accounts and Papers: Annual Series, Diplomatic and Consular Reports:

Bağdat ve Basra 1897; Basra Körfezi 1897, 1898, 1901; Cidde ve Hudeyde 1897; Halep ve Adana 1897; İstanbul 1897, 1901, 1902; İzmir 1897-99; Kıbrıs 1897-8; Mısır 1897; Port Said ve Süveyş 1897; Selanik 1896-1897.

İngiliz Belgelerine Göre Trabzon Vilayeti Ticari Raporları 1830-1914, C. I-II-III, haz. Musa Şaşmaz, TTK Yayınları, Ankara, 2014.

Bağış, Ali İhsan, "III. George Döneminde İngiltere'nin Osmanlı İmparatorluğundaki Ekonomi Siyaseti 1760-1815", *Türk İngiliz İlişkileri 1583-1984 (400. Yıldönümü)*, Başbakanlık Basın Yayın ve Enformasyon Genel Müdürlüğü, Ankara, 1985, s. 43-52.

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

Baskıcı, Murat, "19. Yüzyılda Trabzon Limanı: Yükseliş ve Gerileyiş", *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, c. 67, No.3, 2012, s. 33-56.

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

_____, *Osmanlı Deniz Ticareti*, Küre Yayınları, İstanbul, 2019.

Bostan, M. Hanefi, *XV. - XVI. Asırlarda Trabzon Sancağında Sosyal ve İktisadî Hayat*, TTK Basımevi, Ankara, 2002.

Çağlayan, K. Tuncer, "İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre 1841 Yılında Samsun ve Çevresinde Ticaret", *Geçmişten Geleceğe Samsun Sempozyumu*, yay. haz. Cevdet Yılmaz, Samsun, 2006, s. 283-298.

DİA, "Karadeniz", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C. 24, 2001, s. 386-388.

Eldem, Vedat, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, TTK Yayınları, Ankara, 1994.

Erim, Nihat, *Devletlerarası Hukuk ve Siyasi Tarih Metinleri*, C. I, TTK Basımevi, Ankara, 1953.

- Faroqhi, Suraiya, "Tarabzun", *The Encyclopaedia of Islam*, vol.X, 2000, s. 216-219.
- Ferguson, Niall, *İmparatorluk, Britanya'nın Modern Dünyayı Biçimlendirmesi*, çev. Nurettin Elhüseyni, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2015.
- Güran, Tevfik, *Resmî İstatistiklere Göre Osmanlı Toplum ve Ekonomisi*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2017.
- Heyd, W., *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, çev. Enver Ziya Karal, TTK Basımevi, Ankara, 2000.
- Hobsbawm, Eric, *Sanayi ve İmparatorluk*, çev. Yalçın Gülerman ve Abdullah Ersoy, Dost Kitabevi Yayınları, Ankara, 1987.
- _____, *İmparatorluk Çağı 1875-1914*, çev. Vedat Aslan, Dost Kitabevi Yayınları, Ankara, 2013.
- _____, *Sermaye Çağı 1848-1875*, çev. Mustafa Sina Şener, Dost Kitabevi Yayınları, Ankara, 2017.
- Issawi, Charles, "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900, Rise and Decline of a Route", *International Journal of Middle East Studies*, vol.1, No.1, January 1970, s. 18-27.
- _____, *The Economic History of Turkey 1800-1914*, The University of Chicago Press, Chicago 1980.
- _____, "Iranian Trade, 1800-1914", *Iranian Studies*, vol. 16, No. 3-4, Studies on the Economic and Social History of Iran in the Nineteenth Century (Summer - Autumn, 1983), pp. 229-241.
- _____, "Tebriz-Trabzon Ticareti (1830-1900) Bir Yolun Yükselişi ve Gerileyişi", çev. Kudret Emiroğlu, *Trabzon Dergisi*, S. 2, 1988, s. 80-84.
- _____, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa Ekonomisindeki Yeri (1600-1914): Bazı Gözlemler ve Sorunlar", *Osmanlı ve Dünya*, haz. Kemal Karpat, Ufuk Kitap, İstanbul, 2006.
- İnalcık, Halil, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi 1300-1600*, C:1, Eren Yayıncılık, İstanbul, 2000.
- _____, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ 1300-1600*, çev. Ruşen Sezer, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2005.
- Kaleli, Hüseyin, *XIX. Yüzyılda Trabzon'da Ulaştırma Ekonomisi*, Marmara Üniversitesi, SBE, Doktora Tezi, İstanbul, 1998.
- Kocabaşoğlu, Uygur, *Majestelerinin Konsolosları, İngiliz Belgeleleriyle Osmanlı İmparatorluğu'ndaki İngiliz Konsoloslukları (1580-1900)*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2004.

- Kodaman, Bayram, "XVIII. Yüzyılın Sonunda Samsun Gümrüğü", *İkinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri 1-3 Haziran 1988*, yay. haz. Mehmet Sağlam vd., Samsun 1990, s. 92-97.
- Kurmuş, Orhan, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, Bilim Yayınları, İstanbul, 1977.
- Kütükoğlu, Mübahat S., "Osmanlı İktisad Tarihi Bakımından Konsolosluk Raporlarının Ehemmiyet ve Kıymeti", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, S.10-11, 1981-1982, s. 151-166.
- _____, "XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti", *Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri 13-17 Ekim 1986*, yay. haz. Mehmet Sağlam vd., Samsun, 1988, s. 97-131.
- _____, *Osmanlı İngiliz İktisâdi Münâsebetleri (1580-1850)*, TTK Yayınları, Ankara, 2013.
- MacGregor, John, *Commercial Statistics*, vol. II, Published by Charles Knight and Co., London, 1844.
- Malhut, Mustafa, *I. Meşrutiyet'ten II. Meşrutiyet'e Osmanlı-İngiliz İlişkileri (1876-1914)*, Dokuz Eylül Üniversitesi, SBE, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir, 2019.
- Mehmed Aziz, *Büyük Bir Derdimiz (Osmanlı Deniz Ticareti)*, Artin Asaduryan ve Mahdumları Matbaası, 1327.
- Okur, Mehmet, "Eski Çağdan Günümüze Trabzon Limanı ve Doğu Karadeniz Açısından Önemi", *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, Cilt:2, ed. Osman Köse, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun, 2013, s. 1117-1132.
- Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yılığı 1897*, haz. Tefik Güran, Tarihi İstatistikler Dizisi C. 5, T. C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü.
- Pamuk, Şevket, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme 1820-1913*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2005.
- Quataert, Donald, "19. Yüzyıla Genel Bir Bakış: İslahatlar Devri 1812-1914", *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi 1600-1914*, C. 2, ed. Halil İnalçık ve Donald Quataert, çev. Süphan Andıç vd., Eren Yayıncılık, İstanbul, 2006.
- Talbot, Michael, *British-Ottoman Relations, 1661-1807, Commerce and Diplomatic Practice in Eighteenth-Century Istanbul*, The Boydell Press, Woodbridge UK, 2017.

- Tukin, Cemal, *Osmanlı İmparatorluğu Devrinde Boğazlar Meselesi*, Üniversite Matbaacılık Komandit Şti., İstanbul, 1947.
- Turgay, A. Üner, "Otoman-British Trade Through Southeastern Black Sea Ports During the Nineteenth Century", *Economie et Societes dans L'Empire Ottoman (fin du XVIIIe - debut du XXe siecle)*, ed. Jean-Louis Bacque-Grammont ve Paul Dumont, Editions du Centre National de la Recherche Scientifique, Paris, 1983, s. 297-315.
- _____, "Trabzon", *Review (Fernand Braudel Center)*, vol. 16, No. 4, Port-Cities of the Eastern Mediterranean 1800-1914, Fall 1993, s. 435-435.
- _____, "Trabzon", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri 1800-1914*, ed. Çağlar Keyder, vd., çev. Gül Çağalı Güven, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994, s. 45-73.
- Wood, Alfred C., *Levant Kumpanyası Tarihi*, çev. Çiğdem Erkal İpek, Doğu Batı Yayınları, Ankara, 2013.
- Yerasimos, Stefanos, *Az Gelişmişlik Sürecinde Türkiye, Tanzimat- tan 1. Dünya Savaşı'na*, C. II, çev. Babür Kuzucu, Belge Yayınları, İstanbul, 2007.
- Yılmaz, Özgür, "Karadeniz'in Uluslararası Ticarete Açılması ve Trabzon", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, c. 2, S. 7, (İlkbahar 2009), s. 359-382.
- _____, *Tanzimat Döneminde Trabzon*, Karadeniz Teknik Üniversitesi, SBE, Doktora Tezi, Trabzon, 2012.
- _____, "Türk Deniz Ticaret Tarihinin Kaynağı Olarak Konsolos Raporları", *VIII. Türk Deniz Ticareti Sempozyumu*, İstanbul, 2016, s. 311-330.
- Yuvalı, Abdulkadir, "XIII. Yüzyılda Karadeniz Ticareti", *İkinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri 1-3 Haziran 1988*, yay. haz. Mehmet Sağlam vd., Samsun, 1990, s. 233-240.

19. YÜZYILDA BARTIN LİMANI'NIN BATI KARADENİZ ULAŞIMI VE TİCARETİNDEKİ ROLÜ

Bora YILMAZ*

Giriş

Liman kelimesi, *gemilerin barınmalarına, yük alıp boşaltmalarına ve yolcu indirip bindirmelerine yarayan doğal veya yapay sığınak* anlamına gelmektedir.¹ Limanlar, denizyolu ile gerçekleştirilen yolcu ve yük taşıma faaliyetlerinde başrolü oynamaktadır. Bilindiği üzere, denizyolu, gerek yolcu ve yük taşımacılığının en ucuz yolu olması ve gerekse de diğer ulaşım yöntemlerine nazaran tek seferde çok daha yüksek miktarda taşıma kapasitesi sunmasından dolayı ülkelerin ulusal ve uluslararası taşımacılığında her zaman önemli bir ulaşım yöntemi olmuştur. Son yüzyıllarda dünyada deniz yolunun avantajlarından çok daha fazla istifade edilebilmesini sağlayan ve buna bağlı olarak limanların önemini arttıran gelişmeler yaşanmıştır. Bu gelişmelerden en önemlisi Avrupa'da gerçekleşen Sanayi Devrimi'dir. 18. yüzyılın sonları ve 19. yüzyılın başlarında, Sanayi Devrimi'nin etkisiyle dünya büyük teknolojik gelişmelere tanıklık etmiştir. Hemen her alanda görülen teknolojik ilerlemeler, denizyolu ulaşımı alanında da etkili olmuştur. Bu durumun sonuçlarından biri, çeşitli büyüklüklerde ve uzun mesafeler kat edebilen buharlı deniz taşıtlarının inşa edilmesidir. İlk buharlı gemi 1789 yılında Birleşik Krallıkta William Symington tarafından Carron Nehri üzerinde inşa edildi. Aynı yıl bu gemi Forth and Clyde Kanalı'nda denendi ancak başarılı olamadı.² 1807 yılına gelindiğinde, Amerika Birleşik Devletleri'nde Robert Fulton tarafından inşa edilen Clermont adlı buharlı gemi North River'dan Albany'e

* Yüksek Lisans Öğrencisi, Bartın Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, E-Posta: bora.yilmaz@ogrenci.bartın.edu.tr

¹ TDK *Türkçe Sözlük*, C. 2, yay. haz. İsmail Parlatır-Nevzat Gözaydın-Hamza Zülfikar-Belgin Tezcan Aksu-Seyfullah Türkmen-Yaşar Yılmaz, Türk Tarih Kurumu Basım Evi, 9. bs., Ankara 1998, s. 1465.

² R.A. Fletcher, *Steam-ships The Story of Their Development To The Present Day*, Sidgwick & Jackson, Londra 1910, s. 56-59.

olan yolculuğunu Hudson Nehri üzerinde başarıyla gerçekleştirmişti.³ Takip eden yıllarda Avrupa'da buharlı gemiler, donanma ve ticaret gibi çeşitli alanlarda yaygın bir şekilde kullanılmaya başlanmıştır. Buna karşın, Avrupa'daki birbiri ardına gelen yenilikleri takip etmeye çalışan Osmanlı Devleti'nde buharlı gemi üretimine ancak Tanzimat Dönemi ile birlikte başlanabilmiştir.⁴ Ticari faaliyetler ise yerli ve yabancı şirketler tarafından işletilen gemiler ile gerçekleştirilmiştir. Buharlı gemilerin kullanımının yaygınlaşması, beraberinde iki önemli hususta yenilik getirmiştir. Birincisi, endüstri mallarının uzak pazarlara ulaştırılabilmesi ve hammadde temininin daha ucuz ve kolay sağlanabilmesi sayesinde devletler için uluslararası deniz ticaretinin hızlı bir şekilde öneminin artmasıdır. İkincisi ise, deniz yoluyla yolcu taşımacılığı faaliyetlerinin sıklaşması ile birlikte insanların birbirine yaklaşması ve insan hareketliliğinin artmasıdır. Bu gelişmelere paralel olarak, deniz taşıtlarının karayla bağlantı kurmalarını sağlayan ve yerleşim yerlerinin dünyaya açılan kapısı olan limanların önemi gün geçtikçe artmıştır. Coğrafi konum açısından ticaret yapmaya elverişli ve işlek kara ulaşımı ağlarına yakın olan limanların, buldukları bölgenin ekonomik gelirlerine önemli ölçüde katkı sağlamışlardır.

Burada ele alacağımız Bartın Limanı, sahip olduğu hinterland özellikleri bakımından, bölgesinde her zaman önemli bir yere sahip olmuştur. Fakat öncelikle, limanın bulunduğu Bartın şehrinin coğrafi konumu hakkında kısaca bilgi vermek, konunun anlaşılması açısından faydalı olacaktır. 19. yüzyılda Osmanlı Devleti'nde idari birimlerin taksimatı sıklıkla değiştirilmişse de genel itibarıyla Bartın'ın, coğrafi olarak kuzeybatıdan Kastamonu, kuzeydoğudan Bolu, doğudan Safranbolu ve Cide kazaları, batıdan ve güneyden Hamidiye kazası, kuzeyden ise Karadeniz ile sınırları bulunmaktadır.⁵ Şehrin merkezi ise, aynı adı taşıyan nehir ile üç taraftan çevrelenmiştir.

Bartın Nehri'nin adının antik dönemde *Parthenios* olarak geçtiği bilinmektedir. *Parthenios*, *Sular İlahesi Güzel Kız* veya *Muh-teşem Akan Su* anlamlarına gelmektedir.⁶ Bu ırmağa neden *Parthenios* adının verildiği konusunda kesin bir bilgi bulunmasa da antik

³ Fletcher, *Steam-ships...*, s. 30-32.

⁴ Musa Çadırcı, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 3. bs., Ankara 2013, s. 302.

⁵ *Kastamonu Vilayet Salnamesi*, Kastamonu Vilayet Matbaası, H. 1310 (1892-1893), s. 465.

⁶ Erkan Aşçıoğlu, *Bartın*, Bartın Ticaret ve Sanayi Odası Yayını, Bartın 2001, s. 7.

dönemin önemli eserlerinde adının geçtiği görülmektedir. Örneğin, Strabon, Parthenios Irmağı'nın çiçekli bölgelerden geçtiği için bu ismi aldığını belirtir. Ayrıca Parthenios'un, Hellençe'de *Saf/Genç Kız Gibi* anlamına gelen bir çiçeğin de adı olduğunu ifade eder.⁷ Ksenophon'un *Anabasis* adlı eserinde Parthenios Nehri, geçilmesi imkânsız olarak nitelendirilmektedir.⁸ Bir diğer önemli antik dönem eseri Homeros'un *İlyada* destanında ise Paphlagonialıların Parthenios Irmağı'nın çevresinde yaşadıklarından bahsedilir.⁹ Zaman içinde bu kelimenin söyleniş şekli değişmiştir ve günümüzde *Bartın* şeklinde telaffuz edilmektedir.

Bartın Nehri, iki nehrin birleşiminden meydana gelmektedir. Nehirlerden biri, şehrin güneydoğu yönündeki Safranbolu'nun Ova ve Ulus karyelerinden, diğeri ise şehrin güneyinde yer alan Kocanoz karyesinden geçerek, şehir merkezinin kuzey ucunda birleşir. Buradan itibaren deniz ulaşımına izin veren büyük bir meydana gelir ve bu nehir, yaklaşık 10 km. uzaklıktaki *Boğaz* adı verilen mevkide Karadeniz'e dökülür.¹⁰ Bartın Nehri'nin Karadeniz ile buluştuğu noktada nehir ağzının coğrafi yapısı itibariyle doğal bir liman bulunmaktadır. Deniz taşıtlarının yol almasına elverişli bir nehrin kıyısında bulunan bu tür limanlara *nehir limanı* adı verilir.¹¹ Bu özelliğiyle Bartın Nehri, şehrin içinden Karadeniz'e kadar olan kısmında denizyolu ulaşımına imkân sağlayarak, Bartın Limanı'nı Türkiye'nin tek nehir limanı konumuna getirmiştir.¹² Ayrıca 1894-1895 tarihli Kastamonu Vilayet Salnamesinde ise, Bartın Nehri'nde her sene yerli ve yabancı kişilere ait büyük küçük birçok geminin kışlamakta olduğu ifade edilmektedir.¹³ Bu ifadelerden Bartın Nehri'nin, kış mevsiminde kötü hava şartlarından korunmak amacıyla Batı Karadeniz'de seyreden gemiler tarafından sığınmak için

⁷ Strabon, *Antik Anadolu Coğrafyası (Geographika)*, çev. A. Pekman, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 4. bs., İstanbul 2000, s. 19.

⁸ Ksenophon, *Anabasis On Binlerin Dönüşü*, çev. Sinem Ceviz, Parola Yayınları, İstanbul 2014, s. 217.

⁹ Homeros, *İlyada*, çev. Azra Erhat-A. Kadir, Sander Yayınları, 3. bs., İstanbul 1975, s. 120.

¹⁰ *Kastamonu Vilayet Salnamesi*, Kastamonu Vilayet Matbaası, H. 1310 (1892-1893), s. 466.

¹¹ *Meydan Larousse-Büyük Lugat ve Ansiklopedi*, C. 12, haz. Safa Kılıçlıoğlu vd., Meydan Yayınevi, İstanbul 1992, s. 362.

¹² Metin Tuncel, "Bartın", *DİA*, C. 5, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, Ankara 1992, s. 87.

¹³ *Kastamonu Vilayet Salnamesi*, Kastamonu Vilayet Matbaası, H. 1312 (1894-1895), s. 252.

kullanıldığı anlaşılmaktadır. Bartın Nehri bu imkânı vermesi sayesinde Batı Karadeniz bölgesinde bir sığınak işlevi de görmüştür.

1896-1897 yıllarına ait Kastamonu Vilayet Salnamesinde Amasra, Daday, Safranbolu'nun tamamı, Hamidiye, Araç, Çerkeş ve Cide'nin ticari faaliyetlerinin Bartın'a bağlı olduğu belirtilmektedir.¹⁴ Bu suretle 19. yüzyılda Bartın'ın, bulunduğu bölgenin pazar-yeri niteliğine sahip olup, bir anlamda kendisinin ve çevresindeki merkezlerin hem ekonomik yönden hem de yolcu taşımacılığı yönünden dış dünyaya açılan kapısı olduğu söylenebilir. Şehrin, bölgesi için önemli bir konumda bulunmasında limana sahip olmasının haricinde bir diğer faktör de yukarıda tarif edildiği şekilde Bartın Nehri'ni meydana getiren iki kolun birleştiği yerde, Bartın halkının deniz yoluyla yolcu taşımacılığı ve ticaret yapabilmesine imkân sağlayan bir iskelenin bulunmasıdır. Kaynaklardan edindiğimiz bilgiye göre, bu iskelenin inşaatına 1888 yılında başlanmış¹⁵ ve 1893 yılında ise tamamlanmıştır.¹⁶

1. Ticaret

Bartın ve civarındaki kazaların kasaba ve karyelerindeki ahali, hayatlarını ihracat ve nakliyat ticareti ile idame ettirmekteydiler.¹⁷ 19. yüzyılda Bartın Limanı'nın ticari faaliyetlerinin temel unsuru kereste ihracatıdır.¹⁸ Hamidiye kazası, Yenice nahiyesi gibi yoğun ormanlık alanlara sahip civar bölgelerdeki dağlardan indirilip nehirde sallara yüklenerek Bartın İskelesi'ne getirilen ağaçlardan ve büyük kütüklerden, Bartın'daki kereste fabrikalarında çeşitli ebatlarda kereste imal edilirdi. Bu keresteler gemilerle İstanbul ve İzmir gibi büyük kentlere gönderilirdi.¹⁹ Bu nakil işlemi şu şekilde gerçekleşmekteydi: imal edilen ürünler Bartın İskelesi'nde

¹⁴ *Kastamonu Vilayet Salnamesi*, Kastamonu Vilayet Matbaası, H. 1314 (1896-1897), s. 434.

¹⁵ *Kastamonu Vilayet Salnamesi*, Kastamonu Vilayet Matbaası, H. 1306 (1888-1889), s. 396.

¹⁶ *Kastamonu Vilayet Salnamesi*, Kastamonu Vilayet Matbaası, H. 1311 (1893-1894), s. 213.

¹⁷ *Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)*, Dâhiliye Nezareti (DH), Mektubî Kalemî (MKT), 811/62/3, H. 2 Zilkade 1321 (20 Ocak 1904).

¹⁸ Şemseddin Sami, *Kamusü'l-a'lam*, C. 2, Mihran Matbaası, İstanbul, H. 1306 (1888-1889), s. 1190.

¹⁹ *Kastamonu Vilayet Salnamesi*, Kastamonu Vilayet Matbaası, H. 1310 (1892-1893), s. 468.

küçük boyutlu gemilere yüklenir, nehir aracılığıyla Bartın Limanı'na iletilerek burada daha büyük gemilere taşınır ve gideceği limana sevk edilirdi.

Ayrıca Bartın'da yoğun bir şekilde kereste üretilmesiyle ilişkili olarak gemi yapıcılığı faaliyeti de gelişmiştir. 1838 yılında Bartın'ı ziyaret eden William Ainsworth Bartın Nehri'nin kıyısında 100 tonun üzerinde gemilerin inşa edildiğini belirtmektedir.²⁰ İnşa edilen çeşitli büyüklüklerdeki gemiler talep üzerine Bartın Limanı'ndan İstanbul'a gönderilmekteydi. Ayrıca korvet adı verilen savaş gemileri de Bartın'da inşa edilmekteydi. Metin Tuncel, İlk korvetin 1827 yılında Bartın'dan İstanbul'a gönderildiğini aktarmaktadır.²¹ Bu ihracatlar, şehrin ekonomisine önemli bir katkı sağlıyordu.

Bartın Limanı'ndan yapılan ihracat sadece bunlarla sınırlı değildi. 1896-1897 yıllarında Bartın İskelesi'nden yıllık yaklaşık sekiz milyon adet yumurta, tavuk, piliç, hindi ve kaz ihraç edilirdi. Ancak bu ihracat, şehir için ekonomik gelir bakımından çok büyük bir öneme sahip değildi.²²

Bu dönemde Bartın İskelesi'nin Bartın ticareti açısından önemi su götürmez bir gerçektir. Fakat bu hususta şunun da ifade edilmesi gerekmektedir ki, Bartın sınırları dâhilinde birçok iskele bulunmaktaydı ve bu iskelelerde de ticari faaliyetler gerçekleştirilmekteydi. 1894-1895 yıllarına ait Kastamonu Vilayet Salnamesinde yer alan bilgiye göre, Bartın İskelesi'nin dışında Amasra, Kurucaşile, Tekkeönü, Göçgün, Kızılkum, Güzelcehisar, İnkumu mevkillerinde de birer iskele bulunmaktaydı. Etraftaki ormanlardan bu iskelelere kereste indirilip, buralara gelen gemilerle başka yerlere nakletme suretiyle bu iskelelerde alışveriş faaliyetleri gerçekleştirilmekteydi.²³ Bu ifadelerden, kereste ticaretinin Bartın'da yer alan bütün iskelelerde yaygın bir şekilde gerçekleştiği anlaşılmaktadır.

Osmanlı Devleti'nin kanunlarına göre, iskelelerden yerli ya da yabancı menşeli olması fark etmeksizin karaya çıkartılan her

²⁰ William Ainsworth, *Travels and Researches in Asia Minor, Mesopotamia, Chaldea, and Armenia*, J. W. Parker, Londra 1841, s. 53.

²¹ Tuncel, "Bartın", s. 88.

²² *Kastamonu Vilayet Salnamesi*, Kastamonu Vilayet Matbaası, H. 1314 (1896-1897), s. 434.

²³ *Kastamonu Vilayet Salnamesi*, Kastamonu Vilayet Matbaası, H. 1312 (1894-1895), s. 253-254.

üründen vergi alınırdı.²⁴ Bu durum zaman zaman yetkililer ile halk arasında problem oluşturmuştur. Bilindiği üzere, hemen her dönemde vergi toplama işinden sorumlu görevliler tarafından halktan gereğinden fazla miktarda vergi alınması gibi sıkça haksızlıklar ve yolsuzluklar yaşanmıştır. Özellikle limanlarda gerçekleştirilen ticari eşya alım satımlarından vergi alınması, böyle yolsuzluklara uygun bir ortam yaratmıştır. Bu dönemde bölge halkının büyük oranda geçimini sağladığı Bartın Limanı'nda da bu türden bir mağduriyet yaşanmıştır. 5 Recep 1317 (9 Kasım 1899) tarihinde Dâhiliye Mektubi Kaleminden Kastamonu vilayetine gönderilen yazıda, teneke ve iki yüz kıyyelik balya hariç olmak şartıyla Bartın İskelesi'nden gelen her ticaret eşyasından 10 para resm alınması kararlaştırıldığı halde belediyenin mültezimi tarafından 40 para talep edilmekte olduğundan bahsedilerek, gereğinin yapılması istenmiştir.²⁵ Görüldüğü gibi iskeleden gelen ürünlerden alınması gereken miktardan dört kat fazla vergi istenmesi üzerine hükümet tarafından olaya müdahale edilmiştir.

2. Ulaşım

Bu dönemde Bartın'ın henüz kullanıma elverişli bir karayoluna sahip olmaması sebebiyle ulaşım ihtiyacı, şehir için hayati bir öneme sahip olan Bartın Nehri aracılığıyla karşılanmaktaydı.²⁶ Şehir içindeki iskele sayesinde ticari malların yanı sıra yolcu getirip götürmek de mümkündü. 1893-1894 tarihli Kastamonu Vilayet Salnamesinde yer alan bilgiye göre, Bartın Nehri üzerinde yer alan Gürgenpınarı İskelesi'ne her hafta İdare-i Mahsusa vapurlarından biri gelip giderek posta, yolcu ve ticaret eşyası taşımakta ve bu iskele vasıtasıyla Bartın, Safranbolu, Daday, Çerkeş, Araç kazalarından haftada yüz ile iki yüz arası yolcu İstanbul ve başka yerlere gidip gelmekteydi.²⁷ Örneğin, 1886 yılında İdare-i Mahsusaya ait Kabataş vapurunun Bartın'a işlemekte olduğu bilinmektedir.²⁸ 1890 yılında yine İdare-i Mahsusaya ait olan Silivri ve Romen isimli

²⁴ Mehmet Ali Ünal, *Osmanlı Sosyal ve Ekonomik Tarihi*, Fakülte Kitabevi, 3. bs., Isparta 2014, s. 199.

²⁵ BOA, DH.MKT., 2267/144, H. 5 Recep 1317 (9 Kasım 1899).

²⁶ *Kastamonu Vilayet Salnamesi*, Kastamonu Vilayet Matbaası, H. 1314 (1896-1897), s. 433.

²⁷ *Kastamonu Vilayet Salnamesi*, Kastamonu Vilayet Matbaası, H. 1311 (1893-1894), s. 214.

²⁸ BOA, Yıldız Perakende Evrakı (Y.PRK), Askeri Maruzat (ASK), 33/73, H. 28 Şevval 1303 (30 Temmuz 1886).

vapurlar Bartın'a gidip gelmekteydi.²⁹ Bunların dışında 1893 yılında Adana adlı vapurun, askerlik görevini tamamlamış olan kişileri Bartın'a getirdiği kaydedilmiştir.³⁰ 1897 yılında ise Şeref adlı vapur ile Bartın Limanı'ndan Tekirdağ'a asker götürülmüştür.³¹

Bartın Limanı'na giren çıkan vapurların hareketleri hakkında Bahriye ve Dâhiliye Nezareti gibi üst düzey yetkili makamlar ile yerel idareler arasında devamlı olarak irtibat sağlanmış ve liman faaliyetleri denetim altında tutulmaya çalışılmıştır.

22 Şevval 1300 (26 Ağustos 1883) tarihinde Dâhiliye Nezareti Mektubi Kaleminden Bahriye Nezaretine gönderilen yazıda, İstemnako adında bir vapurun Cide kazası iskelesine uğrayıp kaptanı tarafından bu iskelede bir acente tayin edilerek Cide, Amasra ve Bartın'a her hafta uğrayacağını bildirdiğinden ve mezuniyet resminin tahsil edilip edilmediğine dair herhangi bir bilginin olmadığından bahsedilerek, yapılması gerekenleri içeren tahriratın Kastamonu vilayetine gönderildiği belirtilmiştir. 24 Safer 1301 (25 Aralık 1883) tarihinde ise buna cevap olarak, bahsedilen vapurun Harisovergi Kumpanyasına ait Osmanlı sancağına sahip İstemnako adlı vapur olduğu, sözü geçen iskelelere birkaç defa gelip gitmiş ise de 27 Haziran 1299 (9 Temmuz 1883)'dan beri sahibi tarafından çalışmaya ara verildiği ve liman dairesinin vermiş olduğu bilgiye göre vapurun çalıştığı esnada da liman rüsumunu ödediği ifade edilmiştir.³²

Yine 2 Cemaziyelevvel 1316 (18 Eylül 1898) tarihinde Dâhiliye Nezareti Mektubi Kaleminden Kastamonu vilayetine gönderilen yazıda, Koskolos Kumpanyasına mensup ve Osmanlı sancağı taşıyan Aleksandros isimli vapurun Zonguldak'tan aldığı dört yolcuyu habersiz olarak Bartın Boğazı'na indirmesinin uygun olmadığı bildirilmesiyle birlikte ziyaret belgesini içeren 18 Temmuz 1314 (30 Temmuz 1898) tarihli telgrafın gelmesi üzerine yapılan yazışmada, bahsedilen vapurun Ereğli Limanı'ndan almış olduğu karantina ve liman tezkereleriyle gelerek dört yolcu indirdiği ve uygunsuz bir halin bulunmadığı ifade edilmiştir.³³

²⁹ BOA, DH.MKT., 1782/16, H. 4 Rebiyülahir 1308 (17 Kasım 1890); BOA, Y.PRK.ASK., 59/93, H. 26 Cemaziyelevvel 1307 (18 Ocak 1890).

³⁰ BOA, Yıldız Mütenevvi Maruzat Evrakı (Y.MTV.), 86/55, H. 23 Rebiyülahir 1311 (3 Kasım 1893).

³¹ BOA, Y.PRK.ASK., 124/92, H. 9 zilhicce 1314 (11 Mayıs 1897).

³² BOA, DH.MKT., 1342/96/2, H. 24 Safer 1301 (25 Aralık 1883).

³³ BOA, DH.MKT., 2109/49, H. 2 Cemaziyelevvel 1316 (18 Eylül 1898).

Bir başka örnek, 2 Cemaziyelevvel 1317 (8 Eylül 1899) tarihinde Dâhiliye Mektubi Kaleminden Zaptiye Nezaretine gönderilen yazıda, Bartın'dan İstanbul'a hareket eden İngiliz bandıralı Catherine adındaki vapurla iki Yunanlının İstanbul'a geldiğinin Bartın Kaymakamlığı tarafından bildirildiği belirtilerek, yabancılardan buraya gelecek olanların esami ve eşkâl pusulalarının Zaptiye Nezaretine gönderildiği ifade edilmiştir.³⁴

Bu yüzyılda Bartın Limanı'nda yasalara uygun bir şekilde seferlerini sürdüren deniz taşıtlarının yanında Osmanlı Devleti'nin kanunlarına uymayarak gizli bir şekilde faaliyetlerini yürütmeye çalışan taşıtların da bulunduğu görülmektedir. Böyle bir durumla karşılaşılması halinde üst merciler tarafından bunun engellenmesi için yapılacak muameleler ilgili birimlere bildirilerek gerekli girişimlerde bulunulmuştur.

Bu konuyu ele aldığımızda karşımıza çıkan ilk örnek, Preme adlı vapurun faaliyetidir. 8 Zilkade 1306 (6 Temmuz 1889) tarihinde Bahriye Nezareti Mektubi Kaleminden Hariciye Nezaretine gönderilen yazıda, Andon adlı kişi tarafından kiralanan İngiliz bandıralı Preme adlı vapurla Ereğli'den Bartın'a yolcu ve eşya taşımak istendiği bildirilmiş ancak bu faaliyetin kanunlara aykırı olduğu belirtilerek engellenmesi talep edilmiştir.³⁵ Bunun üzerine 13 Zilkade 1306 (11 Temmuz 1889) tarihinde Dâhiliye Nezareti Mektubi Kaleminden Hariciye Nezaretine gönderilen yazıda, yasak olmasına rağmen Ereğli ile Bartın arasındaki güzergâhta yolcu ve posta taşımak ve İdare-i Mahsusa ile rekabet etmek amacıyla Andon adında bir kişinin İngiltere bandıralı Preme adlı vapuru kiraladığı ve bu durumun İngiltere sefaretine tebliğ edildiği belirtilerek, Bahriye Nezaretine de gereğinin yapılması için tezkere gönderildiği ifade edilmiştir.³⁶

Aynı yıl Mösyö Lambros adında bir kişinin tasarrufunda bulunan Oksin isimli İngiliz bandıralı bir vapurun Bartın Limanı'nda göstermiş olduğu faaliyet, hiç kuşkusuz bu konuda en geniş yere sahip olan olaydır. Çünkü bu olay yaklaşık olarak on yıl boyunca yetkili makamlar düzeyinde sorun teşkil etmiştir. Elde edebildiğimiz belgeler doğrultusunda bu konu şu şekilde açıklanabilir: 14 Şa-

³⁴ BOA, DH.MKT., 2244/38, H. 2 Cemaziyelevvel 1317 (8 Eylül 1899).

³⁵ BOA, Hariciye Nezareti (HR), Haritalar (TH), 91/1, H. 8 Zilkade 1306 (6 Temmuz 1889).

³⁶ BOA, DH.MKT., 1636/122, H. 13 Zilkade 1306 (11 Temmuz 1889).

ban 1306 (15 Nisan 1889) tarihinde Bahriye Nezareti Mektubi Kaleminden Hariciye Nezaretine gönderilen yazıda, Mösyö Lambros'un mutasarrıfı olduğu İngiliz bandıralı Oksin adlı vapurun, bir müddetten beri Bartın'a gidip gelmekte olduğunun haber alındığı ve kanunlar gereği Bartın gibi nehir kenarı olan yerlere yabancıların vapur işletmelerine izin verilmediğinden dolayı engellenmesi hakkında Kastamonu vilayetine ve mahalli liman idaresine gerekenin yapılmasının bildirildiği ifade edilmiştir.³⁷ Bunun üzerine yapılan yazışmalar sonucunda Bartın İskeleyi'nin deniz kenarında olmadığı, Bartın Nehri'nin denizle birleştiği noktadan dört buçuk mil içeride bulunduğu ve vapurların bu iskeleye yanaşmaları için nehrin içine girdiklerinden dolayı buraya yabancı bir vapurun girip çıkmasının uygun olmadığından bahsedilerek, şimdiye kadar oraya Mösyö Lambros'un mutasarrıfı olduğu Oksin vapurundan başka hiçbir yabancı vapurun işlememiş olduğundan ve adı geçen vapurun daha önce sefere başladığı için ona izin verildiği anlaşılmıştır.³⁸ Ancak 17 Şevval 1306 (16 Haziran 1889) tarihli Dâhiliye Nezareti Mektubi Kaleminden Bahriye Nezaretine gönderilen yazıda, nehre sahip olan böyle yerlerde yabancıların vapur işletmeleri kurallara uygun olmadığından dolayı bu faaliyetin engellenmesinin gerektiği belirtilerek, bu konu Bartın Liman Reisine tebliğ edilmiş ve Kastamonu vilayetinden gereğinin yapılması istenmiştir.³⁹ Böylelikle sözü edilen vapurun Bartın Limanı'na giriş çıkışı engellenmiştir. Bu vapurun giriş çıkışının engellenmesinin ardından 24 Rebiyülevvel 1307 (18 Kasım 1889) tarihinde Bahriye Nezaretine gönderilen yazıda, söz konusu vapurun bir daha uğramaması için bu güzergâha İdare-i Mahsusa tarafından elverişli bir vapur tahsis edilmesi talebinde bulunulmuştur.⁴⁰ Bu talebe karşılık olarak 28 Cemaziyelevvel 1307 (20 Ocak 1890) tarihinde Kastamonu vilayetine gönderilen yazıda, yabancı vapurların bundan böyle oralara uğramaması için İdare-i Mahsusa tarafından elverişli bir vapurun tahsis edilmesi gerektiğini içeren mektup için Bahriye Nezaretinden alınan cevapta, şuan zaten yolcu ve eşya taşıyan bir vapurun çalıştığından dolayı daha elverişli bir vapurun gönderilemeyeceği bildirilmiştir. Ayrıca mevcut vapurdan daha büyük bir vapur gön-

³⁷ BOA, Babıali Evrak Odası Evrakı (BEO), 276/20629/3, H. 14 Şaban 1306 (15 Nisan 1889).

³⁸ BOA, HR.TH., 88/56, H. 14 Şaban 1306 (15 Nisan 1889).

³⁹ BOA, DH.MKT., 1629/10, H. 17 Şevval 1306 (16 Haziran 1889).

⁴⁰ BOA, DH.MKT., 1675/35, H. 24 Rebiyülevvel 1307 (18 Kasım 1889).

derilecek olursa, Bartın Boğazı'ndan içeri girmesinin mümkün olmayacağı ifade edilmiştir.⁴¹ Osmanlı Devleti tarafından Oksin vapurunun Bartın Limanı'na giriş çıkışının engellenmesi yönünde bir karar alınmasından sonra, tahmin edilebileceği üzere İngiltere hükûmeti ile bir anlaşmazlık ortaya çıkmış ve Osmanlı Devleti'nin Mösyö Lambros'a bir tazminat ödemesi gündeme gelmiştir. Bu anlaşmazlık üzerine 12 Şevval 1310 (29 Nisan 1893) tarihinde Sadaretten Kastamonu vilayetine gönderilen yazıda, mesele üzerinde kapsamlı bir değerlendirme yapabilmek adına Bartın'a gidip gelmesi yasaklanan Oksin vapurunun Bartın Limanı'na kaç defa girmiş ve girişinin ne zaman yasaklanmış olduğu hakkında, liman ve rüsumat idareleri kayıtlarına müracaat edilerek sonuçların detaylı bir şekilde bildirilmesi istenmiştir.⁴² Yapılan değerlendirme sonucunda 17 Zilhicce 1310 (2 Temmuz 1893) tarihinde Sadaret tarafından küçük bir miktar tazminat ödenerek bu anlaşmazlığın çözülmesinin uygun olacağına karar verilmiştir.⁴³ Fakat bu durumda doğal olarak İngiltere'nin de söz hakkına sahip olmasından dolayı sadece Osmanlı Devleti'nin verdiği karar ile sorunun çözüme kavuşması mümkün olmamıştır. Osmanlı Devleti açısından problemin bu şekilde çözülmesi beklenirken, elbette İngiltere hükûmetinin ve Mösyö Lambros'un bu konudaki tutumları önem arz etmektedir. Lambros'un talep ettiği tazminat miktarını bildirmesi üzerine Osmanlı Devleti, tazminat miktarının aşağı çekilmesi talebinde bulunmuştur. Bu hususta 13 Muharrem 1317 (24 Mayıs 1899) tarihinde İngiltere Sefaretinden gelen tezkerenin tercümesinde, Oksin vapuru hakkında Mösyö Lambros ile görüşüldüğü ve Lambros'un hiçbir şekilde iki bin Osmanlı lirasının aşağısını kabul etmeyip kendisine verilen hakkın ihlal edilmesinden dolayı uğramış olduğu zararın daha fazla olduğunu beyan ettiği belirtilerek bu hususta kendisinin haksız görüldüğünden bahsedilmiştir. Ayrıca İngiltere hükûmet müşavirleri ile İngiltere hükûmetinin, Mösyö Lambros'un iki bin yedi yüz doksan sekiz Osmanlı lirası on yedi kuruşu tahsil etme hakkı bulunduğunu beyan ettikleri belirtilmiştir. Mösyö Lambros'un şimdikiye kadar sözü geçen meblağın aşağı çekilmesi konusunda uzlaşmaya razı olmadığı ancak ödemenin geciktirilmeden yapılması şartıyla miktarın indirilmesi hususunda Mösyö Lambros uzlaşmayı kabul ederse hükûmetin meblağı ödemeye hazır olduğu

⁴¹ BOA, DH.MKT., 1691/17, H. 28 Cemaziyevvel 1307 (20 Ocak 1890).

⁴² BOA, BEO., 386/28948, H. 12 Şevval 1310 (29 Nisan 1893).

⁴³ BOA, BEO., 229/17145, H. 17 Zilhicce 1310 (2 Temmuz 1893).

beyan edilmiş ve bu durumun kabul edilip edilmediğinin bildirilmesi istenmiştir.⁴⁴ Bunun üzerine 23 Muharrem 1317 (3 Haziran 1899) tarihinde gönderilen belgede, daha önce Bartın Nehri'ne girip çıkan Oksin vapurunun sahibi Mösyö Lambros tarafından talep edilen iki bin liranın bir miktar daha indirilmesi konusunun İngiltere sefirine bildirildiği ancak Mösyö Lambros'un iki bin liraya ikna edilmiş olmasından dolayı şimdi tekrar indirim istenirse bunu kabul etmeyeceği gibi durumu çıkmaza sokacağından bahsedilerek, iki bin liranın ödenmesi gerektiği ifade edilmiştir.⁴⁵ Bunun sonucunda 15 Safer 1317 (25 Haziran 1899) tarihinde Sadaret Mektubi Kaleminden Dâhiliye Nezaretine gönderilen yazıda, Lambros'un talep ettiği iki bin liranın ödenmesi onaylanmış ve olay böylelikle çözüme ulaşmıştır.⁴⁶

Oksin vapuru sorunu uzun yıllar boyunca gündemi meşgul etmeye devam ederken bu süreçte başka pek çok olay da meydana gelmiştir. Bu yıllarda Bartın'dan İstanbul'a kaçak olarak gitmeye çalışan yolcuların bulunduğu sık sık görülmektedir. 14 Rebiyülahir 1308 (27 Kasım 1890) tarihinde Dâhiliye Mektubi Kaleminden Hariciye Nezaretine gönderilen yazıda, Fatma adında bir kadın tarafından İstanbul'da hizmetçilik yapmak üzere Safranbolu'dan Bartın'a getirilen üç genç kızın mürur tezkeresi ve hüccet-i şeriyeleri olmadığından dolayı İstanbul'a götürülmelerine izin verilmediği halde, ikisinin gizlice Bartın Boğazı'nda yol alan Ektos isimli bir İngiliz vapuruna kaçtıkları ve vapurun kaptanının bunları iade etmeye karşı çıktığı, vapurdaki başka kaçak yolcularla birlikte İstanbul'a götürüldükleri Bolu Mutasarrıflığı tarafından bildirilmiştir. Bu konuda bahsedilen vapur ve kaptanı hakkında gerekenin yapılması istenmiştir.⁴⁷ Bu durumun haber alınması üzerine olayın doğru olup olmadığı araştırılmaya başlanmıştır. Öncelikle, Bartın'dan izinsiz yolcu almasından dolayı Ektos isimli geminin kaptanı hakkında şikâyeti içeren 8 Cemaziyevvel 1308 (20 Aralık 1890) tarihli Babıali'den gelen tezkereye cevap olarak 1890 senesi Merakib-i Ticariye Defteri'nde bu isimde bir geminin kayıtlı olmadığı belirtilmiştir.⁴⁸ Daha sonra, 1 Cemaziyelahir 1308 (12 Ocak

⁴⁴ BOA, HR. İdare (İD)., 2050/40, H. 13 Muharrem 1317 (24 Mayıs 1899).

⁴⁵ BOA, İradeler (İ), İrade Hariciye (HR)., 363/14/3, H. 23 Muharrem 1317 (3 Haziran 1899).

⁴⁶ BOA, BEO., 1329/99634, H. 15 Safer 1317 (25 Haziran 1899).

⁴⁷ BOA, DH.MKT., 1785/68, H. 14 Rebiyülahir 1308 (27 Kasım 1890).

⁴⁸ BOA, HR. Tercüme Odası Evrakı (TO), 264/64, H. 8 Cemaziyevvel 1308 (20 Aralık 1890).

1891) tarihinde Dâhiliye Mektubi Kaleminden Kastamonu vilayetine gönderilen yazıda, yukarıda bahsi geçen olay hakkında detaylı bir şekilde bilgi verilmiş ve bu olayda adı geçen vapurun kaptanı hakkında gereken işlemin yapılması talebi üzerine, Hariciye Nezaretinden alınan cevapta Defter-i Mahsusa'da bu isimde kayıtlı bir gemi olmadığı belirtilerek olayın araştırılması talep edilmiştir.⁴⁹ 26 Şaban 1308 (6 Nisan 1891) tarihinde Dâhiliye Mektubi Kaleminden Bahriye Nezaretine gönderilen yazıda, Bartın Boğazı'nda yük almakta olan Ektos adlı bir İngiliz vapurunun Safranbolu'dan Fatma adında bir kadın tarafından kaçırılan beş kız çocuğunu kabul ederek İstanbul'a getirdiğinin tespit edildiğinden dolayı vapur kaptanı hakkında gerekli muamelenin yapılması Kastamonu vilayetine bildirildikten sonra, Hariciye Nezareti ile yapılan yazışmada, Defter-i Mahsusa'da bu isimde bir vapurun kayıtlı olmadığı Hariciye Nezareti tarafından Kastamonu vilayetine bildirilmiştir. Devamında ise yapılan araştırmanın sonucu belirtilmiştir. Buna göre, bahsedilen vapurun adının Ektos ve İngiliz bandıralı olduğu, kaptanının adının Domaniko olup, Mösyö Lambros isminde bir tüccarın tasarrufunda bulunduğu bildirilerek, gerekenin yapılması istenmiştir.⁵⁰ Önceki satırlardan hatırlanacağı üzere Lambros adlı kişi, Bartın Limanı'na girip çıkması yasaklanan Oksin adındaki bir diğer vapurun da sahibiydi. Mösyö Lambros'un bu yıllarda Bartın Limanı'nı kullanarak Batı Karadeniz'de geniş çaplı bir şekilde yasadışı deniz faaliyetlerini sürdürmeye çalıştığı açıkça görülmektedir.

Bazen yabancı vapurların İdare-i Mahsusa ile rekabete girmek için de Bartın Limanı'na uğradıkları bilinmektedir. 22 Zilhicce 1308 (29 Temmuz 1891) tarihinde Dâhiliye Mektubi Kaleminden Bahriye Nezaretine gönderilen yazıda, Yunan bandıralı Premenor Kejifo isimli bir vapurun Bartın Boğazı dışında düşük fiyatla yolcu ve eşya almakta olduğu bildirilerek bu faaliyetin engellenmesi, ayrıca İdare-i Mahsusa vapurlarının ücret tarifelerinin güvenliği sağlayacak ve bu gibi faaliyetlerin önüne geçecek şekilde yeniden belirlenmesinin istendiği ve bunun Bahriye Nezaretine bildirildiği ifade edilmiştir.⁵¹ Buradan adı geçen vapurun İdare-i Mahsusa ile rekabet etmek için çok düşük bir kâr oranı ile faaliyetlerini yürüttüğü veya İdare-i Mahsusanın olması gerekenden yüksek bir ücret

⁴⁹ BOA, DH.MKT., 1799/3, H. 1 Cemaziyelahir 1308 (12 Ocak 1891).

⁵⁰ BOA, DH.MKT., 1825/115, H. 26 Şaban 1308 (6 Nisan 1891).

⁵¹ BOA, DH.MKT., 1853/64, H. 22 Zilhicce 1308 (29 Temmuz 1891).

tarifesi uyguladığı şeklinde iki farklı görüş ortaya konulabilir. Ancak bölge nüfusunun ve seyahat hareketliliğinin çok yoğun olmadığı düşünülecek olursa, vapurun sadece rekabet etmek amacıyla kâr oranını düşük tutması akla çok uygun gelmemektedir. Bu durumda İdare-i Mahsusanın vapur ücretlerinin olması gerekenden yüksek olduğu görüşü daha uygun bir ihtimal olarak görünmektedir.

4 Muharrem 1311 (18 Temmuz 1893) tarihinde Kastamonu Vilayeti Mektubi Kaleminden Dâhiliye Nezaretine gönderilen yazıda, iki aydan beri İstanbul'dan Bartın'a gelip giden Eflani isimli ticaret vapuru acentesi manifaturacı Safranbolulu Arslanoğlu Kozma ile adı geçen vapurun yazıcısı Safranbolulu Andon tarafından izinsiz ve kim oldukları belli olmayan bir takım kişilerin, Gürgenpınarı İskelesi'nden hareket ettikten sonra boğaz ağzından, boğazın dışından ve Tarlaağzı denen yerden kömür almak bahanesiyle adı geçen vapura alınarak İstanbul'a gizlice götürülmekte olduğu ve geri dönüşte de bu yoldaki yolcuları kaçırmak için boğaza çoğu zaman geceleri girdiğinde bu civardan başka yerlerde dışarıya çıkardıkları gibi bazı tezkeresizlerin de vapurun ambarındaki tankların arasına saklandıklarını içeren şukkanın Bartın Polis Memurluğuna teslim edildiği belirtilerek gereğinin yapılması istenmiştir.⁵²

13 Muharrem 1316 (3 Haziran 1898) tarihinde Kastamonu Vilayeti Mektubi Kaleminden Dâhiliye Nezaretine gönderilen yazıda, son zamanlarda Bartın'dan İstanbul'a izinsiz olarak gitmekte olan yolcuların sayısının çok arttığı, bunlardan Safranbolulu olanlarının sorguya çekildiğinde gerekli vergilerini veremediklerinden dolayı tezkere alamadıklarını beyan ettiklerinden bahsedilmiştir. Bunlara benzer ardı arkası kesilmeyen izinsiz seyahatlerin iskele memurlarının sorumluluğunda olduğundan dolayı, bunların hangi güzergâh ve vasıta ile gitmekte olduklarının tespit edilmesi ve bu yolsuzluğun memurların suiistimalinden mi yoksa gafletinden mi meydana geldiğinin araştırılıp sonuçlarının bildirilmesi istenmiştir. Ayrıca, bundan sonra seyahatlerin kayıt altına alınması için gerekenin yapılması hususunda 17 Kânunuevvel 1313 (29 Aralık 1897) tarihli ve üç yüz elli yedi numaralı tahrirde buyurulması üzerine durumun hemen Bolu Sancağı Mutasarrıflığına bildirildiği ifade edilmiştir. Buna alınan cevapta, Bartın İskelesi tarafından vapurlara tezkere-siz yolcu kabul edilmemesine rağmen İstanbul'a tezkeresiz giden

⁵² BOA, DH.MKT., 105/5/3, H. 4 Muharrem 1311 (18 Temmuz 1893).

yolcuların herhangi bir memura sahip olmayan Amasra, Kurucaşile ve diğer yerlere uğrayan İdare-i Mahsusa vapurlarının oralarından yolcu ve eşya almasından istifade edenler olabileceğinin bölge kaymakamlığı ile yapılan yazışma neticesinde anlaşılmıştır. Bunun çözümü için, posta vapurlarının geldiğinde Bartın'a uğrayacaklarından dolayı iskele teftiş komisyonu tarafından bundan sonra vapurda da teftiş edilerek tezkeresiz hiçbir yolcunun İstanbul'a ve diğer yerlere gitmesine izin verilmemesi ve bunun devamlı olarak sürdürülmesiyle ilgili tedbirlerin alınmasının gerekli olduğu ifade edilmiştir.⁵³ Bu problemin çözülmesi için bir süre sonra ek tedbirler de hayata geçirilmiştir. 15 Rebiyülevvel 1316 (3 Ağustos 1898) tarihli Zaptiye Nezareti Mektubi Kaleminden Dâhiliye Nezaretine gönderilen yazıda, Bartın'dan İstanbul'a çok sayıda izinsiz yolcunun gelmekte olduğundan dolayı İstanbul'a uğrayacak olan vapurlara izinsiz yolcuların kabul edilmemesi için Amasra, Kurucaşile gibi herhangi bir memura sahip olmayan iskelelere uğrayan İdare-i Mahsusa vapurlarında veya sözü edilen iskelelerde birer memur bulundurulması gereğinin 12 Temmuz 1314 (24 Temmuz 1898) tarihli ve beş yüz dört numaralı tezkerede belirtildiği ifade edilmiştir. Ayrıca Bartın, Amasra ve diğer iskelelere sadece İdare-i Mahsusa vapurlarının uğramadığı, başka posta vapurlarının da uğramakta olduğu belirtilerek, her vapurda birer memur bulundurulmasının haricinde, adı geçen yerlerde birer polis bulundurulmasının da gerekli olduğu Kastamonu vilayetine bildirilmiştir.⁵⁴

Verilen örneklerden anlaşılacağı üzere, Osmanlı Devleti limanların faaliyetlerini mümkün olan en yüksek seviyede kontrol altında tutmaya çalışmıştır. Buradaki temel amaç, iç güvenliğin sağlanması gerekliliğidir. Osmanlı Devleti'nde iç güvenliği sağlamak her dönemde öncelikli bir konu olmuştur. Çünkü devletin bu alanda zayıf olduğu zaman eşkıyalık, soygunculuk gibi toplum düzenini bozan olaylar artarak halkın can ve mal güvenliğinin tehlikeye düşmesine sebep olmuştur.⁵⁵ Bu gibi olumsuzlukların önüne geçmek için devlet toplum üzerinde iki farklı açıdan denetim sağlamıştır. İlk olarak Osmanlı vatandaşlarının bir şehirden başka bir şehre -özellikle İstanbul'a- izinsiz seyahat etmelerinin önüne geçmek. Musa Çadırcı, Osmanlı vatandaşlarının ülke içinde seyahat

⁵³ BOA, DH. Tesri-i Muamelat ve Islahat Komisyonu (TMİK.M), 54/57, H. 13 Muharrem 1316 (3 Haziran 1898).

⁵⁴ BOA, DH.TMİK.M., 55/34/4, H. 15 Rebiyülevvel 1316 (3 Ağustos 1898).

⁵⁵ Musa Çadırcı, *Tanzimat Sürecinde Türkiye Ülke Yönetimi*, İmge Kitabevi, 2. bs., Ankara 2017, s. 134.

edebilmeleri için ancak *mürûr tezkeresi* adı verilen bir izin belgesi almaları gerektiğinden bahseder.⁵⁶ Osmanlı hükûmeti tarafından denizyolu aracılığıyla şehirlerarası seyahat edecek olan yolcuların, sorulması durumunda izin belgelerini liman memurlarına göstermeleri istenmiştir.⁵⁷ Böylece seyahat edenlerin denetimi sağlanmıştır. İkinci olarak ise, yabancı kimselerin Osmanlı sınırları içindeki faaliyetlerinden haberdar olmaktır. Çalışmada verilen örneklerden de anlaşıldığı gibi devlet karasularında yabancılara kısıtlı dolaşım imkânı tanımış, Bartın Nehri gibi iç nehirlere yabancı gemilerin girmesini yasaklamıştır.

Osmanlı hükûmeti tarafından yapılan tüm denetim ve alınan tedbirlere rağmen Bartın'da yolcu taşımacılığı faaliyetlerinde yolcuları mağdur eden birtakım yolsuzlukların meydana geldiği görülmektedir. Örneğin, 20 Zilhicce 1309 (16 Temmuz 1892) tarihinde Dâhiliye Mektubi Kaleminden Kastamonu vilayetine gönderilen yazıda, İstanbul Polis Müdüriyeti tarafından bildirilen habere göre Bartın nüfus memurunun yolculara mürur tezkeresi vermediği ayrıca İdare-i Mahsusa acentesinin kâtibi Tevfik Efendi'nin de çoğu zaman yolculardan para alarak kendilerini vapura almakta olduğu beyan edilmiştir. Bahsi geçen kişilerin böyle hareketlerinin güvenliğe zarar vereceği bildirilerek gereğinin yapılması istenmiştir.⁵⁸

Konu hakkında ulaşabildiğimiz belgelerden hareketle bu dönemde Bartın Limanı'na girip çıkmış olan gemilerin kayıtlarını derlediğimizde karşımıza şöyle bir tablo ortaya çıkmaktadır:

Tablo: Bartın Limanı'na Girip Çıkan Gemiler

Yıl	Sahip/ Kumpanya	Gemi Adı	Bandıra
1883	Harisovergi Kumpanyası	İstemnako	Osmanlı
1886	İdare-i Mahsusa	Kabataş	Osmanlı
1889	Andon	Preme	İngiliz
1889	Lambros	Oksin	İngiliz
1890	İdare-i Mahsusa	Silivri	Osmanlı
1890	İdare-i Mahsusa	Romen	Osmanlı
1890	Lambros	Ektos	İngiliz
1891	-	Premenor Kejifo	Yunan

⁵⁶ Çadırcı, *Tanzimat Sürecinde Türkiye...*, s. 147.

⁵⁷ *Takvim-i Vekayi*, 218. Defa, H. 5 Muharrem 1257 (27 Şubat 1841).

⁵⁸ BOA, DH.MKT., 1972/76, H. 20 Zilhicce 1309 (16 Temmuz 1892).

1893	-	Adana	Osmanlı
1893	Manifaturacı Safranbolulu Arslanoğlu Kozma Acentesi	Eflani	Osmanlı
1897	-	Şeref	Osmanlı
1898	Koskolos Kumpanyası	Aleksandros	Osmanlı
1899	-	Catherine	İngiliz

3. Çözölemeyen Problem: Limanın Tıkanması Meselesi ve Yeni Liman Fikri

Bartın Limanı'nın bir türlü kesin çözüme kavuşturulamayan kronik bir problemi bulunmaktaydı. Nehrin Karadeniz'le birleştiiğı boğaz noktası gerek olumsuz hava şartlarından dolayı gerekse de denizden gelen kumlardan dolayı sık sık tıkanmaktaydı. Yolcu ve ticaret gemilerinin nehirden içeri girmelerine engel olan bu durum, şehrin ve civardaki merkezlerin ticari faaliyetlerinin aksamasına yol açıyordu.⁵⁹ Öyle ki, 21 Cemazıyelevvel 1248 (16 Ekim 1832) tarihinde bile, Bartın'da inşa edilmesi istenen fırkateynin, liman ağzının sığı olması sebebiyle denize çıkamayacağı, bundan dolayı Amasra'daki fırkateyn inşaatının tamamlanmasından sonra orada inşa edilmesi gerektiğı ifade edilmiştir.⁶⁰ Bartın idaresi hükümetten boğazın kumlardan temizlenmesi için gerekli teçhizatın gönderilmesini talep etmiştir. 8 Rebiyülahir 1313 (28 Eylül 1895) tarihinde Bahriye Nezaretinden Dâhiliye Nezaretine gönderilen yazıda, Bartın Boğazı'nın temizliğı için gerekli olan tarak dubasının henüz gönderilmediğinden bahsedilerek, gereğinin yapılmasının 20 Cemazıyelevvel 1311 (29 Kasım 1893) tarihli ve altmış bir numaralı tezkere ile bildirildiğı belirtilerek, Bartın Boğazı'nın ticari açıdan önemli bir konumda bulunmasından dolayı buraya girip çıkacak olan gemilerin güvenli bir şekilde seyretmelerini sağlayabilmek için tarak dubasının temin edilmesinin gerekli olduğı ve ayrıca bir istimbot ve iki çamur dubasının da daimi olarak orada bulundurulmasının zaruri olduğı ve bunların masraflarına karşılık olmak üzere adı geçen boğazdan girip çıkacak yüklü gemilerden tonilato itibarıyla bir resm alınmasının gerekli olduğı ifade edilmiştir.⁶¹

⁵⁹ Emrah Çetin-Özgür Tilbe, "20. Yüzyılın Başlarında Bartın Nehri'nin Islahı ve Ulaşımına Açılması İçin Yürütölen Çalışmalar", *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller 2*, Kayseri 2015, s. 645.

⁶⁰ BOA, Hatt-ı Hümayun (HAT), 574/28128, H. 21 Cemazıyelevvel 1248 (16 Ekim 1832).

⁶¹ BOA, Şura-yı Devlet Evrakı (ŞD), 9/17/5, H. 8 Rebiyülahir 1313 (28 Eylül 1895).

Görüldüğü gibi boğazın tıkanması ticari faaliyetleri aksatmasının yanı sıra temizlenmesi de ayrıca bir maddi külfet meydana getirmiştir. Bu durumun çözüme ulaşması için 25 Cemaziyelevvel 1313 (13 Kasım 1895) tarihinde Sadarettin gönderilen yazıda, Bartın Boğazı'nın sık sık kumla dolup gemilerin seyrine engel olmaması amacıyla boğazın temizliğinde devamlı olarak kullanılması gereken -yukarıda adı geçen- araçlardan doğacak masraf miktarı olan doksan beş bin kûsur kuruşa karşılık olmak üzere Bartın Boğazı'na girip çıkan gemilerden suret-i muhtelif resmi alınması hakkında gerekenin yapılması istenmiştir.⁶² Ayrıca, gemilerden tahsil edilecek olan resmin şartları, 7 Cemaziyelahir 1313 (25 Kasım 1895) tarihinde Sadaret Mektubi Kaleminden Bahriye Nezaretine gönderilen yazıda bildirilmiştir. Buna göre, Bartın Boğazı'nın sık sık kumla dolarak gemilerin seyrine engel olmasından dolayı bir tarak dubası, bir istimbot, iki çamur dubasının boğazın temizliği için daima bulundurulması ve bunun için gerekli masraf miktarı olan doksan beş bin dört yüz kırk iki kuruş yirmi dokuz pareye karşılık olmak üzere boğaza girip çıkan gemilerden on tona kadar olanlardan on, yirmi tona kadar olanlardan otuz, otuz tona kadar olanlardan kırk, kırk tona kadar olanlardan altmış ve daha yüksek tonajlı olanlardan ise yüz yirmi kuruş resm alınmasına karar verilmiştir.⁶³ Ancak tüm bu iyi niyetli çabalara rağmen maalesef bu konuda kesin bir başarı elde edilememiştir. Dönemin şartları gereği hem yeterli bilgi ve beceriye sahip eleman eksikliği hem de maddi zorlukların başarı elde edilememesinde etkili olduğu söylenebilir.

İlerleyen yıllarda doğal limanın kötü hava şartlarından dolayı yetersiz kaldığı ve donanımlı bir liman kurulması düşüncesinin gündeme geldiği görülmektedir. 21 Cemaziyelevvel 1326 (21 Haziran 1908) tarihinde Sadaret Mektubi Kaleminden Ticaret ve Nafia Nezaretine gönderilen yazıda, Batı Karadeniz'de etkili olan kuvvetli lodos rüzgârına maruz kalmasından dolayı Ereğli Limanı'nda üç sene zarfında seksen üç adet gemi battığından bahsedilerek, artık liman talimatı ve inşaat şartlarına uygun olmak üzere Ereğli, Bartın ve Amasra iskelelerinde birer liman tesisi yapılması, ortaya çıkacak maliyet için de ihale suretiyle inşa ettirilmesi konusunda bir müddet mukataa ve belediye namına verilmesini içeren mazbatanın gönderildiği ifade edilmiştir.⁶⁴ Ne yazık ki bu tarihlerde limanın inşa edilmesi mümkün olmamış, bu talep ancak Cumhuriyet

⁶² BOA, İ. Bahriye (BH), 2/15/2, H. 25 Cemaziyelevvel 1313 (13 Kasım 1895).

⁶³ BOA, BEO., 705/52865, H. 7 Cemaziyelahir 1313 (25 Kasım 1895).

⁶⁴ BOA, BEO., 3345/250842, H. 21 Cemaziyelevvel 1326 (21 Haziran 1908).

Dönemi'nde gerçekleştirilebilmiştir. STFA (Sezai Türkeş–Feyzi Akkaya) firması tarafından 1 Haziran 1960 tarihinde başlanan inşaat 20 Aralık 1965 tarihinde tamamlanmıştır.⁶⁵

Sonuç

Çalışmada verilen örneklerin ışığında bu yüzyılda Bartın Limanı'na yolcu, posta ve ticari eşya taşıma amacıyla yerli ve yabancı bandıralı birçok vapurun girip çıktığı görülmektedir. Bununla birlikte, Liman'a gelip giden gemilere ait ulaşabildiğimiz resmî belgelerin en eskisinin 1883 yılı gibi geç bir tarihte olması dikkat çekicidir. Bu durumun başlıca sebebi, Bartın Limanı'nın beşerî olarak tesis edilmiş bir liman olmayıp coğrafi avantajı sayesinde doğal bir liman işlevi görmesinden dolayı Liman'a gelip giden gemilerin düzenli olarak kaydını tutacak sistemli bir teşkilata sahip olmamasıdır. Ayrıca, bu tarihten öncesine ait belgeler mevcut olsa bile gerekli tasnif işleminin henüz yapılmayıp kullanıma sunulmamış olabileceği ihtimali de göz önünde bulundurulmalıdır. Elimizdeki mevcut veriler kapsamında 1883 yılından önce Liman'a girip çıkan gemilerin kaydına ulaşmamız mümkün olmamakla beraber ancak eski tarihli kaynaklarda aktarılan bilgilere dayanarak Bartın Limanı'na gemilerin gelip gittiğini öğrenebiliyoruz. Liman'a giriş çıkışlarını belgelendirebildiğimiz gemiler genel itibarıyla önemli bir durumdan dolayı üst düzey yetkili merciler ile yapılan yazışmalara konu olan gemiler olduğu söylenebilir. Bir diğer dikkat çekici nokta da Bartın Limanı'na girip çıktığını tespit ettiğimiz beş yabancı vapurun dördünün İngiliz bandıralı olmasıdır. Bu sınırlı istatistik bize herhangi bir genelleme yapma imkânı vermiyor olsa da İngiltere'nin 19. yüzyıl sonlarında deniz aşırı faaliyet ağının ne derece yaygın olduğunu bir kez daha hatırlatmaktadır.

Bartın Limanı ticari anlamda Bartın ve civarındaki bölge ahalisinin ekonomik hayatında önemli bir rol oynamıştır. Bartın coğrafi olarak yoğun ormanlık alanlara yakın bir konumda olmasından dolayı buradaki ticari faaliyetlerin çok büyük oranda ağaç ürünleri üzerinden gerçekleştiği görülmektedir. Bartın Limanı'nda ihracatı yapılan başlıca ürün keresteydi. Kereste sadece ihraç ürünü olarak kullanılmayıp aynı zamanda gemi yapımında da kullanılarak Bartın ahalisi için ayrı bir ticari gelir sahası oluşturmuştur. Bartın Nehri

⁶⁵ Yenal Ünal, *Kuruluşunun 50. Yıldönümünde Bartın Limanı Tarihi*, Yeditepe Yayınları, İstanbul 2015, s. 89-108.

kıyısında inşa edilen gemilerin talep üzerine İstanbul'a gönderilmesi, Bartın'ın gemi yapımı ve ihracatında gelişmiş olduğunun önemli bir göstergesidir. Bunların dışında Liman'dan, ahali için büyük bir ekonomik getirisi olmayan yumurta ve kümes hayvanları ihracatı da yapılmıştır.

Bartın Limanı'nda yolcu taşıma ve ticaret faaliyetlerinin gerçekleştirildiği sırada maddi çıkar sağlama amacıyla yolcu kaçakçılığı, vapurların yasak yerlere girmeleri gibi olumsuz durumların da meydana geldiği görülmektedir. Osmanlı Devleti'nin kurumları doğal olarak, bu tür yasadışı faaliyetleri en aza indirmek için gerekli tedbirleri uygulamaya koymuştur. Bu hususta dönemin iletişim şartlarından dolayı zaman zaman gecikmeler ve aksaklıklar yaşanmış olsa da Bartın Liman İdaresi ile İdare-i Mahsusa ve Bahriye Nezareti gibi yetkili merciler sürekli irtibat halinde olmuş ve yapılması gereken muameleler başarılı bir şekilde gerçekleştirilmiştir.

Elde edilen tüm bu verilerden anlaşılmaktadır ki, Bartın Limanı'nın faaliyetlerinin Karadeniz'deki Trabzon ve Sinop gibi büyük ve gelişmiş tesislere sahip olan limanların faaliyetleriyle kıyas kabul etmeyeceği bir gerçektir. Bu durumun başlıca sebepleri arasında bölge nüfusunun çok yoğun olmaması ve bölgenin gelişmiş sanayi tesislerine sahip olmaması gibi faktörler sayılabilir. Ancak yine de Bartın Limanı sadece kendi bölgesinde yerel yolcu taşımacılığı ve ticari faaliyetlere ev sahipliği yapmakla kalmamış, aynı zamanda uluslararası gemilerin de Batı Karadeniz'de uğradığı bir liman olmuştur.

Kaynaklar

1. Arşiv Belgeleri ve Resmi Yayınlar

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA).

Kastamonu Vilayet Salnamesi, Kastamonu Vilayet Matbaası, H. 1306 (1888-1889).

Kastamonu Vilayet Salnamesi, Kastamonu Vilayet Matbaası, H. 1310 (1892-1893).

Kastamonu Vilayet Salnamesi, Kastamonu Vilayet Matbaası, H. 1311 (1893-1894).

Kastamonu Vilayet Salnamesi, Kastamonu Vilayet Matbaası, H. 1312 (1894-1895).

Kastamonu Vilayet Salnamesi, Kastamonu Vilayet Matbaası,
H. 1314 (1896-1897).

2. Gazeteler

Takvim-i Vekayi, 218. Defa, H. 5 Muharrem 1257 (27 Şubat 1841)

3. Kitap ve Makaleler

- Ainsworth, William, *Travels and Researches in Asia Minor, Mesopotamia, Chaldea, and Armenia*, J. W. Parker, Londra, 1841.
- Aşçıoğlu, Erkan, *Bartın*, Bartın Ticaret ve Sanayi Odası Yayını, Bartın, 2001.
- Çadırcı, Musa, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 3. bs., Ankara, 2013.
- _____, *Tanzimat Sürecinde Türkiye Ülke Yönetimi*, İmge Kitabevi, 2. bs., Ankara, 2017.
- Çetin, Emrah-TİLBE, Özgür, “20. Yüzyılın Başlarında Bartın Nehri'nin Islahı ve Ulaşımına Açılması İçin Yürütülen Çalışmalar”, *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller 2*, Kayseri, 2015, s. 643-651.
- Fletcher, R.A., *Steam-ships The Story of Their Development To The Present Day*, Sidgwick & Jackson, Londra, 1910.
- Homeros, *İlyada*, çev. Azra Erhat-A.Kadir, Sander Yayınları, 3. bs., İstanbul, 1975.
- Ksenophon, *Anabasis On Binlerin Dönüşü*, çev. Sinem Ceviz, Parola Yayınları, İstanbul, 2014.
- Meydan Larousse-Büyük Lugat ve Ansiklopedi*, C. 12, haz. Safa Kılıçlıoğlu-Nezihe Araz-Hakkı Devrim, Meydan Yayınevi, İstanbul 1992.
- Sami, Şemseddin, *Kamusü'l-a'lam*, C. 2, Mihran Matbaası, İstanbul H. 1306 (1888-1889).
- Strabon, *Antik Anadolu Coğrafyası (Geographika)*, çev. A. Pekman, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 4. bs., İstanbul, 2000.
- TDK Türkçe Sözlük*, C. 2, yay. haz. İsmail Parlatır-Nevzat Gözaydın-Hamza Zülfikar-Belgin Tezcan Aksu-Seyfullah Türkmen-Yaşar Yılmaz, Türk Tarih Kurumu Basım Evi, 9. bs., Ankara, 1998.
- Tuncel, Metin, “Bartın”, *DİA*, C. 5, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, Ankara, 1992, s. 87-90.

Ünal, Mehmet Ali, *Osmanlı Sosyal ve Ekonomik Tarihi*, Fakülte Kitabevi, 3. bs., Isparta, 2014.

Ünal, Yenal, *Kuruluşunun 50. Yıldönümünde Bartın Limanı Tarihi*, Yeditepe Yayınları, İstanbul, 2015.

EKLER



Fotoğraf 1. Bartın İskelesi Yapılmadan Önce (t.y.)⁶⁶



Fotoğraf 2. Bartın İskelesi Yapıldıktan Sonra (t.y.)⁶⁷

⁶⁶ Fotoğraf, Servet Çınçın koleksiyonundan alınmıştır.

⁶⁷ Fotoğraf, İ.B.B. Atatürk Kitaplığı Kartpostallar koleksiyonundan alınmıştır.



Fotoğraf 3. Bartın Nehri (t.y.)⁶⁸



Fotoğraf 4. Bartın Limanı (Boğaz)(t.y.)⁶⁹

⁶⁸ Fotoğraf, Servet Çınçın koleksiyonundan alınmıştır.

⁶⁹ Fotoğraf, İ.B.B. Atatürk kitaplığı Kartpostal Koleksiyonundan alınmıştır.

W. J. CHILDS'IN "ACROSS ASIA MINOR ON FOOT" İSİMLİ ESERİNDE SAMSUN VE BAĞDAT YOLU İZLENİMLERİ

Dilek TAŞ*

Giriş

Seyahatnameler çok eski zamanlardan günümüze kadar değerini koruyan, içerdiği bilgi ve tasvirlerle günümüz araştırmacılarına ışık tutan değerli kaynaklardır. Kadim zamanlardan günümüze değin, daha çok üst düzey ordu mensupları, tüccarlar, din görevlileri, elçiler şeklinde örneklendirebileceğimiz, eğitilmiş, ufuk sahibi ve belirli bir amaç doğrultusunda yaşamını sürdüren kişiler, seyahatlerini kaleme alarak ölümsüzleştirmişlerdir. Yeni dünya düzeninin kurulmaya çalışıldığı 19. ve 20. yüzyılda, bilhassa sömürgeleştirme gayretlerine hizmet edecek şekilde, askeri personelin görevlendirildiği ve farklı coğrafyalar hakkında seyahatname adı altında kayıtların tutulduğu anlaşılmaktadır. Bu çalışmaların bazıları tam anlamıyla resmi rapor niteliğindedir, bir kısmı ise genel okuyucuya hitap edecek şekilde kaleme alınmıştır. Çalışmamızda incelenecek olan William John Childs'ın "Across Asia Minor on Foot" isimli kitabı, Samsun'dan İskenderun'a yolculuğu esnasındaki gözlemlerini ihtiva eden, seyahatname kapsamında değerlendirilebilecek ikinci gruba giren bir eserdir.

Childs, kitabının önsözünde yolculuğunun yaklaşık 2000 km (1300 mil)'lik bir mesafeyi kapsadığını, tamamını yürüyerek kat ettiğini, bunun beş ay gibi bir süre içerisinde gerçekleştirildiğini ancak bu sürenin 54 gününde aktif olarak yolda olduğunu belirtmektedir. Samsun'dan yola çıkan Childs'ın güzergahı ana hatlarıyla Merzifon, Amasya, Tokat, Sivas, Kayseri, Nevşehir, Karaman, Konya, Mersin, Adana, Maraş, Gaziantep, Kilis, Halep şeklinde ilerleyerek İskenderun'da son bulmuştur. Güzergahın tren, bisiklet hatta motorlu araçlar olmak üzere farklı taşıtlarla ulaşım imkanına

* Araştırma Görevlisi, Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı.

sahip kısımları olmasına rağmen Childs, daha detaylı inceleme yapmak ve deneyim kazanmak için kendisinin yürümeyi tercih ettiğini vurgulamaktadır. Çoğunluğunu kendisinin çektiği çok sayıda fotoğraf, eserdeki tasvirleri tamamlar nitelikte ve kayıtlı görseller olarak ayrıca bir değer taşımaktadır.



Resim 1. Childs'ın Seyahat Güzergâhını Gösteren Harita

Kitap, 1917 yılında Edinburg ve Londra'da basılmıştır. Eserin Amasya ile ilgili olan bölümleri, Ali Tuzcu tarafından "Seyahatnamelerde Amasya" isimli eserinde çevrilmiştir.¹ Eserin tamamı ise Füsun Tayanç, Tunç Tayanç tarafından çevrilerek 2017 yılında yayınlanmıştır². Eser, 2013 yılında araştırma amacı ile ziyaret edilen Londra'daki Royal Society for Asian Affairs kütüphanesinde incelenmiş ve daha sonra bir çalışmada kullanılmasi niyeti ile Samsun'un bahsedildiği bölümün kopyası alınmıştır.

¹ Ali Tuzcu, *Seyahatnamelerde Amasya*, Amasya Belediyesi Kültür Yayınları, 1. Baskı, Kayseri 2007, s. 321-341.

² William John Childs, *Yürüyerek Anadolu Samsun-Halep 1911-1912*, çev. Füsun Tayanç, Tunç Tayanç, Kitap Yayınevi, 1. Baskı, İstanbul 2017.

Çalışmamızda bu orijinal nüsha kullanılacaktır³ ve dipnotlar orijinal nüshadan verilecektir ancak karşılaştırma sağlanabilmesi açısından çeviri eserdeki bölüm sayfaları ilgili kısımlar dipnotta belirtilecektir.

Çeviri kitabın arka kapağında, yazarın Britanya Amirallik Dairesi'nde bir istihbarat subayı olduğu bahsedilmektedir ancak İngiltere Ulusal Arşiv katalogları taranmış, bu bilgiyi destekleyen bir resmi evraka ulaşılamamıştır.

Eserde seyahatin ne zaman gerçekleştiği konusunda bir tarih verilmemektedir. Sadece önsözde, “*İtalya Savaşı zamanıydı*” yazmaktadır. Kütüphane nüshasına eklenen bir mektupta seyahatin 1911 sonbaharı ile 1912 ilkbaharı arasında yapıldığı belirtilmektedir.⁴ Çalışmamızda bu eserin ilk bölümlerini teşkil eden Samsun, Çakallı, Havza ve Merzifon bölümleri incelenecek, 1911 sonbaharında tasvir edilen yolculuk hatıraları değerlendirilecektir. Yazar eserinde, bazı kelimeleri italik olarak Türkçe kullanımları ile yazmıştır. Bunları belirtmek için bu kelimeler çalışmamız içerisinde tırnak içerisinde veya italik yazılmıştır. Seyahati süresince “Handbook for Travellers in Asia Minor”⁵ isimli eseri pusula gibi kullandığını ve eserde sunulan bilgilerin hiç hata barındırmadığını ifade etmektedir.

Samsun’a Varış ve İlk İzlenimler

Ekim ayının ortasında, İstanbul’dan iki günlük yolculuk ile Samsun’a ulaşan Childs, deniz yolculuğunu Avusturya Llyod firmasının posta gemisi ile gerçekleştirmişti. Sert poyraz ve Rusya steplerinden gelen soğuk hava koşulları ile zor bir yolculuk olmuştu.⁶ Samsun’a vardıklarında kıyıya yaklaşmak için beklerken, arkalarında bulunan Jamaika ve Avonmouth⁷ arasında muz taşıyan bir Türk şilebinden bahsetmektedir. Geminin güvertesinde kaptan ile yaptığı konuşmanın bir kesitinde, gemide seyahat eden tek İngiliz olarak kaptanın kendisine “İngilizlerin yaptığı yeni liman için Trabzon’a gidip gitmediğini sorduğunu” ve ‘Samsun’ cevabını aldığı anda “Samsun’a da yeni liman yaptıklarını” belirtip, “Limanları

³ W. J. Childs, *Across Asia Minor on Foot*, William Blackwood and Sons, Edinburg and London 1917.

⁴ Mektubun fotoğrafı için bk. EK 2.

⁵ Sir Charles Wilson, *Handbook for Travellers in Asia Minor, Transcaucasia, Persia, etc*, John Murray, London 1895.

⁶ Childs, *Across Asia Minor*, s. 1.

⁷ İngiltere’nin batısında yer alan Bristol şehrine bağlı bir liman kenti.

yapıyorlar ardından Güney Afrika'daki altın madenleri gibi 'Bunlar bizim' diyorlar" açıklamasını eklemekteydi.⁸ Gemi kaptanı, Childs'ın bir İngiliz olarak sadece heves için böyle bir yolculuk yapmasına inanmadığını "Siz bir İngiliz'siniz. Tamamen kendi hevesiniz için gidiyorsunuz?" şeklindeki imalı sorusu ile belirtmişti. Ardından "Lord Bill adında başka bir İngiliz'in, İran'dan Trabzon'a kadar at üstünde seyahat ederek daha yeni geldiğini, buradan, buharlı bir geminin onu İstanbul'a götürdüğünü ve oradan Calais'e⁹ kadar yine at üstünde gittiğinden" bahsederek, "Paris, Berlin ve Viyana heves için olabilir; ama bu ülke asla!" şeklindeki uyarısını ekledi. Ancak Childs, kaptanın emeklisi yaklaşmış biri olarak bu görüşlerinin önyargılı olduğunu vurgulamaktaydı.¹⁰ Yazar, Türkçe yer isimlerinin tarihi olarak bilgilendirici olmadığını bahsetmekte, örneğin *Dört Yöl* kelimesinin sadece dört yolun kesişme noktasını ifade ettiğini açıklamaktadır.¹¹ Bununla birlikte, haritasının da yardımıyla *Onbinlerin Dönüşü*'ne kadar geriye giden tarihi izleri araması, bu dönemde bölgede yaşayan Rum halkın özleminin tersine entelektüel bir inceleme gibi kabul edilebilir.

Childs, Akdeniz ve Ege'deki yerleşimleri Avrupa'nın kıyı şeridinde yer alan şehirlerle coğrafi olarak karşılaştırdığı uzun tasvirlerin ardından, dağların kıyılara çok yakın olmasını vurguladığı şu açıklamayı yapmaktadır: "Yunanistan, İtalya ve Norveç sahillerinde ya da diğer herhangi dağlık bölgelerde, dağların kendileri daha içerde gibi görünmektedir. Fakat muhteşem Küçük Asya yarımadasının üç tarafını seyahat ediyorsunuz ve duvarlarla çevrili gibi hissediyorsunuz."¹² İç bölgelerin yeterince bilinmediğini, dağların arasından sahile gelen yollarla ulaşılabildiğini detaylı bahsetmektedir. Amanos Dağları'ndan Belen Geçidi ile Akdeniz'e inen yolun, Kastamonu'dan İnebolu ormanları ile Karadeniz'e ulaşan yol ile çok benzediğin değinen yazar, Sinop'un eskiden önemli bir Yunan kenti olduğunu ve Karadeniz'den içeriye doğru bir yola sahip olduğunu aktarmaktadır. Ancak tüm bu yolların Samsun'dan içeriye doğru giden Bağdat Yolu kadar büyük olmadığını vurgulamaktadır.¹³

⁸ Childs, *Across Asia Minor*, s. 2.

⁹ Fransa'nın kuzeyinde bir şehir.

¹⁰ Childs, *Across Asia Minor*, s. 3.

¹¹ Childs, *Across Asia Minor*, s. 5.

¹² Childs, *Across Asia Minor*, s. 6.

¹³ Childs, *Across Asia Minor*, s. 7-8. Samsun, ilkçağlardan bu yana Karadeniz kıyısından iç kısımlara kara ulaşımı bağlantısının sağlandığı önemli bir merkezdir. Doğu ve Batı Karadeniz kıyılarında, kıyıya yakın ve yükseltisi oldukça fazla olan

Güverteden Samsun'a doğru bakarak bu yolu şu şekilde tasvir etmektedir:

"İstanbul'un -yaklaşık- 640 km (400 mil) doğusunda, dağlardan aşağıya doğru kıvrılarak inmektedir. ... Mısır ve tütün tarlalarının arasından bir görünüp bir kaybolmakta, kıvrıla kıvrıla inmekteydi. Yoldaki trafiğin tozları görünmekteydi. Daha sonra zeytinliklere doğru inmekte ve en sonunda sahildeki taş döşeli, kenarlarında ağaçların sıralandığı Samsun'un ana caddesi ile buluşmaktaydı, Doğu trafiğinin karmaşasını şehre taşıyordu. Küçük Asya'nın en yoğun anayolu idi. Samsun'dan itibaren -yaklaşık- 1600 km'lik (1000 mil) yol boyunca Sivas, Malatya, Diyarbakır, Musul şehirlerinden geçen ve en sonunda Harun Reşid'in halifelik yaptığı, Denizci Sinbad'ın memleketi Bağdat'a varan, en albenili isme sahip Bağdat Yolu."¹⁴

Childs, Anadolu'da bir yıl geçirdiğini ve bu süre zarfında kuzeydeki bu bölgede birçok kez seyahat ettiğini bahsederek eklemektedir: "Demiryollarından yoksun geniş bir doğu ülkesinin otoyol yaşamını görmüştüm; garip tekerlekli araçlar, kervanlar, köylüler, dilenciler, çingeneler, kaçakçılar, askerler, dervişler, zincirlenmiş mahkumlar." Bu deneyimlerinin kendisinde bıraktığı etki ile daha fazlasını yapmayı isteyerek bu yolculuğa çıkmaya karar vermişti.¹⁵

"Samsun yollarında 24 saat geçirdikten sonra, denizin sakinleşmesini beklerken yolcular kayık yardımıyla sahile taşındılar. Teknemiz beklenen şekilde karaya çıkış yapamadı ve dalgaların bıraktığı yere gitti; gümrük memurları, polisler ve seyirciler aceleyle bizi yakalamak için geldiler. Eski bir Yunan şehri olan Amisos'un 1,60 km (1 mil) kadar doğusuna çıktık. ... Bir zamanlar Sinop'tan fazla öneme sahip Ami-

dağlar, geçmişten günümüze buralarda kurulan yerleşmelerin iç kısımlarla bağlantısını güçleştirmiştir. Samsun güneyindeki dağlar ise hem az yüksek hem de Kürtün ve Mert gibi akarsu vadileri ile kuzey-güney yönünde yarılmış bulunmaktadır. Söz konusu özellikler şehrin bulunduğu alandan Anadolu'nun iç ve güney kesimleri dışında başta Mezopotamya olmak üzere çevre medeniyetlerin kurulduğu topraklarla bağlantıyı da bu güzergâh üzerinden mümkün kılmıştır. Bu durum Orta ve Yeniçağ boyunca da devam etmiş, günümüzde de etkisini sürdürmektedir. Bu hat boyunca, Çakallıhan ve Üçanlar gibi konaklama mekanları, kervan ticaretinde bu yolun önemini hatırlatmaktadır. Prof. Dr. Cevdet Yılmaz-Prof. Dr. Halil İbrahim Zeybek, *Samsun Coğrafyası*, Canik Belediyesi Kültür Yayınları No.11, Samsun 2016, s. 315-316.

¹⁴ Childs, *Across Asia Minor*, s. 8.

¹⁵ Childs, *Across Asia Minor*, s. 9.

sos'dan geriye, bomboş yamaçta küçük kırık bir duvar şeklinde, limanının kalıntıları haricinde hiçbir şey kalmamıştır – hatta adı bile yörede neredeyse tamamen unutulmuştur.”¹⁶

Samsun'da

“Samsun birkaç kilometre sarı bir kumsal boyunca uzanır ve banliyöleri, eteklerinde dağınık beyaz evlerin bulunduğu arkadaki tepelerin yamaçlarına kadar uzanmaktadır. Denize bakan meydan veya marina yoktur. Ofisler, depolar ve kıyılar dalgaların izin verdiği kadarıyla arkaları kıyıya yaslanmış ve önleri, deniz kenarı ile paralel uzanan caddeler ile dar yollara bakmaktadır. Şehir ticarete odaklanmıştır ve hoş vakit geçirmeye dair hiçbir istekleri yoktur. Bu şehir, refahın istisna tutulduğu bir ülkede, buna sahip olmakla gurur duymakta ve daha iyisi için çabalamaktadır. Ancak ne bir liman¹⁷ ne de bir demiryolu vardır.”¹⁸

“Türklerin ilgisizliğine rağmen yaklaşık 400,000 kişi¹⁹ ile günümüzde büyüyen bir şehir. Arkalarında geniş ve verimli

¹⁶ Childs, *Across Asia Minor*, s. 9. W. J. Childs, *Yürüyerek Anadolu...*, Birinci Bölüm, s. 17-23.

¹⁷ Karadeniz'de Sinop'tan sonra Samsun ve Trabzon liman şehirleri olarak gelişmişlerdir. Samsun limanı MÖ 6. yüzyılda faaliyete geçmiştir. Samsun'dan başlayan bu ticaret yolu Anadolu'nun iç kesimleri dışında Bağdat'a kadar da bağlantıyı mümkün kılıyordu. Daha o çağlarda hinterlandının geniş olması sebebiyle, mal naklinde önemli bir üs konumuna gelmişti. Karadeniz'in 15-16. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti'nin bir iç denizi durumuna gelmesi ile yabancı bandıralı gemilerin Karadeniz'e girmeleri yasaklanmış, bu durum Samsun'un Avrupa limanları ile bağlantısını koparmış ve ticari önemini azalmasına neden olmuştur. 19. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren buharlı gemilerin Karadeniz'de çalışmaya başlamaları ile liman tekrar canlanmıştır. Bu tarihten itibaren Amasya, Sivas, Kayseri ve Anadolu'nun diğer yörelerinden binlerce araba, yük hayvanları ve develerle getirilen mallar gemilerle Samsun'da denizaşırı limanlara gönderiliyor, buharlı gemilerle çeşitli limanlardan getirilen mallar ise Samsun'dan kervanlarla tüm Anadolu ve Bağdat'a taşınıyordu. 1927 yılında Samsun limanından 18.000.000 liralık ihracat ve 13.000.000 liralık ithalat gerçekleştirilmiştir. Bk., Yılmaz-Zeybek, *Samsun Coğrafyası*, s. 322-323.

¹⁸ Childs, *Across Asia Minor*, s. 10. Karadeniz'de buharlı gemilerin çalışmaya başlamasından kısa bir süre sonra, Samsun-Sivas arasında demiryolu kurulması için çalışmalara başlandı. 1914 yılında ilk kazması vurulan demiryolunun inşaatı, 1. Dünya ve İstiklâl Savaşları nedeniyle yarım kalmış, 1923'te ikinci defa başlatılmıştır ve ancak 1932'de hizmete açılabilmiştir. 1924 yılında ilk lokomotif Samsun'a getirilmiş, 1926'da Samsun-Çarşamba demiryolu hizmete girmiştir. İl merkezinden Kavak yakınlarına kadar, Mert Çayı vadi tabanını takip eden demiryolu güzergahı, Kavak-Havza-Suluova-Amasya-Turhal-Zile-Artova-Yıldızeli merkezleri ile Sivas'a ulaşmaktadır. Bk., Yılmaz-Zeybek, *Samsun Coğrafyası*, s. 320.

¹⁹ 1927 yılında yapılan nüfus sayımına göre Türkiye'nin nüfusu 13.648.270, Samsun'un nüfusu ise 260.868'dir. Childs'ın Samsun'a gelişinden bu tarihe kadar, Balkan Savaşı, Birinci Dünya Savaşı, Kurtuluş Savaşı gibi birçok savaşın gerçekleştiği

bölgeleri olmayan, iç bölgeleri ile erişimi, zorlu yüksek geçitlerle sağlayan Sinop ve Trabzon gibi olası rakiplerine rağmen Samsun, dünyada eşi bulunmayan mısır tarlalarının yer aldığı, Küçük Asya'daki en değerli tütün bölgesi olan ve aynı zamanda büyük kömür rezervlerinin bulunduğu, İngiltere kadar muhteşem zengin bir bölgenin erişilebilir bir limanıdır. Bölgenin fiziki özellikleri de Samsun'un bir liman olmasına uygundur. Büyük vadilerin genel eğilimi, kapı gibi geçitlerin düzenli yerleşimi, geçitlerin alçak olması, bunların hepsi liman ve arkada kalan bölgeyi birbirine bağlayan rotayı diğerlerine kıyasla kolay yapmaktadır. Limanın ve elverişli demiryollarının inşasından sonra Samsun, Rusların kaçınılmaz etkisinde kalacak, Karadeniz'in güneydeki Odesa'sı olacaktı."²⁰

"Bu arada şehir, bugünkü zenginlik derecesine esas olarak Bağdat Yolu nedeniyle erişmiştir. Bu chaussee [şose] üzerinde, Türkiye'de ve Asya'da en uzun ve en önemli yoldur; bütün ticari metaller liman ve iç bölge arasında gider, gelir. Fakat Doğunun anayolundaki bu trafik, yavaş, hantal ve olağanüstü derecede resmedilmeye değer ve ihracat sezonunun yükseldiği dönemde, Samsun'da, başka bir yerde benzerini bulmanın oldukça zor olduğu sahneler yaratmaktadır. Kağnılar, vagonlar, develer, yük atları ve eşekleri, saat 11'de varmaya başlarlar. Gün ortasından sonra yüzlerce araç ve binlerce hayvan, açık alanları ve caddeleri doldururlar. Bazıları depoları ararken, diğerleri yüklerini boşaltmakta ya da kendi sıralarını beklemektedirler; erken gelenler, boşaltıp hanlardan [khans] çıkmakta ya da hayvanlar, yolların kenarındaki ağaçların gölgesinde dinlenmektedirler. Bunların arasında kirli beyaz deve sürücüleri, eşek sahipleri, at sürücüleri, tepelerdeki ve sahildeki köylerden yürüyerek gelen köylüler, sırma işlemeli kırmızı ve maviler içindeki muhteşem atlılar ve şehrin kendi insanları, -yaklaşık- 500 km (300 mil) içerisindeki her sınıftan insanı temsil ediyorlardı ve her renkte, tarzda giysiler giymekteydiler. Bağırış-çağırışlar, eşeklerin arka kısımları üzerinde ağır çubukların çıkardığı pat sesleri, eşek çanlarının durmaksızın çınlaması, deve çanlarının derin ve yavaşça tıngırdaması, öküz kağnisinin tekerleklerinin gıcirtısı ve inlemesi. Tüm bunların hepsinin birlikte kızgın güneşin altında hareket etmesi, durması, dinlenmesi ve develerin, insanların terleri ve hayvanların, yemek dükkanlarının

ve mübadele ile nüfus hareketlerinin yaşandığı göz önünde bulundurulmalıdır. Bk., Yılmaz-Zeybek, Samsun Coğrafyası, s. 145.

²⁰ Childs, *Across Asia Minor*, s. 10-11.

dan, tütün, sarımsak ve deniz kokusu birleşerek dar sokaklarda, cennete çevirircesine kokmaktaydılar. Bu yol ile Trieste ve Marsilya için buğday, arpa, un, yumurta kutuları, İstanbul için, tiftik [kumaş] balyaları, yün, tütün, canlı kümes hayvanlarının kafesleri ve tonlarca ceviz gelmektedir.”²¹

“İthal ürünlerin taşınması aynı görüntüyü sergilememektedir; gerçekten de Samsun’da bir ay geçiren bir kişi, ithalatı fark edemeyebilir. Her şey aynı yoldan gitmektedir ancak iç bölgelere yolculuk için hepsi erken kalkmak zorundadır. Vagonlar ve gıcırdayan arabalar, boyunlarında çanlar asılı eşek ve develer, bütün insanlar sıralı bir şekilde erken şafak vaktinde yola çıkarlar, Samsun’da gün başladığında, yolun yükseldiği dağın bu yamacında oldukça yükselmiş olurlardı. Bunlar kürek yığınlarını, demir çubukları ve boruları, dikiş makinesi kutularını, kumaş balyalarını, Manchester ipliğini ve oldukça çok sayıda gazyağı teneke kutularını taşırlar. Hatta öküz kağnılarında, dağların üzerinden iç kesimlere doğru Marsilya’dan çatı kaplama kiremitleri, çelik kirişler, dökme demir su boruları yavaşça çekilerek götürülmektedir.”²²

Samsun Tütünü

“Yoğun bir liman olmasına ilave olarak, Samsun benzeri az olan bir tütün şehridir. Denize doğru inen bir şerit, vadiler ve delta ovaları, bu yörede toplamda hepsi 90-100 km (60-70 mil) uzunluğunda, değer olarak sadece Ege’deki Kavala’nın tütünlerine eşit, Bafra ve Samsun’un ünlü tütün tarlalarını barındırmaktadır. Güneş, toprak ve nemli deniz havasının bu hassas kombinasyonu, bu sınırlı ayrıcalıklı bölgenin haricinde bulunamayacak kalitesi ve niteliği ile Samsun tütününü ortaya çıkarmaktadır – ki bu Bafra’nınkinden bile daha kaliteli kabul edilmektedir. Bu tütünü üretebilmek için başka yerlerde girişimlerde bulunuldu ki Amerika bunlardan biriydi. Hatta bu tütünü orada yetiştirebilmek için oldukça büyük miktarda Samsun toprağı da gönderildi. Fakat yaprakların buraya has özgün yapısı, Anadolu sahilinin bu birkaç yüz mil karelik alanının dışında asla elde edilemedi.

Bu özel durumundan dolayı tütün, bölgenin başlıca ürünü haline geldi. Bafra ve Samsun’un bu mahsulden yıllık kazandığı bugün için milyonlarca sterline ulaşmaktadır. Şehirdeki köylü üreticiler, toptancı depolarından herhangi bir zamanda yapraklar getirip karşılığında altın alabilmektedir. İngiliz ve

²¹ Childs, *Across Asia Minor*, s. 11-12.

²² Childs, *Across Asia Minor*, s. 12.

Amerikan alıcıların birlikte yer aldığı ofiste, büyük miktardaki alımlarının bir kısmını sık sık bu şekilde parlak sarı liralarla günlük 5000 sterlin değerinde ödeme yaparak alırlardı. Ayrıca büyük üreticiler, yetişen ürünleri karşılığında avans altın alabilirlerdi. Sonsuz kâr ve köylü çiftçilerin memnuniyeti için yaprak ve altın, mevcut para olarak en kolay değiştirilebilir şeylerdi.”²³

Yunan Propagandası

Childs, bir Türk şehrinde ya da benzer Türk topraklarında Osmanlı İmparatorluğu’nu kuşatan etnik farklılık sorunları ile karşılaşmadan yol alınamayacağını belirterek buna bir örnek vermektedir.

“Kıyıya çıktuktan birkaç saat sonra bir kafede otururken, para toplama kutusu taşıyan bir çocuk gülümseyerek, utanış ama belli bir davaya destek isteyen tavırla yanıma doğru geldi. Yunan donanmasına yardım için bağış yapıp yapamayacağımı sordu ve ‘bütün Yunan halkının donanması için’ diye ekledi. Samsun’un doğrudan eski Yunan Amisos’tan günümüze kadar geldiği söylenemez ancak halkının çoğu Osmanlı Rumudur ve şehrin ticaret ve zenginliğinin çoğu bunların elindedir. Yabancı ülkelerdeki tüm Yunanlılar gibi, Yunanistan’ı umuyorlar ve Konstantiniyye’nin başkenti olduğu Yunan İmparatorluğu’nun kuruluşu için belirsiz bir biçimde umut ederek, özellikle Yunan donanması için cömertlikle para topluyorlardı. Bir yıl veya daha erken bir zaman içinde donanma için £12,000 katkı göndermişlerdi ve şimdi başka bir katkı için hazırlanıyorlardı.”²⁴

Kolera Salgını

Childs, Samsun’da kolera’nın yaz başında görüldüğünü ve insanların yolda yürürken sanki vurulmuş gibi aniden yere yığıldıklarını anlatmaktadır.

“Ne olduğu anlaşılana kadar salgın hızla yayılmış ve karantina uygulamaları başlatılmıştı. Samsun’a gelirken dağ yolunda yer alan son geçitte, bariyerler ile Bağdat Yolu trafiğe kapatıldı ve gemiler limandan uzakta, açıkta bekletildi. Şehir sakinleri köylere doğru kaçmak istediler ancak ateşli silahlarla köylüler buna engel oldular; ‘Samsun, diğer yerler gibi,

²³ Childs, *Across Asia Minor*, s. 12-13.

²⁴ Childs, *Across Asia Minor*, s. 13.

kendi kolerasına dayanmak zorundaydı.’ Karantina koşullarından en fazla ticaret etkilenince, Samsun’da ticaretle meşgul olanlar yani yabancılar, Rumlar ve Ermeniler, hastalıkla savaşmak zorunda kaldılar. Hristiyanlar daha fazla korkmasına rağmen, ellerinden geleni yaparlarken, Müslümanlar Allah’ın takdirine ve Muhammed’in koruyuculuğuna sığınarak bir şey yapmıyorlardı. Bu nedenle ticaret erbabı, önlemler için yetkililerden onay ve bazı bağınaz ayaklanmalara karşı askeri destek sözü aldılar. Tedbirlerin maliyeti için oluşturulan fona büyük bir bağış yaptılar. Hastalığın görüldüğü her ev, kişilerin eşyaları ve giysileri ile yakıldı. Malların bedelleri fondan karşılandı. Benzer diğer önlemlerle hastalık kontrol altına alınarak, Samsun diğer şehirlere göre daha az etkilenmiş oldu. Ancak her şehirde böyle önlem alınmadı. Samsun’dan çok daha küçük bir şehir olan, tam bir Müslüman değil de fanatik Müslümanlardan oluşan nüfusuyla Çorum’da, Kolera şehre geldiği zaman, insanlar onu Allah’ın Takdiri gibi tevekkülle kabul ettiler; hastalığa kurban gidenleri yıkadılar, kendi ritüelleri ile yatırdılar, cesedin etrafında çevrelenen aile, yaslarını tuttular. Çok kısa bir süre içerisinde binden fazla kişi öldü ve bela ancak, kendi kendini tükettiğinde kesildi.”²⁵

Yolculuk için Son Hazırlıklar

Childs’ın hayalindeki yolculuk, yüklerinin taşındığı bir at ve bir yardımcı ile yürüyerek, kervanlar eşliğinde ilerlemektir. Bu şekilde istediğinde anayoldan çıkarak, yakındaki köylere veya tarihi harabelere gidebilecek, bir derviş gibi gönlünce özgür hareket edebilecekti. Ancak bunu yapabilmek için geç kalmıştı. Kış yaklaştığı için, güzergahındaki çok kar yağın bölgeleri kar bastırmadan aşması gerekiyordu. Dahası, önceden anlaştığı genç Türk, kolera nedeniyle Şebinkarahisar’a kendi evine gitmişti. Hem yeni bir yardımcı bulması hem de hızlı ilerlemesi için *araba* ayarlaması gerekiyordu. Bu tarz bir yolculuk için bir Rum veya Ermeni yardımcının uygun olmayacağını düşünerek, Müslüman bir sürücü bulmaya karar verdi. Bütün yolları bilen, atları ve *arabası* iyi olan, hemen yarın yola çıkmaya hazır Ahmet ile anlaştı. Bu gibi kişilere nereden ve nasıl ulaşıldığı konusunda detaylı bilgi vermeyen yazar, Ahmet ile otele karşılaştığını ve kendisinin teklifte bulunduğunu belirtmekte, deneyimli ve iş bilen, sakin tavırlarının kendisini ikna ettiğini yazmaktadır. Merzifon’a kadar üç günlük yol için anlaştıklarını

²⁵ Childs, *Across Asia Minor*, s. 13-14.

ifade eden Childs, eğer memnun kalırsa yolun kalanını da onunla devam edebileceğini açıklamaktadır. Ertesi sabah saat yedide yola çıktılar.²⁶



Achmet and Araba.

Resim 2. Ahmet ve Atlarla Arabası

Yolculuğun İlk Günü

Şehir içindeki Arnavut kaldırımını döşeli yollardan geçtikten kısa bir süre sonra zeytinliklere ulaşıldı. Zeytinlikler hakkında; şehrin bu bahçelere çok zarar verdiğini, buradakilerin sadece geriye kalanlar olduğunu anlatmaktadır. Ancak bahçelerin büyüklüğü hakkında herhangi bir bilgi paylaşmamaktadır.²⁷



Bagdad Road above Samsun.

Resim 3. Bağdat Yolu, Samsun Tepeleri

²⁶ Childs, *Across Asia Minor*, s. 15-16.

²⁷ Childs, *Across Asia Minor*, s. 17.

Yol arkadaşları İstanbul'dan Samsun'a birlikte geldikleri, Merzifon'daki Amerikan misyonerlerine katılmak için yola çıkan, beş kişilik bir Amerikan grubuydu. Childs, bu kişilerin hızına ayak uydurmak niyetinde değildi. Yolculuğu daha sakin sürdürmek istiyordu. Bir yerden sonra yola, tek başına seyahat eden Amerikan kız ile devam etti. Bağdat Yolu'nda tek başına seyahat eden bir kadın, bir İngiliz için bile şaşılacak bir manzaraydı. Onun hakkında;

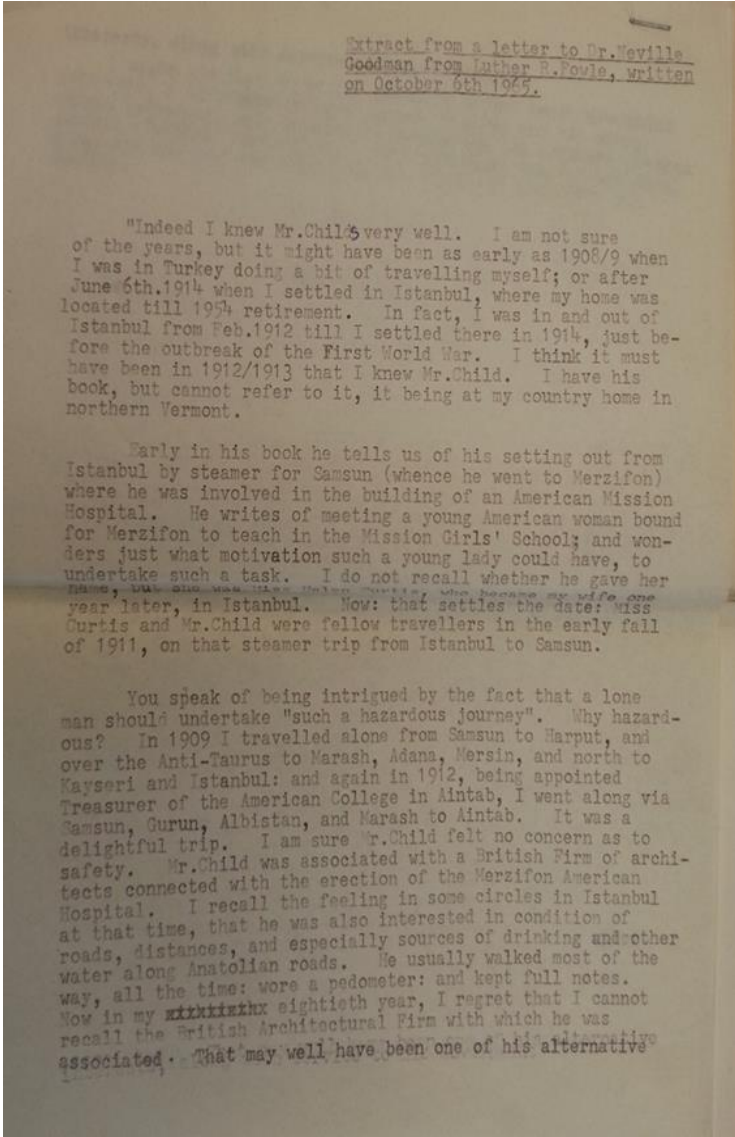
“Kolejli olduğumu düşünüyorum (Wellesley sanırım); kolejde kürek çekmişti, İngiltere'nin çam ormanlarında yaz boyunca yürüyüş yapmış, kamp kurmuştu. Ve şimdi Doğuya has bir trafiğin yaşandığı, hayvanların çanlarıyla titreşen, diğer ucunda Bağdat'ın olduğu bir dağ yolunda ilerliyordu ve köşeden dönünce, Kudüs'e, Taberiye Gölü'ne veya Şeria Nehri'ne ulaşabileceğini anlatıyordu. Her şeyde bir heyecan buluyordu.”

şeklinde bahsetmektedir.²⁸

Yazımızın giriş bölümünde bahsedilen mektupta, kadın yolcu hakkında detaylı bilgi verilmektedir. Luther R. Fowle, 1965 yılında yazdığı mektupta, Childs ile 1912-1913 yıllarında tanıştığını ve onu çok iyi tanıdığını belirtmektedir. Childs'ın isim vermeden bahsettiği Amerikan bayanın, bu tarihten bir yıl sonra İstanbul'da, kendisinin eşi olacak Helen Curtis olduğunu yazmaktadır ve Merzifon'daki Misyoner Kız Okulunda öğretmenlik görevi için gittiğini belirtmektedir. Ayrıca Fowle, mektubun muhatabı olan kişiye Anadolu'daki seyahatin güvenilir olduğunu şöyle aktarmaktadır;

“Tek başına bir erkeğin 'böylesine tehlikeli bir yolculuğa nasıl çıktığını soruyorsun. Neden tehlikeli olsun ki? 1909 yılında, tek başıma Samsun'dan Harput'a, Toros Dağları'ndan Maraş, Adana ve Mersin'e, sonra kuzeye Kayseri ve İstanbul'a gittim. Daha sonra 1912 yılında, Antep Amerikan Kolejinin Mali İşler Sorumlusu olarak görevlendirildim ve Samsun, Gürün, Elbistan ve Maraş üzerinden Antep'e gittim. Zevkli bir yolculuktu. Childs'ın güvenlikle ilgili herhangi bir endişesi olduğunu düşünmüyorum. O, Merzifon Amerikan Hastanesi'nin inşaatı ile sorumlu İngiliz firmasının mimarları ile bağlantıdaydı. İstanbul'daki anılarımdan hatırladığım kadarıyla Childs, yollarla, mesafelerle, özellikle Anadolu'nun yollarında karşılaştığı içme suyu kaynaklarıyla ve diğer sularla çok ilgiliydi. Yolun çoğunu yürüyerek kat etti ve bütün gözlemlerini not etti.”

²⁸ Childs, *Across Asia Minor*, s. 17.



Resim 4. Eserde Bulunan ve Yolculuk Hakkında Bilgi Aktaran Mektup

Yazar yol üzerinde karşılaştığı insanları ve kendisine farklı gelen durumları anlatmaktadır. Yüzleri uzun süre seyahat etmekten güneşte yanmış, bacakları çamura batmış adamlar; yol kenarında ölmüş bir devenin derisini yüzen, elleri kolları kana bulanmış

iki kişi; eşeğin üstünde güçlü iri yarı bir erkek ve yanında hem eşeğin düzgün gitmesi için güden hem de iki çocuğuyla birlikte yürümeye çalışan yokuştan aşağı doğru inen küçük grup, bunlara örnektir.²⁹ Bunların yanı sıra, manzarayı da coğrafi önemini vurgulayarak aktarmaktadır. Doğuda görünen Yeşilirmak (Iris) ve Çürüksu (Lycus) deltası bunun ilk kısmıydı ve anlatımlarını Amazonlarla buluşturuyordu. “Yolumuz Mert Irmağı’nın büyük vadisi boyunca kilometrelerce tırmandı. Öyle derin ve yamaçları öyle dik buluşan bir vadi ki ölgün ışıktaki aşağıdaki nehir karşıdaki yamaçtan daha uzak görünüyordu.”³⁰

“Geçitte hava oldukça açıktı ve bütün karayı ve denizi geniş bir açıyla görmeye izin veriyordu. Sahil, Yeşilirmak deltasından Kızılırmak (Halis) deltasına kadar 110-120 km boyunca uzanmaktaydı ve Türk ili Djannik’in [Canik Sancağı] çoğunu kaplayan, Bafra ve Samsun’un zengin bütün alanları bulunmaktaydı. Bu, verimli sahil ovalarının, vadilerin, özellikle verimli dağ eteklerinin bulunduğu bir ildir. Ürünlerin olgunlaşma döneminde, genellikle çiftçiliğin imkânsız gibi görüldüğü çok dik uzak yamaçlar, gelişmiş güzel sarı karelerle, dikkatsiz yapılandırılmış posta pulları gibi görünmektedir.”³¹

Rusya’nın Karadeniz Bölgesindeki Etkisi

Rusya Karadeniz’in Türkiye kıyısında ve onunla bağlantılı derin iç bölgesi üzerinde bir anlaşmadan kaynaklanan önemli haklara sahiptir. Osmanlı hükümeti, Rusya’nın onayı olmadan demiryolu ya da liman yapımı, madencilik, petrol yatakları vb. için hiçbir yabancıya, Ruslar dışında, imtiyaz veremez. Bölgede az sayıda Rus uyruklu vardır ve Rusya ile ticaret önemsizdir; yine de Osmanlı İmparatorluğu’ndan Kafkas eyaletleri ile Karadeniz’in kuzey kıyılarını almış olan ve ilerlemesi karşı konulmaz bir yazgı gibi görünen o gücün gölgesi hissedilir. Anadolu’daki Müslüman halk, Rusya’nın dışında başka bir düşman tanımaz ve Rus saldırısının kaçınılmaz olduğunu görür. Gerçekten Kuzey Anadolu’da yaşayan çeşitli halklar, her birinin farklı bir bakış açısından değerlendirdiği Rusya’nın ilhak beklentisiyle yaşarlar. Müslümanlar kendi dinlerinin kaderciliği ile karamsarlık içinde, Ermeniler kurtuluş getireceği için ümitle, Rumlar ise her iki tarafa çekilen duygularla ilhakı düşünürler. Bölgedeki Rumlar, Rus egemenliğinden yararlanacaklarını yeterince iyi bilmelerine

²⁹ Childs, *Across Asia Minor*, s. 17-18.

³⁰ Childs, *Across Asia Minor*, s. 18. W. J. Childs, *Yürüyerek Anadolu...*, s. 30.

³¹ Childs, *Across Asia Minor*, s. 19.

karşın çoğunun bir Yunan İmparatorluğu düşündünden kamçılana-
nan çekinceleri vardır. Rumlar, kıyının kadim Helen dünya-
sının bir parçası olduğunu gerek kıyının gerek iç kesimlerin,
Türklerin eline geçen ortaçağ Yunan İmparatorluğu'na ait ol-
duğunu anımsamakta, bundan ötürü Rusları ilkini izleyen
ikinci bir saldırgan olarak görmektedirler. Bu gergin siyasal
değişim bekleyişinin barış zamanında bile nasıl ortaya çık-
tığı, ilginçtir. Siyasal ufukta hiç bulut gözükmezken dahil kıyı
boyunca söylentiler çıkar, gittikçe çoğalarak, garip ayrıntılar
eklenerek, bütün yollarda uçuşur. Böylece Rus donanması-
nın, Trabzon'a doğru yola çıktığını, tıka basa dolu Rus nak-
liye gemilerinin, geceleyin ya da siste, Samsun ya da Sinop
açıklarında, beklediğinin görüldüğünü, Rus ordularının Kaf-
kas sınırında, şurada burada toplandığını, en iç kesim de du-
yar. Benim de iki kez duyduğum gibi bir Rus kuvvetinin, Sam-
sun'u ele geçirdiğini bile duyabilirler. Eğer Anadolu'da bir
süre geçirdiyseniz ve Karadeniz'e yolculuk yaptıysanız hele
hele bu denizin, Rusya için önemini dikkate alırsanız, ayrıntı-
ları dışında bu öyküler çok da inanılmayacak gibi görünme-
mektedir. Rusya'nın er ya da geç, boğazları ve "Arzulanan
Kenti" ele geçireceği veya sadece güçlü silahlara sahip bir
"gücün" onu buradan uzak tutabileceği inancı yaygındır. Ya-
kın dönem Doğu Alman siyaseti bu zorlayıcı gücü oluşturabi-
lecekti ancak Alman emellerinin başarısız olmasıyla, Ruslara
yol açıldı ve kaçınılmaz oldu. Rusya boğazlara sahip olacaktı
ama uzun dönemde Boğazlar ve ona eklenmiş, bölgeden olu-
şan bir parça, Rusya'yı tatmin etmeyecekti. O kesintisiz bir
toprağa ihtiyaç duyuyordu ve bu koridora Avrupa'da sahip
olamayacağından bunu fazlasıyla Asya'da elde edecek, tren-
lerini Kafkasya'dan İstanbul Boğazı'na değin kendi toprakla-
rında işletecekti."³²

Çakallı Han

"Samsun'dan 40 km (25 mil) sonra, kıyı dizilerinin ardında
kalan derin vadide 'Çakallı' köyü (Çakalların Yeri) bulunmak-
tadır. Amerikalılar gitti ancak ben burada gece kaldım. Bağ-
dat Yolu'ndaki ilk günüm umduğumdan daha güzel geçmişti.
Anayol üstündeki hanın düzeni bir ölçüde atlı arabalar için
yapılan, eski İngiliz hanlarına benziyor. Bina iki katlıdır ve
yola karşı yer almaktadır. Araçların avluya ve arkadaki ahıra
rahatça erişebilmesi için yeterli büyüklükte olan bir kemere
sahiptir. Girişin yanında ortak bir salon var, burada sürücüler
uyurlar, yemek yerler, sigara içerler ve kahve satışı için

³² Childs, *Across Asia Minor*, s. 19-20.

bir tezgâh bulunmaktadır. Avludan engebeli dış merdivenler üst kattaki odaların açıldığı revaklara çıkılır. Çakallı'da kaldığım böyle bir handır. Tek benzerlik binaları değildir. Han sahibi, oldukça özenli ve misafirperver bir tavırla ve asaletle sahip bir kişinin duruşu ile benimle tanışmak için geldi. Bagajların idare edilmesi için hiçbir şey yapmayacaktı. Bu, ben ayrılırken bahşiş bekleyen ve kazandıkları bahşişlerin getirileri, üstlerinin müdahalesi ile azalmaması gereken astların işiydi – belki de oğullarının. Bu arada, diğer bir ast, şüphe götürmez bir şekilde bir seyis havasında, kocaman bol pantolonuna ve terlikli ayaklarına rağmen, koşum takımını çıkarmak için Ahmet'e yardım etti. İsmi Ali idi, ince görünümlü ve esmerdi. Onun belirgin kişilikte ve işinin ehli bir adam olduğu ilk bakışta anlaşılıyordu. Gevşek bir düğümle her birine uzun hareket mesafesi bıraktı, her bir hayvana dingilinden başlayarak kaburgasında dostça bir vuruş yaptı ve anlamsız yumuşak bir ıslık eşliğinde arabanın atlarının sabit durmasını sağladı. Ahmet, dikkatli bir sahip olarak atlara masaj yaptı ve onlara arpa verdi. Avluya geri döndü ve arabayı iterek, diğer araçlara yer bırakacak şekilde uygun bir yere getirdi. Son görev olarak direği çözdü ve tekerlerin arasındaki zemine yerleştirdi. Artık girişin yanındaki taburesinde oturmaya, bir sigara sarıp, sade kahvesini içmeye hazırды.

Aşağıda bu sahneler yaşanırken, bagajlar üst kata taşınıyordu, genç bir odabashi ya da oda görevlisi beni odaya götürdü. Büyük anahtarlardan oluşan bir deste çıkardı, havalı bir hareketle kapıyı açtı, bunun için “otelin en iyi odası” dedi ve dahası kemerli girişin üstünde olduğundan en hatırı sayılır kimselere ayrılıyordu. Zemin, duvarlar ve tavan boyasız tahtadandı. Güneşlik olarak pencerelere yukarıdan çivilerle tutturulmuş uzun, kirli beyaz pamuklu kumaşlar asılmıştı. Kırmızı toprak işi testinin haricinde odadaki tek detay, yerde ve köhne masada ince bir tabaka halinde bulunan tozdu. Duvarda kan lekeleri vardı, doymuş ve uyuşuk tahkta bitis[leri] – İngiliz ev hanımlarını korkutan böcek – ellerin ya da kanın öfkeli sahiplerinin terlikleri altında mahvolmuştu. Ancak burada çivilerle oluşturulmuş üzerine nesnelere asılabileceği çıkıntılar vardı ve bu, benim tecrübelerime göre, bir han için kötü bir çözüm değildi.”³³

“Belki de Çakallı, Bağdat Yolu üzerinde bulunan en kalabalık konaklama yeri idi. Hızlı arabaları hariç tutarak, Samsun'a giren ya da çıkan neredeyse her şey seyahatinin ilk ya da son gecesini bu küçük köyde geçirirdi. Öğleden sonra gelirken,

³³ Childs, *Across Asia Minor*, s. 21-23.

her iki yönden de akarak, çeşitli hanlar ve kamp yerlerine ulaşan kervanlar ile araçlar, tıngırdayan çanların sesiyle, sızlanan hayvanlar ve gıcırdayan tekerlekler ve her tür renk ile gelirdi, tabii ki oldukça fazla çamur ve toz ile. Bu saatlerde, çağıldayan Merd Su'yunun üzerinden geçen taş köprü geleneklerin Doğu'suna ait şeyleri duymaya ve görmeye bir ışık oluyordu ve ayrıca Orta Çağ'a da.

Ve ardından karanlıktan sonra, bu sahne tamamıyla değişir ve bu yer artık aynı şekilde görünmez. Yol beyaz ve boştu, her iki yandan da kasvetle uzamaktaydı. Etrafınızda düzinelerce kamp ateşi parlamakta ve havada odun dumanının kokusu vardı. Sesler, tam olarak görülmeyen adamların ve hayvanların bir seviyedeki mırıltısı, ayaklara bağlı zincirlerin şingirtisi, dağda uluyan bir çakalın ulumasıydı.

Akşamleyin, sürücülerin kullandığı ortak salona baktım, çeşitli sakinlerin olduğu bir oda, bütün hanlarda bitmeyen bir ilgi kaynağıdır. Tek bir lambanın aydınlattığı tütün dumanının isisi içerisinde belirsiz bir biçimde görünen, kara yağız insanların bir arada oluşturduğu gruptu. Bazıları çoktan uzanmıştı, sahip oldukları en değerli şey gibi, siyah tüylü mantolarına sarılarak ve koşum takımlarını yastık yaparak; ancak birçoğu bağdaş kurup oturmuş, birbirlerine haberleri anlatıyorlardı. Basının olmadığı bölgeler için, uzak mesafelerden gelen insanların bu gibi akşam toplanma yerleri, haberlerin karşılıklı paylaşıldığı, dedikoduların doğru mekanıydı. Ama ne dedikodular vardı! Aslında haberler gibi değil, heyecan uyandıran ve etkili bir biçimde işlenen öyküler, daha çok yaşam koşullarını, umutlarını, korkularını ve etnik nefretlerini yansıtmaktaydı; yol üstündeki bu ortak salonların şaşırtıcı hayal güçleri çok hoştu.”³⁴

Yolculuk için Taşınan Lüzumlu Gereçler

“Bir Türk hanı, oda, ışık, su, ekstra ücretli ateşten başka şey sunmaz, kalan her şeyi yolcular yanında taşır. Bu nedenle Küçük Asya'da seyahat ederken iyi hazırlanmış bir bagaj gereklidir, buranın yerlileri için bile durum böyle. Bana gelince, bir yaya olmama rağmen ve dolayısıyla yüksüz gitmem gerekirken, açtığımız zaman, bir harem içim yeterli görünecek kadar gereçlerim vardı. Defalarca denememe rağmen daha fazla azaltamamıştım. Katlanan yatağım, yuvarlanmış bir silte, battaniyeler, uyku tulumu ve yastık, çok fazla değildi ve tek bir kanvas/çadır bezine paketlenmişti. Taşdığım yiyecekler ve pişirme için gerekli aletler – bir tür ışıltılı seyahat

³⁴ Childs, *Across Asia Minor*, s. 24-25. W. J. Childs, *Yürüyerek Anadolu...*, s. 36-37.

mutfağı - hayret verici bir görüntüyü ortaya koymakta ve her konak yerinde, paketin açılması, monte edilmesi ve tekrar paketlenmesi oldukça zaman gerektirmekteydi. Kolera hala bu bölgedeydi ve buna karşı önlemler gerekiyordu. Bu nedenle kesin bir çözüm olarak her şeyi kendim pişirmeyi, hiçbir şeyi kaynatmadan ya da kaynadığını görmeden içmemeyi; yediğim her dilim ekmeği alazlamadan yememeyi ve kendi bulaşığımı yıkamayı planladım. Bu amaçlarla iki ocağım vardı, biri gaz yağı ile yanmaktaydı diğeri mavi ispiroto ile. Pişirme eşyalarının, tabakların, fincanların ve benzeri şeylerin ve tabii ki lambanın yanı sıra yiyecekleri tutmak, onları günlük kullanım için depolamak ve bunları bulaşmadan korumak için kapaklı alüminyum teneke kaplarla ve çeşitli ebatlarda kutular vardı. Önlemler ve bu donanım ile, sadece koleradan değil, -Küçük Asya'nın vebası, daha çok iç bölgelerde seyahat eden herkesin er ya da geç yakalanacağını söylendiği, tifodan da kaçmayı umuyordum.

Bu gibi ev gereçlerine rağmen, yiyecek problemi basit bir sorun değildi. Ekmek, yumurtalar, patatesler, meyve ve yoghurt yöreden edindiklerimdi; kalanlarını taşıyordum ve bu birkaç haftalık kaynak bir hayli yer kaplıyordu. Bazıları seyahat etmeyi, yöresel yemekleri yemeyi sever ve bununla yolculuklarına ayrı bir zevk katarlardı. Benim zevklerim böyle değildi. Sadece kahve ve ekmeğe veya ekmeğe kahve, bir güne başlangıç için yeterli değildi; bütün gün için niyetlendiğim iyi bir İngiliz kahvaltısıydı. Bu yüzden, domuz pastırması, Cambridge sosisleri, sığır eti, çorbalar, reçeller, tereyağı, süt ve peynir ki hepsi teneke kutuda, ayrıca kakao ve çay, tüm bunları kaynak olarak edinmişim. Ve İngiliz tütününden de 3 pound (~1,35 kg) sağlamışım. Her zaman birkaç hafta yetecek erzak stokunun olduğunu, istediğim yerde istediğim zaman yemek yapabileceğimi ve yiyebileceğimi bilmenin verdiği bağımsızlık duygusunun yanında katlandığım zahmetin hiçbir önemi yoktu. Ayrıca iki yüz mermi ile güçlü bir Browning ve köpeklere karşı kullanmak için çelik uçlu ağır çubuk vardı. Bu donanımla halde, her yere gitmeye hazırdım; güven ve beklenti ile dağ yollarında, patikalarda ve ıssız yerlerde olmayı ipe çekiyordum.”³⁵

³⁵ Childs, *Across Asia Minor*, s. 23-24. W. J. Childs, *Yürüyerek Anadolu...*, İkinci Bölüm, s. 24-37.

Çakallı Han'da Bahşiş Vermek

Childs, ertesi sabah saat altıda pencereden dışarıya baktığında bütün yolun sonbahar sisi ile kaplı olduğunu ve Ahmet'in hazırlanmış onu beklediğini görmüştü. Han çoktan boşalmıştı. Saat sekizde, handaki yardımcılar bagajları *arabaya* taşıdılar, midilliler *arabaya* koşuldu, yola çıkmaya hazırdı. Hancıya ödemesini yaptıktan sonra dışarı çıkan Childs, bahşiş ritüelini özetle şöyle anlatmaktaydı;

“Ahmet, atları kaçırmamak için koşumlarını tutarken, han yardımcıları meşgul görünmekteydiler, ancak hepsinin vücut hareketlerinden ve gözlerinden, bahşiş bekledikleri anlaşılıyordu. Bu Osmanlılar, taktik becerileri konusunda diğer ülkelerdeki kardeşlerinden eksik bir yanıları yoktu. Akla gelebilecek tüm masumiyet havasıyla, kendilerini benimle kapı arasına yerleştirmeyi başarmışlardı ve ben onlara seslenene kadar pozisyonlarını korudular. Ahmet ise verilen bahşişten rahatsızdı, gerek olmadığını düşünmekteydi.”³⁶

Yolculuğun İkinci Günü

Childs romantik bir tarzda yol izlenimlerini tasvir etmekteydi. Bodur meşe ve kayınların oluşturduğu ormanlar, bu ormanlardaki ağaçların düşüncesizce kesilmesi ve bunun yağmur yağışını azaltması, buna rağmen ormanın kendini yeniliyor olması, dağların arasından kıvrılarak yükselen yollar, her birinin sayıları yaklaşık yüze ulaşan sürülerdeki, çobanlarının ve çoban köpeklerinin güttüğü binlerce keçi gibi hususlar, yazarın uzun uzun yazdığı konulardı. Yokuş yukarı yayalar, *arabalara* göre daha hızlı gitmekteydi. Kara Dağ'ın tepesinde bir noktada, yolcuların dinlenmesi için *kahveh* vardı. Yazar, *araba* ile Ahmet'in gelişini beklerken burada bir *kahve* içti. Yola devam eden kervan, yolun kenarında bir dilenci gördü. Childs, bu ilginç görünümlü dilencinin fotoğrafını çekmişti Dilenciye 3 kuruş vermesi, yardımcısı Ahmet'in tepkisine neden olmuş, yazarı adamın zengin olduğu, zahmetsiz kazanç için bu işi yaptığı konusunda uyarmıştı. Ancak yazar, çalışkan bir kişiliğe sahip Ahmet'in abarttığını düşünmekteydi.³⁷

³⁶ Childs, *Across Asia Minor*, s. 26-27.

³⁷ Childs, *Across Asia Minor*, s. 27-29.



Beggars of the Bagdad Road.

Resim 5. Bağdat Yolu Kenarındaki Dilenci**Kara Dağ – Ak Dağ**

“Samsun’dan Kara Dağ geçidine kadar, üç dağ sırası ve iki derin vadiden oluşan yaklaşık 65 km’lik (40 mil) zikzaklı bir yol vardı. Kara Dağ’da, denizden 750 ile 1200 metre yükseklikte, muhteşem bir yayla vardı. Kara Dağ’ın güney cephesinde, 16 km (10 mil) kadar uzakta, Ak Dağ’ın 2150 m’lik (7000 fit) dağ silsilesi görülmekteydi. Dorukları karlı, etekleri engebeli ve ormanlıktı. Ladik’ten yukarıya doğru, kömür dumanı yükselmekteydi. Ak Dağ, beyaz dağ anlamına gelmektedir ve üzerindeki karlardan dolayı bu adı almaktadır. Kara Dağ ise siyah dağ anlamına gelir ve geçidin üzerindeki zirveler boyunca yer alan çam ormanlarından dolayı bu isme sahip olmuştur. Kara Dağ kötü bir isim değil, taşıdığı bir itibarı vardır. Buraya yakın yerlerde güzel bir hava varken burada yağmura ve doluya yakalanabilirsiniz. Deniz kenarına yakın bölgelerde kar daha hafif iken, kışın buradaki kar daha yoğundur. Eskiden Kara Dağ’ın bu geçidi, silahlı gruplar tarafından hırsızlık yapılan, iki kat kötü şöhrete sahip bir yerdi. Bölgeye dadanan son grubun, Türk subayına cesaret edene kadar işleri yolunda gitmişti. Şimdiye kadar kimi seçerlese seçsinler hemen hemen hiç ceza almaksızın soygun

yapmışlardı; kendi amaçlarına uygun olmak üzere insanları öldürmüşlerdi; yol kenarında düzenli sıralarla yerleştirilmiş üç ölü Ermeni yolcuyu bıraktıkları bilinmekteydi; fakat bu sefer çok ileri gitmişler, kendilerini beğenmiş bir şekilde, bir Türk binbaşını bacağında vurmuşlardı. Bir askeri ya da “zaptiyeyi” vurmak, bu ülke için affedilmez bir günahı. Acımasız bir av başladı ve birkaç saatlik süren çarpışmada, Kara Dağ’daki geniş çam ormanlarında çete yok edildi.”³⁸

Childs’ın Roma İmparatorluğu döneminden, hatta daha önceki dönemlerden kalan tarihi yerlere entelektüel bir merakı bulunmaktaydı ve gördüğü en küçük bir kalıntıyı dahi detaylı olarak tasvir etmekteydi. Geçidin zirvesinde bulunan bir Roma yolu kalıntısı ile bu dönemlere gidebilmekte, yol üzerinde gördüğü yöre sakinini bir Rum’u, biçimli vücut yapısına hayran kalarak Herkül’e benzetebilmekteydi.

Havza ve Gece Konaklama

“Geçitten aşağıya doğru, güneşten kavrulmuş yol kıvrılarak inmekte ve iki saatten fazla bir süre sonra Havza Kasabası’na ulaşmaktaydı. Havza’nın doğal su kaynağının ünü, Anadolu’dan çok uzaklara yayılmıştır. Tıbbi banyolarının [kaplıca] şöhreti, Roma zamanına kadar geriye gider; o günden bugüne değin birçok kişi su almak için gelirken, daha da fazlası bu sulara banyo yapmak için gelmiştir. Kaplıcalar, büyük derme çatma hanlar ve birkaç aşevi, şehrin misafirlerine sunduklarıdır. Geri kalanı pis ve önemsizdi; kazlar, kümes hayvanları ve köpekler tamamen sokaklarda dolaşmaktaydılar, görünürde neredeyse hiç yeşil ağaç yoktu. Ancak bir zamanlar gösterişli bir yer olduğu anlaşılmaktadır. Ahmet’in beni, en iyisi olduğu için götürdüğü han, büyük, derme çatma ve eskiydi. İç kısmında, ahşap direklerle desteklenen revakları ile iki katı vardı. Çürük, köhne ve haraptı. Tahtaları ve pencereleri kırık, duvardaki sıvaları dökülüyordu, delikler gazyığı kutularının parçalarıyla kapatılmıştı, avlusu ise atları, köpekleri ve kümes hayvanları ile çiftlik avlusu görüntüsüne sahipti. Ancak bir han olarak bina temiz kabul edilebilir ve çok sayıda ziyaretçi kendi beklentileri çerçevesinde burayı güzel bulacaktır. Revaktaki yarı açık kapılardan, odaların içini görmüştüm; yatak örtüleri, pişirme gereçleri, yiyecek, kıyafet parçaları ile kaplıydı ve kadınlarla çocukların seslerini duydum. Görünüşe göre, sağlığın peşinde kaplıca-

³⁸ Childs, *Across Asia Minor*, s. 29-30.

lara gelen aileler, dört veya beş ailenin birlikte bir odada toplanmasında bir mahsur görmemektedirler. Odama girdikten kısa bir süre sonra, sürahinin boş olduğunu gördüm ve bu nedenle balkondan su için yüksek sesle seslendim ancak han görevlisi cevap vermedi. Revakta, bu kattaki odalar için, gaz yağı tenekesinden yapılmış küçük su sarnıcından doldurmak istedim fakat bunda da çok az su vardı. Avluya inerek su testimi orada doldurdum. Bu süreçte handa kalan Müslüman kadınlarla karşılaştım. Beni görünce yüzlerini, başlarını kapatırları beyaz örtülerle sakladılar.”³⁹



Traffic on Bagdad Road, near Khavsa.

Resim 6. Havza Yakınlarında Bağdat Yolu Trafikçi

Handa Kahve Hazırlanması

“Ertesi sabah arabanın hazır olmasını beklerken hanın ortak salonunda oturmaktaydım. Bir hizmetkar, sakın sakın kahve kavurup dövüyordu. Kahve çekirdekleri, dörtgen mangal içinde yavaşça yanan kömür ateşi üzerine yerleştirilmiş ince sac levha üzerine dağıtılmıştı. Ara ara taneler inceleyerek, kavruşanları almakta, yerine yenilerini koymaktaydı. Büyük bir avucu dolduracak kadar kavruşmuş çekirdeği, ağır, eski görünümlü, kalıbı iyi dökülmüş pirinç bir havana koyarak, havan tokmağı ile dövüyordu; gözümü alamadan son derece ilgiyle izledim. Bu dövme işi yavaş bir işlem gerektirir, kahve yapımındaki bu Türk uzmanlar, kahve değirmeni tarafından üretilen kum gibi incelikten memnun olmazlar. İsterler ki çekirdek, undan bile daha ince, ele gelemeyecek bir toz haline

³⁹ Childs, *Across Asia Minor*, s. 31-33.

gelene kadar dağılsın. Ayrıca demlenmesi de ayrı bir ritüeldi ki bu olmadan bir Türk, kahveyi sevdiği gibi içmiş olamazdı. Bu yüzden şimdi, kahve istediğim zaman, küçük bir piring jezveh – uzun bir tutacağı olan kupa gibi bir kap- içine, iki yumurta fincanı kadar su koydu ve bir çay kaşığı dolusu kahve tozu ile bir topak şeker ekledi. Sonra jezvehi korun kenarına koydu ve yakından takip etti. İçeriği köpürerek yükseldiği zaman kabı ateşten geri çekti. Üç defa yavaşça jezvehi çok az yanan kora sürdü ve köpük yükselirken geri çekti. Üçüncü köpürmeden sonra kahve hazırды. Paris'in kahvesinin en iyisi olduğunu düşünebilirsiniz ya da aynı şekilde Viyana kahvesinin, ancak Türkiye'de daha iyisini bulacaksınız ve ister sade alın ister sütlü pişirilmiş (cafe' au Lait) olsun, tercih edilen çeşide göre, ilan edeceksiniz ki bu kahvedir, diğerleri değil.”⁴⁰

Kadın İzlenimleri

“Kadınların kendilerini mümkün olduğunca çok gözden uzakta tutmaları bir gelenek halini almıştır. Sadece Müslüman kadınlar değil, Hristiyan kadınlar da buna dikkat etmektedirler. Erkeklerin bulunduğu bir ülkeden geçiyorsunuz, yemekleriniz erkekler tarafından pişiriliyor, dükkanlarda size daimen erkekler servis yapıyor. Aslında bazen kadınları görürsünüz, ancak bunlar çekingen geçerler, peçelerini örterler ya da başları eşarpları ile örtülüdür. Tarlalarda çalışan köylü kadınlar bile bir tür örtü kapatmaktaydılar, siz yaklaşık 1 metre [otuz veya kırk yard] uzakta olsanız bile yanlarından biri geçerken örtülerini yüzlerine tutmaktalar ya da başlarını diğer tarafa çevirmekteydiler. Bir kadını sadece Hristiyanların evlerine girdiğiniz zaman görürsünüz veya Müslüman bir köylü sizi gece kalmak üzere evinde misafir ettiyse eğer görebilirsiniz.”⁴¹

Yolculuğun Üçüncü Günü

“Kervanlardaki develer yedişer veya sekizer, semerden yulara bağlanarak giderler. At kılından yapılan yularlar çok sağlamdır; ama hayvanlar birbirlerine, hafifçe gerildiğinde çözülebilecek bir iple bağlanırlar. Bir devenin aniden başını yukarı savurduğunu, yularını önündeki devenin semerine bağlayan bu yün ipi ısırıldığını görebilirsiniz. Gevşek ip bunun içindir; deveci, hemen gelir, ipi eski haline getirir. Eğer ip

⁴⁰ Childs, *Across Asia Minor*, s. 34.

⁴¹ Childs, *Across Asia Minor*, s. 33-34.

hiçbir biçimde çözülmezse, hayvanın delireceği, ileri fırlamaya ve bağdırmaya başlayacağı, bunun kaçınılmaz sonucu olarak da bütün takımın aynı şeyi yaparak bacıklarını ve boyunlarını kıracaklarını anlatırlar. Ancak kendisini bunaltan ip çözüldüğünde, hayvan hemen rahatlar, duraklamadan yalpalaya yalpalaya yürümeye devam eder.”⁴²

“Havza’dan birkaç saat ötede anayol, Merzifon ovasına açılan bir geçitte bölündü. Solda Bağdat Yolu, tek kemerli yüksek eğimli eski bir Taşköprü ile nehri geçmekteydi ve Amasya’ya doğru dağ yamacı boyunca ilerlemekteydi; diğer yol ise Merzifon’un şehrine ulaşmak için, sağdaki alçak dağ koluna tırmanmaktaydı. Bu şehri ziyaret etmek istedim, güney-batıda on mil uzakta bulunmaktaydı, böylece Bağdat Yolu’ndan bir kez için ayrılmış oldum.”⁴³

Merzifon⁴⁴

“Merzifon’u çevreleyen, üzüm bağları, meyve bahçeleri ve diğer bahçeler çok yakın kurulmuştu ve bereketliydi; her tarafa sulama ile su getirilmekteydi. Şehrin kenarındaki mezar yerlerine geldik. Müslüman ve Hristiyanlar ayrı idi, çok sayıda kolera kurbanının yeni defnedilmiş mezarları bulunmaktaydı ve gevşek taşların büyük hazinli yığını, bu kıyımın⁴⁵ Ermeni kurbanları üzerinde yığılmıştı. Yolun devamında evlerin arasında, alçakça bir tepeye tırmanarak, burada yer alan Amerika Elçiliğinin duvarla çevrili bahçesine ulaştım.”⁴⁶

“Merzifon, Küçük Asya’daki tarihsel önemi olmayan çok az şehirden bir tanesidir ya da en azından, bazı bilinen antik şehirlerin üzerine kurulmamıştır. Kendi kendine hiçbir

⁴² Childs, *Across Asia Minor*, s. 35-36. W. J. Childs, *Yürüyerek Anadolu...*, s. 46.

⁴³ Childs, *Across Asia Minor*, s. 37. W. J. Childs, *Yürüyerek Anadolu...*, Üçüncü Bölüm, s. 38-48.

⁴⁴ Merzifon’u konu alan farklı araştırmalar mevcuttur; Sabit Genç, *Merzifon Kazasının İdari, Sosyal ve Ekonomik Tarihi (1839-1914)*, Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Bolu 2019. Gülbadi Alan, *Merzifon Amerikan Koleji ve Anadolu’daki Etkileri*, Erciyes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Kayseri 2002. Alan çalışmasınının 28. sayfasında, Sivas Vilayeti, Amasya Sancağına bağlı Merzifon Kazasının, yedi nahiyesi bulunduğu belirtilmektedir. 1308 (1892/1893) tarihli Sivas Vilayet Salnamesi Merzifon’un merkezinde 3734 hane, altı han, on hamam, 824 cami ve mescid, beş medrese ve bir mekteb-i rüşdinin mevcuttur.

⁴⁵ Burada kıyım kelimesi ile anlatılmak istenen koleradan hayatını kaybeden Ermeniler mi yoksa Türklerle Ermeniler arasında yaşanan sorunlar nedeniyle ölen Ermeniler mi tam anlayışamamıştır. Konu bütünlüğü nedeniyle, kolera kastedildiği düşünülmektedir.

⁴⁶ Childs, *Across Asia Minor*, s. 37.

önemi yoktu. Orduların büyük rotaları üzerinde değildi, burada hiçbir zaman bir kale olmamıştı, eski zamanlarda burayı değerli kılan, buraya uygun bir doğal özelliği yoktu. Burası daima, çiftçilerin bölgesinde sadece bir pazar şehri olmuştu. Şehir ve bölge, bir tür Osmanlı Boeotia'sı⁴⁷ veya daha kötüsü olarak, Türkler arasında bir üne sahiptir; “Bir Merzifonlu gibi” deyimi bir tür yergi şeklidir ki aptallık ya da hödüklük veya kötü tavırlar anlamına gelebilir.”⁴⁸



Street in Marsovan.

Resim 7. Merzifon Caddesinden Bir Görünüm

⁴⁷ Atina'luların Korint Körfezinin kuzeyinde bir bölge olan, Boeotia'da yaşayanları, aptal olarak nitelendirmelerine bir gönderme yapılmaktadır. Bk. W. J. Childs, *Yürüyerek Anadolu...*, s. 49.

⁴⁸ Childs, *Across Asia Minor*, s. 38.

“Merzifon 20 bin nüfuslu, surlarla çevrilmiş bir kasaba gibi daracık yollardan ve sıkışık mahallelerden oluşur. Yapıların çoğu, kerpiçten olmasına rağmen, dışları kireçle badanalandığı için, uzaktan kırmızı-kahverengi çatıları ile beyaz bir şehir etkisi ile göze hoş görünmektedir. Geleneksel olarak her evin, kasabanın hemen yanında işlenmesi için bir parça toprağı vardı. Bahçlik kulübelerin yer aldığı üzüm bağları, meyvelikler ve bahçeler, bir kilometre uzaklıkta, şehrin arkasına doğru yükselen tepelerde bulunmaktaydı. Bölgenin çiftçileri ve üreticileri, çoğunlukla buğday, arpa, sebze ile üzüm, elma, şeftali, kavun ve kiraz meyvelerini üretmektedirler. Buğday, tahta bir pullukla, toprak yüzeyi kazıldıktan sonra ekilir ve haziranda olgunlaşan başaklar, sert, uzun taneli buğdaylar verir. Daha aşağı bölgelerde bölgenin en kârlı ürünü haşhaş⁴⁹, afyon için yetiştirilir. Burası, az bir sulama ile her şeyin yetiştirilebileceği bereketli topraklara sahiptir.”⁵⁰

Tarla Sulama

“Her bahçenin belirli bir ücret karşılığında sulama hakkı vardır ve suyun aktığı süre hesaplanarak ölçülür. Sırası gelen yetiştirici, suyu değerlendirmeli ve sıkı çalışmalıdır ya da zarara katlanmalıdır. Suyu tarlaya dağıtmak için arklara çevirmek, set çekmek, olabildiğince su yolu açmak için hızlı çalışması gereken birkaç saati vardır. Tabii ki hakkını aramak içinde. Örneğin Ali, kendi sulama sırası geldiğinde, ortak kanalda su bulamayabilir. Suyun gelişine doğru öfkeyle tırmanır. Bu tarz durumlarla daha önce karşılaşmış ve baş etmiştir. Abdül adından bir kişi suyun yolunu kesmiş kendi tarlasına akıtmaktadır. Vakit kaybetmemek için Ali, Abdül’ün çamur ve ottan yapılma setini bozar ve suyu alır. Sonraki aşamada Ali ve Abdül silah taşıdıkları için, atışmaları esnasında öfkeyle, birbirlerine ateş ederler ve Amerikan Hastanesi’ne ikisi birlikte getirilir. Bu tarz durumlar sulama döneminde sık sık yaşanmaktadır.”⁵¹

⁴⁹ Haşhaş bitkisi yetiştirilerek, uyuşturucu, ağrı kesici ve uyku verici etkilere sahip afyon elde edilir. Ancak bitkinin tohumlarından haşhaş yağı elde edilmekte, yemeklerde, hamur işlerinde kullanılmaktadır ve bu Amasya’nın günümüz mutfak kültüründe bile yerini korumaktadır.

⁵⁰ Childs, *Across Asia Minor*, s. 39.

⁵¹ Childs, *Across Asia Minor*, s. 39-40, s. 60.

Şehir Tasviri

“Şehirde yaklaşık 300 yıllık birkaç taş yapı vardır. Bu binalar, insanların kendilerine özgü şehir yaratmada başarılı olduklarını göstermektedir. Buradaki Müslümanların, sanayileşmek ve enerji kullanımı hususlarında küçük bir motivasyon artışı ile, belki de dini inançlarında ufak bir iki değişiklikten fazlası gerekmeyecek şekilde, dönemin diğer şehirleri ile boy ölçüşebilecek şehirler inşa edebileceğinin farkına varırsınız.”

Şehir anlatımına *Taş Han* ile devam eden Childs, hanı çok detaylı tasvir etmiştir. 100 kadar tüccarın dükkanının olduğunu belirten yazar, hanın duvarlarının ve kapısının çok sağlam olduğunu, bir kez kapatıldığında ancak patlayıcı ile açılabileceğini söylemektedir. Yazar bu durumu Han'ın, kavgaların, baskınların çokça olduğu dönemlerde yapılmasına bağlamaktadır. Alçak loş odalardan oluşan dükkanların birinde kilo ile havlu satan bir Ermeni ile anısını aktarır. Havluların Manchester'dan ithal edilen iplikten elle dokunduğunu İngilizce olarak anlatan Ermeni dükkanacı, bunların yanı sıra Ermenilerle Türkler arasında yaşanan sorunları kendi lehlerine anlatmıştır. Ermenilerin katledildiği, son saldırıda Ermenilerin bu Taş Han'a sığınarak kurtulduğu, üst üste depremlerin yaşandığı, anlatımın detaylarıydı. Bu iletişimi aktaran yazar, diğer gözlemleri ile harmanlayarak şu açıklamaları yapmaktadır:

“Ermenilerin, kendilerini alçakça kullanan Türklere karşı davranışları, ırklarının tuhafılığı ile açıklanabilir. Batı Avrupa'da Ermeniler, zararsız, barışçıl, ılımlı konuşan, savaşıcı ruhu ve baskılara karşı direnme gücü olmayan insanlar olarak tanınmaktadır. Bu düşünce, bu halk için büyük bir hak-sızlıktır. Bu durum kasabada yaşayan ve köylerde ikamet eden Ermeniler için bile geçerli değildir. Ermenilerin hepsi, Yahudilerden daha fazla kazanmayı severler, -mültezimler, tefeciler, dükkân sahipleri [gibi]- yerleşik sakinler, her gün küçümsenmeyecek fiziksel cesaret gerektiren tehlikelerle yaşarlar ve inatçı, kararından dönmez bir yapıdadırlar. Köylüleri oldukça aksidir ve bazı bölgelerdekiler, Küçük Asya'daki kimseden aşağıda kalmayacak şekilde mücadele etmektedirler. Ermeniler, ortalamadan daha iyi mücadelecidir. Onlar, Rumlara karşı asla korku duymamışlar, tarihlerinde de böyle bir durum söz konusu olmamıştır. Bir Ermeni, bir Rum ile münakaşa yaşadığında yeterince sert ve cesur hatta ahlaki üstünlüğünün bilincinde görünmektedir. Fakat bir Müslümanla karşılaştığında, onun kendinden emin ruhunun yerini hemen bir çeşit öfkeli bir umutsuzluk alır; bu iki kişi arasında buna sebep olacak hiçbir şey olmadığını görürsünüz.

Ortalama bir Ermeni, kendisine bir Avrupalı eşlik ettiğinde, Müslümanlara karşı davranışlarında arsızlık derecesine varana kadar agresifleşebilirler ve en ciddi problemlerin risklerini bile göze alabilirler. Bana bir yolculuğumda ‘araba’-sürücüsü olarak hizmet eden, böyle bir Ermeni, meydan okuyan bir tarzda onları ürküterek kaçırmak için, yanımdan geçen kervanın develerini kamçıladi. Ve bir Amerikan misyoner doktorun, aynı Ermeni davranışlarından bahsederken bana, bir seferinde Ermeni yardımcısının arabayı, bomboş olan bir şosedde, yol kenarında oturan Müslümanların ayakları arasında kasıtlı olarak sürdüğünü ve canını kurtarmak için koşarak kaçtığını anlattı.

Bu çalışkan ve barışçı olmayan insanların, bu denli umutsuzca Türklerin insafını kabullenmiş olmaları, başlıca yapılarının tek bir kusurundan dolayıdır. Kendi aralarında birbirlerine düşmeye meyillidirler ve iyi bir nefret sahibi olarak, ortak düşmanlarına karşı birlik içerisinde davranmak için olabildiğince ağırdan alırlar. Geçimsizlik için böyle bir mutsuz kabiliyet ile, bir araya getirdikleri bir veya iki vasıfları daha vardır ki Türklere karşı direnç oluşturmayı neredeyse imkânsız hale getirmektedir.

Geçen yüzyılın sonundaki katliamlardan beri, Ermeniler kendilerini savunmak için silahlandılar. Bu doğru bir adımdı ve birlik ve bilgelik derecesinde mantıklı bir sonuca ulaşabilirlerdi, katliamların sonunu getirebilirlerdi. Silahlanmak, bununla övünmek ve bundan sonra ne yapacağı hususunda da övünmek ve sonrasında övündüklerini ortaya koymada yetersiz olduklarını kanıtlamak, tam bir vahametti. Ermenilerin garip biçimde tutarsız yapısını herkesten daha iyi bilen Müslümanlar, övünmelerini hatırlayarak, savunma hazırlıklarına güldüler. Bunların hepsi ‘saman alevi’ gibidir dediler.”⁵²

Yazar “Merzifon’da yaşadığım bir olaydan sonra istemeyerek de olsa bende bu şekilde düşünmeye başladım” demekte ve olayı aktarmaktadır. Childs, satışı yasak olan mavzerden, mümkünse Merzifon’da gizlice satın almak istediğinde kendisini bir Ermeni tüccarın aradığını, kendisinde Mavzer olmadığını, beş sterline daha iyi bir silah olan Mannlicher’ı verebileceğini anlatmaktaydı. Yazarın belirttiği gibi bu da yasak bir silahtı ve “Tüccarın bu silahı övmek için Mavzerden daha az bozulduğunu, bu nedenle Ermeniler arasında daha aygın olduğunu, Merzifon’da yaşayan Ermenilerden en az beş yüzünde bu silahtan olduğunu, isterse deneyebileceğini

⁵² Childs, *Across Asia Minor*, s. 40-44.

belirttiğini” yazmaktaydı. Childs, birkaç atışla silahı denedi ancak 3-5 seferde tutukluk yaptığını, temizlemesine ve yağlamasına rağmen sorunu gideremediğini görünce silahı tüccara geri götürdü. Daha önce bu tarz bir şikâyetin hiç gelmediğini üzülerek belirten tüccar, kendisine, Sivas'ta tabancalar konusunda uzman ve aynı zamanda devrimci Ermeni topluluklardan birine silah yapan bir ustanın adresini vereceğini, bunun silahlardaki arızaları hemen gidebileceğini temin etmekteydi. Mannlicher'ı satamayan tüccar, yeleşinin altındaki aynı marka piştovu teklif etti. Bunu da emanet olarak deneyen yazar, tüccarın tüm övgülerinin satış hamleleri olduğunu, tüccarın kendilerini korumak için bulundurduğunu söylese de aslında hemen hemen hiç silah kullanmadığını anlamıştı. Yazar tüccara, kendisini korumak için hemen talimatlara başlaması tavsiyesi üzerine, tüccardan mermilerin çok pahalı olduğu yanıtını almıştı.

“Soydaşlarına silahlanma zorunlu hale getirilince, o ve diğerleri, güçleri yetecek kadar, 5-6 sterline otomatik bir piştov ve alışverişin parçası olarak 100 mermi satın almışlardı. Bu silahları, kaliteli olduklarını düşünerek, pahalı koruyucu araçlar olarak görmekteydiler. Silahların gerçekten kullanımını için harcanacak bir iki sterlin, bu alıcıların prensiplerine ve yaratılışlarına zıt bir fikirdi.”

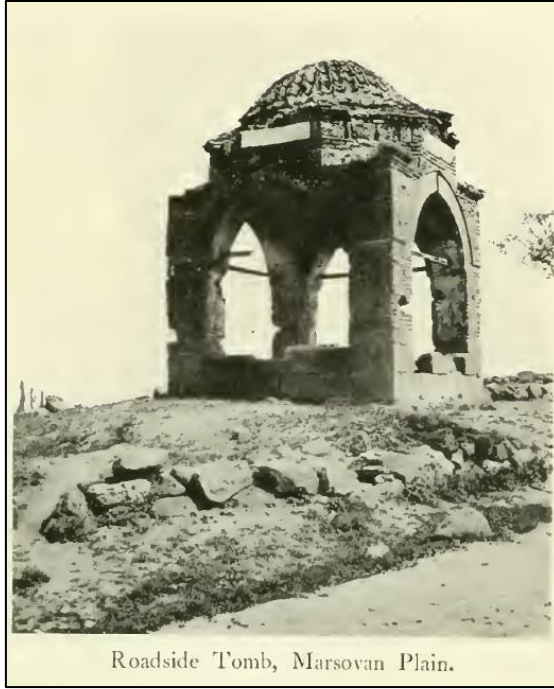
Yazar, silahların bu alıcılara bilinçsizce satıldığını belirtmektedir.⁵³

II. Viyana Kuşatmasında ordu komutanı olan Kara Mustafa Paşa⁵⁴, Merzifonludur ve yazar, hem paşanın hayatını, eğitimi, sadaret makamına gelişini hem de kuşatma sürecini detaylı bir şekilde tasvir etmektedir.⁵⁵

⁵³ Childs, *Across Asia Minor*, s. 45-46.

⁵⁴ Merzifon'da bulunan Kara Mustafa Paşa külliyesi hakkında bk. Abdalbâki Yeşil, *Merzifon-Kara Mustafa Paşa Külliyesi*, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 1992.

⁵⁵ Childs, *Across Asia Minor*, s. 46-48. W. J. Childs, *Yürüyerek Anadolu...*, Dördüncü Bölüm, s. 49-59.



Resim 8. Merzifon Ovasında Yol Kenarında Bir Türbe

Amerikan Misyonerlik Topluluğu

“Yüz yılı aşkın süredir Amerikan Misyonerlik Toplulukları Küçük Asya’da faaliyet göstermektedirler. Küçük adımlarla başlayan çalışma, günümüzde İran sınırından İstanbul’a uzanan, büyük ve güçlü bir yapı haline gelmiştir. Bunların en büyüğü Merzifon’dadır. ... Küçük Asya’daki Amerikan misyonerlikleri, Massachusetts Eyaletinin sunduğu ayrıcalığa sahip bir kurum olan Amerikan Board’a aittir. Amerikan misyonerliklerinin ve vakıflarının Küçük Asya, Suriye ve İstanbul’daki mülkiyeti, milyonlarca dolar değerindedir, hatta milyonlarca sterlin ve sürekli artmaktadır. İstanbul’daki Amerikan Büyükelçiliği’nin normalde başlıca görevlerinin, Amerikan vatandaşlarının çıkarlarını korumak ve misyonerliğe bağlı mülkleri korumak olduğu belirlidir.

Merzifon misyonerliği, sahil kesiminde bulunan ve daha çok tercih edilen misyonerlikler gibi mirasların ve bağışların sağladığı güzel imkanlara sahip olabilecekleri bir konumda olmamalarından şikâyet etmektedirler. Merzifon’a buharlı gemiyle, demiryoluyla ya da motorlu bir araçla ulaşılabilir. Zengin insanlar ‘araba’ ile yolculuk yapan ve güzel

hanlarda kalan kimselerdi. Varlıklı kişiler, sahil kesiminde kalır, tarihi yerler üzerinde bulunan, Amerikan bayrağının dalgalandığı büyük misyonerlikleri görürler ve ardından mirasları ile bağışlarını buralara yaparlar. Merzifon misyonerliği, bu sebeplerle, daha erişilebilir bir noktada olsalardı, sonuçlarının kendileri için oldukça farklı olacağından hayıflanmaktaydılar. ... Samsun'daki büyük tüccarlar gibi, Merzifon misyonerliği de umutla demiryolunu beklemekteydiler.”⁵⁶

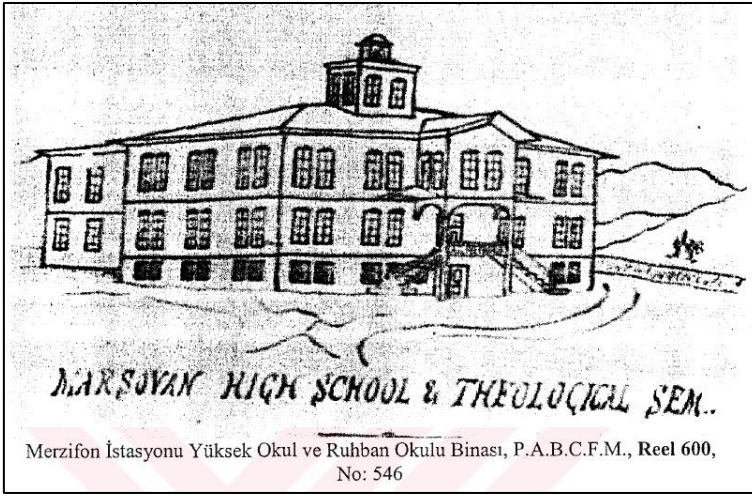
Merzifon'daki misyonerler her ne kadar durumlarından şikâyet etseler de yazarın belirttiğine göre, daha iç kesimlerdeki misyonerlikler de onları ayrıcalıklı bulmakta hem parasal kaynakları hem de misyonerleri kendilerine çektikleri için, “zengin misyonerlik” olarak adlandırmaktaydılar. Childs son olarak kararı okuyucuya bırakmaktadır.⁵⁷



Resim 9. Merzifon Amerikan Misyonerlik Binası

⁵⁶ Childs, *Across Asia Minor*, s. 49-50.

⁵⁷ Childs, *Across Asia Minor*, s. 50.



Resim 10. Merzifon Amerikan Misyonerlik Binası⁵⁸

Merzifon Misyonerlik Kampüsü⁵⁹

Childs, merzifon'da geçirdiği süre zarfında misyonerlik kampüsünde kaldığı için, eserinin bu kısmını kendi gözlemleri ile kaleme almıştır ve kampüs hakkında anlattıkları özetle şu şekildedir. Misyonerliğe ait etrafı duvarla çevrili yaklaşık 80 dönümlük bir arazi bulunmaktadır. Etrafında da yine Merzifon'un daracık sokakları, bitişik evleri, dağlara uzanan tarlaları bulunmaktadır. Burada, Anadolu Koleji, kız lisesi, sağır okulu, 60-70 yataklı bir hastane ve erkek öğrenciler için yurt bulunmaktadır. Ayrıca, zanaat eğitimi için atölyeler bulunmakta, kolej öğrencileri kendi eğitim masraflarını buradaki çalışmalarından kazandıkları ile karşılamaktaydılar. 4000 kişinin ihtiyacını karşılayabilecek bir un değirmeni, fırın, baskı makinesi ile kitap-ciltevi, Amerikalıların evleri ve bir Türk hamamı yer almaktaydı. Hastalar da dahil olmak üzere kampüste toplamda 700 kişi vardı ve alanın sınırlı olması nedeniyle yerel öğretmenler ve çalışanlar, yerleşkenin dışında kalmaktaydılar. Binalar ihtiyaç duyuldukça yapıldığı için, kampüs yerleşimi planlı değil, dağınık bir görünüme sahipti. Burada çalışan yabancı görevliler,

⁵⁸ Alan, *Merzifon Amerikan Koleji...*, EK 11.

⁵⁹ Kampüste bulunan yapılar üzerine bir araştırma için bk. Büşra Saatçi, *Merzifon Amerikan Board Misyoner Yerleşkesinde Yer Alan Yapıların Değişim Analiz ve Değerlendirmesi*, Eskişehir Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir 2019.

İngiliz bahçelerini kampüste oluşturmaya çalışmışlardı. Süs havuzu, çimenlik alanlar, çiçekler, ağaçlar altında yürüyüş yolları bunlardan bazılarıdır. Bunlar ortama ılımlı bir hava kattığı için, tedaviye gelen hastalar, döndüklerinde buradan bahsetmeleri, kampüsün ününü artırmıştı. Ayrıca yöre halkı üzerinde farklı bir etkisi de bulunmaktaydı; duvarlarla çevrili bu alan başka bir milletin, Amerikalıların köyüydü. Şehir yönünde ana kapısı, batı ile kuzey kapıları vardı ve bunların hepsinde bekçi görev yapmaktaydı. Evlerin arasında telefon bağlantısı vardı ancak elektrik yoktu. Çalışan sayısı yetersizdi ama bunu artırmak işlerin de artması anlamına gelecekti. Hayat her gün saat yedide kahvaltı ile başlamakta, sekişizde işbaşı yapıp, akşam ona kadar hiç durmadan devam etmekteydi. Misyonerlik bazı işlerin vaizlerle, öğretmenlerle ve doktorlarla yapılamayacağını fark edince, Merzifon Misyonerliğinin resmi işlerinin takibi için işletme yöneticisi, veznedar ve kâtip göndermişti.⁶⁰

Misyonerlik Yerleşkesinde Eğitim Alan Öğrenciler⁶¹

Yazarın bu bölümdeki tasvirlerini yine özetle şu şekilde aktarabiliriz. Anadolu Koleji, misyonerliğin başlıca çalışması olarak, Anadolu'da kurulmuş bir Amerikan okuludur. Bir düzineden fazla, farklı ırktan öğrencileri görmek mümkündür; Dalmaçya, Arnavutluk, Ege Adaları, çeşitli Balkan ülkeleri, Avrupa Türkiyesi, Küçük Asya ve belki de en az umulacak Rusya. Rusya'dan gelen öğrencilerin neredeyse tamamı Kafkasya'dandı ve 1878 savaşıdan sonra buraya yerleşen askerlerin oğullarıydı. Yetişkinlerde fark edilemeyecek bazı ırksal özellikler, çocuklarda çok rahatlıkla gözlemlenebilmekteydi.

“Rum ve Ermeni öğrenciler, okulun dörtte üçümü oluşturmaktaydılar. Rus öğrenciler yirmiden biraz fazlaydı ancak bunlar gözü pek, girişken bir yapıdaydılar. Açık yürekli, samimi, açık sözlü, umursamaz ve diğer öğrencilerin içinde bildikleri gibi davranırlardı. Bu okula geliş nedenleri olan İngilizceyi çok çabuk öğrenseler de öğrenci olarak iyi bir itibara sahip değillerdi. Her şeyden öte onlar bir Rus vatansverdi.

⁶⁰ Childs, *Across Asia Minor*, s. 50-54.

⁶¹ Anadolu Koleji hakkında detaylı bilgi için; Alan, *Merzifon Amerikan Koleji...*; Oğuz Gül, *Amerikan Board Misyonerliği ve 1892-1893 Merzifon Ermeni İsyana Etkileri*, Batman Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Batman 2012.

Rusların yeni eline geçen uzak şehirlerden gelenler bile kendilerini imparatorluğun kalbinden gelmiş tam bir Rus kabul ediyorlardı. Bu durum aynı zamanda Rusya'nın asimilasyon gücünü de göstermekteydi çünkü konuştuğum öğrencilerden biri Rum soyundan olduğunu, diğeri ise Ermeni olduğunu söylemelerine rağmen her ikisi de üstün bir Rus vatandaşlığı bilincine sahipti.”

Kolej yetkilileri, Rusların sergilediği kişilik ve bağımsızlık özellikleriyle diğere öğrencilere örnek olması beklentisiyle, bunların gelmesini memnuniyetle kabul etmişlerdi.

Ermeni öğrencilerin tavırları net değildi. Yeni gelen Rus öğrencileri ve Rum öğrencilerin sayısının artmasını, kolej sanki kendi tekellerindeymiş gibi, kıskançlıkla karşılamışlardı. Ruhsuz bir savunma davranışı sergilemekteydiler ancak gerektiğinde cesaret gösterebildiklerini birçok kez kanıtlamışlardı.

Kolej kurallarına göre hiçbir öğrenci devrimci bir gruba üye olamaz ve ateşli silah bulunduramazdı. Her iki kuralın uygulanması da o kadar başarılı değildi. İhtilalci Ermeni Topluluklarının aktif oldukları dönemde, kolejdeki Ermeni öğrencilerden bir taban oluşturdular ve onlu yaşlarda olan bu genç öğrenciler, beceremez denilecek bir cesaret ve gizlilikle hizmet ettiler. Bunların yaptıklarıyla ilgili, çok eski olmayan dedektif hikayelerine benzer anlatımlar vardır. Devletin sürekli takip ettiği bir yabancı kolej, dikkatli olmalı ve öğrencilerinin doğru davranış sergilemesini sağlamalıydı. Ancak uzun zamandır polisin peşinde olduğu çaresiz Ermeni devrimciler Merzifon'a geldiklerinde ortadan kayboldular; kolejdeki yurttaşları onları saklamış ve beslemişlerdi, hem de diğere öğrencilerin ruhu bile duymadan. Bunlar tesadüfen fark edildi ve şehre kaçtılar. Aynı gün *zaptiyeler* bunları kuşattı ve çatışmada vurularak hayatlarını kaybettiler.

Diğere bir örnek ise okulun baskı makinesi ile ilgiliydi. Kolay saklanacak ve gizlice çalıştırılacak bir makine olmamasına rağmen kolej ihtilalcilere ait bir makineyi saklamakla suçlandılar. Misyonerlik bunu reddetti ve yapılan aramalarda da bulunamadı. Türk Vali ısrarla baskı makinesinin olduğunu, yerleşkede ihtilalcilere ait kağıtların ve broşürlerin basıldığını belirtmekteydi. Bu sefer kendi memurları ile gelip arama yaptı ancak yine bulunamadı. “Çok sonra yerleşkede bir baskı makinesi olduğu, ihtilalci yazılar basılarak da-

ğıtıldığı ortaya çıktı. Ancak baskı makinesi o kadar kurnazca saklanmıştı ve basan kişiler öyle sadakatle gizlenmişlerdi ki en sıkı arama bile onları ortaya çıkarmaya yeterli olamamıştı.”⁶²

Yazarın Yunan halkına olan hayranlığı ve pozitif anlatımı, kolejde eğitim gören Rum öğrencilerin tasvirinde de gözlemlenmektedir. “Anadolu Koleji’ndeki Rum öğrencilerin sayısı diğer öğrencilerden fazladır ve Avrupa’dan veya Asya’dan fark etmeksizin tüm Yunanlar gibi, zekâları, kavrama çabukluğu, bilgiyi öğrenme yetileri öne çıkmaktadır; bu durum birbirlerine zıt düştüklerinde ve en ufak bir sorunu dağ gibi büyütmelerinde de görülebilir. Bir gözlemci, bunların geleneksel Yunan karakterini barındırdığını ve yirmi yüzyıl önceki Yunan ile bugünkü Küçük Asya Rumları arasında çok az bir değişimin olduğunu fark edecektir. Bir araya toplandıklarında, bir tartışma esnasında hepsi çok akıllıdır, kelimeler akar gider, her sorunun elli farklı yönünü görürler ve birden elli farklı yöne ayrılabilirler. Çözümünden çok kendi becerilerini aktarmaya çalışırlar.

“Bu durum, Yunan şehir devletlerinin neden Perslerle birlik olup Yunanlara karşı savaştıklarının, olanaklarını en üst seviyeden değerlendirememelerinin, Küçük Asya’nın kıyı şeridi ve deniz yolu ticareti ellerinde iken neden iç kesimlere yayılamadıklarının, bu güzel ülkenin tamamını kendi ırklarının ebedi mirası olmasını sağlayamadıklarının kanıtıdır.”

Yunanların Küçük Asya’yı tamamen almak için istekli olduğu düşünülebilir ki kıyı şeridinde bunu başarmışlardı ancak bir araya geldiklerinde, her birinin ‘balkon’ merakı ve dinleyicileri etkileme hevesi, Yunanların başarısızlığında çok etkisi vardır.⁶³

Merzifon Misyonerlik Hastanesi

Childs, kampüste bulunan ve herkese hizmet veren hastane hakkında eserinde bir bölüm ayırmıştır. Özetle, hastane diğer misyonerlik faaliyetlerinden çok farklı olarak, her ırktan insana ulaşmış ve onların güvenini kazanmıştı. Müslümanlar kolejleri ve okulları Hristiyanlara bırakır, bunlardan uzak dururlardı ancak hastanelere rahatlıkla gelirler ve doktorlara karşı olumsuz bir his besle-

⁶² Yazarın burada bahsettiği konu, Gülbadi Alan’ın tezinin *Merzifon Anadolu Koleji’nin Anadolu’daki Siyasi Etkileri* isimli 3. bölümünde detaylı incelenmiştir. s. 342-421. *Skolastil* isimli taş baskı makinesidir.

⁶³ Childs, *Across Asia Minor*, s. 55-57. W. J. Childs, *Yürüyerek Anadolu...*, Birinci Bölüm, s. 60-67.

mezler, aksine saygı duyarlardı. Örneğin, bir doktor, yolda karşılaştığı bir grup insan tarafından “Korkma, *efendi!* Biz sadece hırslıyız.” diye uyarılmış, doktor onları tanımadığı halde, onlar doktoru tanıyarak, hiç zarar vermeden serbestçe gidip dönmesine müsaade etmişlerdi.⁶⁴

Hastanenin kadrosu iki Amerikalı ile bir yerli olmak üzere üç doktor ve bir İngiliz, bir Amerikalı ile altı veya sekiz yerli hemşire olarak belirlenmişti. Ancak bu sayı genellikle doldurulamıyordu. Çevredeki bölgelerde ihtiyaç duyulduğunda, doktor ya da hemşire buradan karşılanıyordu. “Örneğin ben orada iken, Amerikalı doktor bu şekilde göreve gitti ve yerli doktor askere alındı. İhtiyacın oluşturduğu baskıdan dolayı benden bile medet umdular; kandan etkilenmediğim için anestezi olabiliş hatta biraz eğitim verilerek acil ameliyatları yapabilişirdim. Neyse ki şehirden talep edilen yerli doktor geldi ve sınanmak zorunda kalmadım.” Kolejin müdürü, doktor veya en genç çalışanı, hepsi aynı ücreti alır ve bu yaşam gereksinimlerini karşılayacak düşük bir miktardır. Amerikalı doktor günde beş veya altı büyük operasyon gerçekleştirir, bunun sınırını boş yataklar ve doktorun dayanıklılığı belirlemektedir.⁶⁵

Şu anki hastane eski hastanedir, barakalardan oluşmakta ve hastane sistemine pek uymamaktadır. 150 yataklı yeni bir hastane yapılmaktadır. Teçhizatlar eski, koşulları pek iyi değildir ancak hasat mevsiminden sonra rahatsızlıklarını düşünme fırsatı bulan ve tedavi için gerekli vakti olan yöre halkı hastaneyi haddinden fazla, adeta bir depo gibi doldurur. Tüm bu koşullara rağmen ölüm oranı çok düşüktür⁶⁶. İlginç örneklerin biri şöyledir; Tütün Rejisinde çalışan bir memur, aynı zamanda ünlü bir tütün kaçakçısıdır ve kaçakçılık işinin de başındadır. Herkes bu durumu bilmekte ama bir türlü suçüstü yapılamamaktadır. Yakalanması için planlanan her operasyonda bir şekilde hasta oluyor, hastanede kalıyordu ve yakalanması imkansızlaşıyordu. En sonunda bu kişiye aylık teklif ederek emekli olmasını sağladılar. Bu en karlı yoldu fakat bu sefer oğlu işlerin başına geçmişti.⁶⁷

⁶⁴ Childs, *Across Asia Minor*, s. 59.

⁶⁵ Childs, *Across Asia Minor*, s. 59-60.

⁶⁶ Childs, *Across Asia Minor*, s. 60.

⁶⁷ Childs, *Across Asia Minor*, s. 62. W. J. Childs, *Yürüyerek Anadolu...*, Altıncı Bölüm, s. 68-74.

Sonuç

1911-1912 yılları, yaklaşık on yıl sürecek ve Anadolu Türklüğünde önemli bir dönemi oluşturacak savaş yıllarının arifesine denk gelmektedir. Eser, her ne kadar genel okuyucu kitlesini hedef alarak kaleme alınmış olsa da hem ihtiva ettiği fotoğraflarla hem de detaylı coğrafi, kültürel, ekonomik tasvirleri ile önemli bilgiler sunmaktadır. Osmanlı'nın son dönemindeki toplum yapısını, şehir ortamlarını, ticareti, kültürel havayı aktarmakta, bizlere savaş dönemi sonrası Türkiye Cumhuriyeti koşulları ile kıyas yapabileme imkânı sunmaktadır. Coğrafi yerlerin, Türk kültürüne özgü eşyaların, kültürel deyimlerin Türkçelerini kullanmakta, açıklamasını İngilizce olarak yapmaktadır ve bu durum, bir nevi karşılaştırma yapmayı sağlayan sözlük vazifesi görmektedir. Türk kahvesinin yapımının tasviri bu duruma en güzel örnektir. Yolculuğu süresince gördüğü her detaya aynı önemi atfederek kaleme almaya çalışması, birçok gezginden öte daha fazla bilgi sunmasını sağlamaktadır. Objektif yazmaya çalıştığı fark edilse de Yunan kültürüne beslediği entelektüel hayranlık ve onlardan kalma tarihi eserlere özel merakı, ulaşabildiği her izde bariz ortaya çıkmaktadır. Merzifon Misyonerlik faaliyetleri hakkında sunduğu bilgiler, özellikle katliam olarak yansıtılan olayların, gerçekte öyle olmadığını kanıtlar niteliktedir. Bununla birlikte eğitilmiş bir kaleminden çıktığı anlaşılan bu eserin, bilhassa ulaşım ile ilgili bölümlerinde, ticaretle detaylı bir şekilde ilişkilendirilerek, ulaşımın önemini vurgulanmakta, şehir ve bölge gelişiminin en temel unsurlarından olmasının altı çizilmektedir.

Kaynaklar

1. Kitaplar

- Alan, Gülbadi, *Merzifon Amerikan Koleji ve Anadolu'daki Etkileri*, Erciyes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Kayseri, 2002.
- Childs, William John, *Across Asia Minor on Foot*, William Blackwood and Sons, Edinburg and London, 1917.
- _____, *Yürüyerek Anadolu Samsun-Halep 1911-1912*, çev. Füsun Tayanç, Tunç Tayanç, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2017.
- Genç, Sabit *Merzifon Kazasının İdari, Sosyal ve Ekonomik Tarihi (1839-1914)*, Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Bolu, 2019.

- Gül, Oğuz, *Amerikan Board Misyonerliği ve 1892-1893 Merzifon Ermeni İsyanına Etkileri*, Batman Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Batman, 2012.
- Saatçi, Büşra, *Merzifon Amerikan Board Misyoner Yerleşkesinde Yer Alan Yapıların Değişim Analiz ve Değerlendirmesi*, Eskişehir Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir, 2019.
- Tuzcu Ali, *Seyahatnamelerde Amasya*, Amasya Belediyesi Kültür Yayınları, 1. Baskı, Kayseri, 2007.
- Wilson, Sir Charles, *Handbook for Travellers in Asia Minor, Transcaucasia, Persia, etc*, John Murray, London, 1895.
- Yeşil, Abdalbâki, *Merzifon-Kara Mustafa Paşa Külliyesi*, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 1992.
- Yılmaz, Cevdet-Zeybek, Halil İbrahim, *Samsun Coğrafyası*, Canik Belediyesi Kültür Yayınları No.11, Samsun, 2016.

2. İnternet Kaynakları

Sozluk.gov.tr

Seslisozluk.net

Tureng.com.tr

I. DÜNYA SAVAŞI YILLARINDA TRABZON VİLAYETİNDE YOLLARIN DURUMU VE ASKERİ NAKLİYAT ÜZERİNE ETKİLERİ

Ahmet KISA*

Giriş

Bayındırlık hizmetlerinin en temel unsurlarından biri olan yollar, yalnız ülkelerin sosyal ve ekonomik kalkınmaları için değil aynı zamanda siyasi varlıklarını korumaları açısından da çok önemli bir role sahiptir. Halil Rifat Paşa'nın; "Gidemediğin yer senin değildir," sözü ile ifade ettiği bu gerçeklik, Osmanlı Devleti'nde yolların inşa ve onarımına büyük önem verilmesi gerekliliğini doğurmuş, 19. yüzyıl ortalarından itibaren bir taraftan yasal düzenlemeler yapılmış, diğer taraftan doğrudan merkezi hükümet nezaretinde yolların inşa edilmesine çalışılmıştır. Yolların inşası, yol ve köprülerin tamir ve inşasında görev alacak kişiler, yolların hangi vasıflarda yapılacağı, nakdi yol vergilerinin ne miktarda toplanacağı, bedenen ahaliye yüklenen mükellefiyet konusunda ilki 1861'de, en kapsamlısı ise 1898 yılında olmak üzere bir dizi düzenlemeler yapılmıştır.¹ Yolların inşa ve tamiri hususunda yapılan bütün bu düzenlemelere rağmen 20. yüzyıl başlarına kadar yol yapımında istenilen düzeyde bir ilerleme kaydedilememiş, devletin yola olan ihtiyacı büyük ölçüde mevcut durumunu korumuştur.

* Öğr. Gör. Dr., Akdeniz Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi, ahmetkisa@akdeniz.edu.tr.

¹ Osmanlı Devleti'nin yolların inşası ile ilgili 1861 yılında hazırlanmış olan düzenleme; "Memalik-i Mahruse-i Şahane Yollarının Tanzim ve Tesviyesi Hakkında Nizamname" adını, 1898 yılında hazırlanmış olan düzenleme ise "Turuk ve Meâbir Talimatı Umumiyesi" adını taşımaktadır. Gerek bu düzenlemeler gerekse 20. yüzyıl başlarına kadar Osmanlı Devleti'nde yolların inşası ile ilgili yapılmış olan çalışmalar için bk. Ahmet Kısa, *Osmanlı Devleti'nde Bayındırlık Faaliyetleri (1908-1918), Kapitulasyonlar, İmtiyazlar, Anonim Şirketler*, Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Antalya 2019, s. 189-202. Tanzimat'tan II. Meşrutiyet'e Anadolu'da başlıca karayolları ile ilgili bk. Emrah Çetin, *Tanzimat'tan II. Meşrutiyet'e Anadolu'da Karayolu Ulaşımı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2017, s. 153-257.

Bayındırlık hizmetlerinin bu cihetinde ortaya çıkan eksiklik ve bunun toplumsal ve ekonomik yaşam üzerinde yaratmış olduğu güçlükler devletin yol yapımına esaslı surette eğilmesi gerekliliğini doğurmuş, bu nedenle 14 Aralık 1908 tarihinde “Umur-ı Nafiaya Dair Layiha” hazırlanarak 30.044 kilometre yolun yapılması kararlaştırılmıştır. Bu kapsamda Rumeli için 170.000 kilometre arazi dâhilinde 4.587.000 nüfus için 8.000 kilometre, Anadolu için Elce-zire ve Suriye hariç olduğu halde 922.000 kilometre arazi üzerinde sakin 16.760.000 nüfus için 22.000 kilometre yol yapılması planlanmıştır.² 8 yıl içerisinde programda yer alan yolların bitirilmesi hedeflenmiş ve bunun için 1909 yılı bütçe görüşmelerinde Hüseyin Hilmi Paşa Kabinesi Meclis-i Mebusan’a müracaat ederek 3.990.900 lira dış borç alınmasına müsaade edilmesi istenmişti. Hükümetin, “Umur-ı Nafia İçin Akdolunacak İstikraz Hakkında Kanun Layihası” şeklinde meclis gündemine getirdiği ve dış borçlanma ile bayındırlık işlerinin yapılmasını amaçlayan bu düzenlemeye Meclis-i Mebusan tarafından destek verilmemiştir.³

1908 Nafia Programı’nda yer alan 30.044 kilometre yolun inşa edilmesi tasavvuru mali imkânların elverişsizliği, dış borç alınmasına Meclis-i Mebusan’ın onay vermemesi dolayısıyla uygulanmadı. Bunun üzerine 1910 yılında Nafia Nazırı Bedros Hallacyan Efendi acilen inşa edilmesi gerekli olan yollarla ilgili yeni bir program hazırladı ve buna göre bazı vilayet yolları da dâhil edilerek 10.000 kilometre yolun devlet yolları kapsamında inşa edilmesi kararlaştırıldı.⁴ 9 kısma ayrılan yolların inşası için ihaleye çıkıldı ve en uygun teklifi Fransız İnşaat Şirketi⁵ vererek devlet yollarının Anadolu cihetinde bulunan kısımlarının inşası bu şirkete verildi.⁶

² *Umur-ı Nafiaya Dair Layiha*, Ticaret ve Nafia Nezareti, İstanbul 1908, s. 20; Kısa, *Osmanlı Devleti’nde Bayındırlık...*, s. 204.

³ *Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi*, 1. Dönem, 1. İçtima, C. 5., İ. 105, 20 Haziran 1325/3 Temmuz 1909, s. 1-5.

⁴ *Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)*, Hariciye Nezareti (HR), Belgrat Sefareti (SFR. 3), 624/5, 10 Mart 1910.

⁵ Fransız İnşaat Şirketi’nden bazı belgelerde Turuk-ı Umumiye Şirketi olarak bahsedilmektedir. Trabzon-Bayburt yolu ile ilgili Fransızca plan ve projelerin bulunduğu bir belgede şirketin adı, Société Générale D’entreprises olarak geçmektedir. Bk. BOA, Plan-Proje (PLK.p), 5778, H. 24.06.1331/31 Mayıs 1913.

⁶ Şenay Atam, *Osmanlı Devleti’nde Nafia Nezareti*, Niğde Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Niğde 2015, s. 219. Fransız İnşaat Şirketi ile Osmanlı Devleti arasında yapılan ihale sözleşmesinin maddeleri ve Şirketin genel faaliyetleri ile ilgili bk. Kısa, *Osmanlı Devleti’nde Bayındırlık...*, s. 216-224.

Fransız İnşaat Şirketi, 2.000.000 sterlin mukabilinde Osmanlı Devleti'nin Asya topraklarında 9.300 kilometre yol inşa edecekti. Diğer taraftan devlet Selanik-Kosova vilayetleri içerisinde 1.000 kilometre yolun yapım ihalesini ise Almanlara verdi.⁷

Bu şartlarda başlayan yolların inşa süreci, tarihi gelişmelerin fevkalade koşulları dolayısıyla istenilen düzeyde ilerleyemedi. Şirketle Nafia Nezareti arasında zaman zaman ihtilaflar ortaya çıktı.⁸ Diğer taraftan mali zorluklar Fransızlara ihale edilen 9.300 kilometre yolun 6.454 kilometreye düşürülmesine neden oldu. 1914 yılına kadar Şirket yaklaşık 600 kilometre yolun inşasını tamamlarken 300 kilometre üzerinde çalışmalarını sürdürmekteydi.⁹ Ancak I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla Fransa ile Osmanlı Devleti'nin farklı cephelerde yer almaları Şirketle yapılan sözleşmeye son verilmesine neden oldu. Böylelikle 1910 yılında başlatılan 10.000 kilometre yolun inşa çalışmaları ortaya çıkan siyasi gelişmeler neticesinde sonuçsuz kaldı.¹⁰

Osmanlı Devleti'nde 20. yüzyıl başlarında devlet yollarının (turuk-ı umumiye) inşası noktasında genel politika bu şekilde tecessül ederken vilayet yollarının (turuk-ı hususiye) inşasında eskiden olduğu gibi yerel yöneticilerin etkinliği ve sorumluluğu söz konusuydu. Hükümet vilayet yollarını merkezi bütçeden pay ayırmadan her vilayetin yol vergisi miktarınca yaptırma yöntemini benimsemişti. Bu şartlarda vilayette yollar yerel idarecilerin gayretleri ile sınırlı kalmış, yol vergileri yolların inşa ve tamirâtı hususunda yetersiz kalmakla birlikte hiçbir vilayette tam manası ile de toplanamamıştır.¹¹

Osmanlı Devleti'nin yolların inşası hususunda takip etmiş olduğu genel siyaset, bunun Trabzon vilayetinde yolların inşasına olan etkileri bu çalışmada ele alındı. Bununla birlikte I. Dünya Savaşı'nın başlaması ile Trabzon vilayeti Kafkas Cephesi'nin önemli nakil hatlarından biri haline geldi ve İstanbul'dan cephe hattına en

⁷ Charles Issawi, *The Economic History of Turkey 1800-1914*, The University of Chicago Press, Chicago and London 1980, s. 150.

⁸ Cemal Paşa Nafia Nazırı iken (16 Aralık 1913-11 Mart 1914) Şirket ile Nafia Nezareti arasında karşılıklı itimatsızlıktan doğan sorunları çözdüğünü, işlerin artan bir süratle ilerlemesini temin ettiğini belirtmektedir. Bk. Cemal Paşa, *Hatıralar, İttihat ve Terakki, I. Dünya Savaşı Anıları*, haz. Alpay Kabacalı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2016, s. 98.

⁹ Issawi, *The Economic History...*, 150.

¹⁰ Atam, *Osmanlı Devleti'nde Nafia...*, s. 221.

¹¹ Osmanlı Devleti'nde vilayet yollarının inşası ile ilgili bk. Kısa, *Osmanlı Devleti'nde Bayındırlık...*, s. 227-231.

hızlı ulaşım noktası olması nedeniyle hayati öneme sahip oldu. Dolayısıyla bu çalışmada Vilayet dâhilinde yolların askeri nakliyat açısından önemi de bu çerçevede ele alındı.

1. Trabzon Vilayetinde Yollar

20. yüzyıl başlarında idari bakımdan Trabzon vilayeti; Trabzon (Merkez Trabzon, Ordu, Giresun Tirebolu, Görele, Vakfıkebir, Akçaabat, Sürmene, Of kazaları), Canik (Merkez Samsun, Bafra, Ünye, Fatsa, Çarşamba, Terme kazaları), Lazistan (Merkez Rize, Pazar, Hopa kazaları), Gümüşhane (Merkez Gümüşhane, Kelkit, Şiran, Torul kazaları) sancaklarından oluşuyordu.¹² Doğu Karadeniz’de, Değirmendere Vadisi’nin denize ulaştığı yerin batısında kurulmuş olan Trabzon,¹³ eskiden beri Anadolu’nun önemli liman kentlerinden biriydi ve doğu ticaret yollarının denize ulaştığı yerde olması açısından da önem arz ediyordu.

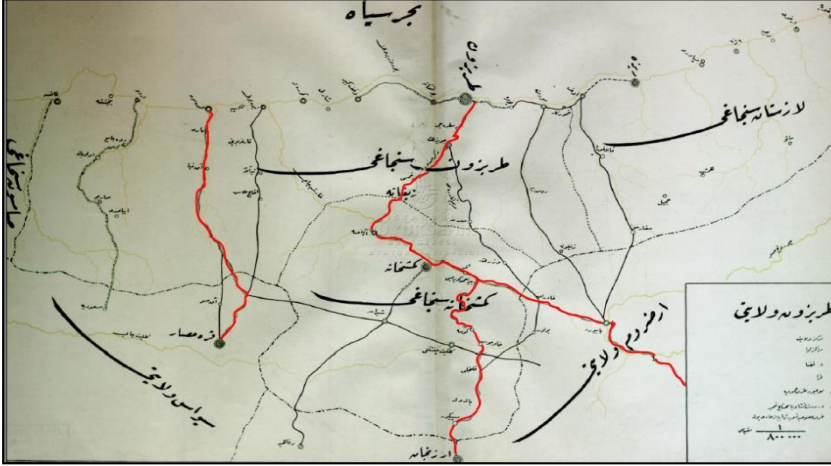
Trabzon’un ticari önemi 19. yüzyıl ile birlikte artmaya başladı. Bu durum Trabzon’a ulaşan yolların etkin şekilde kullanılmasına, yol üzerinde bulunan konaklama yerlerinin bakımlı kalmasına ve sayılarının artması neden oldu. Özellikle Karadeniz’in uluslararası gemi ticaretine açılması ile birlikte Trabzon’u Erzurum-Eleşkirt-Karaköse-Diyadin-Kızıldize üzerinden İran’a bağlayan yol daha da önemli hale geldi. Avrupa’nın İran ile olan bağlantısı, Trabzon’a ulaşan yollar vasıtasıyla ve Trabzon limanı ile canlanmaya başladı. Diğer taraftan Trabzon’un ticari öneminin artması Anadolu ticaretinin hem ithalat hem de ihracat açısından Trabzon’a yönelmesine neden oldu. Daha önce kervanlarla İstanbul ve İzmir’e taşınan malların Trabzon’dan gemilerle nakledilmesine başlandı. Ancak Trabzon-Erzurum üzerinden İran’a ulaşan ticaret yolunun kervan ulaşımına uygun olan vasfının iyileştirilememesi, Rusların 1872 yılında Batum-Tiflis demiryolunu inşa etmeleri ve Karadeniz-Kafkas sahillerini yollar, telgraf hatları, antrepolar gibi ticaretin daha kolay yapılmasını sağlayan tamamlayıcı alt yapı hizmetleri ile

¹² Canik Sancağı 1910 yılında Trabzon Vilayeti’nden ayrılarak müstakil hale gelmiştir. Trabzon vilayetinin İdari yapısı hakkında bk. Esat Aktaş, *Erzurum ve Trabzon Vilayetlerinde Salgın Hastalıklar (1838-1914)*, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Erzurum 2015, s. 24-26.

¹³ Heath W. Lowry- Feridun Emecen, “Trabzon”, *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C. 41, İstanbul 2012, s. 296.

donatmaları İran ticaret yolunun Kafkaslara yönelmesine neden olmuştu.¹⁴ Bu durum Trabzon ticaretini olumsuz yönde etkilediği gibi, Trabzon'u iç bölgelere bağlayan yolların bakımsız kalmasına, yollar üzerinde bulunan konaklama mahallerinin bakımlarının ihmal edilmesine neden oldu.¹⁵

Harita 1: 1913 Yılında Trabzon Vilayetinde Yollar¹⁶



Ticari anlamda Trabzon'da 19. yüzyıl sonları ile başlayan ve 20. yüzyıl başlarında da devam eden durgunluk dönemi I. Dünya Savaşı ile birlikte değişmiş, vilayetin Rusya ile sınır olması, savaşla

¹⁴ Mehmet Murat Baskıcı, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*, Turhan Kitabevi, Ankara 2005, s. 78-82. Diğer taraftan Osmanlı Devleti'nin Doğu Anadolu'da demiryolu inşa etme teşebbüsleri Ruslar tarafından engellenmişti. Osmanlı Devleti'nin Trabzon-Erzurum arasında demiryolu inşa etme girişimleri hakkında detaylı bir çalışma için bk. Murat Küçükogurlu, "Meşrutiyet Devrinde Trabzon-Erzurum Demiryolu Teşebbüsleri", *Osmanlı Araştırmaları*, XXXII, 2008, s. 289-292.

¹⁵ Köprülülü Şerif (İlden), *Sarıkamış*, haz. Sami Önal, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 1998, s. 19-20.

¹⁶ Harita üzerinde kırmızı renk ile gösterilmiş olan yol güzergâhları devlet yollarını göstermektedir. Haritadan da anlaşılacağı üzere vilayette Trabzon-Erzurum, Gümüşhane-Erzincan yolu ile Giresun-Karahisar-ı Şarki yolu devlet yolu kapsamında bulunmaktadır. Ancak Gümüşhane-Erzincan yolu 1910 yılında kararlaştırılan ve 10.000 kilometre yol inşası için Fransız İnşaat Şirketi'ne ihale edilen yol programında devlet yolları kapsamında çıkarılmıştır. Bunun üzerine yolun mahalli imkânlarla inşasının mümkün olmadığı Meclis-i Vilayet tarafından tespit edilmiş, devlet yolları kapsamında inşa edilmesi gerekliliği 1912 ve 1913 yılı toplantılarında kararlaştırılmıştır. 1913 yılında Trabzon'da yolları gösteren harita için bk. *Vilayet Yolları Haritası*, Dâhiliye Nezareti Umur-ı Mahalliye Vilayet Müdüriyeti, Hilal Matbaası, İstanbul 1913. Meclis-i Vilayetin almış olduğu kararla ilgili olarak bk. BOA, Dâhiliye Nezareti (DH), İdare Evrakı (İD), 49/12, H. 21.04.1332/19 Mart 1914.

birlikte Kafkaslarda Ruslara karşı açılan cephe hattının önemli nakil hatlarından birini Trabzon vilayetinin oluşturmasıyla yeniden canlılığa kavuşmuştu.¹⁷ Vilayet dâhilinde bulunan yollar cephe hattına ulaşan nakil hatlarını teşkil ettiği için oldukça önemli hale gelmiş, mevcut yollar, yolların askeri nakliyat açısından kullanılabilir olup olmadığı, yol güzergâhında konaklama imkânları ve bunların kapasiteleri hakkında detaylı raporların hazırlanması istenmişti. Bununla birlikte Başkumandan Vekili Enver Paşa askeri anlamda kullanılacak yolların her vilayette vilayetin kendi sınırları içerisinde bulunan kısımlarını bütün olanakların seferber edilerek inşa edilmesini istemişti. Bu nedenle yol güzergâhlarına denk gelen kazalarda kaymakamlar, iş mahallerinde mühendis ve kondüktörlerle birlikte işleri taksim edecek, herkesin görevini bihakkın yapmasını temin ederek yolların inşa ve onarımı sağlanacaktı. Harbiye Nezaretinden askeri sevkiyatın sekteye uğramaması, kış aylarında da sevkiyatın yapılabilmesi için gerekli bütün tedbirlerin alınması isteniyordu.¹⁸

Bu politikalar çerçevesinde I. Dünya Savaşı yıllarında Trabzon vilayetinde yollar ve yolların güzergâhları ve askeri nakliyat açısından sahip olduğu potansiyel şu şekildedir.

1.1. Devlet Yolları

Trabzon vilayetinde devlet yolu kapsamında olan en önemli yol hattı Trabzon-Erzurum yoluydu. Bu yolun inşasına ilk olarak 1844 yılında başlanmış, Bayburt-Gümüşhane-Trabzon güzergâhında araba ulaşımı sağlanmışsa da yol Erzurum'a kadar ulaştırılamamıştı. İlk girişimin ardından çeşitli dönemlerde yolun tamamlanması konusunda başlatılan teşebbüsler 1872 yılında sonuç vermiş, Trabzon ile Erzurum şose ile birbirine bağlanmıştı.¹⁹ Coğrafi şartlar, iklim koşulları, yolun mütemadi bakımlarının aksatılması Trabzon-Erzurum yolunu zaman içerisinde harap duruma

¹⁷ Yalnız bu canlılık Trabzon Limanı'nı uluslararası boyutta bir niteliğe kavuşturmamış, I. Dünya Savaşı ve Milli Mücadele yıllarında dünya ticaretine kapalı kalan liman daha sonra bölgesel liman olma özelliğini korumuştur. Trabzon Limanı'nın tarihi tekâmülü, tarihi süreç içerisinde gerek dünya gerekse bölge ticareti için oynamış olduğu rol hakkında daha geniş bilgi için bk. Mehmet Okur ve Murat Küçükogurlu, "Jeopolitik ve Stratejik Açıda Trabzon Limanı", *Karadeniz/Black Sea*, 3, 2009, s. 33.

¹⁸ BOA, DH. Umur-1 Mahalliyeye ve Vilayat Müdürlüğü Evrakı (UMVM), 72/3, H. 21.2.1333/8 Ocak 1915.

¹⁹ Çetin, *Tanzimat'tan II. Meşrutiyet'e...*, s. 249-250; İlhan Tekeli-Selim İlkin, *Cumhuriyetin Harcı*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2010, s. 110.

sokmuş, esaslı bir tamiratın yapılması, köprülerin onarımı bazı mahallerde ise yeniden inşasını gerekli hale getirmişti. Trabzon-Erzurum yolu devlet yolu kapsamında olduğu için Fransız İnşaat Şirketi tarafından yapımına başlanmıştı. Yol inşasının ne zaman bitirileceği bilinmemekle birlikte 1913 yılında hat üzerinde bazı çalışmalar yapılmış, yolun Cevizlik'e (Maçka) kadar olan kısmı bitirilerek yetkililere teslim edilmişti. Hamsiköy'e kadar olan kısmın inşası da bitirilmek üzereydi. Yine Şirket tarafından Kop Geçidi üzerindeki mevcut yol onarılmıştı. Bu kısımda yol güzergâhı üzerinde bazı tadilatlar yapılarak yeni hattın daha düşük rakımlı bir mevkiden geçirilmesi planlanmaktaydı. Bu değişiklik yapılabilirse Trabzon-Erzurum yolu 9 mil (14.5 km) daha kısalmış olacaktı.²⁰ Yolum I. Dünya Savaşı yıllarında genel durumu, askeri nakliyat açısından mevcut potansiyeli etap etap şu niteliklere haizdi.

a. Trabzon-Gümüşhane Yolu

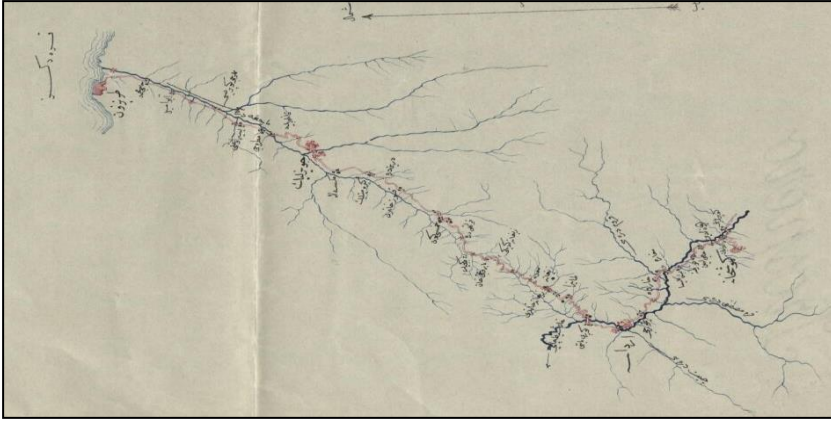
Trabzon-Gümüşhane şosesi Trabzon'dan başlayarak Gümüşhane'de Daldaban mevkisine kadar 125 kilometre uzunluğa sahiptir. Yolum büyük bir kısmı Zigana Geçidi'ne kadar Maçka Deresi'ni, Zigana Geçidi'nden Köprübaşı mevkiine kadar Zigana derelerini takip ediyordu. Köprübaşı'ndan Daldaban'a kadar yol güzergâhını ise Harşit Çayı Vadisi tayin etmekteydi. Yolum inşası Fransız İnşaat Şirketi'ne verilmiş, 9 Ekim 1910 tarihinde projeye başlanılarak 1914 yılı başlarına kadar Trabzon'dan itibaren 30 kilometre yol iyi bir şekilde inşa edilmişti. Yolum diğer kısımlarında ise çalışmalara devam ediliyordu.

Kış mevsiminde yol üzerinde 61. kilometrede bulunan Bekçiler mevkiinden başlayarak 78. kilometreye kadar 17 kilometrelik kısım kar yığınları üzerinden kızak ile geçilebilir vaziyetteydi. Ancak yolun çoğu kısımları rüzgâr tarafından karla doldurulduğu için kapanmakta, temizlenmediği müddetçe kızakla bile geçmek mümkün olmamaktaydı. Karlar erimeye başladığında temizlik yapmanın imkânsız hale geldiği yol güzergâhı kış aylarında top geçişine uygun değildi. Süvari ve piyade birlikleri Barutçu Deresi ve Hanı civarındaki şose kısmından geçip daha kısa olan katırcı yolunu kullanabilirlerse de bu yol da muntazam bir halde olmadığından kolaylıkla geçmek mümkün değildi. Bununla birlikte yolun ulaşımına

²⁰ *Trade Reports of the Trabizond Province on British Documents 1830-1914*, haz. Musa Şaşmaz, C. 3, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2014, s. 1620-1621.

kapalı olduğu gün sayısı yılda 15-20 günü geçmiyordu. Zigana Geçidi'nden güvenli bir şekilde geçmek için kışın başlamasıyla birlikte yol üzerinde 3 metre kadar yığılmakta olan karların kaldırılması, yolda sürekli temizlik yapılması gerekiyordu. Kar temizliğinin maliyeti kışın şiddetine göre değişmekle birlikte yıllık ortalama 10.000 kuruşu bulmaktaydı. Ancak kar yağışı birkaç gün fırtına ile devam edecek olursa yolu temizlemenin de bir çaresi kalmıyor, ulaşım kesintiye uğruyordu.

Kroki 1: Trabzon-Gümüşhane Yolu²¹



Yazın ise Trabzon-Gümüşhane şosesi geçişe müsaitti. Yalnız Harave Hanları'na yarım saat mesafedeki Dereağzı ile Gümüşhane'ye yakın Kurtuna (ya da Fırtına) Hanları Köprüsü geçildikten sonraki kavis dar ve çeşmeye kadar olan kısım top geçişi için tehlikeliydi.

Aynı zamanda yolun Zigana Hanları'nın güneyinde Halil Ağa Hanları mevki köprüsü ve civarı ile Zigana Hanları Köprüsü kuzeyinde 2,5 kilometrelik bölümünde heyelan riski vardı. Zigana Geçidi'nin her iki tarafı ise ilkbahara yakın pek çok çığa neden olmaktaydı. Bu nedenle köprübaşına kadar olan bu yolun daha güvenli olan dere yatağının sağ tarafına nakledilmesi gündeme gelmişti, güzergâhın değiştirilmesi çalışmaları devam ediyordu.

²¹ Krokide gösterildiği üzere yol güzergâhı büyük ölçüde akarsu vadilerini takip ediyordu. Kroki üzerinde ki yol Trabzon'dan başlayarak Cevizlik, Meksemela, Kiremitlik, Derindere, Kozhanları, Hamsiköy, Kalkandere, Bekçiler, Barutçu Hanı, Zigana Gediği, Maden, Zigana, Zigana Hanları, Köprübaşı'ndan Gümüşhane'ye ulaşmaktaydı.

Yol güzergâhında akarsular üzerinde 3 tanesi ahşap diğerleri kargir olmak üzere pek çok köprü vardı. Kargir köprülerin 10, ahşap köprülerin ise 3 ton yük geçişine uygun olduğu tahmin ediliyor, hâlihazırda mevcut ahşap köprülerin 5 tonluk yük geçişine müsait hale getirilmesi için her birine 5.000 kuruş tamirat akçesinin sarf edilmesine ihtiyaç olduğu düşünülüyordu. Aslında yol devlet yolu kapsamında bulunuyordu ve inşası Fransız İnşaat Şirketine ihale edilmişti. Yol üzerinde bulunan mevcut köprülerden yeniden inşa ve tamir edilecek köprü bulunmuyordu. Ahşap köprülerin güçlendirilmesi halinde her köprüden top geçirebilmek mümkündü. Sadece yolun 41. kilometresinde Derindere üzerindeki köprü şirket tarafından yeniden inşa edilmekte, bitirilmedikçe top geçişine müsait bulunmamaktaydı.

Mevcut durum böyle olmakla birlikte yol üzerinde bulunan akarsuların büyük çoğunluğunun debilerinin yüksek olmaması köprülerde bir arıza söz konusu olsa bile dere yataklarından geçmeye imkân sağlıyor, su içerisinden geçilemeyen yerlerde ise etrafın ormanlıklarla kaplı olması hızlıca köprü kurmak için ağaçların tedarik edilmesini mümkün kılıyordu. Yol üzerinde köprüler, Piroğlı, Mat(a)racı, Kayış, Cevizlik, Derindere, Hamsiköy, Karuklu Dere, Bekçiler, Barutçu Hanı, Zigana Dağı, Maden, Zigana Hanları, Halil Ağa Hanları, Kanbera Hanları, Köprübaşı, Yeni Köprübaşı, Ardasa, Harava, Mağara, Beşikbel, Fırtına, Daldaban Köprübaşı mevkilerinde bulunuyordu.

Yol üzerinde konaklama mevkileri Trabzon'dan sonra Mat(a)racı Hanları ve çevresi 1.000, Cevizlik kasabası, Üçkilise ve Meksala Hanları 1.500, Kiremitlik, Koz Hanları ve Hamsiköy 1.000, Zigana ve Kota Hanları 1.500, Ardasa ve Köprübaşı 1.000, Daldaban ve Köprübaşı 1.000 olmak üzere toplam 7.000 askerin konaklayabileceği kapasiteye sahipti. Bir-iki gün önceden haber verilirse et, ekmek, yağ, bulgur, pirinç ile arpa ve saman gibi ihtiyaç duyulan erzak ile hayvan yemlerini mahallinden tedarik etme imkânı vardı.²²

b. Gümüşhane-Bayburt Yolu

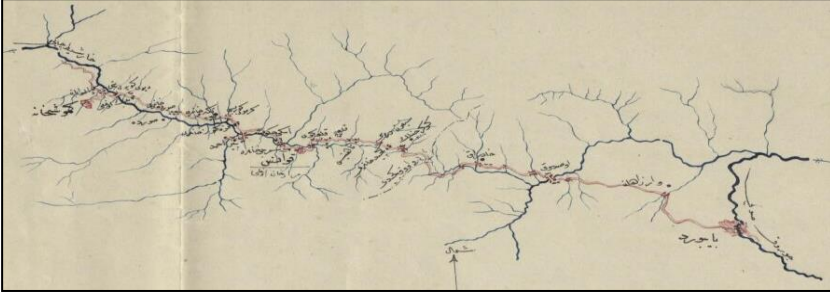
Gümüşhane-Bayburt şosesi, Gümüşhane'den Vauk Geçidi'ne 35, oradan da Bayburt'a 40 kilometre olan şose toplam 75 kilometre uzunluğa sahipti. Yolun Trabzon Vilayeti sınırları içerisinde

²² BOA, DH. İD. 49/12, H. 21.04.1332/19 Mart 1914.

kalan kısmı Trabzon-Gümüşhane yolunun 125. kilometresinden yani Daldaban mevkiinden başlıyor, 160. kilometreye, yani Vauk Dağı'na kadar devam ediyordu. Yolun tamiri Fransız İnşaat Şirketi'ne ihale edilmişti.

Gümüşhane-Bayburt yolunun Vauk Dağı Geçidi'ne kadar olan kısmı Harşit Deresi'ni takip ettiğinden yaz ve kış her mevsim için geçişe müsaitti. Ancak yolun 27. kilometresinde Kale köyünün doğusunda, eski bir kalenin kenarından geçen 250 metrelik kısmı gayet sarp ve taşlık olduğundan top geçişini zorlaştırmaktaydı. Kar olduğunda bu zorluk daha da artmaktaydı. Yine yolun en dar mahalleri olan 30. kilometresinde Sifon Deresi civarında 300-400 metrelik tepe ve taşlı bir kısım varsa da burasının uçurumu olmadığından geçmek nispeten daha kolaydı. Ancak kışın kar ve buzlanma yolu kullanmayı bir kat daha müşkül hale getiriyordu.

Kroki 2: Gümüşhane-Bayburt Yolu²³



Gümüşhane-Bayburt yolunun kullanım açısından zorluk yaratan en önemli kısmı 1.600 metre rakıma sahip Vauk Dağı Geçidi idi. Bu geçitten yaz ve kış geçmek mümkünse de kış mevsimlerinde kar yığınları 3 metreye kadar ulaşmakta, bu nedenle yolun kar yağışı olduğu zamanlarda sürekli temizlenmesi gerekmekteydi. Yolun karlardan temizlenmesi için yıllık ortalama 5.000 kuruş harcama yapmanın gerekli olduğu tahmin ediliyordu.

Yol üzerinde ikisi ahşap diğerleri kargir olmak üzere pek çok köprü bulunuyordu. Kargir köprülerin 10, ahşap köprülerin 3 ton yük geçişine müsait olduğu tahmin edilmekteydi. Ahşap köprülerin

²³ Krokide de görüldüğü üzere Gümüşhane-Bayburt yolu Vauk Geçidi'ne kadar Harşit Deresi'ni takip ediyordu. Oradan Hadrak, Osluk (Nişantaşı), Varzahan (Uğrak) üzerinden Bayburt'a ulaşmaktaydı.

ayakları kargir ve üzerleri ahşap olduğundan 5 ton yük geçişine uygun hale getirilmesi için köprü başına 5.000 kuruş sarf etmenin yeterli olacağı düşünülüyordu. Yol üzerinde genel köprüler mevcut olup yeniden yapılacak köprü bulunmadığı gibi Fransız İnşaat Şirketi tarafından hâlihazırda mevcut köprülerde elden geçiriliyor, onarımları yapılıyordu. Köprülerin bulunduğu mevkiiler ise Tekke, Kermut, Eski Hükümet Mevkii (Meyhazer), Kovans, Kaleköy, Şifon ve Geçit'ti.

Yol üzerinde konak mevkileri Daldaban Köprübaşı'ndan sonra beş dakikalık mesafede bulunan Beyoğlu Mevkii'nden başlıyordu. Beyoğlu konaklama yerlerinde 200, Surde 50, Tekke Hanları ve köyü 600, Kovans Nahiye Merkezi, Semerci ve Kale köyü Hanları 1000, Geçit'te 100 olmak üzere toplam 1.900 asker konaklayabiliyordu. Bir-iki gün önceden haber verilirse et, ekmek, yağ, bulgur, arpa ve samanı mahallinden tedarik etme imkânı vardı.²⁴

c. Gümüşhane-Erzincan Yolu

Gümüşhane-Erzincan şosesi, vilayet yolu²⁵ kapsamında 110 kilometre uzunluğa sahipti. Gümüşhane Daldaban mevkiinden başlayan yol 97. kilometrede Spikor Tepesi'nde vilayet hududuna ulaşıyordu.

Gümüşhane-Erzincan yolu 20. kilometrede Pirahmed Köprüsü'ne kadar Gümüşhane-Bayburt yolunu takip ediyor, Pirahmed Köprüsü'nde bu yoldan ayrılarak güneye yöneliyordu. Yol, Pirahmed Köprüsü mevkiinden itibaren Köse Dağı Tepesi'ne kadar Kargılı, oradan itibaren Köse köyüne kadar Köse derelerini, ardından Kelkit Çayı ve kollarını Spikor Dağı'na kadar ise Sadak Deresi ve kollarının vadilerini takip ediyordu. 25 sene önce açılan Gümüşhane-Erzincan yolu açıldığı zamandan beri küçük çaplı onarımlar dışında hiçbir iyileştirmeye tabi tutulmamıştı.

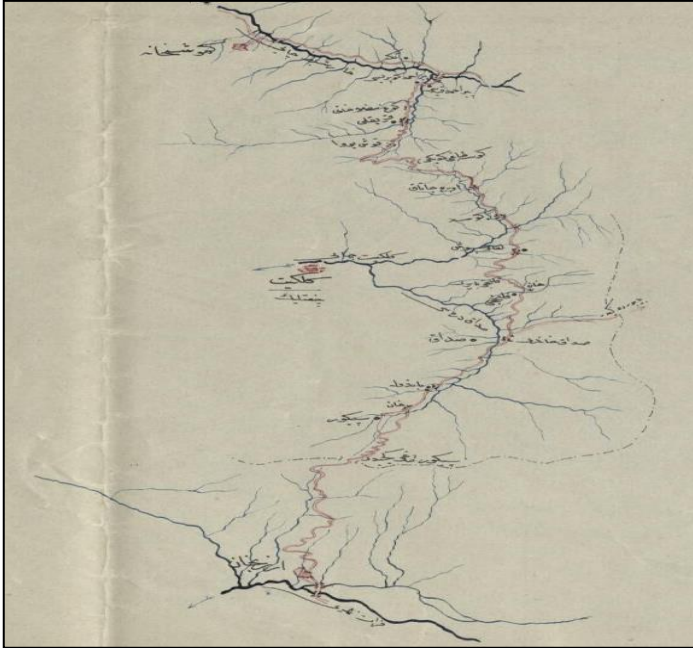
Gümüşhane-Erzincan yolu yaz mevsiminde top geçişine elverişli ise de bazı mahalleri yaz mevsiminde bile geçiş için güçlük ya-

²⁴ BOA, DH. İD. 49/12, H. 21.04.1332/19 Mart 1914.

²⁵ Gümüşhane-Erzincan yolu Ticaret ve Nafia Nezareti'nin 1913 yılında hazırlanmış olduğu ve Osmanlı Devleti'nde bulunan yolları gösteren haritada devlet yolu kapsamında gösterilmiştir (Bk. Harita 1). Ancak 1910 yılında bazı vilayet yollarının da dâhil edilerek yapılması planlanan ve Fransız İnşaat Şirketi'ne ihale edilen 10.000 kilometrelik devlet yolu inşa projesine alınmadığı anlaşılmaktadır. Bu çalışmada 1913 tarihli Vilayet Yolları Haritası dikkate alınarak Gümüşhane-Erzincan yolu devlet yolu kapsamında ele alınmıştır.

ratıyordu. Pirahmed köyüne 1-2 kilometre mesafede geçişi zorlaştıran dar bir taş oyuğu vardı, Kargılı'ya 1,5-2 kilometre mesafede kavisler çok dar, şose zemini kötü, bazı yerler bataklık. Havcuş civarında 3 kilometrelik mevkii yine bataklık. Kalıncık civarında çok dik, zeminin çamurlu olduğu tehlikeli bir boğaz vardı. Sadak Hanları civarında taşkın zamanlarında geçit vermeyen ve yazın genellikle yatağı çamur ve bataklık olan ve üzerinde köprüsü bulunmayan Sadak Deresi ile Spikor civarında Spikor Deresi yatağı mevcut haliyle geçişi mani bulunuyordu. Bu kısımdan geçilebilirse de yoldan geçildi denilemeyecek kadar kötü bir vaziyetteydi. Spikor Deresi'nden Spikor Dağı Geçidi'ne kadar yolun bir kısmı şose haline getirilmemiş olduğundan yağmurlu zamanlarda topun geçmesi katiyen mümkün değildi. Yolun kalan kısmında ise Sefer ve Koslu mevkileri adi durumda bulunmakta, yol hattı üzerinde 45 adetten fazla zikzaklı bölümler bulunduğundan geçiş için çok büyük zorluklar barındırmaktaydı.

Kroki 3: Gümüşhane-Erzincan Yolu²⁶



²⁶ Krokide de görüldüğü üzere Gümüşhane-Erzincan yolu, Gümüşhane'den itibaren Pir Ahmet Köprüsü, Köse Dağı Geçidi, Sadak, Spikor Geçidi'nden Erzincan sınırına ulaşıyordu.

Kış mevsiminde Kargılı ile Köse köyleri arasında 52. kilometrede bulunan 3.000 rakımlı Köse Dağı Geçidi, 70. kilometrede Havcuş köyünden sonraki düzlük ile Kalıncık Bayırı ve 98. kilometrede bulunan 3.000 metre yüksekliğinde Spikor Dağı Geçidi katiyen geçişe müsait değildi. Mevcut şekliyle yol hem tehlike arz ediyor hem de kış mevsiminde kar temizliği ile yolun açık tutulması mümkün görülüyordu. Bu nedenle kış mevsiminde top geçişine müsait değildi. Yolu top geçişine elverişli hale getirmek için 50.000 liranın sarf edilerek yeniden yapılmasına ihtiyaç vardı. Yalnız yolun yeniden inşası için hâlihazırda bir tasavvur olmadığı gibi yolun inşası için gerekli olan 50.000 liranın vilayet bütçesinden harcanmasına da imkân bulunmuyordu. Yol, Erzurum ve Elazığ yolları ile de irtibat sağladığından devlet yolları kapsamına alınması hususunda vilayet meclisi tarafından karar alınmıştı.

Yol üzerinde bir tanesinin üzeri ahşap diğerleri kargir olmak üzere Pirahmed Hanları, Pirahmed köyü, Kargılı, Üççatak, Köse ve Havcuş mevkielerinde köprüler bulunuyordu. Bu köprülerden 59 metre uzunluğa sahip Pirahmed Hanları Köprüsü ayakları kargir, üstü demir olmak üzere yeniden inşa edilmekteydi. Pirahmed köyü dâhilinde bulunan köprü ise taşkın zamanlarında su altında kalmıştı. Mevkisinin değiştirilmesi ya da dere yatağına set inşa edilmesi gerekiyordu. Üççatak Köprüsü'nün üst tarafı ahşaptı, 5.000 kuruş masrafla güçlendirilmesi, 5 tonluk yüklerin geçişlerine uygun hale getirilmesi mümkündü. Mevcut köprülerden başka Kalıncı, Sadak, Bandola, Spikor Dereleri üzerine yeniden birer köprü yapmak icap ediyordu. Sadak Deresi'nin 50-60 metre güneydoğusunda şoseyi kesmekte olan değirmen harkı derin ve yatağı çamurluydu. Üzerinden bir kavisle aşağı inmek mecburiyeti vardı. Bu haliyle topların geçişine mani olduğundan buraya da bir köprü yapmak icap ediyordu. Bütün bunlar yapıldığı takdirde Gümüşhane-Erzincan yolu top geçişine müsait bir hale getirilmiş olacaktı.

Aksi halde bu yoldan top geçirmek oldukça zahmetli bulunuyordu. Her ne kadar geçişe mani büyük akarsular yol üzerinde bulunmasa da taşkın zamanlarında Spikor ve Sadak derelerini geçmek mümkün değildi. Mevcut haliyle bu akarsuları geçmek için hiçbir vasıta bulunmuyordu. Bu durumda su içinden geçmek gerekiyor hem bu zorluk hem de Sadak Deresi'nin bataklık olan yatağının durumu dikkate alındığında su içinden geçmenin de hiç kolay olmayacağını hesaba katmak icap ediyordu.

Yolun asker nakliyatı için kullanılması halinde su ihtiyaçlarının karşılanması noktasında herhangi bir zorluk bulunmuyordu. Birçok mevkide su kaynakları olduğu gibi Beyoğlu, Köse, Havcuş mahallerinde çeşmeler vardı. Yine yol üzerinde konak mevkileri bulunuyordu. Daldaban'dan sonra Surde hanları ve çevresi 50, Tekke Hanları ve köyü 600, Pirahmed Hanları ve köyü 300, Kargılı Hanları ve köyü 400, Köse köyü 1000, Havcuş köyü 300, Kalıncı köyü 300, Spikor köyü 500 nefer olmak üzere toplam 3.450 askeri barındırabilecek olanaklara sahipti. Yine bir-iki gün önceden haber verilmesi halinde et, ekmek, yağ, bulgur gibi erzaklar ile arpa ve samanın mahallinden tedarik edilmesi mümkündü.²⁷

ç. Rize-İspir Yolu

Rize-İspir yolunun Trabzon-Erzurum yoluna bir alternatif olacağı, diğer yoldan daha kısa bir şekilde Erzurum ve çevresinin sahile ulaşımını sağlayacağı düşüncesi ile yapımı birçok defalar gündeme gelmiş ancak hiçbir zaman yolun inşası hususunda bir çalışma başlatılamamıştı. Nitekim bu yol hattının sahip olduğu ehemmiyet bölgede görev yapmış idarecilerin raporlarına da yansımış bu yolun öneminden bahsedilmişti. Örneğin, Erzurum Valisi Mustafa Nazım Bey'in 8 Mart 1905 tarihli raporunda öncelikle inşasını istediği yol güzergâhı Erzurum-Rize yoluydu. Çünkü bu yol yapıldığı takdirde Erzurum'da yetiştirilen tarım ürünlerinin ve üretilen malların hızlıca Rize limanına ulaştırılması söz konusu olacaktı.²⁸ Yine Ağustos 1911'de Erzurum Valiliği görevine getirilen Mehmet Emin Bey'de Erzurum-Rize yolunun inşası üzerinde durmuş, 11 Mart 1912 tarihinde Dâhiliye Nezaretine göndermiş olduğu raporda bu yolun yapılması halinde çok büyük faydaların elde edileceğini ifade etmişti. Trabzon-Erzurum yoluna göre 100 kilometre daha kısa olan hattın inşa edilmesi halinde bölgenin kalkınması hususunda önemli bir eksiklik giderilmiş olacaktı.²⁹

Rize-İspir yolunun bütün bu niteliklerine rağmen Osmanlı döneminde inşası mümkün olmadı. Ancak bu yolun ehemmiyetinin

²⁷ BOA, DH. İD. 49/12, H. 21.04.1332/19 Mart 1914.

²⁸ Erkan Cevizliler-Ali Servet Öncü, "Erzurum Valisi Mustafa Nazım Bey'in Vilayetteki Çalışmalarına Dair Raporu (1905)", *History Studies*, 5/1, 2013, s. 74.

²⁹ Ali Servet Öncü, "Erzurum Valisi Mehmet Emin (Yurdakul) Bey'in Erzurum-Trabzon Yollarıyla İlgili Bir Raporu", *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 4/4, 2008, s. 67-70.

farkında olan Osmanlı devlet adamları, yolun devlet yolu kapsamında kalmasını temin etmişler, inşasını Fransız İnşaat Şirketi'ne vermişlerdi.

Rize-İspir yolu 1914 yılında adi yol vasfında, 95 kilometre uzunluğundaydı. Yolun inşası için Fransız İnşaat Şirketi tarafından keşifler başlatılmış, ancak herhangi bir çalışmada bulunulmamıştı.³⁰ Mevcut haliyle bu yoldan sadece mekkârelerle (yük hayvanı) taşımacılık yapılabiliyordu ve yol top geçişine müsait değildi. Rize-İspir yolu piyade ve süvarinin güçlükle kullanabileceği niteliklere sahipti, kışın ise bu yolu kullanmak mümkün değildi. Bu yol hattı Rize'den itibaren Değirmenderesini takip ediyor, Karadere (Kalkandere) Nahiye merkezine ve oradan Kalapotamos Vadisine iniyor, ardından Kafkame'ye kadar bu vadiyi takip ederek Cimil Deresi'nden Mahura Vadisi'ne oradan sırasıyla Kohser Deresi, Kohser Dağı ve geçidinden sonra İspir'e ulaşıyordu.

Cimil Deresi üzerinde bulunan taş köprü dışında yol üzerinde bulunan akarsular üzerinde taş, ağaç ve tahtadan olmak üzere adi köprüler bulunuyor, bu köprülerden bir-iki kişi ancak geçebiliyordu. Bu durumda süvarinin su içinden geçmesi gerekiyordu. Dolayısıyla yol ile birlikte köprülerin de yeniden yapılması icap etmekteydi.

Rize-İspir yolunun askerî açıdan kullanılması halinde içme suyu açısından herhangi bir zorlukla karşılaşılmayacak kadar yol üzerinde birçok memba suları ve akarsular vardı. Bunun dışında Rize'de 10 tabur konaklayabilirdi. Yol üzerinde ise Pehlivantaşı 1.500, Karadere (Kalkandere) 3.000, Kayabaşı 1.500, Kestanelik Hanları 1.500, Kura-yı Seb'a (İkizdere) 2.000, Çapans 1.500 olmak üzere toplam 11.000 askerin konaklayabileceği mekânlar söz konusuydu. Mısır ekmeği, et, yağ gibi erzakların mahallinden tedarik edilmesi mümkünse de arpa ve samanın başka yerlerden getirilmesi gerekmekteydi.³¹

³⁰ Fransız İnşaat Şirketi Rize-İspir Yolu'nun 31 kilometrelik ilk etabında 1914 yılında çalışmalara başlamayı planlamış; ancak I. Dünya Savaşı'nın çıkması bu planın hayata geçmesine mani olmuştur. Bk. *Trade Reports of the Trabizond...*, s. 1621. Yine 1917 yılında Osmanlı Devleti'nde devlet yollarının durumunu gösteren bir tabloda Rize-İspir yolunun 2,5 kilometresinin tamire muhtaç diğer kısımlarının ise hiç açılmamış olduğunun gösterilmektedir. Bk. *BOA, Haritalar (HRT.h)*, 1305, H. 29.05.1335/23 Mart 1917.

³¹ *BOA, DH. UMVM 74/30, H. 27.03.1332 (23 Şubat 1914)*. Murat Dursun Tosun, *Trabzon Vilayetinde Ulaşım ve Yol Yapım Çalışmaları*, Depo Print Dijital Baskı ve Reklam Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti., İstanbul 2019, s. 310-313. Yine bk. Murat Dursun Tosun, *Osmanlı Arşivinde Trabzon Vilayeti Arsin ve Yomra Belgeleri 1*, Depo Print Dijital

d. Giresun-Karahisar-ı Şarki (Şebinkarahisar) Yolu

Giresun-Karahisar-ı Şarki yolu Giresun'u iç kesimlere bağlayan önemli güzergâhlardan biriydi. Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun bayındırlık işlerine dair hazırlamış olduğu layihada yolun 108.695 liraya inşa edilebileceği hesaplanmıştı. Yolun inşası için başlatılan ancak yarım kalan çabalar daha sonra nihayete ulaştırılmış, kalan 48 kilometrenin inşası tamamlanarak 1883 yılında yol ulaşımına açılmıştı.³² Ancak birçok yolda olduğu gibi bu yolun da zamanla harap duruma düştüğü anlaşılıyor. Fransız İnşaat Şirketi 1913 yılında bu yol hattında bazı çalışmalar yapmıştır.³³ Eylül 1916-Ocak 1917 tarihleri arasında köylülerin çalıştırılması ile Giresun kazasındaki yollarda bazı çalışmalar yapılmış, Giresun-Karahisar-ı Şarki yolunda yapılan yol çalışmaları için 20.500 kuruş harcama yapılmıştı.³⁴ Ancak bu çalışmalar yola tamamen işlerlik kazandırmaktan oldukça uzak kalmıştır. 1917 yılında 122 kilometre uzunluğa sahip olan Giresun-Karahisar-ı Şarki yolunun 106 kilometresi tamire muhtaç durumda bulunuyordu. Hat üzerinde 16 kilometrelik kısmın ise yeniden açılması gerekmektedir.³⁵

Tablo 1: Trabzon Vilayetinde Devlet Yolları (1914)³⁶

Yolun İsmi	Uzunluğu	Vasfi	Güzergâhı
Trabzon-Gümüşhane Yolu	125 (km)	Şose	Trabzon-Cevizlik (Maçka)-Hamsiköy-Ardasa (Torul)-Gümüşhane
Gümüşhane-Bayburt Yolu	75 (km)	Şose	Gümüşhane-Vauk-Hadrak-Osluk (Nişantaşı)-Varzahan (Uğrak)-Bayburt

Baskı ve Reklam Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti., İstanbul 2018, s.39-41. (Bu çalışmada Murat Dursun Tosun'un Doğu Karadeniz ile ilgili Osmanlı arşiv belgelerinin günümüz Türkçesine aktarımından oluşan kitaplarından istifade edilmiştir. Kitaplarına ulaşmam konusunda göstermiş olduğu nezaket ve paylaşımdan dolayı hem kendisine hem de Zafer Duran Bey'e bilhassa teşekkür ediyorum.)

³² Emrah Çetin, "Tanzimat'tan II. Meşrutiyet'e Trabzon Vilayeti'nde Karayolu Yapım Çalışmaları", *Bartın Üniversitesi Tarih Kültür ve Sanat Araştırmaları Dergisi*, 1/2, 2014, s. 18.

³³ *Trade Reports of the Trabizond...*, s. 1621.

³⁴ Oktay Karaman, "XIX. Yüzyılın İkinci Yarısı ile XX. Yüzyılın Başlarında Giresun Kazası'nda Ulaşım", *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 4/4, 2008, s. 51-52.

³⁵ BOA, HRT.h... 1305, H. 29.05.1335 (23 Mart 1917).

³⁶ Tablonun hazırlanmasında yararlanılan kaynaklar için bk. BOA, DH. UMVM. 74/30; *Vilayet Yolları Haritası*, Tosun, *Osmanlı Arşivinde Trabzon...*, s. 33-90.

Gümüşhane-Erzincan Yolu	110 (km)	Harap Şose	Gümüşhane-Pirahmed-Köse Dağı Geçidi-Sadak-Spikor Geçidi- Erzincan
Rize-İspir Yolu	95 (km)	Adi Yol	Rize-Karadere-Kalapotamos-Kafkame-Cimil Deresi-Mahura Vadisi-Kohser Deresi-Kohser Dağı-İspir
Giresun-Karahisar-1 Şarki (Şebinkarahisar) Yolu	122 (km)	Harap Şose	Giresun-Darı-Akkaya-Karahisar

1.2. Vilayet Yolları

Osmanlı Devleti'nde vilayet yolları, vilayet dâhilinde sancak merkezlerini birbirine, kazaları merkeze ve sancaklara, köyleri kaza merkezlerine ve ticari liman ve önemli noktalara bağlayan ikinci dereceden öneme sahip yollardan oluşuyordu. Bu yolların vasıfları devlet yollarına göre farklı olmakla birlikte inşasından da mahalli idare sorumlu tutulmuştu. Özellikle 26 Mart 1913 tarihinde çıkarılan İdare-i Umumiye-i Vilayet Kanunu Muvakkati ile taşra idarecilerinin yetkileri arttırılmış, bu kanun ile vilayet dâhilindeki liva, kaza ve nahiyeleri birbirine bağlayan yollar ile bunlara bağlı geçitlerin yapımı ve bakımları ile ilgilenmek Vilayet Umumi Heyetinin görevleri arasında yer almıştır.³⁷ I. Dünya Savaşı yıllarında Trabzon vilayetinde belli başlı vilayet yolları ve bunların askerî açıdan sahip olduğu potansiyel şu şekildeydi.

a. Trabzon-Rize Yolu

Trabzon'dan Rize'ye doğru yol yapım çalışmaları 1885 yılında başlamış, 1890'larda Sürmene'ye kadar olan kısım dahi bitirilememiştir.³⁸ Güzergâh üzerinde yol yapım çalışmaları sınırlı kalmış, bütünüyle yola işlerlik kazandırmak mümkün olmamıştı. Dolayısıyla 1914 yılında 100 kilometre uzunluğunda olan Trabzon-Rize yolu adi yol vasfını halen koruyordu. Yolun sadece Trabzon ile Yomra arası top geçişine müsaitti, diğer kısımları ise taşlık ve ba-

³⁷ Yüksel Kaştan, "Osmanlı Devleti'nde "1913 Tarihli İdare-i Umumiye-i Vilayet Kanun-i Muvakkati" ile Vilayet Yönetiminin Yeniden Yapılandırılması", *Osmanlı Medeniyeti Araştırma Dergisi (OSMED)*, 2/2, 2016, s. 90-96.

³⁸ Hüseyin Kaleli, *XIX. Yüzyılda Trabzon'da Ulaştırma Ekonomisi*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 1998, s. 94.

yır, dere yatakları ise dardı. Yomra'dan itibaren süvari ve piyadenin bile güçlkle ilerleyebileceği bu sahil yolunun top geçişine müsait bir hale getirilmesi için 80.000 liralık bir sarfiyatın yapılması gerekiyordu. Hâlihazırda yolun Yomra'dan Sürmene'ye kadar olan kısmı inşa edilmekteydi.³⁹ 1914 yılında Of'a kadar olan kısmının inşa edilmesi kararlaştırılmıştı. Of'tan Rize'ye kadar olan kısmının da 3,5 kilometresi inşa edilmekte, geriye kalan kısmının ise yine 1914 yılında yapılması planlanmaktaydı.⁴⁰

Bu yol üzerinde taş, demir, tahta olmak üzere bazı köprüler varsa da bir-ikisi dışında içlerinde top geçişine uygun köprü bulunmuyordu. Bununla birlikte yol güzergâhına denk gelen akarsuların yatakları derin ve çevresi uçurum olduğundan yol ile birlikte köprülerinde yeniden yapılması gerekiyordu. Yol üzerinde köprüsü olmayan önemli akarsular Dirune⁴¹ (Yomra), Karadere (Kalkandere), Kalapotamos (İyidere) sularıydı ve yalnız Kalapotamos Çayı üzerinden pereme (yük kayığı) ile geçmek mümkündü, diğerlerinde suya girmek gerekiyordu.

Bu yol hattında Dirune'de (Yomra) 500, Arsin'de 500, Araklı'da 1.500, Humurgan'da (Sürmene) 1.500, Of'ta 500, Aspet'te (İyidere) 1.500, Maltepe'de (Derepazarı) 1.500 olmak üzere toplam 7.500 askerin konaklayabileceği mekânlar söz konusuydu. Gerekli erzakların mahallerinden temini mümkünse de arpa, saman gibi yeygilerin diğer mahallerden tedarik edilmesi gerekiyordu.⁴²

³⁹ Trabzon-Sürmene Yolu'nun Yomra'dan itibaren inşasına 1913 yılında yeniden başlandığı İngiliz Ticaret Raporlarında da yer almıştır. Bk. *Trade Reports of the Trabzon...*, s. 1621. İngiliz Ticaret Raporlarına göre 1908-1913 yıllarında Trabzon'un genel durumu hakkında daha detaylı bilgi için bk. Volkan Aksoy, "İngiliz Ticaret Raporlarında (1908-1913) Trabzon", *Karadeniz Araştırmaları (KARAM)*, XV/58, 2018.

⁴⁰ Bu yol üzerinde Vilayet Meclisi'nin 1914 yılında yapacak olduğu çalışmalarla ilgili ayırmış olduğu tahsisat; Trabzon-Yanbolu yolu için 1.500, Yanbolu-Of için 2.362, Of sınırından Rize sınırına 1.100, Rize sınırından Rize'ye 4.050 olmak üzere toplam 9.012 lira idi.

⁴¹ Dirune Yomra'nın merkezidir. Dirune'nin (Dryona, Durana) Yomra'nın merkezi olduğu yönünde yapılmış bir çalışma için bk. Yücel Dursun, "XV. Yüzyıldan XX. Yüzyıla Üç Merkezli Bir Nahiye: Yomra Nahiyesi Örneği", *Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 2/2, 2016, s. 36.

⁴² BOA, DH. UMVM 74/30, H. 27.03.1332 (23 Şubat 1914). Tosun, *Trabzon Vilayetinde...*, s. 313-316; Tosun, *Osmanlı Arşivinde Trabzon...*, s. 41-44.

b. Trabzon-Büyükliman (Vakfıkebir) Yolu

Bazı kısımları şose bazı kısımları ise adi yol olan Trabzon-Büyükliman yolu 60 kilometre uzunluğa sahipti. Bu yolun Trabzon Pulathane'ye (Akçaabat)⁴³ kadar olan 13,5 kilometresi top geçişine müsaitti. Buradan itibaren 18 kilometre yol mahalli ayrıca tamir olunmuşsa da bu tamirat bitirilememişti ve top geçişine elverişsiz bulunuyordu. Yolun top geçişine uygun hale getirilebilmesi için 45.000 lira masraf edilmesi gerekiyordu. Ancak yol bu haliyle her mevsim piyade ve süvari geçişine bir engel teşkil etmiyordu.

Trabzon-Vakfıkebir yolunun Pulathane'den (Akçaabat) Vakfıkebir'e kadar olan 13 kilometrelik bölümünde 1913 yılında tamirat başlatılmış, ancak tamamıyla bitirilememişti. 1914 yılında bu tamiratın bitirilmesi, kalan kısımlarının da tamir ve inşa edilmesi kararlaştırılmış, bunun için vilayet bütçesinden 2.740 lira tahsisat ayrılmıştı.

Yol üzerinde çok sayıda akarsu olması dolayısıyla taş ve ağaçtan olmak üzere birçok köprüler vardı. Hacı Beşir Köprüsü'nün güçlendirilmesi, eski usulde dik inşa edilmiş olan Kalanima Köprüsü'nün⁴⁴ yeniden inşa edilmesi gerekiyordu. Diğer taraftan İskefiye, Keraşon, Fol sularının üzerlerinde köprüler bulunmuyordu ve

⁴³ Trabzon'dan Akçaabat'a kadar olan yolun onarımına mahalli yetkililer tarafından 1913 yılında başlanmıştır. Yine 1913 yılında şehir merkezinden Trabzon-Erzurum yolunun başlangıcı olan Değirmendere'ye kadar olan kısım yeniden inşa edilmiştir. Yaz aylarında mesire yeri olarak kullanılan Soğuksu'ya kadar ise yol iyi şekilde yapılmıştı. Bk. *Trade Reports of the Trabizond...*, s. 1621. Rus işgali yıllarında ise Trabzon-Akçaabat yolunun inşası hususunda Ruslar tarafından bir çalışma başlatılmış, yol hattını genişletmek, geçişe mani engelleri ortadan kaldırmak için yol güzergahı biraz daha sahile yaklaştırılmıştır. Bk. Muzaffer Başkaya, "Cumhuriyetin İlk Yıllarında Trabzon-Akçaabat Sahil Yolu", *Dünden Bugüne Akçaabat Sempozyumu*, C. 1, Trabzon, 24-26 Ekim 2013, s. 49.

⁴⁴ 1899 yılında Kalanima Köprüsü'nden Erikbeli'ne kadar inşa edilmiş dar şose vardı. Mevcut durumda şosesik vasfını kaybetmiş olan yol Kalanima Köprüsü'nden güneye yöneliyor Maçka Deresi Vadisi ile Anabedama Geçidi'nden Fol Deresi Vadisi ile Erikbeli'ne ulaşıyordu. Oradan Özkürtün yolu ile birleşen yol, piyade ve süvarinin geçmesine elverişli top geçişine ise elverişsiz bulunuyordu. Yol üzerinde 2.500 askerin barınabileceği konaklama mevkileri bulunuyordu. Yine bu yola birleşen 47 kilometre uzunluğunda Vakfıkebir-Erikbeli yolu vardı. Bu yolda 1899 yılında inşa edilmiş; ancak şosesi dökülmediği ve mütemedi bakımları yapılmadığı için zaman içerisinde harap hale gelmişti. Bu yol Vakfıkebir (Fol) Deresi Vadisi ile Tonya nahiyesine oradan Biçinlik köyüne ulaşmaktaydı. Burada ikiye ayrılan yolun bir kolu doğuya doğru gidiyor, Horos Dağı'ndan Biçinlik Geçidi'nden Kalanima-Erikbeli yoluna birleşiyordu. Diğer yol ise Fol Deresi'nden Anabedama köyüne oradan Anabedama Deresi'ni geçip Fol Köprüsü civarında yine Kalanima-Erikbeli yoluna birleşiyordu.

suların bol olduğu zamanlarda bu akarsular üzerinden geçmek mümkün değildi. İskefiye ve Keraşon derelerinin yataklarının bataklık olması geçişi zorlaştıran bir diğer unsurdur, dolayısıyla söz konusu dereler süvari birliklerinin geçişi için tehlike oluşturuyordu.

Trabzon-Vakfıkebir yolunda Pulathane kasabası 2.000, Akçakale 500, İskefiye (Çarşıbaşı) 500, Vakfıkebir 2.000 olmak üzere 6.000 askerin konaklayabileceği mekânlar vardı. Yol üzerinde erzak her mevsim tedarik olunabilirse de arpa ve saman gibi hayvan yemlerinin Trabzon'dan getirilmesi gerekmekteydi.⁴⁵

c. Of-Bayburt Yolu

Sahilden vilayet hududuna kadar dereler içinden geçen Of-Bayburt yolu 95 kilometre uzunluğa sahipti. 1902 yılında 4/5 metre genişliğinde tesviye-i türabiye şeklinde yapılmış olan yol şoseye dönüştürülmemiş ve köprüleri yapılmamış olduğundan zaman içinde harap duruma düşmüştü. Kışın fırtınalı günlerde geçişe uygun değildi, diğer zamanlarda ise ancak piyade ve süvari geçebilir, top ise geçemezdi. 60.000 lira sarf edilerek yolun top geçişine uygun hale getirilmesi mümkündür. Yolun 1914 yılında yeniden inşa edilmesi planlanıyordu. Bu amaçla Vilayet Meclisi 1914 yılında yapılacak çalışmalar için 1.150 lira tahsisat ayırmıştı.

Yol üzerinde geçişi engelleyen önemli sular olmamakla birlikte yol ile birlikte köprülerin de inşa edilmesi gerekiyordu.

Bu yol hattında Taşhan 1.000, Kondu Pazarı ve köyü 1.000, Kadahor (Çaykara) Pazarı ve köyü 1.500, Hadi Altı Pazarı ve köyü 1.500, Ogene Pazarı ve köyü 2.000, Bayburt'ta Canbol köyü 1.000 olmak üzere toplam 8.000 askerin konaklamasına imkân sağlayacak mekânlar vardı. Ekmek dışında diğer erzakların mahallenden tedarik edilmesi mümkündür. Mısır ekmeği arzu edilirse her yerden temin edilebilirdi. Arpa ve saman bu yol üzerinde bulunmuyor, diğer mahallerden tedarik edilmesi gerekiyordu.⁴⁶

Yalnız piyade birliklerinin geçebileceği yol top geçişine katiben müsait değildi. Süvari ise zorlukla geçebilirdi. Yol üzerinde 1.800 askerin barınabileceği konak mevkileri vardı. Bk. BOA, DH. UMVM 74/30, H. 27.03.1332 (23 Şubat 1914).

⁴⁵ BOA, DH. UMVM 74/30, H. 27.03.1332 (23 Şubat 1914). Tosun, *Trabzon Vilayetinde...*, s. 316-319; Tosun, *Osmanlı Arşivinde Trabzon...*, s. 44-47.

⁴⁶ BOA, DH. UMVM 74/30, H. 27.03.1332 (23 Şubat 1914); Tosun, *Trabzon Vilayetinde...*, s. 319-321; Tosun, *Osmanlı Arşivinde Trabzon...*, s. 47-49. Trabzon vilayetinde bulunan yayla yollarının büyük bölümü Cumhuriyet Dönemi'nde de 1970'li yıllara kadar motorlu taşıt ulaşımına uygun hale getirilememiştir. 1948 yılında Eğrisu

ç. Sürmene-Bayburt Yolu

Sahilden sınırına kadar Karadere (Kalkandere) vadisini takip eden, ardından Salmankaş Geçidi'nden Bayburt sınırına ulaşan Sürmene-Bayburt yolu 120 kilometre uzunluğundaydı.⁴⁷ 1900 yılı başlarında ahali tarafından inşa edilmiş olan yol şose değil adi yol vasfına sahipti.⁴⁸ Kışın fırtınalı zamanlar dışında piyade ve süvarinin yaz ve kış kolaylıkla gidebileceği bir güzergâha sahipti. Panbuk Gölleri civarında pek dik ve harap kayalıklardan geçen yol top geçişine elverişsizdi.

Yol üzerinde Kalkandere'den başka önemli sular bulunmuyordu. Yola tesadüf eden akarsular üzerinde köprüler yoktu, bu nedenle yol ile birlikte köprülerin de yeniden inşa edilmesi gerekiyordu.

Bu yol hattında Zımla Hanları 500, Haruksa Han ve köyü 150, Koloşa Han ve köyü 500, Zifona Hanı ve köyü 300, Bağçecik Hanı ve köyü 300, Bayburt'ta Toronsos ve Vahşin köyleri 600 olmak

Yaylası'ndan Bayburt'a Ogeneli bir arkadaşıyla yaya olarak giden Ali Kemal Saran gittiği yol güzergâhını şu şekilde anlatmaktadır. Ali Kemal Saran, bir sabah erken vakitte Eğrisu Yaylası'ndan yola çıktıklarını, önce Limonsuyu dükkânlarına, ardından Küçük Şinek'e geldiklerini burada öğle yemeğini yedikten sonra yola devam ederek geceyi Kemer Dağı eteklerinde Panduki Hanları'nda geçirdiklerini hatıratında yazıyor. Ertesi gün Hapışke Yaylasından geçmişler, Harşit (Aydıntepe) köyüne inmişler, sonrasında Kırzı köyü'nde yine bir gece konaklayarak ardından Bayburt'ta ulaşmışlardır. Motorlu taşıtların ve motorlu taşıt yollarının yaygınlaşmasına kadar bölgede bulunan yayla yolları ve yollar üzerinde yer alan konaklama mekânları Cumhuriyet Dönemi'nde de uzunca bir süre kullanılmıştır. Bk. Ali Kemal Saran, *Omuzumda Hemençe*, Timaş Yayınları, İstanbul 2013, s. 185-186.

⁴⁷ BOA, DH. UMVM 74/30, H. 27.03.1332 (23 Şubat 1914). Tosun, *Trabzon Vilayetinde...*, s. 321-322; Tosun, *Osmanlı Arşivinde Trabzon...*, s. 49.

⁴⁸ Karadere (Kalkandere) Vadisi'ni takip eden yol dışında Sürmene'den Bayburt'ta giden bir başka yol güzergâhı Manahoz Deresi Vadisi'ni takip ediyordu. Bu yol sırasıyla Manahoz Vadisi'nden Aksu köyüne oradan Kocalak Dağı'na ardından Sultan Murat Yaylası istikametinden Kemer Geçidi'ni aşarak Bayburt'a ulaşmaktaydı. 1916 yılında Ruslar bu tarihi yolu kullanarak sahile inmişler ve Sürmene'yi işgal etmişlerdi. Bk. Kaleli, *XIX. Yüzyılda Trabzon'da...*, 95-96. 23 Haziran 1916'da Sultanmurat Yaylası'nda Ruslarla Türk ordusu arasında yapılan savaşta hayatını kaybeden askerlerimiz için şehitlik yapılmış, savaşın yaşandığı tepenin adı da Şehitler Tepesi olarak adlandırılmaya başlanmıştır. Ali Kemal Saran hatıratında annesinin savaşın yaşandığı günlerde yaylada olduğunu ve yoğun silah seslerini duyduğunu yazmaktadır. Bk. Saran, *Omuzumda Hemençe*, s.41-43.

üzere toplam 3.700 askerin konaklayabileceği mekânlar vardı. Ekmek, arpa, saman dışında diğer erzak malzemelerinin mahallinden tedarik edilmesi mümkündü.⁴⁹

d. Mühürücü Köprüsü-Bayburt Yolu

Trabzon-Gümüşhane yolunun Mühürücü Mevkisi'nden ayrılarak Bayburt'a ulaşan yol 120 kilometre uzunluğunda, adi yoldu. Yol güzergâhı Maçka Deresi üzerinde Mühürücü Köprüsü'nden geçer, Kazıklı yoluyla Galyan Deresi Vadisi'ni takip eder, Karakaban Geçidinden Taş Köprü Hanı'na oradan ufak bir gediği aştıktan sonra dar bir vadi ile Yağmurdere merkezi olan Çorak Hanına ulaşırdı. Oradan Cami Boğazı'ndan Toronsos (Sorkunlu) Deresi'ne inilen mezrada Sürmene-Bayburt yolu ile birleşirdi. Yaz aylarında genellikle tüccar eşyaları mekkâreler aracılığıyla bu yol vasıtasıyla taşınır, kış aylarında ise kullanılmazdı. Top geçişine müsait olmayan yol, süvari ve piyadenin rahatlıkla kullanmasına uygundu.⁵⁰

Bu yol yayla yoluydu ve bazı mahallerinde taş ve ağaç olmak üzere birkaç köprü vardı. Köprü olmayan mahallerde ise dere suları geçişe mani değildi.

Yol üzerinde Galyan Deresi konak mevkilerinde 400, Gümüşki Hanları 300, Taşköprü 200, Yağmurdere 200, Keşiş köyü 500, Yuvalı-i Bala ve Zir Köyleri 1.000 asker barındırabilecek vasıftaydı. Buradan itibaren yol Cami Boğazı'na kadar ovayı takip ediyor, yerleşim yeri ve konaklama mevki bulunmuyordu. Cami Boğazı'ndan sonra Vahşin (Çatıksu) köyü 1.000 askerin konaklayabileceği mekânlara sahipti. Toplamda 3.600 askerin konaklayabileceği yol güzergâhında ekmek, arpa ve samandan başka diğer erzak mahallinden tedarik edilebiliyordu.⁵¹

⁴⁹ BOA, DH. UMVM 74/30, H. 27.03.1332 (23 Şubat 1914). Tosun, *Trabzon Vilayetinde...*, s. 322-323; Tosun, *Osmanlı Arşivinde Trabzon...*, s. 50-51.

⁵⁰ Bu yol hattı yaz aylarında yolcu ve seyyahlar tarafından tercih ediliyordu. Örneğin 25-28 Eylül 1837'de Erzurum-Trabzon arasında seyahat eden W. F. Ainsworth bu yol güzergâhını kullanmıştı. Bk. Selahattin Tozlu, "Trabzon-Erzurum Anayolu'nun Mevsimlik Güzergâhları (Yaz ve Kış Yolları)", *Anadolu'da Tarihi Yollar ve Şehirler Semineri*, Globus Dünya Basımevi, İstanbul 2002, s. 191-192.

⁵¹ BOA, DH. UMVM 74/30, H. 27.03.1332 (23 Şubat 1914). Tosun, *Trabzon Vilayeti'nde...*, s. 326-327; Tosun, *Osmanlı Arşivinde Trabzon...*, s. 54-55.

e. Cevizlik (Maçka)-Bayburt Yolu

Yaz yolu olan Cevizlik-Bayburt yolu 80 kilometre uzunluğunda adi yoldu.⁵² Trabzon-Gümüşhane şosesinin Cevizlik mevkiinden ayrılan yol Larhan Deresi'ni takip ediyor, Mescit Yayılası'ndan Anzaharya Geçidi'ne oradan Hadrak Deresi ve Hadrak Hanlarından Gümüşhane-Bayburt yoluna birleşiyordu.

Top geçişine müsait olmayan yol sadece süvari ve piyadenin geçişine uygundur. Bazı mahallerinde köprüleri olmakla birlikte çoğunlukla dere yatağını takip ettiği büyük çoğunluğunda yeterli köprüler olmadığından yağmur zamanlarında yoldan geçmek güçtür.

Yol üzerinde Larhan Hanları'nda 500, Hiristos Hanı'nda 100, Anzaharya Hanları'nda 200, Maden Hanları'nda 200, Kazmacı Hanı'nda 150, yol üzerinde bulunan diğer hanlarda 2.700 olmak üzere toplam 3.850 askerin konaklayabileceği mekanlar söz konusudur. Ekmek, arpa ve saman dışında diğer erzak mahallinden temin edilebilirdi.⁵³

f. Cevizlik (Maçka)-Gümüşhane Yolu

Cevizlik-Gümüşhane yolu 67 kilometre uzunluğunda adi yoldu. Bu yolun bir kolu Cevizlik'ten Anzaharya'ya kadar Largan Deresi'ni takip ediyordu ve 35 kilometreydi. Diğeri ise Cevizlik'in batısından güneye doğru Kulat Hanları'ndan Anzaharya Hanları'na ve oradan da Cevizlik-Bayburt yoluna, ardından güneye doğru 4-5 kilometre dar bir şose ile Kurum köyüne varırdı. Burada yol ikiye ayrılır bir kolu İmera (Olucak) köyünden Kermut köyüne oradan da Tekke civarında Gümüşhane-Bayburt şosesine;⁵⁴ diğeri ise Lifas'tan Adaca Ziyaret Tepesi'ne oradan Haşera köyü, Haşera Deresi ile Hacıemin Mahallesi'ne ulaşır, ardından Trabzon-Gümüşhane yolu ile birleşirdi. Güzergâhın kısalığı dolayısıyla yaz ve kış ahali

⁵² Selahattin Tozlu, H. F. B. Lynch'i kaynak göstererek Cevizlik-Bayburt yolunun 57 mil olduğunu yazmaktadır. Bk. Tozlu, "Trabzon-Erzurum Anayolu'nun...", s. 191.

⁵³ BOA, DH. UMVM 74/30, H. 27.03.1332 (23 Şubat 1914). Tosun, *Trabzon Vilayetinde...*, s. 323-325; Tosun, *Osmanlı Arşivinde Trabzon...*, s. 51-54.

⁵⁴ Bu yol hattı 45 kilometre uzunluğundaydı. 43 kilometresi Kromlular tarafından 19. Yüzyıl sonlarına doğru inşa edilmişti. Özellikle yaz mevsimlerinde kısa olması ve Ardasa (Torul) taraflarını dolaşarak 2-3 gün zaman kaybına engel olması dolayısıyla yolcu ve katırcılar tarafından tercih ediliyordu. Bk. Kemal Saylan, *Gümüşhane, İdari, Sosyal ve Ekonomik Tarih (1850-1918)*, Gümüşhane Üniversitesi Yayınları, Gümüşhane 2014, s. 119.

tarafından tercih edilen yol sarp ve taşlıktı. Sadece süvari ve piyadenin geçişine uygundu.

Yol üzerinde mühim bir köprü bulunmuyordu. Konak mevkilerinden Kurum köyünde 1.000, İmera köyünde 1.000, Kermut köyünde 500; diğer yolda ise Hayekse köyü 500, Haşera köyü 1.000 olmak üzere toplamda 4.000 askerın konaklayabileceği olanaklar söz konusuydu. Ekmek, arpa ve saman dışında et, yağ, tuz ve soğan gibi erzak mahallinden tedarik edilebilirdi.⁵⁵

g. Zigana Geçidi-Kürtün (Çayra) Yolu

Zigana Geçidi'nden⁵⁶ Kürtün'ün merkezi olan Çayra'a kadar 61 kilometre olan yol adi yayla yoluydu. Zigana Geçidi'nden sonra bir müddet batı yönünde giden yol Taş Boğazı denilen dar bir geçitten geçerek Erikbeli Geçidi'ne oradan sırasıyla Arpalı Deresi, Harşit Çayı'nı takip ederek Kürtün'e ulaşıyordu. Zigana Geçidi'nden Erikbeli Geçidi'ne kadar yaylaları takip eden yol Erikbeli'nden itibaren akarsu yataklarından ilerlemekteydi. Dolayısıyla Erikbeli'ne kadar olan kısım kış aylarında işlemezken Erikbeli'nden itibaren Kürtün'e kadar olan kısım yaz-kış ulaşımaya açıktı. Yalnız Arpalı Deresi taş ve uçurumlu olduğundan yolcuların ve keranların bu kısmı tek tek geçmeleri gerekiyordu.⁵⁷

Yol üzerinde ikisi ahşap olmak üzere dört köprü vardı. Konaklama mevkilerinden Erikbeli 300, Süme köyü 300, Çayra 300 olmak üzere toplam 900 asker konaklayabiliyordu. Yolun Erikbeli'ne kadar olan kısmı yaylalardan geçtiği için erzak temin etme imkanı yoktu; ancak diğer kısımdan her türlü ihtiyaçların karşılanması mümkündü.⁵⁸

⁵⁵ BOA, DH. UMVM 74/30, H. 27.03.1332 (23 Şubat 1914). Tosun, *Trabzon Vilayetinde...*, s. 328-330; Tosun, *Osmanlı Arşivinde Trabzon...*, s. 56-58.

⁵⁶ Zigana Geçidi'nden Larhan Deresi Vadisi'nde Cevzlik'e (Maçka) 35 kilometre mesafede bulunan Anzaharya Hanı'na giden ayrıca bir yol daha vardı. Zigana Geçidi'nden doğuya doğru 25 kilometre uzunluğunda olan ve adi yayla yolu olan bu hat Ziganoy Yaylası, Kolat Dağı ve hanlarından Anzaharya'ya ulaşmaktaydı. Hiçbir konaklama mahallinin bulunmadığı yol yalnız yaz aylarında kullanılıyor, kış aylarında geçişe elverişli bulunmuyordu. Bk. BOA, DH. UMVM 74/30, H. 27.03.1332/23 Şubat 1914.

⁵⁷ Bu yol hattı aynı zamanda Kürtün'ü Trabzon'un Tonya nahiyesine bağlamaktaydı. Yolun Tonya'dan Kürtün sınırlarına kadar olan kısmı 20. yüzyıl başlarında inşa edilmişse de Erikbeli'nden itibaren Kürtün'e kadar olan kısımda çalışma yapılmamıştı. Bk. Saylan, *Gümüşhane, İdari, Sosyal ve Ekonomik...*, s. 120.

⁵⁸ BOA, DH. UMVM 74/30, H. 27.03.1332 (23 Şubat 1914). Tosun, *Trabzon Vilayetinde...*, s. 330-332; Tosun, *Osmanlı Arşivinde Trabzon...*, s. 58-60.

h. Ardasa (Torul) Köprübaşı- Tirebolu Yolu

Trabzon-Gümüşhane yolunun Ardasa civarındaki Köprübaşından başlayan yol 124 kilometre uzunluğa sahipti. Harşit Deresi'ni takip eden yol oldukça harap vaziyette bulunuyor, taşlık ve uçurumlu mahallerden geçerek Harşit Pazarına, Giresun'un Kuzgun köyünden yine dereyi takip ederek Tirebolu'ya ulaşıyordu.⁵⁹ Gümüşhane'yi sahile bağlayan tek dağsız ve tepesiz yol olmasına rağmen, harap durumda olan yol piyadenin geçişi için bile büyük tehlikeler barındırıyordu.⁶⁰

Hepsi taştan yapılmış olan altı adet köprü, Zonborlu, Oğma, Şadı, Harşit Pazarı, Kuzköy mevkilerinde bulunuyordu; ancak yol ile birlikte köprülerin de yeniden yapılması gerekiyordu.

Bu yol üzerinde yedi konaklama bölgesinde 2.800 askerin konaklayabileceği mekânlar söz konusuydu. Yol güzergâhında et, ekmek, yağ gibi erzakın tedarik edilmesi mümkündü.⁶¹

1. Ardasa (Torul) İkisu Hanı-Şiran (Karaca) Yolu

Bu yolun yapımına 20. yüzyıla birlikte başlanmış, Şiran'a yaya olarak 7 saat mesafede bulunan Karamustafa Hanları'na kadar olan bölümü düzenlenmişse de Gümüşhane tarafında kalan kısmında herhangi bir çalışma yapılamamıştı.⁶² Mevcut haliyle Trabzon-Gümüşhane yolunun Ardasa mevkisini 9 kilometre geçtikten sonra İkisu Hanları'ndan başlayan yol Şiran Merkezi Karaca'ya kadar 72 kilometre uzunluğa sahipti. İkisu Hanları'ndan Harşit Deresi geçildikten sonra güneye doğru Karamustafa Deresi'ni takip eden

⁵⁹ Bu yol güzergâhı 1913 yılında hazırlanan Vilayet Yolları Haritası'nda gösterilmemiştir. (Bk. Harita 1) Bu durum yolun inşası ile ilgili bir tasavvurun söz konusu olmadığını gösteriyor. Ancak yol üzerinde konaklama mevkilerinin bulunması, altı adet taş köprünün muhtelif kısımlarında yer alması eskiden beri bu güzergâhın tercih edildiğini gösteriyor.

⁶⁰ Diğer birçok benzer nitelikte olan yollarda olduğu gibi bu yol hattı da Trabzon'un I. Dünya Savaşı yıllarında Rus işgali altına girmesiyle yerel ahali tarafından askeri amaçlar için kullanılmıştır. Örneğin, Eynesil yöresinin Rus işgali altına girmesini hatıratında anlatan Köseoğlu Osman, üvey babasıyla Tirebolu'dan katırlara buğday yükleyerek Torul'a götürdüklerini, Torul'dan dönerken de katırlara mermi yükleyerek Tirebolu'ya naklettiklerini yazmaktadır. Bk. Mevlüt Kaya, "I. Dünya Savaşı'nda Eynesil Yöresinde Rus İşgalinin Anılara Yansımaları", *Stratejik ve Sosyal Araştırma Dergisi*, 2/3, 2018, s. 59 ss.

⁶¹ BOA, DH. UMVM 74/30, H. 27.03.1332 (23 Şubat 1914). Tosun, *Trabzon Vilayetinde...*, s. 334-336; Tosun, *Osmanlı Arşivinde Trabzon...*, s. 62-64.

⁶² Saylan, *Gümüşhane, İdari, Sosyal ve Ekonomik...*, s. 120.

yol Bey Köprüsü'nde ikiye ayrılır, bir yol güneye diğeri güneybatıya⁶³ devam ederdi. Güneye giden yol Karamustafa Deresi'ni Manşa Hanları'na kadar takip eder burada yine ikiye ayrılarak bir kol⁶⁴ Hatunoğlu Deresi'nden Kelkit'e⁶⁵ diğeri ise güneybatı istikametinde Tersun Dağı Gediğinden tamamlanmamış bir şose ile Zimon Deresi Vadisi, Zimon Gediği, Telme köyü ile Şiran Ovası'na inip oradan Karaca'ya ulaşırdı.

Yalnız süvari ve piyadenin geçebileceği yol kışın şiddetli zamanlarında 20-30 gün ulaşımına kapanmaktaydı. Yolun Bey Köprüsü'ne kadar olan kısmı taşlık ve dar boğazlara sahipti. Bu yolun inşa ve onarımı için Vilayet Meclisi 1914 yılı için 1.500 lira tahsisat ayırmıştı.

İkisi taş, üç tanesi ağaç olmak üzere beş köprüye sahip yol güzergahında bulunan köprülerin yol ile birlikte yeniden inşa edilmesi gerekiyordu. Yol güzergahında bulunan konaklama mevkilerinde 1.900 askerin konaklayabileceği mekanlar söz konusuydu. Her türlü erzakın mahallinden tedarik edilme imkânı vardı.⁶⁶

⁶³ Bu yol Nivene Deresi'ni takip eder Bülbüloğlu Hanları civarında ikiye ayrılırdı. Bir kol güneye yönelerek Nivene Deresi'ni takip ederek Gavur Dağı'ndan Şiran Ovası'na; diğeri ise önce batıya ardından güneye doğru ilerler Kekre Geçidi'nden aşarak Şiran Ovası'na inerdi. Her iki yolda Karaca'da birleşirdi. Bu yollardan ilki 57, ikincisi ise 65 kilometre uzunluğa sahipti. Kışın şiddetli olduğu zamanlarda yol ulaşımına kapalıydı. Diğer zamanlarda ise piyade ve süvarinin geçişine uygundu. Yol üzerindeki konaklama mevkilerinde 3.700 asker konaklayabilir, her türlü erzak mahallerinden tedarik edilebilirdi.

⁶⁴ 35 kilometre uzunluğa sahip olan yol, kış zamanlarında 20-30 gün ulaşımına kapalıydı. Diğer zamanlarda piyade ve süvarinin geçişine uygun olan yol 700 askerin konaklayabileceği olanaklara sahipti. Her nevi erzakın mahallinden tedarik edilmesi mümkündü.

⁶⁵ Kelkit'i Şiran'a bağlayan adı bir yol mevcuttu. Bu yol Çiftlik (Kelkit) kasabasından başlıyor Karaca'ya (Şiran) kadar 27 kilometre uzunluğa sahip bulunuyordu. Yol güzergahı, Kelkit kasabası bitişiğinde Şiran Deresi'ni ve yarım saat mesafedeki Germüri Köprüsü'nden Kelkit Çayı'nı geçip Köse-Alucra yoluyla birleşiyordu. Salut Geçidi'nde bu yoldan ayrılarak Sillidere Vadisini takip ediyor oradan Tersun Suyu, Karacadağ Geçidi ile Mertekli civarında Şiran Suyu Vadisi ile Karaca'ya ulaşıyordu. Top geçişine uygun olmayan yol piyade ve süvarinin kullanımına her zaman müsaitti. Yol üzerinde bulunan köylerde beşer yüzden fazla asker konaklayabilirdi. Her türlü erzakın mahallinden tedarik edilmesi mümkündü.

⁶⁶ BOA, DH. UMVM 74/30, H. 27.03.1332 (23 Şubat 1914). Tosun, *Trabzon Vilayetinde...*, s. 337-339; Tosun, *Osmanlı Arşivinde Trabzon...*, s. 65-68.

i. Şiran (Karaca)⁶⁷-Erzincan Yolu

Karaca'dan Erzincan sınırına kadar 55 kilometre olan yol, Sillidere köyüne kadar Kelkit-Şiran yolunu takip ediyordu. Ardından Çaputlu Geçidi, Çaputlu Deresi Vadisi ile Kelkit Irmağı'na iniyor, İlaç Köprüsü'nden geçerek Hınzuri Deresi Vadisi'ni takip ediyordu. Ardından Hınzuri Geçidi'nden Balahor Deresi, Akdağ Geçidi'nden Erzincan Ovası'na ulaşıyordu. Çaputlu ve Hınzuri Geçitleri kışın şiddetli zamanlarında ulaşıma kapanıyordu. Diğer zamanlarda ise bu yoldan süvari ve piyadenin geçebilmesi mümkündü.

Yol güzergâhında biri ağaç diğerleri taş olmak üzere üç köprü bulunuyordu ve konaklama mevkilerinde 2.300 askerin konaklayabileceği olanaklar söz konusuydu.⁶⁸

j. Kelkit (Çiftlik)⁶⁹-Erzincan Yolu

Erzincan için ulaşım açısından önemli bir kavşak noktası olan Kelkit'in bu açıdan önemi 16. yüzyıl sonrasında daha da artmıştır. Bu nedenle Erzincan-Kelkit yolu 19. yüzyılın ikinci yarısında tamir edilmişti. Diğer taraftan 1902 yılında Erzincan-Kelkit arasında Sipikor Dağı zirvesine süvari jandarma karakolu inşa edilmiş hem güvenlik açısından yol emniyeti hem de konaklama merkezi

⁶⁷ Şiran'dan Giresun Çamoluk (Mindeval) sınırına uzanan 25 kilometrelik adı bir yol bulunuyordu. Tekke mevkisinden sonra Şiran Deresi Vadisi'ni takip eden yol Halkiye köyü civarında taşlık ve dar boğazdan geçerek Şiran Suyu üzerindeki Hapul Köprüsü'nden sınıra ulaşıyordu. Top geçişine uygun olmayan yoldan süvari ve piyade geçebilmekteydi. Konaklama mevkilerinde ise 1.100 askerin barınabileceği olanaklar söz konusuydu.

⁶⁸ BOA, DH. UMVM 74/30, H. 27.03.1332 (23 Şubat 1914). Tosun, *Trabzon Vilayetinde...*, s. 343-345; Tosun, *Osmanlı Arşivinde Trabzon...*, s. 71-72.

⁶⁹ Kelkit'i Erzincan'a bağlayan bu yol dışında yine Kelkit'i Trabzon-Erzurum şosesine bağlayan ve bu sayede Erzincan'ı da devlet yoluna bağlamış olan adı bir yol güzergahı daha bulunuyordu. Bu yol Gümüşhane-Bayburt yolunun Sorda (ya da Surde) Hanları civarında şosedan ayrılıyor Harşit Çayı Geçidi'nden Mavrangel Deresi Vadisi'ni takip ederek Kaşkallar denilen geçit ve zikzaklardan Polidvar (?) Deresi ve bu derenin bir diğer kolu ile Aklanca Dağı ve geçidine oradan Pekün Deresi ve vadisi ile Kelkit Çayı'na ulaşırdı. Yol, Kelkit Çayı Geçidi'nden Kelkit'e ulaşırdı. Kışın şiddetli zamanlarda ulaşıma kapalı olan yol diğer zamanlarda piyade ve süvarinin geçişine uygundu. Biri Harşit, diğeri Kelkit Çayı üzerinde olmak üzere iki ağaç köprüye sahip olan yol güzergahı 1.300 askerin konaklayabileceği olanaklara sahipti. Yol üzerinde askerlerin ihtiyaç duyabileceği erzakın mahallinden tedarik edilme imkanı vardı.

oluşturulmuştu.⁷⁰ Bu yol hattının I. Dünya Savaşı yıllarında ise genel vaziyeti şu şekildeydi. Kelkit-Erzincan yolu, güzergâh üzerinde bulunan Kalur köyüne iki ayrı koldan ulaşmaktaydı. Bir yol, Kelkit'ten Aşod, Dölek Köylerini ve Ağalık Yaylası'nı aşar Kalur köyü Köprüsü'ne ulaşırdı. Daha kısa olan bu yol sadece yazın işlemekteydi. Diğer bir yol hattı ise Kelkit'ten Sıpnazat Vadisini takip eder Kalur köyü Köprüsü'nde diğer yolla birleşerek Akdağ Deresi Vadi-sine inip Akdağ köyünün kuzey taraflarında Karaca-Erzincan yoluna birleşirdi. Sıpnazat Deresi girişi dar ve taşlık ise de Akdağ'a kadar vadi genişti. Akdağ kışın şiddetli olduğu zamanlarda geçişe müsait değildi. Diğer zamanlarda yaz ve kış süvari ve piyadenin kullanımına uygun olan yol top geçişine elverişsizdi.

Bir kısmı ağaçtan bir kısmı taştan olmak üzere yedi adet köprü-nün bulunduğu yol güzergâhı 2.000 askerin konaklayabileceği olanaklara sahipti. Her türlü erzakın mahallinden tedarik edilme imkânı vardı.⁷¹

k. Köse-Bayburt Yolu

Köse'den Bayburt sınırına kadar 10 kilometre uzunluğa sahip olan yol, dar şoseydi. Gümüşhane-Erzincan yolunun Köse mevki-sinden doğuya doğru ayrılan yol eskiden şose olarak yapılmışsa da zamanla bozulmuş adi yol vasfını almıştı. Ancak yolun büyük bölü-mü düz ova ve vadilerden geçiyor, geçişe mani boğaz ve geçit bulunmuyordu. Yolda kış mevsiminde ziyade kar bulunuyor, yağ-murlu zamanlarda ise büyük çoğunluğu çamur ve bataklık haline geliyordu. Süvari ve piyadenin geçişine uygun olan yolun kısa bir müddet içerisinde top geçişine de uygun hale getirilme imkânı vardı.

Yol üzerinde ağaç ve taş köprüler bulunsa da yol ile birlikte köprülerin de yeniden inşa edilmesi icap ediyordu. Bu yol güzergâhında bulunan konak mevkilerinde 1.700 askerin konaklayabileceği mekânlar vardı. Her türlü erzakın mahallinden tedariki söz konusuydu.⁷²

⁷⁰ Abdülkadir Gül, "Osmanlı Döneminde Erzincan Kazasında Ulaşım ve Haberleşme", *History Studies*, 3/1, 2011, s. 122.

⁷¹ BOA, DH. UMVM 74/30, H. 27.03.1332 (23 Şubat 1914). Tosun, *Trabzon Vilayetinde...*, s. 347-349; Tosun, *Osmanlı Arşivinde Trabzon...*, s. 74-76.

⁷² BOA, DH. UMVM 74/30, H. 27.03.1332 (23 Şubat 1914). Tosun, *Trabzon Vilayetinde...*, s. 350-351; Tosun, *Osmanlı Arşivinde Trabzon...*, s. 77-79.

1. Köse-Alucra Yolu

Gümüşhane-Erzincan yolunun Köse mevkiinden batıya doğru ayrılan Köse-Alucra yolu, hududa kadar 97 kilometreydi ve eskiden şose olarak yapılmışsa da geçen zaman içinde mütemadi bakımları yapılmadığı için harap hale gelmişti. Köse'den itibaren Kelkit Çayı'nı takip eden yol Kelkit kasabasının kuzeyinde önce Surdere-Kelkit yoluna ardından Kermud Köprüsü civarında Kelkit-Şiran yoluna birleşiyordu. Salut Geçidi'nden Pekün Deresi'ne ardından Maden Dağı'na çıkan yol Halut Geçidi'nden Şiran Ovası'na inerdi. Buradan Tersun Deresi'ni geçerek Karatepe'nin kuzeyinden Çağıl ve Şiran sularını ve Çil sırtlarını, Kermud ve Civrişon derelerini aşarak Fındıklı Geçidi'nden Alucra Deresi'ne oradan da Alucra'ya ulaşırdı. Süvari ve piyadenin geçişine uygun olan yol top geçişine elverişsizdi. Yol üzerinde bulunan köylerde asker konaklayabilir, her nevi erzak bu mahallerden karşılanabilirdi.⁷³

m. Diğer Vilayet Yolları

Trabzon vilayetinde I. Dünya Savaşı yıllarında yukarıda izah edilen yollar dışında sahil yollarında da birtakım çalışmaların yapılması, bu sayede kaza ve nahiye merkezlerinin birbiriyle irtibatının sağlanması amaçlanmıştı. Nitekim 1913 yılı İngiliz Ticaret Raporlarında vilayetin küçük sahil kasabalarını birleştirmek için sürekli olarak denize paralel yol inşa etme çabası içerisinde olduğu belirtiliyordu.⁷⁴ Ancak bu konuda çok az çalışma yapılabilmemiş, sahil yollarına işlerlik kazandırmak mümkün olmamıştı. Örneğin, 1913 yılında 50 kilometre uzunluğa sahip Tirebolu-Giresun sahil yolunun sadece 1, uzunluğu 60 kilometre olan Giresun-Ordu yolunun ise yalnız 3 kilometresinin inşa edilmesi vilayet meclisi tarafından kararlaştırılmıştı. Eylül 1916 tarihinden 1917 yılı Ocak ayına kadar Giresun Kazasında yol yapım çalışmalarına 135.400 kuruş harcanmıştı.⁷⁵ Bu yollarda yerel ahali çalıştırılıyor, inşa edilen kısımlarda da yapı kalitesi açısından arzu edilen vasıflarda yol yapılamıyordu. Trabzon, 18 Nisan 1916 tarihinden 24 Şubat 1918 tarihine kadar Rus işgali altında kaldı. İşgal yıllarında Ruslar, bölgede kalıcı olabilmek ve olası Türk taarruzlarına karşı işgal bölgelerini koruyabilmek için yol yapım çalışmalarına büyük önem vermişler gerek

⁷³ BOA, DH. UMVM 74/30, H. 27.03.1332 (23 Şubat 1914). Tosun, *Trabzon Vilayetinde...*, s. 352-353; Tosun, *Osmanlı Arşivinde Trabzon...*, s. 79-80.

⁷⁴ *Trade Reports of the Trabizond...*, s. 1621.

⁷⁵ Karaman, "XIX. Yüzyılın İkinci Yarısı...", s. 51-52.

sahil yollarının inşası gerekse iç bölgelerle bağlantıların sağlanması için bazı yol yapım çalışmalarında bulunmuşlardı.⁷⁶

Tablo 2: Trabzon Vilayetinde Hususi (Vilayet) Yollar (1914)⁷⁷

Yolun İsmi	Uzunluğu	Vasfı	Güzergâhı
Trabzon-Rize Yolu	100 (km)	Adi Yol	Trabzon-Rize Sahil Yolu (Trabzon-Yomra-Sürmene-Of-Rize)
Trabzon-Büyükliman (Vakfikebir) Yolu	60 (km)	Kısmen Şose Kısmen Adi Yol	Trabzon-Pulathane (Akçaabat)-Vakfikebir
Kalanima-Erikbeli Yolu	90 (km)	Atik Şose	Kalanima Köprüsü-Maçka Deresi-Anabedama Geçidi-Fol Deresi-Erikbeli
Vakfikebir-Erikbeli Yolu	47 (km)	Adi Yol	Vakfikebir-Tonya-Biçinlik köyü-Erikbeli
Of-Bayburt Yolu	95 (km)	Adi Yol	Of-Çaykara-Bayburt
Sürmene-Bayburt Yolu	120 (km)	Adi Yol	Sürmene-Karadere (Kalkandere)-Salmankaş (Asrlanca köyü) Geçidi-Bayburt
Mühürücü Köprüsü-Bayburt Yolu	120 (km)	Adi Yol	Mühürücü Köprüsü-Galyan Deresi-Karakaban Geçidi-Yağmurdere-Toronsos-Bayburt
Cevizlik (Maçka)-Bayburt Yolu	80 (km)	Adi Yol	Maçka-Larhan Deresi-Mescit Yaylası-Anzaharya-Hadrak-Bayburt
Cevizlik (Maçka)-Gümüşhane Yolu	67 (km)	Adi Yol	Maçka-Anzaharya-Tekke-Gümüşhane
Zigana Geçidi-Kürtün (Çayra)Yolu	61 (km)	Adi Yayla Yolu	Zigana-Erikbeli-Arpalı Deresi-Harşit Çayı-Kürtün

⁷⁶ Örneğin Ali Kemal Saran hatıratında Rus işgali yıllarında bölgede kalıcı olmak isteyen Rusların Çaykara-Bayburt yolunu yevmiye karşılığında köylülere inşa ettirmeye başladıklarını, o zamanlarda 12 yaşında olan annesine yol yapımında çalışan köylülere su taşınması karşılığında Ruslar tarafından 10 manat verildiğini yazmaktadır. Bk. Saran, *Omuzumda Hemençe*, s. 50.

⁷⁷ Tablonun hazırlanmasında yararlanılan kaynaklar için bk. BOA, DH. UMVM. 74/30; *Vilayet Yolları Haritası*, Tosun, *Osmanlı Arşivinde Trabzon...*, s. 33-90.

Zigana Geçidi-Anzaharaya Hanı Yolu	25 (km)	Adi Yayla Yolu	Zigana-Ziganoy Yaylası-Kolat Dağı-Anzaharya
Ardasa (Torul) Köprübaşı-Tirebolu Yolu	124 (km)	Adi Yol	Ardasa-Harşit Deresi-Harşit Pazarı-Kuzgun-Tirebolu
Ardasa (Torul) İkisü Hanı-Şiran (Karaca) Yolu	72 (km)	Adi Yol	İkisü Hanı-Bey Köprüsü-Şiran Ovası-Karaca
Kelkit (Çiftlik)-Şiran (Karaca) Yolu	27 (km)	Adi Yol	Kelkit-Salut Geçidi-Şiran
Şiran (Karaca)-Erzincan Yolu	55 (km)	Adi Yol	Karaca-Çaputlu-Akdağ-Erzincan
Şiran (Karaca)-Mindeval (Çamoluk) Yolu	25 (km)	Adi Yol	Şiran-Tekke-Halkiye köyü-Hapul Köprüsü-Çamoluk
Kelkit (Çiftlik)-Erzincan Yolu	42 (km)	Adi Yol	Kelkit-Kalur-Akdağ'dan Karaca-Erzincan Yoluna Birleşir
Sorda-Kelkit Yolu	50 (km)	Adi Yol	Sorda-Mavrangel-Bolidor-Eğlence Dağı-Pekün Deresi-Kelkit
Köse-Bayburt Yolu	10 (km)	Atik Şose	Köse-Bayburt
Köse-Alucra Yolu	97 (km)	Atik Şose	Köse-Salut Geçidi-Pekün Deresi-Maden Dağı-Halut Geçidi-Şiran Ovası-Fındıklı Geçidi-Alucra

2. Trabzon Vilayetinde Yolların Askeri Nakliyat Açısından Önemi

Genel itibariyle bakıldığında Trabzon vilayeti içerisinde yollar ve bu yolların askeri potansiyel açısından sahip olduğu olanaklar yukarıda izah edildi. Trabzon vilayetinde en önemli yol güzergâhı Trabzon-Erzurum yoluydu. Bu yol üzerinde gerek yolcu gerekse eşya nakliyatında at, katır ve develer kullanılmaktaydı. Trabzon-Erzurum yolunun ve Trabzon vilayetinde bulunan diğer yolların sair ekseriyetinde coğrafi şartlar dolayısıyla ulaşım vasıtası

olarak deveden ziyade at ve katır tercih ediliyordu. Çünkü bu hayvanlar deveye göre daha küçük hacimli, bölgenin coğrafi şartlarına daha uygundu. Diğer taraftan kaygan zeminlerde develerin yollarına halı sermek gerekiyor, bazen 100 halı bile serildiği oluyor, son devenin geçmesini müteakip bu işlemin yolun durumuna göre tekrarlanması icap ediyordu.⁷⁸ Yani ana yollar dışında devlerin kullanılma olanağı bulunmuyordu. Dolayısıyla bu durum I. Dünya Savaşı yıllarında da geçerliliğini korumuş bölgede yolların mevcut hali tali yollarda at, katır gibi yük hayvanlarının kullanılmasını zorunlunu kılmıştı. Diğer taraftan hem yolların uygun olmaması hem de yeterli sayıda taşıt temin edilememesi nedeniyle motorlu araçlardan da istifade edilememişti.

Bununla birlikte I. Dünya Savaşı'nda Trabzon vilayetinin, Rusya ile sınır olması askeri anlamda önemini daha da arttırıyordu. Bu nedenle I. Dünya Savaşı başlamadan önce 23 Şubat 1914 tarihinde Osmanlı Devleti bu bölgede olası bir cephenin Rusya'ya karşı açılması ihtimaline karşı bölgede bulunan yol güzergâhları, bu yolların mevcut hali, yollar üzerinde askerlerin konaklayabileceği mekânlar ve bunların durumu hakkında detaylı raporlar hazırlamıştı. Kafkaslarda Ruslara karşı verilecek olası bir savaşta Trabzon, Osmanlı Devleti'nin önemli nakil hatlarından birini oluşturacaktı. Ancak Osmanlı Devleti'nin beklenenden daha erken bir vakte savaşa girmesi sonucu, (28-29 Ekim 1914 gecesi Osmanlı Donanması Rusya'nın Sivastopol ve Odesa limanlarını bombalamış ve bunun üzerine) 1 Kasım 1914'te Rusların Kafkas Ordusu Türk sınırlarına doğru harekete geçmişti. Rus donanması ise Karadeniz sahillerini bombalayarak, cephe hattına lojistik destek sağlayan gemileri batırarak Rus Ordusu'na karşı mücadele eden III. Ordu'nun ikmal hattına büyük darbe vurmuştu.⁷⁹

⁷⁸ Develer, Trabzon vilayeti sınırlarında coğrafi şartlar dolayısıyla yük taşımacılığına uygun olmamakla birlikte yine de Trabzon-Erzurum transit ticaret yolunda uygun şekilde kullanılmışlardır. Bunun sebebi develerin hem yük taşıma kapasitelerinin fazla olması hem de Trabzon-Erzurum yolunun 19. yüzyılın ikinci yarısında develerin rahatça geçebilecekleri hale getirilmiş olmasıdır. Bk. Murat Küçükuşurlu-Muzaffer Başkaya, *Sorularla Trabzon Tarihi*, Çizgi Kitabevi, 2019, s. 123-125.

⁷⁹ Rus Donanması 6 Kasım 1914'te Kafkas Cephesi'ne lojistik malzeme taşıyan Bezmialem, Bahriahmer, Mithatpaşa gemilerini Zonguldak önlerinde batırması, böylelikle Osmanlı Donanması'nın Karadeniz'deki etkinliğini büyük ölçüde ortadan kaldırmakla birlikte sahil kentlerini de her fırsatta bombalamıştır. Bk. Hikmet Öksüz-Veyssel Usta, "I. Dünya Savaşı Sırasında Rus Donanmasının Trabzon ve Çevresini Bombalaması", *Türkiyat Mecmuası*, 24, 2014, s. 36. I. Dünya Savaşı'nda Karadeniz'deki Rus Bombardımanları ile ilgili ayrıca bk. Ahmet Köksal-Veyssel Usta, *Yüz*

Yine de seferberliğin ilan edilmesinin ardından Kafkas Cephesi'ne ulaştırılmak üzere Trabzon'a getirilen ya da mahallinden tedarik edilen lojistik malzemeler yukarıda söz konusu edilen yollarla cephe hattına taşınmıştı. Ancak malzemelerin taşınmasında gerekli hayvan ve arabanın bulunmadığı durumlarda insan sırtında ordunun ihtiyaçları karşılanmaya çalışılmıştır. Kafkas Cephesi'nde III. Ordu Kumandanı Hafız Hakkı Paşa günlüğünün 17 Kasım 1914 tarihli bölümünde hayvan ve araba noksanlığı dolayısıyla ordu iaşesinin insanlardan istifade etmek suretiyle yapılması gerekliliğinden bahsetmiştir. Enver Paşa'nın da aynı görüşte olduğunu yazan Hafız Hakkı Paşa, *insanlardan nakliye taburları yapılacak, her adam 32 kilo taşıyacak. Günde 20 kilometre yürüyecek, menzil menzil eşya nakledilecek. (...) Herhalde bir insan günde 30 kilo taşıdığı halde 1 kilo yiyor. Bir hayvan 80 kilo taşıyor, 5 kilo yiyor. Askerlikten tecil edilenlere veya birinci hatta alınmayanlara âlâ bir iş, şeklinde bu mesele hakkındaki görüşlerini ifade etmiştir.*⁸⁰

III. Ordunun ikmalini sağlamak amacıyla Trabzon vilayetinde yeterli sayıda hayvan ve motorlu taşıtın bulunmaması Hafız Hakkı Paşa'nın izah ettiği tedbirlere başvurmayı gerekli kılmış, ahalden hamal kolları oluşturularak ordunun ihtiyaçlarının karşılanmasına çalışılmıştır. 23 Aralık 1914'te Trabzon vilayetinden Dâhiliye Nezaretine çekilen bir telgrafta Trabzon'dan Hamsiköy'e her gün ortalama 100 ton erzak ve askeri malzemenin sevk edilmesinin planlandığı yazılmıştır. Nitekim bu uygulamaya kısa bir müddet sonra başlanmış yine vilayetten Dâhiliye Nezaretine çekilen 29 Aralık 1914 tarihli başka bir telgrafta her gün Trabzon'dan Hamsiköy'e 50 ton erzak ve askeri malzemenin sevk edildiği belirtilmiştir. Hamsiköy'den Ardasa'ya (Torul) kadar ise kar çokluğu ve Zigana Dağı'nın aşılması gerekliliği dolayısıyla ahali tarafından bu kısmın aşılamayacağı gerekçesiyle burada taşımacılığın develerle yapıldığı, Torul'dan itibaren sınıra kadar yine insanlardan yararlandığı belirtilmişti. Telgrafta Hamsiköy-Torul arasında yük taşımacılığında kullanılacak daha çok sayıda deveye ihtiyaç duyulduğu ifade ediliyor, biran evvel bu ihtiyacın karşılanması isteniyordu.⁸¹

Yılın Ardındaki Karadeniz Rus Bombardımanları I, Akçaabat Belediyesi Yayınları, İstanbul 2018.

⁸⁰ *Hafız Hakkı Paşa'nın Sarıkamış Günlüğü*, haz. Murat Bardakçı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2018, s. 66.

⁸¹ Murat Dursun Tosun, *Osmanlı Arşiv Belgelerinde Zigana*, Depo Print Dijital Baskı ve Reklam Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti., İstanbul 2019, s. 105-106.

Diğer taraftan 1915 yılı başlarında Trabzon'dan önce Maçka'ya getirilen, ardından Hamsiköy'e kadar uzatılması planlanan bir dekovil hattı inşa edildi. Bu dekovil hattında lokomotif bulunmadığından vagonlar insan kuvvetiyle çekiliyor, günlük 40 ton erzak ve eşya Maçka'ya gönderiliyordu. Ancak Maçka'dan itibaren Bayburt'a 176 kilometrelik bir mesafe bulunuyordu, yeteri kadar taşıma hayvanlarının bulunmaması ordunun ikmalinin sağlanmasında büyük sorunları beraberinde getiriyordu. Nitekim *13 Mart 1915'te Trabzon limanında ordunun 5-6 aylık ihtiyacına yetecek kadar erzak biriktiği halde, ileri hatlardaki birlikler tam manası ile açlıkla pençeleşmekteydiler.*⁸²

Rusların 19 Nisan 1916'da Trabzon Limanı'nı işgal etmesine kadar III. Ordu'nun lojistik ihtiyaçlarının bir kısmı çok güç şartlarda Trabzon ve çevresinden sağlandı. Trabzon'un işgaliyle Trabzon-Erzurum arasındaki nakliyat 1918 yılı baharına kadar durdu. Bunun üzerine III. Ordu'nun ihtiyaç duyduğu erzakın bir kısmı Ordu'dan Mesudiye'ye, Giresun'dan Tamdere'ye gönderilmeye başlandı. Dolayısıyla Türk Ordusu Kemah-Tirebolu hattına çekildiğinde ordunun ihtiyaçlarının karşılanması büyük bir soruna dönüşmüş, 8-10 yaşından büyük çocuklardan hamile kadınlara bölge halkı büyük bir gayretle ordu için sevkیات yapılmıştır.⁸³ Bütün bu özverili sevkیات yukarıda arz edilen ve düşman işgali altına girmemiş ilkel yollarda, zor coğrafi ve iklim koşullarına karşı verilen ve zaman zaman ölümlerle sonuçlanan büyük bir mücadele ile yapılıyordu.

Sonuç

I. Dünya Savaşı yıllarında Trabzon vilayetinde en önemli yol güzergâh Trabzon-Erzurum yoluydu. 19. yüzyıl sonlarında Rusların Kafkaslarda demiryolu hatlarını inşa etmeleri Trabzon-Erzurum transit ticaret yolunun uluslararası alanda eski önemini kaybetmesine neden olmuştu. Ancak halen bölge açısından Trabzon-Erzurum yolu önemini koruyordu. Bu yol hattının hem uluslararası ticaret hem de bölge açısından oldukça önemli olduğunun farkında olan Osmanlı Devleti, yol güzergâhını esaslı surette inşa ettirmek ve bölgenin kalkınmasını sağlamak için harekete geçti. Yolun yapım ihalesi Fransız İnşaat Şirketine verildi. Ancak bu şirket yol hattı üzerinde bazı onarımlarda bulunmuş, Trabzon-Erzurum yolunun çok

⁸² Tuncay Öğün, *Kafkas Cephesi'nin I. Dünya Savaşı'ndaki Lojistik Desteği*, Dergâh Yayınları, İstanbul 2015, s. 291.

⁸³ Öğün, *Kafkas Cephesi'nin...*, s. 195-196.

az kısmında çalışma yapmış, tamamen inşaatın bitirilmesine imkan bulamayarak I. Dünya Savaşı'nın başlaması ile iş akdine Osmanlı Devleti tarafından son verilmişti.

Dolayısıyla Trabzon vilayetinin en önemli yol güzergâhı esaslı surette elden geçirilemeden I. Dünya Savaşı başlamış oluyordu. En önemli yol hattında durum bu şekildeyken vilayet dâhilinde diğer yolların durumu daha da kötü vaziyette bulunuyordu. Yukarıda detayları izah edildiği gibi bu yolların büyük çoğunluğu bugünkü anlamda bir yol olmaktan oldukça uzaktı ve mekkârelerin kullandıkları yayla yolu ve patikalar şeklinde anlaşılmalıydı. Vilayette bulunan yolların bir diğer özelliği ise neredeyse hepsinin kış ulaşımına elverişsiz olmasıdır. Bölgenin coğrafi şartları, iklim koşulları kış aylarının belli dönemlerinde doğal olarak ulaşımında aksamalara neden olmaktaydı. Dolayısıyla askeri anlamda kullanıma uygun olmayan, top geçişine elverişsiz olan bu yolların mevcut haliyle bu amaç doğrultusunda kullanılmasının iki yolu vardı. Ya bölgede bulunan düşman kuvvetlere karşı askerî harekâtı yaz aylarında yapmak ya da savaş başlamadan önce ordunun erzak ve askeri malzemelerinin en azından büyük çoğunluğunu savaş mahal-line sevk etmek. Osmanlı Devleti Kafkas Cephesi'nde her ikisini de yapamamıştır. Çünkü seferberlik emirleri tam olarak yapılamadan ve ordunun ihtiyaçları giderilemeden Osmanlı Devleti I. Dünya Savaşı'na katılmıştır. Sarıkamış Harekâtı'nın kış aylarında yapılması zaten iyi durumda olmayan yollardan istifadeyi daha da güçleştirmiştir.

Stratejik hata olarak değerlendirilebilecek bu durum I. Dünya Savaşı'nda Sarıkamış'ta büyük trajediye dönüşmüş, Kafkas Cephesi'nde Osmanlı Devleti'nin savaşı kaybetmesinde önemli bir rol oynamıştır. Bu cephede Rus Ordusu'na karşı yaşanan mağlubiyet, sonrasında ise Doğu Anadolu ve Doğu Karadeniz'in büyük ölçüde Rus işgali altına girmesi, bölgede yaşayan Müslüman ahalinin bir kısmını muhacir durumuna düşürmüştür. Savaş koşulları, salgın hastalıklar, iklim koşullarının elverişsizliği ve muhacirliğin yaratmış olduğu çaresizlik binlerce insanın aç ve sefil duruma düşmesine, birçoğunun ölümüne neden olmuştur. Gerek bu hadiselerin yaşanmasında gerekse bölgenin iktisadi ve sosyal gelişiminde nitelikli yolların inşa edilememiş olmasının büyük payı vardır.

Kaynaklar

1. Arşivler ve Resmi Yayınlar

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA).

Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi (MMZC), 1. Dönem, 1. İçtima, C. 5, İ. 105, 20 Haziran 1325/3 Temmuz 1909.

Trade Reports of the Trabizond Province on British Documents 1830-1914, haz. Musa Şaşmaz, C. 3, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2014.

Umur-ı Nafiaya Dair Layiha, Ticaret ve Nafia Nezareti, İstanbul, 1908.

Vilayet Yolları Haritası, Dâhiliye Nezareti Umur-ı Mahalliye Vilayet Müdüriyeti, Hilal Matbaası, İstanbul, 1913.

2. Kitaplar ve Makaleler

Aksoy, Volkan, “İngiliz Ticaret Raporlarında (1908-1913) Trabzon”, *Karadeniz Araştırmaları (KARAM)*, XV/58, 2018, s. 50-74.

Aktaş, Esat, *Erzurum ve Trabzon Vilayetlerinde Salgın Hastalıklar (1838-1914)*, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Erzurum, 2015.

Atam, Şenay, *Osmanlı Devleti’nde Nafia Nezareti*, Niğde Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Niğde, 2015.

Baskıcı, Mehmet Murat, *1800-1914 Yıllarında Anadolu’da İktisadi Değişim*, Turhan Kitabevi, Ankara, 2005.

Başkaya, Muzaffer, “Cumhuriyetin İlk Yıllarında Trabzon-Akçaabat Sahil Yolu”, *Dünden Bugüne Akçaabat Sempozyumu*, C. 1, Trabzon, 24-26 Ekim 2013, s. 45-55.

Cemal Paşa, *Hatıralar, İttihat ve Terakki, I. Dünya Savaşı Anıları*, haz. Alpay Kabacalı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2016.

Çetin, Emrah, “Tanzimat’tan II. Meşrutiyet’e Trabzon Vilayeti’nde Karayolu Yapım Çalışmaları”, *Bartın Üniversitesi Tarih Kültür ve Sanat Araştırmaları Dergisi*, 1/2, 2014, s. 10-21.

_____, *Tanzimat’tan II. Meşrutiyet’e Anadolu’da Karayolu Ulaşımı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2017.

Dursun, Yücel, “XV. Yüzyıldan XX. Yüzyıla Üç Merkezli Bir Nahiye: Yomra Nahiyesi Örneği”, *Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 2/2, 2016, s. 17-41.

- Cevizliler, Erkan-Öncü, Ali Servet, "Erzurum Valisi Mustafa Nazım Bey'in Vilayetteki Çalışmalarına Dair Raporu (1905)", *History Studies*, 5/1, 2013, s. 71-88.
- Gül, Abdülkadir, "Osmanlı Döneminde Erzincan Kazasında Ulaşım ve Haberleşme", *History Studies*, 3/1, 2011, s. 113-129.
- Hafız Hakkı Paşa'nın Sarıkamış Günlüğü*, haz. Murat Bardakçı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2018.
- Issawi, Charles, *The Economic History of Turkey 1800-1914*, The University of Chicago Press, Chicago and London, 1980.
- İlden, Şerif (Köprülülü), *Sarıkamış*, haz. Sami Önal, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 1998.
- Kaleli, Hüseyin, *XIX. Yüzyılda Trabzon'da Ulaştırma Ekonomisi*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı, Doktora Tezi, İstanbul, 1998.
- Karaman, Oktay, "XIX. Yüzyılın İkinci Yarısı ile XX. Yüzyılın Başlarında Giresun Kazası'nda Ulaşım", *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 4/4, 2008, s. 45-60.
- Kaştan, Yüksel, "Osmanlı Devleti'nde "1913 Tarihli İdare-i Umumiye-i Vilayat Kanun-i Muvakkati" ile Vilayet Yönetiminin Yeniden Yapılandırılması", *Osmanlı Medeniyeti Araştırma Dergisi (OSMED)*, 2/2, 2016, s. 1-26.
- Kaya, Mevlüt, "I. Dünya Savaşı'nda Eynesil Yöresinde Rus İşgalinin Anılara Yansıması", *Stratejik ve Sosyal Araştırma Dergisi*, 2/3, 2018, s. 47-68.
- Kısa, Ahmet, *Osmanlı Devleti'nde Bayındırlık Faaliyetleri (1908-1918)*, *Kapitülasyonlar, İmtiyazlar, Anonim Şirketler*, Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Antalya, 2019.
- Köksal, Ahmet-Usta, Veysel, *Yüz Yılın Ardındaki Karadeniz Rus Bombardımanları I*, Akçaabat Belediyesi Yayınları, İstanbul, 2018.
- Küçükuşurlu, Murat, "Meşrutiyet Devrinde Trabzon-Erzurum Demiryolu Teşebbüsleri", *Osmanlı Araştırmaları*, XXXII, 2008, s. 283-322.
- Küçükuşurlu, Murat-Başkaya, Muzaffer, *Sorularla Trabzon Tarihi*, Çizgi Kitabevi, 2019.
- Lowry, Heath W.-Emecen, Feridun, "Trabzon", *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C. 41, İstanbul, 2012, s. 296-301.

- Okur, Mehmet-Küçükuğurlu, Murat, “Jeopolitik ve Stratejik Açından Trabzon Limanı”, *Karadeniz/Black Sea*, 3, 2009, s. 25-41.
- Öğün, Tuncay, *Kafkas Cephesi'nin I. Dünya Savaşı'ndaki Lojistik Desteği*, Dergâh Yayınları, İstanbul, 2015.
- Öksüz, Hikmet-Usta, Veysel, “I. Dünya Savaşı Sırasında Rus Donanmasının Trabzon ve Çevresini Bombalaması”, *Türkiyat Mecmuası*, 24, 2014, s. 25-51.
- Öncü, Ali Servet, “Erzurum Valisi Mehmet Emin (Yurdakul) Bey'in Erzurum-Trabzon Yollarıyla İlgili Bir Raporu”, *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 4/4, 2008, s. 61- 71.
- Saran, Ali Kemal, *Omuzumda Hemençe*, Timaş Yayınları, İstanbul, 2013.
- Saylan, Kemal, *Gümüşhane, İdari, Sosyal ve Ekonomik Tarih (1850-1918)*, Gümüşhane Üniversitesi Yayınları, Gümüşhane, 2014.
- Tekeli, İlhan-İlkin, Selim, *Cumhuriyetin Harcı*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2010.
- Tosun, Murat Dursun, *Osmanlı Arşivinde Trabzon Vilayeti Arsin ve Yomra Belgeleri 1*, Depo Print Dijital Baskı ve Reklam Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti., İstanbul, 2018.
- _____, *Osmanlı Arşiv Belgelerinde Zigana*, Depo Print Dijital Baskı ve Reklam Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti., İstanbul, 2019.
- _____, *Trabzon Vilayetinde Ulaşım ve Yol Yapım Çalışmaları*, Depo Print Dijital Baskı ve Reklam Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti., İstanbul, 2019.
- Tozlu, Selahattin, “Trabzon-Erzurum Anayolu'nun Mevsimlik Güzergahları (Yaz ve Kış Yolları)”, *Anadolu'da Tarihi Yollar ve Şehirler Semineri*, Globus Dünya Basımevi, İstanbul 2002, s. 179-199.

MİLLÎ MÜCADELE DÖNEMİ'NDE RÜSÛMÂT-4 VAPURU

Yücel ÖZTÜRK*

Giriş

I. Dünya Savaşı sonunda yenilen tarafta kalan Osmanlı Devleti'nin toprakları, savaş öncesinin gizli anlaşmaları doğrultusunda paylaşılmaya başlanmıştır. Paylaşımın aksaksız yürümesi amacıyla Osmanlı Devleti'nin orduları dağıtılmış, askerlerinin silahları alınarak terhis edilmiş, donanmaya bağlı tüm gemileri top kamaları sökülme suretiyle Haliç'e demirletilerek işlevsizliğe mahkûm edilmiştir. Ancak tüm bu girişimler, Millî Mücadele'nin 19 Mayıs 1919'da Samsun'da başlatılması ile açılacak cephelerin ikmal ve lojistik desteğinin Karadeniz üzerinden deniz taşımacılığı yoluyla karşılanması kararını engelleyememiştir.¹

Millî Mücadele'de Karadeniz üzerinden başlatılarak kesintisiz sürdürülmesi planlanan ikmal ve lojistik akış kararının alınmasında birçok sebep etkin rol oynamıştır. Bu sebeplerin başında, Karadeniz'in diğer denizlerdeki kadar kuvvetli bir düşman donanması ile kontrol altına alınmamış olması ve dağılan Rus Çarlığı'nın yerini almış olan Sovyet Hükûmeti ile Millî Mücadele kuvvetlerinin uyumlu ve birlikte hareket etme istekliliği yer almıştır.² Ayrıca Rus coğrafyasının, Anadolu'ya yardım yapabilecek Türk topluluk ve devletlerini barındırma yoğunluğu ile müttefik olunan Almanya gibi ülkelerden gelebilecek desteklerin aktarılması boyutuyla incelendiğinde Karadeniz'in kıyı şeridi olarak kritik öneme sahip olmasını da bahse konu sebepler arasında saymak mümkündür.³

* Dr., Emekli (TSK), yozturk1526@gmail.com.

¹ Fahir Armaoğlu, *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1914-1995)*, Alkım Yayınları, İstanbul 2005, s. 47; İsmail Köse, "I. Dünya Savaşı'nın İlk Gizli Anlaşması: İstanbul ve Boğazlar'ın Rus Çarlığı'na Bırakılması", *Bilgi*, S. 89, İlkbahar 2019, s. 1.

² Zeki Sarıhan, *Kurtuluş Savaşı Günlüğü*, C. III, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1994, s. 186.

³ Selda Kılıç, "İstiklal Harbi'nde Sovyetler Birliği'nden Gelen Yardımlar", *Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, c. 56, S. 1, Haziran 2016, s. 137.

Deniz taşımacılığı ile Karadeniz'in Millî Mücadele'nin ikmal ve lojistik destek akış üssü olarak belirlenmesinin ardından İstanbul'dan kaçan subaylar ile yerel denizciler öncülüğünde, Ankara Hükûmeti idaresinde bölge sahillerine hâkim bir deniz teşkilatı oluşumuna başlanmıştır. Başlangıçta Trabzon, Ereğli Nakliyatı Bahriye Komutanlığı ile Samsun-Amasra Bahriye Komutanlıkları teşkil edilmiştir.⁴ Karadeniz'de ilk evrelerinde yerel, sivil denizciler ile düzensiz olarak yapılan deniz nakliyatı, Ankara Hükûmeti'nin girişimleri ile organize hâle gelmeye başlayan teşkilatlanmaların ardından Anadolu Bahriyesi tarafından düzenli olarak icra edilmeye başlanmıştır. Ankara Hükûmeti'nin deniz sevkiyatlarını düzenli hâle getirmesiyle birlikte Karadeniz deniz taşımacılığı, büyük bir ivme kazanmış ve cephelerde elde edilen başarılarla kuvvet çarpanı olarak katkı sağlamıştır. Ankara Hükûmeti'nin Millî Mücadele yolunda deniz taşımacılığı adına atmış olduğu en önemli adımlardan olan Sovyet Rusya yönetiminde bulunan Batum ve Tuapse gibi limanların ortak kullanımı, Karadeniz taşımacılığına olumlu katkıda bulunmuştur. Bu durum cephelerin lojistik desteğinin aksamaması boyutuyla Bahriye Dairesini oldukça rahatlatmıştır.⁵

Kurtuluş Savaşı süresince Karadeniz üzerinden yürütülen deniz taşımacılığı, Sovyet limanı olan Tuapse'den başlayarak Akçakoca'ya kadar ülkenin en uzun kıyı şeridinde sahip Karadeniz sahili boyunca muhtelif iskeleler arasında sürekli yapılan seferlerle şekillenmiştir. Osmanlı'dan ömürlerini doldurmuş ve ağır hasarlı olarak miras kalmış deniz vasıtaları ile her defasında binbir güçlüklerle yapılan bu seferlerde tonlarca ağırlıkta top, silah, cephane, savaş malzemesi ve personel taşınmıştır.⁶ Kurtuluş Savaşı'nın başarıya ulaşabilmesi uğruna nakledilen bu silah ve mühimmatın bir fişeğinin bile fire verilmeden yerine ulaştırılabilmesi, hurdaya ayrılma zamanını çoktan aşmış deniz vasıtalarında görev yapan personelin insanüstü gayreti, yurtseverliği, kıvrak zekâsı ve emsalsiz fedakârlıkları ile mümkün olabilmiştir.⁷ Hatta işgal güçlerinin

⁴ *İstiklal Harbinde Bahriyemiz*, Ed. Soner Polat, haz. Soner Polat - Figen Atabey-Akın Özdemir, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Merkez Daire Başkanlığı Basımevi, Ankara 2003, s. 51.

⁵ Mithat Işın, *İstiklal Harbi Deniz Cephesi*, Deniz Basımevi, İstanbul 1946, s. 40.

⁶ *Türk İstiklal Harbi: Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı*, C. V, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1964, s. 29, 83.

⁷ Refik Turan, "Millî Mücadele'de İnebolu-Kastamonu-Ankara Hattı", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, c. XV, S. 44, Temmuz 1999, s. 696; Raşit Metel, *Atatürk ve*

İnönü Zaferi'nden (Ocak 1921) sonra Karadeniz'deki ablukaları ve baskıları artmış olmasına rağmen deniz taşımacılığı aksatılmamış, aksine artırılarak sürekliliği korunmuştur. Kazanları akan, bir sandal kadar sürati olan hurda gemiler ile her tür engellenmeye direnilerek seferler yürütülmüştür. Kapasitelerinin üstünde taşıdıkları yükü Karadeniz'in korkunç dalgalarına karşı mücadele etmek suretiyle direnişin sembolü olarak cephelerin ikmali sürdürülmüştür.⁸ Bu noktada mürettebatının fedakârlığı ve Millî Mücadele'ye lojistik desteği boyutuyla unutulamaz deniz vasıtalarından birisi de Rüsûmât-4 gemisi olmuştur.

1891 yılında İngiltere'de balıkçı gemisi olarak inşa edilmiş olan Rüsûmât-4, 1913 yılında Osmanlı Devleti Gümrük Dairesi tarafından satın alınmış ve bu adla hizmete sokulmuştur. I. Dünya Savaşı'nın başlaması ile Osmanlı Donanması emrine verilen Rüsûmât-4, mayın tarama gemisi olarak kullanılmıştır. 1915 yılında ise Karadeniz'de karakol gemisi olarak görev yapmıştır.⁹ I. Dünya Savaşı'nın bitmesi üzerine Ereğli Limanı'na çekilmiş olan gemi, Millî Mücadele saflarına katılincaya kadar burada kalmıştır.¹⁰ Millî Mücadele'nin lojistik desteği için denizden taşıma görevi doğrultusunda Sovyet Rusya ile Karadeniz sahilleri boyunca silah, cephane, personel ve diğer savaş malzemelerini taşımıştır. 30 Eylül 1921 tarihinde Yunan karakol gemilerinin açtığı ateş sonucunda Görele Burnu'nda karaya oturmuştur.¹¹ Kurtarma çalışmalarının sürdüğü 14 Ekim 1921 tarihinde ise Yunan Donanmasının tekrarladığı yoğun ateş neticesinde batmıştır.¹² İfa ettiği ikmal faaliyeti ve lojistik destek ile Millî Mücadele'nin zaferle sonuçlanmasına direkt katkı sağlamış olan Rüsûmât-4 gemisi, bir ülkenin geleceğinin belirlenmesinde kuvvet çarpanı olan deniz taşımacılığının sembol isimlerinden olmuştur.

Donanma, Deniz Basımevi, İstanbul 1966, s. 32; Gürdal Özçakır -Mehmet Dönmez, *Karadeniz'de Bir Destan: Gazi Alemdar Gemisi*, Deniz Basımevi, İstanbul 2008, s. 5.

⁸ Rahmi Doğanay, *Millî Mücadelede Karadeniz (1919-1922)*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, Ankara 2001, s. 289-290.

⁹“Rüsûmat No:4'e Ait Bilgi ve Kayıtlar”, https://www.dzkk.tsk.tr/icerik.php?icerik_id=486&dil=1/17.04.2020.

¹⁰ Metel, *Atatürk ve Donanma*, s. 33.

¹¹ Nahit Çapaner, *İstiklâl Savaşında Deniz Kahramanları*, İstanbul 1943, s. 22.

¹² Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, C. 4, İstanbul 1984, s. 522; Figen Atabey, *Karadeniz'de Türk Donanması (I. Dünya Harbi ve Millî Mücadele Dönemi)*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 2006, s. 104.

1. Millî Mücadele Döneminde Karadeniz'de Denizcilik ve Ulaştırma

Asya ve Akdeniz Havzası ile Avrupa arasında doğu kesimi üzerinden köprü vazifesi üstlenen Karadeniz, İstanbul ve Çanak-kale boğazları ile buluştuğunda da sıcak denizler ve uzak coğrafyalarla bağ kurabilmiştir.¹³ Önemli limanlara ev sahipliği yapan Karadeniz, statüsüyle de askerî ve ticari canlılığını, kıyısında bulunan tüm ülkelere hissettirmiş ve yaşatmıştır. Başka bir ifade ile Karadeniz, sınırı olan devletlere askerî üstünlük sağlarken ekonomik olarak da kazançlarının artışı yönünde çarpan etkisi oluşturmuştur. Bu sebeplerle Karadeniz “doğal jeopolitik merkez” olmasının yanında Kurtuluş Savaşı'nın lojistik destek akış alanı olmuştur.¹⁴

Samsun ve Trabzon gibi iki ana liman üzerinde gerçekleştirilen Karadeniz taşımacılığı, bu iki limanın çevresinde var olan diğer küçük liman ve iskelelerle birbirine bağlanmasıyla yoğun bir lojistik destek harekâtının gerçekleşmesine olanak sağlamıştır. Ancak Karadeniz'de başta Trabzon olmak üzere limanların kuzey rüzgârlarına açık olması, yanaşma ve kalkışlarda tehlikeler yaratmıştır. Aynı zamanda güneyinde geçitleri olmayan dağların bulunması da deniz sonrası taşımacılığı, zaman ve güvenlik yönünden olumsuz etkilemiştir. Sinop Limanı doğal yapısı ile bölgedeki bu menfi koşulları taşımayan tek liman özelliğindedir.¹⁵ Karadeniz bölgesi sahiline yer alan limanlar ya da iskeleler, her ne kadar belirtilen yönleriyle sorun taşımasalar da birbirlerine olan yakınlıklarından dolayı birçok avantajı elde bulundurmıştır.¹⁶ Birbirlerini kısa sürede ve kolaylıkla destekleyebilmeleri buna en büyük örnektir. Kurtuluş Savaşı'nın başladığı tarihlerde Karadeniz bölgesi deniz taşımacılığının belirgin en olumsuz yanı, devralınmış denizcilik sektörünün geri kalmışlığından meydana gelmiştir. Arka arkaya gelen ve yıllarca süren savaşlar, yabancı ülke mensuplarının ellerinde bulun-

¹³ Gülsüm Tütüncü Esmer-Alpaslan Ateş- Soner Esmer, “Uluslararası Ticarete Trabzon Limanının Dünü, Bugünü ve Geleceği”, *Türk Deniz Ticareti Sempozyumu IV: Doğu Karadeniz, (16-17 Nisan 2012)*, Karadeniz Teknik Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2012, s. 97.

¹⁴ Dimitrios Triantaphyllou, “The ‘Security Paradoxes’ of the Black Sea region”, *The Security Context In The Black Sea Region*, Routledge Taylor & Francis Group, Great Britain 2010, s. 5.

¹⁵ Mehmet Okur-Murat Küçükuşurlu, “Jeopolitik ve Stratejik Açından Trabzon Limanı”, *Karadeniz Dergisi*, S. 3, Haziran 2010, s. 27.

¹⁶ Kemal Arı, *İzmir'den Bakışla Türkiye'de Kabotaj (Haklar, Kazanımlar, Bayramlar)*, İzmir Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yayınları, İzmir 2009, s. 99.

durduğu ekonomik ayrıcalıklar, Karadeniz'in taşımacılık sektör potansiyelinin kullanılmamasına ve gelişmemesine sebep teşkil etmiştir.¹⁷

Osmanlı'nın iflas etmiş ekonomik yapısı ve savaşlar nedeniyle yitirilmiş deniz araçları, miras kalan adli ve mali kapitülasyonların varlığı, doğal olarak denizciliği yıkıma uğratmıştır. Ülkenin bu ağır denizcilik tablosundan Karadeniz de oldukça etkilenmiştir.¹⁸

Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde askerî-sivil millî bir deniz filosu oluşturma hedefine, İttihat ve Terakki Partisi'nin kapitülasyonları tek taraflı olarak kaldırmasıyla ulaşılmaya çalışılmıştır. Ayrıca kabotaj hakkının kullanımıyla denizcilikte millî bir tekel oluşumuna da gidilmiştir. Atılan tüm adımlara karşın kapitülasyonların verdiği haklar ile diğer ülke mensuplarına sağlanmış ayrıcalıkların önüne geçmek mümkün olamamıştır.¹⁹ Ülkede bulunan birçok limanın işletmeciliği dahi yabancıların eline geçmiştir. Bu sebeplerle denizcilik alanında millî tekel yaratma hedefi doğrultusunda istenen sonuca ulaşılamamıştır.

Türk Kurtuluş Savaşı'nın başlangıcından itibaren bu olumsuz durum tersine çevrilmeye ve millî denizcilik sektörü tesis edilmeye gayret edilmiştir. Tüm girişimlere rağmen ülke, deniz taşımacılığında maksimum faydanın elde edilebileceği altyapıya kavuşturulamamıştır. Karadeniz kıyılarında yer alan limanlar, iskeleler ve rıhtımlar bakıma ve onarıma muhtaç hâlde bırakılmış, yabancı kumpanyaların (ticari ortaklık) çıkarıcı yönetimleri altında sömürülmüştür.²⁰

Osmanlı'dan kalan denizcilik mirası, Millî Mücadele sürecinde yürütülmesi planlanan deniz taşımacılığı ile lojistik desteğin sağlanması noktasında çetin bir harekâtın gerçekleştirileceğinin sinyallerini vermiştir. Karadeniz gibi önemli bir su yolu kaynağı yıllarca unutulmuşluk ve ilgisizlik içerisinde sadece yabancı sermayeye kaynaklık etmiştir. Bu okuma ve izlenim, Osmanlı'nın askerî yapısı dışında kalan deniz taşıma filosunun I. Dünya Savaşı yıllarındaki gemi sayısına ve tonaj kapasitelerine bakılarak daha anlamlı kılınabilir. Bu doğrultuda taşıma filosu, Seyr-i Sefain'in bünyesinde 59.943 tonaj kapasiteli 245 gemi, Şirket-i Hayriye elinde

¹⁷ Ulaş Kıpall-Özgür Uyanık, *Türkiye Millî İktisat Tarihi (Devletçilik)*, Kaynak Yayınları, İstanbul 2011, s. 153. *Türk İstiklal Harbi*, s. 78.

¹⁸ Hüseyin Yücel, *Cumhuriyet Ekonomisinin Kurulumu ve Gelişimi*, Türkiye Barolar Birliği Yayınları, Ankara 2017, s. 30.

¹⁹ Arı, *Türkiye'de Kabotaj...*, s. 69.

²⁰ Arı, *Türkiye'de Kabotaj...*, s. 101.

6.350 tonaj kapasiteli 40 gemi, Şirket-i Hamidiye'nin kontrolünde 2.200 tonaj kapasiteli 16 gemi, Haliç Vapurları olarak adlandırılan 1.156 tonaj kapasiteli 13 gemi ile diğer kuruluş, şirket ve kişilere bağlı olmak üzere 38.750 tonaj kapasiteli 82 adet gemiden oluşmaktadır. I. Dünya Savaşı öncesi Osmanlı gemilerinin toplam tonajı ise 108.399 olup irili ufaklı toplam 396 adetten ibarettir.²¹

Osmanlı Devleti'nin, gerileme dönemi ve I. Dünya Savaşı'ndaki yenilgisi ile Karadeniz'deki hem savaş gemileri hem de insan ve yük taşımacılığı gerçekleştiren pek çok gemisi ya tamamen ortadan kaybolmuş yahut kullanılamaz hâle gelmiştir. Bölge, Rus ve İngiliz donanmalarına mensup gemi ve denizaltılarla sık sık karşılaşılan ve taşımacılık yapan deniz araçlarına sürekli saldırılan bir alan hâline gelmiştir. Bu sebeple askerî malzeme, insan ve kömür gibi ihtiyaçları taşımakta olan birçok Osmanlı gemisi Karadeniz'de batırılmıştır.²²

I. Dünya Savaşı sırasında yitirilen Osmanlı gemi ve deniz araçlarının sayısı toplamda 475'i bulurken sahip oldukları tonilato (bir ton) da 135.707'ye ulaşmıştır.²³ Buna rağmen Osmanlı, elinde kalmış az miktarda gemi ve araçla Karadeniz'de ve diğer denizlerde taşımacılık faaliyetlerine devam etmeye çalışmıştır. Ancak Mondros Ateşkes Antlaşması'nın imzalanması ile Osmanlı'nın denizlerde askerî ve sivil faaliyetlerine devam etmesi engellenmiştir. Böylelikle İtilaf Devletleri Osmanlı'nın denizlerde serbest ticaret ve taşımacılığına da el koymuştur. Gerekçe olarak da gemilerle Anadolu'ya cephane ve asker sevkiyatı yapıldığı öne sürülmüştür. Bu doğrultuda Seyr-i Sefain ve Şirket-i Hayriye gemileri, yolcu ve yük taşıma faaliyetlerine devam edemez hâle getirilmiştir.²⁴

Yeni bir savaşa, istiklal mücadelesine girişen Ankara Hükûmeti'nin tüm sorunların yanında deniz taşımacılığı alanında da bir savaşa girdiği çok net şekilde ortaya çıkmıştır. Bu yüzden Millî Mücadele'yi başlatan irade Osmanlıdan miras kalan demir

²¹ *Türk Deniz Ticareti Yıllık: 1926*, ed. Mustafa Hergüner, Fatih Belediyesi Kültür Yayınları, İstanbul 1997, s. 30.

²² *Deniz Ticareti Yıllık...*, s. 30.

²³ *Deniz Ticareti Yıllık...*, s. 30.

²⁴ Eser Tutel, *Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası*, İletişim Yayınları, İstanbul 2006, s. 145.

yolu ve kara yolu gibi ulaşım biçimlerinde bilinen olumsuz durumun, deniz taşımacılığında da yaşanacağını öngörmüştür.²⁵ Buna rağmen yürütülecek Kurtuluş Savaşı'nın ikmal ve lojistiğinin, mutlak surette deniz taşımacılığı ile ve Karadeniz üzerinden yürütülmesi planlanmıştır. Kara yollarının yeterince gelişmemiş olması, belirli bölgeler dışında kamyon ya da diğer kara taşıtlarının işleyebileceği yolların alt yapı eksikliği, çok az miktarda motorlu taşıtın bulunması, demir yollarının yetersizliği ve yurdun genelinde yaygın olmaması, insan ve yük taşımacılığında kullanılan hayvanların ikelliği ve doğa şartlarına karşı hassasiyeti ve deniz ulaşımı vasıtasıyla bir seferde en yüksek tonajda yük taşınabilmesi gibi faktörler bu planlama sürecinde göz önünde bulundurulmuştur.²⁶

Kurtuluş Savaşı'nda açılacak cephelerin lojistik destek hattının Karadeniz üzerinden deniz taşımacılığı ile yürütülmesi tercihinde Rus Çarlığı'nın yıkılışı ve yerini alan yönetimle BMM (Büyük Millet Meclisi) Hükûmeti'nin yakın ilişkiler kurması son derece önemli rol oynamıştır.²⁷ Fikri oluşumda, Karadeniz'in Sovyet Hükûmeti'nden ve Kafkaslarda bulunan Türk topluluk ve devletlerinden sağlanacak yardımlar ile müttefiklik geçmişi olan Almanya'dan temin edilebilecek askerî malzemenin sorunsuz ulaştırılması noktasında yer aldığı coğrafi yakınlık da etkili olmuştur. Bunun yanı sıra Karadeniz'in, diğer denizler gibi İtilaf Devletleri tarafından tamamen işgal boyutuna girmemiş olması, Karadeniz'in İstanbul'un çıkış kapısı olması yönüyle de-insan, silah, cephane gibi tüm ihtiyaç duyulan malzeme kaynağı ve ülkenin en kritik bölgesi İstanbul'un-Anadolu ile irtibatın sağlanmasında ana köprü konumunda bulunması karar sürecine doğrudan tesir etmiştir. İfade edilen tüm bu durumların ve koşulların değerlendirilmesi neticesinde Millî Mücadele'nin ikmal ve lojistik desteğinin ana deniz üssü olarak Karadeniz belirlenmiş ve cephelerin ihtiyaçlarının deniz taşımacılığı ile karşılanmasına gidilmiştir.

2. Millî Mücadele Yılları Denizcilik Yapılanması ile Karadeniz Üzerinden Yürütülen Lojistik Destek

Geçmiş birçok zafer ve başarılarla dolu olan Türk denizciliği,

²⁵ Mustafa Kırışman-Ferah Ayyılmaz, "Cumhuriyetin İlk Yıllarında Karadeniz Bölgesinde Deniz Ticareti ve Trabzon", *Türk Deniz Ticareti Sempozyumu IV: Doğu Karadeniz, (16-17 Nisan 2012)*, Karadeniz Teknik Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2012, s. 247.

²⁶ Arı, *Türkiye'de Kabotaj...*, s. 92.

²⁷ Erol Mütercimler; *Bu Vatan Nasıl Kurtuldu*, Alfa Yayıncılık, İstanbul 2005, s. 293.

Osmanlı Devleti'nin duraklama devri ile gerilemeye başlamıştır.²⁸ Bahriye envanterinde olan ve miras olarak kalan tüm gemiler, I. Dünya Savaşı'nda oldukça yıpranmış, birçoğu kullanılamaz hâle gelmiştir. Mütareke gereği tüm askerler terhise tabi tutulduğundan mürettebat da kalmamıştır.²⁹ Bu süreçte gemi, karargâh, üs ve limandan yoksun kalan donanma mensupları da atıl durumda kalmışlardır. Millî Mücadele'nin başlangıç evrelerindeki politik gelişmeler de Türk Donanması mensuplarının, katılmak üzere Anadolu'ya geçmelerine mani olmuştur. BMM Hükûmeti, başlangıçta denizcilerin Ankara'ya katılması fikrini benimsememiştir. Denizcilerin Ankara ve Anadolu'ya geçme yerine başta İstanbul olmak üzere buldukları bölgelerde kalmalarının ve ihtiyaç duyulan yerlerde denizcilik faaliyetlerine katılmalarının, daha uygun olacağı düşünülmüştür. Kısa süre içinde de Millî Mücadele'nin deniz yolu ile takviye edilebilmesinde eski denizcilere duyulan ihtiyaç ortaya çıkmıştır.³⁰

Başta Osmanlı Devleti'nin İstanbul'da bulunan depo ve ambarlarındaki silah, cephane, mühimmat ile savaş gereçleri olmak üzere Sovyet Rusya ve Kafkaslardan gelecek tüm yardımlar için tek yol olarak deniz ve öncelikli olarak Karadeniz bölgesi düşünülmüştür. Millî Mücadele'nin karadan işgal güçlerinin kontrolünde olmayan hayvan güçlü ilkel taşıma araçları ve denizlerden taşınacak savaş gereçleri ile desteklenmesine karar kılınmıştır. Belirlenen maksadın tesisi için ilk etapta geneli balıkçılardan oluşan sivil denizcilerle başlatılan deniz taşımacılığı, antlaşma gereği terhis edilmiş ve dağılmış askerî denizcilerin İstanbul'dan kaçarak Millî Mücadele saflarına katılmaları ile güç kazanmış ve örgütlü ulaştırmaya doğru dönüşüm başlamıştır.³¹

Ankara'daki Millî Mücadele Hükûmeti, denizden ulaşım ve nakliye amacıyla ilk çareyi dağılmış Osmanlı Donanması mensupları ile irtibatlı şekilde sivil deniz ulaşım araçlarına el koymakta ve İstanbul'da bulunan Osmanlı Donanmasına ait gambotları kaçırmakta bulmuştur. Kısa süre içerisinde el konulan ve kaçırılan birkaç yabancı tekne ile BMM Hükûmeti'ne bağlı küçük çaplı bir deniz kuvveti oluşturulmuştur. BMM'nin deniz taşımacılığı adına yapı-

²⁸ Umut C. Karadoğan, "Millî Mücadele Yıllarında Türk Bahriyesinin Durumu ve Faaliyetleri", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, c. XXVII, S. 81, Kasım 2011, s. 603.

²⁹ Çapaner, *Deniz Kahramanları...*, s. 8.

³⁰ Afif Büyüktuğrul, "İstiklâl Savaşı'nda Türk Sularında Yabancı Devlet Donanma Harekâtı", *Belleten*, c. XXXIX, S. 153, Ocak 1975, s. 62.

³¹ Karadoğan, "Türk Bahriyesinin Durumu...", s. 603.

lanması sürerken İstanbul limanları, Boğaz, Karadeniz liman ve sahilleri, İtilâf Devletleri'nin bünyesindeki Yunanlar tarafından sürekli kontrol ve denetim altında tutulmuştur. BMM Hükûmeti'nin yoğun girişimleri neticesinde 16 Mayıs 1920 tarihinde Sovyet Rusya ile denizden nakliyat adına anlaşma sağlanabilmiştir. Bu kapsamda Anadolu'ya askerî lojistik nakliyat koordinasyonunu ve yönetilmesini sağlamak üzere Batum'da bir Deniz Komutanlığı kurulmuştur. Teşkil edilen komutanlık bünyesinde olmak üzere Novrosiski'de Kıdemli Deniz Subaylığı, Tuapse'de ise Esliha (silah) Komisyonu ve Sevkiyat Subaylığı birimleri teşkil edilmiştir. Ayrıca deniz taşımacılığı ve ikmal sürecinin daha iyi yönetilebilmesi adına 10 Temmuz 1920 tarihlerinde Millî Müdafaa Vekâletine bağlı olarak Umûr-ı Bahriye Müdüriyeti, teşkil edilmiştir. Müdürlük, üç subayla birlikte Ankara Mekteb-i Sultanisi'nin üst katında faaliyete geçirilmiştir.³²

Ocak 1921 tarihinde müdürlük, riyaset (başkanlık) seviyesine yükseltilmiş ve beş ayrı şube oluşturularak faaliyetlerini sürdürmesi sağlanmıştır. Böylece Kefken'den Hopa'ya, Antalya kıyılarından Küllük sahillere kadar tüm limanlarda BMM otoritesi ve kontrolü tesis edilmiştir.³³ Bu doğrultuda Umûr-ı Bahriye'nin ilk yürürlüğe koyduğu gelişme, Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığının, Sovyet Rusya'dan yürüttüğü nakliyat işlerine ek olarak, cepheye sevk edilmek üzere İnebolu, Akçaşehir, Ereğli istikametlerinde de deniz taşımacılığı görevlerinin yürütülmesini sağlamak olmuştur.³⁴ Böylece silah, mühimmat ve savaş gereçlerinin cephelere ulaşımında büyük sürat ve yerindelik kaydedilmeye başlanmıştır.

Ankara'da Umûr-ı Bahriye Müdürlüğü'nün kurulmasının ardından Karadeniz üzerinden sivil motorlarla ilk askerî malzeme nakliyatı, 22 Eylül-4 Ekim 1920 tarihlerinde Tuapse ile Trabzon limanları arasında gerçekleşmiş, getirilen malzeme Maçka'da depolanmıştır.³⁵ Karadeniz'de Sovyet Rusya'dan ilk defa savaş malzemesi taşıyan BMM bünyesindeki gemi ise Yüzbaşı Adil Bey komutasındaki Rüsûmât-4 olmuştur.³⁶ İlk sevkiyat böylece başlayan Millî Müca-

³² Mütercimler, *Bu Vatan...*, s. 293.

³³ Işın, *Deniz Cephesi...*, s. 20; *Atatürk ve Donanma*, s. 30-31.

³⁴ Işın, *Deniz Cephesi...*, s. 40.

³⁵ Emrullah Nutku, "İlk Deniz Nakliyatı", *Yakın Tarihimiz*, c. II, S. 19, Temmuz 1962, s. 186-188.

³⁶ Işın, *Deniz Cephesi...*, s. 40.

dele lojistik harekâtı, BMM Umûr-ı Bahriye Müdürlüğünün koordinesinde süreklilik içinde devam etmiş ve cephelerin ikmalinde büyük katkı sağlamıştır.³⁷

Karadeniz üzerinden Trabzon, Samsun ve İnebolu limanlarına devam eden askerî malzeme taşımacılığında, etkinliğin artırılabilmesi ve kuvvet çarpanı etkisi oluşturulabilmesi adına sadece kurumsallaşma yolunda olan BMM Bahriye Riyasetinin gemilerinden değil özel deniz vasıtalarından da istifade edilmesine devam edilmiştir. Bu tarz kullanımlarda özel gemilere mihmandarlık etmesi için gerektiği kadar subay ve silahlı asker görevlendirilmesi uygulamasına da gidilmiştir. Bu şekilde istifade edilmiş gemilerden birisi de Rizeli Ahmet Efendi'ye ait Turgut isimli özel deniz vasıtası olmuştur.³⁸ Sivil bir şahsa ait Turgut isimli motorlu gemi gibi Kırım vapuru da İnebolu'ya ulaştırılan 11. Alay ve mühimmat ile 15 ton cephaneyi deniz yoluyla Ereğli'ye taşımıştır. Bu süreçte aktif şekilde kullanılan güzergâhlardan birisi de İstanbul-İnebolu limanları arası hattı olmuştur. Gemiler bu yol üzerinden Millî Mücadele boyunca durmaksızın insan, silah, cephane ve malzeme taşımıştır. İstanbul-İnebolu liman hattını aktif taşımacılıkta kullanan ve Millî Mücadele'ye destek sağlayan deniz araçları içerisinde Penay vapuru ile muhafızı Fransız "T.R." amblemlı torpido botu da yer almıştır. İşgal güçlerinin yoğun kontrol ve denetimlerine rağmen Karadeniz'den Millî Mücadele'ye sevkiyatın kesilmeden sürdürülebilmesi için her yola başvurulmuştur. 1 Haziran 1921'de yine de Bahri Cedid ve Ümit isimli iki vapurla İnebolu iskelesine çeşitli sınıf ve adette askerî malzeme taşınmıştır.³⁹

Karadeniz taşımacılığında bu gelişmeler olurken 1921 Ocak ayında İstanbul'da bulunan Alemdar tahlisiye gemisinin, kaçırılarak BMM Hükûmeti güçlerinin kullanımına sunulması kararlaştırılmıştır. Bu maksatla girişilen harekâta Fransız güçleri ile çatışma çıkmış ve iki tarafta kayıplar vermiştir. Ancak kararlılıkla harekâta devam eden Millî Mücadele kuvvetleri güç de olsa gemiyi Karadeniz Ereğli'ye ulaştırılabilmış ve kendi saflarına katmayı başarmıştır.⁴⁰

1921 yılında BMM bünyesinde ve Türk bandıralı olan gemiler ile askerî malzeme taşımacılığı yapmanın zorlaştığının görülmesi

³⁷ Sarıhan, *Kurtuluş Savaşı Günlüğü*, III, s. 508.

³⁸ Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, C. IV, Genelkurmay Başkanlığı Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, İstanbul 1943, s. 485-486.

³⁹ Nurettin Peker, *1918-1923 İstiklâl Savaşı'nın İnebolu ve Kastamonu Havalisi*, Gün Basımevi, İstanbul 1955, s. 326-328.

⁴⁰ Karadoğan, "Türk Bahriyesinin Durumu...", s. 641.

üzerine BMM Bahriye Riyaseti, yabancı bandıralı gemilerin kullanımına gidilmesine karar almış ve yaygın kullanım başlatılmıştır. Bunun için İstanbul'da konuşlu bulunan ve BMM adına faaliyet gösteren Muavenet-i Bahriye grubu, La Frances ve Pake şirketlerinin Dana, Anadolu, Ararat, Lodvil, Langer, Mecda, Vesta, Vestalya vapurları ve İtalyan Loit Trestino şirketlerinin Dukovina, Kampidiglio, Kastinia, Cleopatra, Marne, Megri, Minerva, Oratina yolcu vapurları ile anlaşma yapılmıştır. Uygulamaya konulan yöntemler ile Karadeniz daha aktif ve sorunsuz olarak kullanılmaya başlanmış ve Anadolu'daki Batı Cephesi'ne büyük miktarlarda savaş malzemesi taşınmıştır. İsmi geçen yabancı gemilerin mürettebatı, gönüllü olarak Türk deniz personelinin yetiştirilmesine de katkı sağlayarak Millî Mücadele'ye dışarıdan destek olmuşlardır.⁴¹

İnönü Savaşlarının Türklerin zaferiyle sonuçlanması İngiliz ve Yunan güçlerini sıkıntıya ve tedirginliğe sokmuştur. Bu sebeple özellikle Karadeniz üzerinden cephelere taşınan askerî malzeme ve silah akışının durdurulması adına şiddetli ve katı tedbirlere başvurmışlardır. Karadeniz'deki denetimleri artıran Yunanlar, 26 Mart 1921 tarihinde Türk sahillerinde resmen abluka ilan etmişlerdir. Abluka vasıtasıyla uygun her ortamda Karadeniz sahil şehirlerini topa tutmuşlardır. 2 Haziran ve 27 Ağustos 1921 tarihlerinde bir Yunan muhribi Ereğli Limanı'nı topa tutmak istemişse de alınan tedbirler sayesinde başarılı olamamıştır.⁴²

İşgal güçlerinin aldığı tedbirler neticesinde Karadeniz üzerinden yürütülmekte olan lojistik destek taşımacılığının iyice zora girdiğini gören Ankara Hükûmeti ise karşıt hamlelere başvurarak gelişen olumsuz durumu önleyici girişimlerde bulunmuştur. Bu kapsamda ilk olarak 16-18 Ağustos 1921 tarihlerinde Trabzon'da konuşlu 13. Tümen Karargâhına bağlı olarak görev yapan Tuapse temsilcisi ile Rus Karadeniz Donanma Komutanı arasında bir toplantı gerçekleştirilmiştir. Türk tarafı Karadeniz'deki nakliyatın aksaması için Ruslardan denizaltı, mayın dökücü gemiler, deniz uçakları, 400 kadar da mayın isteğinde bulunmuştur. Rus heyeti ise 400 mayınla birlikte mayın dökücü gemiyi hemen temin edeceklerini diğer istenen gemi ve gereçlerin ise Baltık Denizi'nden yönlendirilebileceği için tesliminin zaman alacağını ifade etmiştir. Durumun aciliyeti doğrultusunda Tuapse Limanı'nda bulunan, 1 ve 2 No'lu motorbot (Jivoi, Jourky) teknelerinin derhal verilebileceği teklifi

⁴¹ Nutku, "Anadolu'ya Sevkiyat", *Yakın Tarihimiz*, c. II, S. 26, Ağustos 1962, s. 411.

⁴² "Pus: Madeni halatların ölçü birimi.1 pus: 2.54 cm." (<http://www.taussmarine.com/index.php/p/>, 21.03.2020).

üzerine 9 Ekim 1921 tarihinde anlaşmaya gidilmiştir.⁴³ Sovyet Rusya'dan acil olarak alındıktan sonra Karadeniz bölgesine ulaşan ve nakliye görevine başlatılan 1 ve 2 No'lu gemiler, Gürcistan'ın Türk sınırlarını tehdit etmesi üzerine 7. Piyade Alayını Rize'den Batum'a nakletmiştir.⁴⁴

Atılan adımlar ve gerçekleştirilen düzenlemeler ile Millî Mücadele boyunca Anadolu Donanması, Karadeniz'de sürekli faaliyet göstermiş, Sovyet limanlarından ve İstanbul civarında el konulmuş depolardan kaçırılabilen her çeşit savaş malzemesi, mühimmat ve personeli taşımış, cephelerin hayati ihtiyaçlarını karşılamıştır. Böylece başlangıçta en büyük sorun olarak görülen ikmalin Karadeniz üzerinden gerçekleşmesi, büyük kahramanlıklarla hayat bulmuştur.⁴⁵

3. Millî Mücadele'nin Karadeniz Üzerinden İkmali Sürecinde Rüsûmat-4

3.1. Genel Özellikleri

4 Numaralı Rüsûmât gemisi, 1891 tarihinde İngiltere'de, balıkçı gemisi olarak inşa edilmiş, 1913 yılında ise Osmanlı Gümrük İdaresi tarafından satın alınmış ve verilen bu isimle hizmete başlamıştır. Gemi, 98 kadem⁴⁶ boyunda, 20 kadem genişliğinde tasarlanmıştır. Rüsûm'a⁴⁷ hizmet amaçlı kullanılan geminin, yük tonaj kapasitesi ise 310 ton olarak belirlenmiştir. Geminin draftı⁴⁸ baş tarafında 7 kadem, 5 pus⁴⁹ kış kısmında ise 12 kadem olarak tasarlanmıştır. Gemi, bir adet compound (bileşik) kazan, 245 HP (beygir gücü) gücünde türbin makinesi ve dört kanatlı madeni pervaneye sahiptir. Sancak (sağ) ve iskele (sol) alabandalar⁵⁰ ile baş kısmında 70 ton kömür kapasiteli ambarları, makine dairesinde ise 150 kg yağ kapasiteli su sarnıcı bulunmaktadır.⁵¹

⁴³ Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz...*, IV, s. 518.

⁴⁴ Işın, *Deniz Cephesi...*, s. 45.

⁴⁵ Işın, *Deniz Cephesi...*, s. 66.

⁴⁶ "Kadem (ayak): Uzunluk ölçüsü, 30,48 cm." (<http://www.taussmarine.com/index.php/k/>, 21.03.2020).

⁴⁷ "Rüsûm: Vergiler" (<https://sozluk.gov.tr/>, 21.03.2020).

⁴⁸ "Draft: geminin çektiği su" (<http://www.taussmarine.com/index.php/d/>, 21.03.2020).

⁴⁹ "Pus: Madeni halatların ölçü birimi.1 pus: 2.54 cm." (<http://www.taussmarine.com/index.php/p/>, 21.03.2020).

⁵⁰ "Alabanda: Bordanın iç kısmı" (<http://www.taussmarine.com/index.php/a/>, 21.03.2020); "Borda: Geminin su kesiminden yukarıda kalan dış kısmı" (<http://www.taussmarine.com/index.php/b/>, 21.03.2020).

⁵¹ Rüsûmat No:4'e Ait Bilgi ve Kayıtlar",

Gemi, kapasitesi doğrultusunda genel olarak 4 subay ve 16 erden oluşan mürettebatla hizmet vermiştir. “The Ottoman Steam Navy, 1828- 1923” adlı çalışmada ise geminin deplasmanı⁵² 310 t, boyu 29,8 m, eni 8,6 m ve draftı 3,2 m olarak belirtilmiştir.⁵³ Gemi, çelik tekneli ve buharlı olarak inşa edilmiş ve 1914 yılında 2 adet 37 mm’lik seri ateşli top ile donatılmıştır.⁵⁴

4 Numaralı Rüsûmât, 1914 yılının Ağustos ayında Osmanlı Donanmasına devredilmiştir. Donanmaya geçişi ile mayın tarayıcı ve karakol gemisi olarak hizmet vermeye başlamıştır. 14 Temmuz-19 Aralık 1916 tarihleri arasında Tersâne-i Âmire’de ilk genel bakım-onarımını görmüştür.⁵⁵

4 Numaralı Rüsûmât, I. Dünya Savaşı’nın 1916-1918 yılları arasında İstanbul, Karabiga, Şevketiye, Gelibolu, Çanakkale, Biga, Tekirdağ, Paşalimanı, Marmara Adası, Çardak, Lapseki, Erdek, Bandırma, Mürefte, Avşa vs. limanları hattında görev yapmıştır. Limanlar arasında çekici olarak veya kendi gövdesinde Alman ve Ereğli kömürü, yiyecek, asker, uçak topları, teçhizat, malzeme ve silahlara ait mühimmat taşımıştır. Yine bu güzergâh üzerinde yürüttüğü hizmetlerine ilave olarak posta işlemlerini de yerine getirmiştir. İhtiyaç duyulan zamanlarda ise gemi şamandıralarının değiştirilmesi ile kurtarma çalışmalarını da yürütmüştür. Yerine getirdiği görevler esnasında birçok defa düşman uçaklarının saldırılarına maruz kalmıştır. 4 Numaralı Rüsûmât, I. Dünya Savaşı’nı sonlandırmış olan Mondros Mütarekesi’nin 30 Ekim 1918 tarihinde imzalanması ile 6 Kasım 1918’de donanmadan enterne edilerek Rüsûmât Müdüriyetine devredilmiştir.⁵⁶

3.2. Millî Mücadele Yılları Faaliyetleri

Kurtuluş Savaşı’nda denizciliğin ve deniz gücünün yeniden canlandırılarak, cephelerin ihtiyacı olan silah, malzeme, teçhizat,

https://www.dzkk.tsk.tr/icerik.php?icerik_id=486&dil=1/19.04.2020.

⁵² “Deplesman: Belirli bir durumda yüzen geminin teknesinin taşıdığı suyun ton olarak hacmi” (<https://sozluk.gov.tr/>, 21.03.2020).

⁵³ Bernd Langensiepen-Ahmet Güleriyüz *The Ottoman Steam Navy 1828-1923*, çev. James Cooper, Conway Maritime Press, London 1995, s. 188.

⁵⁴ Rüsûmat No:4’e Ait Bilgi ve Kayıtlar”, https://www.dzkk.tsk.tr/icerik.php?icerik_id=486&dil=1/19.04.2020.

⁵⁵ Rüsûmat No:4’e Ait Bilgi ve Kayıtlar”, https://www.dzkk.tsk.tr/icerik.php?icerik_id=486&dil=1/19.04.2020.

⁵⁶ Rüsûmat No:4’e Ait Bilgi ve Kayıtlar”, https://www.dzkk.tsk.tr/icerik.php?icerik_id=486&dil=1/19.04.2020.

cephane ve personelin denizlerden ulaştırılmasının, Millî Kuvvetlerin Anadolu'daki askerî hedeflerini elde etmesinde çok büyük katkısı olmuştur. Deniz taşımacılığı ülke içindeki ve dışındaki kaynakların Karadeniz üzerinden cephelere ulaştırılıp savaş potansiyeline dönüştürülmesine inanılmaz bir ivme kazandırmıştır. Millî Kuvvetlerin denizlerden desteklenmesi ile tarihî lojistik destek görevinin yerine getirilmesi, Türk denizcilerinin her türlü olumsuzluk ve imkânsızlığı bertaraf etmeleriyle başarılmıştır.⁵⁷

Denizciliğin aktif hâle geçişiyle İstanbul ile çevresindeki ambar ve depolardan Anadolu'ya sevk edilen savaş gereksiniminin yanında Sovyet Rusya ve Almanya'dan silah ve malzeme temini süreci de başlatılmıştır.⁵⁸ İtilaf Devletleri donanmalarının, Anadolu kıyılarını abluka altına almış olması, ana ulaştırma hatlarını kontrolünde bulundurması, denizden sevkiyat noktasında Karadeniz'in stratejik önemini hayati seviyeye taşımıştır. Canlandırılan deniz gücü ile Millî Mücadele boyunca Kuvayı Milliye unsurlarının teredütsüz kullanabildikleri tek deniz ulaşım ve taşımacılığı Karadeniz üzerinden sürdürülebilmıştır. Bu süreçte Karadeniz üzerinden lojistik nakliyatın aksamadan gerçekleşebilmesi için Kafkaslar bölgesi ile irtibatın kesintisiz sürdürülmesine de azami gayret gösterilmiştir.⁵⁹

Kafkaslar bölgesinden ve özellikle Sovyet Hükûmeti'nin gönderdiği malzemenin sevkiyatının planlı ve düzenli yürütülmesi için 10 Temmuz 1920 tarihinde Umûr-ı Bahriye Müdürlüğü kurulmuştur.⁶⁰ Sovyet Hükûmeti ile varılan uzlaşma neticesinde 24 Ağustos 1920 tarihinde Sovyet Yardım Antlaşması imzalanmıştır.⁶¹ Almanya'dan Karadeniz'e ulaşan, siparişle alınmış veya müttefikten gönderilmiş her türlü savaş malzemesi ile Sovyet Rusya'dan sağlanan silah ve cephaneler Eylül 1920'den itibaren Karadeniz üzerin-

⁵⁷ Turan, "İnebolu - Kastamonu - Ankara...", s. 696; Metel, *Atatürk ve Donanma*, Deniz Basımevi, İstanbul 1966, s. 32; Özçakır - Mehmet Dönmez, *Gazi Alemdar Gemisi...*, s. 5.

⁵⁸ Alptekin Müderrisoğlu, *Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları*, Kastaş Yayınları, İstanbul 1973, s. 528; *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, TBMM Hükûmeti Dönemi*, T.C. Genel Kurmay Başkanlığı Yayınları, Ankara 1984, s. 41-42.

⁵⁹ Sabahattin Özel, *Millî Mücadelede Trabzon*, Ankara 1991, s. 209.

⁶⁰ Mütercimler, *Bu Vatan...*, s. 293.

⁶¹ Yusuf Kemal Tengirşek, *Vatan Hizmetinde*, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 1981, s. 164, 178-180; Ali Fuat Cebesoy, *Moskova Hatıraları*, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara 1982, s. 102-103; Kamuran Gürün, *Türk-Sovyet İlişkileri (1920-1953)*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1991, s. 15-16; Baskın Oran, *Türk Dış Politikası*, C. I, 10. bs., İletişim Yayınları, İstanbul 2004, s. 169.

den Anadolu'ya ulaştırılmak üzere kıyılara nakledilmeye başlanmıştır.⁶² 1920 yılı başlarından itibaren Karadeniz'de gerçekleştirilecek deniz taşımacılığı için gerekli olan gemi teminine de gidilmiştir. Tüm gelişmeleri takip eden ve Anadolu'ya lojistik destek sağlayan deniz sevkiyatının önlenmesi için baskılarını artıran işgal devletleri temsilcileri⁶³ İstanbul Hükûmeti vasıtasıyla numaralı Rüsûmât gemisinin, önleyici güç olarak Karadeniz'e gönderilmesini sağlamışlardır. Karadeniz sevkiyatı ile Millî Mücadele unsurlarının irtibatını kesmek üzere gönderilen gemi ise 10 Haziran 1920'de, Karadeniz-Ereğli'de, Ankara Hükûmeti'nin emrine girmiştir. Böylelikle Rüsûmât-4'ün Millî Mücadele yıllarında vereceği hizmet başlamıştır. Bir balıkçı gemisi olarak inşa edilmiş, gümrük vergi yükü taşımak üzere alınmış olan bu gemi, kahraman mürettebatı ile Millî Mücadele'ye katkısı boyutu ile düşünüldüğünde her sınıf savaş gemisinin sağlayabileceğinin çok üzerinde bir hizmet vermiştir.⁶⁴

BMM'nin açılmasını müteakiben deniz yollarının kullanımı maksadıyla teşkilatlanmaya gidilmiş ve 20 Eylül 1920'de Karadeniz üzerinden sevkiyat başlatılmıştır. Sovyet Rusya'nın Tuapse Limanı'ndan aldığı yükü açılan 4 numaralı Rüsûmât gemisi; 4 Kasım 1920'de ilk taşıma seferinden dönmüş ve Anadolu'ya aktarılmak üzere Trabzon'a 632 tüfek, 615 kasatura, 1180 sandık cephane getirmiştir. 12 Kasım 1920'de ise Tuapse'ye ikinci seferini yapmak üzere Trabzon'dan hareket etmiştir. 1 Aralık 1920'de Trabzon'a dönüş yaptığında 438 tüfek, 412 sandık cephane ve 378 kasatura getirmiştir.⁶⁵

Aralıksız olarak yürütülen taşımalarla Karadeniz'i aktif bir nakliye yolu hâline getiren deniz vasıtalarından Rüsûmât-4, 25 Şubat 1921'de ise III. Kafkas Tümeni 7. Alay 3. Taburunun silahlarıyla Trabzon'dan Hopa'ya taşınması görevini Gazal gemisi ile birlikte yerine getirmiştir. Böylece Kafkas Cephesi'nin takviye edilmesine hizmet etmiştir. Bu görevin ardından Rusya'dan Trabzon'a silah ve cephane sevkiyatını sürdürmüş olan Rüsûmât-4, 1921 yılının Mayıs ayı başlarında 1671 sandık fişek; 19 Mayıs 1921'de 500 sandık fişek taşımış ve yükünü Trabzon Limanı'na indirmiştir. 1 Haziran 1921'de ise getirmiş olduğu 2115 sandık fişeği, Trabzon'a değil Anadolu'ya açılan irtibat kapısı İnebolu'ya indirmiştir. Rüsûmât-4'ün

⁶² Feridun Kandemir, *Atatürk'ün Kurduğu Türkiye Komünist Partisi ve Sonrası*, Yakın Tarihimiz Yayınları, İstanbul 1965, s. 95.

⁶³ Işın, *Deniz Cephesi...*, s. 66.

⁶⁴ Atabey, *Karadeniz'de Türk Donanması...*, s. 72.

⁶⁵ Işın, *Deniz Cephesi...*, s. 35; Nutku, "Deniz Nakliyatı...", s. 187.

son seferde yükünü Trabzon yerine İnebolu'ya indirmesi, Ankara Hükûmeti ile yapılan uzlaşının sonucunda gerçekleşmiştir. Çünkü Sovyet Rusya'dan Trabzon'a Karadeniz üzerinden getirilen ve depolanan bu malzemenin acil olarak Millî Mücadele'yi sürdüren cephelere ulaştırılması gerekmiştir.

Karadeniz üzerinden başlatılan lojistik destek harekâtının ilk evrelerinde imkânsızlık nedeniyle büyük, küçük, sivil ve askerî ayrımı yapılmadan her tür deniz vasıtasından istifade edilmiştir. Sivil şahıslara ait küçük tekne, kayık ve motorlar dahi kullanılmıştır. Düşük tonajlı bu tarz taşımalarla başlayan sevkiyatlar, Gazal ve Rüsûmât-4 gemilerinin görev almalarıyla yüksek seviyelere kavuşmuştur. Böylece Trabzon'dan İnebolu'ya daha yüksek tonajda malzeme nakline başlanabildiği görülmüştür.

Rusya'dan yeni savaş malzemesi gelmediği zamanlarda 4 numaralı Rüsûmât gemisi, Trabzon'da depolanmış olanları İnebolu'ya nakletmek üzere kullanılmıştır. 30 Haziran 1921'de Gazal ve yedekteki vasıta ile beraber Samsun'a 4 top, 1144 sandık top cephanesi taşınmasına iştirak etmiştir.⁶⁶ 10 Eylül'de ise 2081 fişek sandığını İnebolu'ya ulaştırmıştır. Rus limanları ile Trabzon, İnebolu arasında seyrüsefer yapan Rüsûmât-4, Kazım Karabekir Paşa komutasındaki Türk Ordusunun, Ermeni Kuvvetlerini yenmesinin ardından birliklerin Batı Cephesi'ne kaydırılması sürecinde de görev almıştır. BMM'nin açılışından sonra imzaladığı ilk antlaşma olan Gümrü (3 Aralık 1920) ile düşmandan müsadere edilen silah, cephane ve Doğu Cephesi birliklerinin Karadeniz üzerinden Batı Cephesi'ne intikalleri başlatılmıştır. Deniz yolu ile gerçekleşen bu personel, silah, cephane ve malzeme sevkine Aydın Reis ve Preveze gambotları, Şahin ve Gazal vapurları yanında 4 numaralı Rüsûmât gemisi de memur kılınmıştır.⁶⁷ 4 numaralı Rüsûmât gemisi, Ermenistan ile savaşın bitmesinin ardından birliklerin Batı Cephesi'ne kaydırılması amacıyla gerçekleştirdiği görevlerinden birisinde, Millî Mücadele adına büyük anlam ifade eden faaliyetlerine son verme ile yüz yüze gelmiştir.⁶⁸

⁶⁶ Rüsûmat No:4'e Ait Bilgi ve Kayıtlar", https://www.dzkk.tsk.tr/icerik.php?icerik_id=486&dil=1/19.04.2020.

⁶⁷ Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması...*, C.4, s. 482-484.

⁶⁸ Rüsûmat No:4'e Ait Bilgi ve Kayıtlar", https://www.dzkk.tsk.tr/icerik.php?icerik_id=486&dil=1/19.04.2020.

3.3. Faaliyetlerinin Sonlandırılması

Rüsûmât-4 gemisinin hizmetlerine son verme noktasında yüz yüze geldiği ilk vaka şöyle gelişmiştir: 16 Ağustos 1921 tarihinde Yüzbaşı Galatalı İsmail Mahmud (Gökbora) komutasındaki Rüsûmât-4, Batum Limanı'nda, iki adet 8,8 cm'lik İngiliz topu ve 354 sandık cephane ile Anadolu'ya sevk edilmek üzere yüklenmiştir. Yükleme sonunda gemi, fazla tonaj sebebiyle, aşırı seviyede suya batmış neredeyse güvertesi deniz yüzeyi ile aynı hizaya eşitlenmiştir. Sefer hazırlığının tamamlandığı dönemde Yunan işgal gemileri, Karadeniz'deki nakliyatı kontrol altına alabilmek amacıyla yoğun biçimde keşif, gözetleme, karakol ve önleme faaliyetlerinde bulunmaktadır. Bu bilginin farkındalığında olan Rüsûmât-4 personeli, limandan çıkış yapmak için havanın kararmasını beklemiştir. Havanın kararmasının ardından tüm karartma tedbirlerini uygulamış olarak Rüsûmât-4, limandan ayrılarak göreve çıkmıştır. Başarılı gece seferi sonunda Yunan karakol gemileri tarafından tespit edilmeden, sabah güneşin doğuşu ile Trabzon Limanı'na ulaşmıştır. Trabzon Limanı'nda gerçekleştirdiği ikmalin ardından düşman hakkında gerekli istihbaratı almış ve Ordu Limanı istikametinde seyrine devam etmiştir. Rüsûmât-4, 17 Ağustos 1921 akşam vakitlerinde Ordu Limanı'na ulaşmıştır. Liman Reisinin, Rüsûmât Komutanı Yüzbaşı Mahmud'a düşman gemilerinin, Ereğli karasularında, Baba Burnu açıklarından doğu istikametine seyir hâlinde olduklarını belirten telgraf bilgisini vermesinin ardından 4 numaralı Rüsûmât, Yunan karakol gemilerinden korunabilmek amacıyla sahilin sığ kesimine demir atmıştır.⁶⁹

18 Ağustos 1921 günü ise ikinci bir telgraf emri ile tüm savaş malzemelerinin sahile çıkartılarak muhafaza edilmesi bildirilmiştir. Gelen bu emir doğrultusunda yoğun gayret ve uğraş sonucunda toplar ve cephane boşaltılabılmıştır. Müteakiben düşman karakol gemilerinin tespitinden kurtulabilmek amacıyla karaya oturma tehlikesini göze alarak daha sığ kesime yanaşarak demir atmıştır.

⁶⁹ Şemsettin Bargut, I. *Dünya Harbinde ve Kurtuluş Savaşı'nda Türk Deniz Harekâtı, (Seferberlikten Lozan'a)*, Deniz Kuvvetleri Tarihi Basımevi, Ankara 2000, s. 116-117; Emrullah Nutku, "Rüsûmat 4'ün Serencamı", *Yakın Tarihümüz*, c. III, S. 38, Kasım 1962, s. 378-380; Işın, *Deniz Cephesi...*, s. 78-82; Cevat Ülmen, *İstiklâl Savaşında Karadeniz*, Deniz Matbaası, İstanbul 1943, s. 9-11, Cemaleddin Saraçoğlu, *Gazi Gemilerimiz*, İnkılâp Kitabevi, İstanbul 1953, s. 62-66; İstiklâl Harbi, C.V, s. 45-46; Çapaner, *Deniz Kahramanları...*, s. 9.

Ancak Yunan gemilerinin tespit etme ihtimaline karşın hızla batırılmak üzere geminin sekiz adet kinistin valfindan⁷⁰ altısı açılmaya hazır hâle getirilmiştir. Ayrıca icap etmesi durumunda gemiyi ateşe verip yakmak üzere baş üstünde gazyağı ve yanıcı maddeler hazır hâlde istiflenmiştir. 19 Ağustos 1921 sabahında ise Yunan Donanmasına ait bir muhrip ve Dafni torpido botunun Ordu Limanı'na yaklaşmakta olduğu bilgisi alınmıştır. Yunan gemilerinin dikkatinden kaçabilmenin mümkün olmadığını değerlendirilmesi sonucunda ardından Başçarkçı Yüzbaşı Amasyalı Arif, geminin batabilmesi için önceden hazır hâlde tutulan kinistin valflarını açmıştır. Bunun üzerine makine dairesi su almaya başlamıştır. Ardından geminin baş tarafına gazyağları dökülerek yangın da çıkarılmıştır. Son hareket olarak da personel, denize atlayarak gemiyi terk etmiş ve sahile doğru yüzmeye başlamıştır. Bu esnada Yunan önleyici gemileri, 4 numaralı Rüsûmât gemisinin gövdesinin, yarısına kadar batmış ve baş kısmından itibaren yanmakta olduğunu görmüşlerdir. Yanan geminin görülmesinin ardından Dafni torpido botu, mürettebatı ile birlikte durumu net tespit edebilmek amacıyla büyük bir filika⁷¹ indirmiş ve sevk etmiştir. Tüm bunlar olurken 4 numaralı Rüsûmât'ın baş kısmında çıkarılmış yangın, ambar bölgesine ilerlemiş ve etrafa dökülmek suretiyle saçılmış mermileri patlatmaya başlamıştır. Bu durumu yakından gören Yunan görevli filika mürettebatı, patlama ve yangından kendilerinin de zarar görebilecekleri endişesi ile ana gemilerine dönme kararı vermişlerdir. Filikanın dönüp güverteye bağlanmasının ardından Dafni torpido botu, baş topuyla bir kurusıkı atış yapmış ve bölgeden çıkmak üzere dümen kırmıştır. Yunan gemilerinin bölgeden ayrıldığı esnada Rüsûmât-4, küpeştelerine kadar batmış, makine dairesi ise su ile dolmuştur. Ancak geminin diğer kısımlarında büyük bir hasar oluşmamıştır. Makine dairesini kaplamış sular silindir kaverlerine (kapak) kadar yükselmiştir. Rüzgâr, denizden estiğinden baş üstündeki yangın geminin tamamına yayılmıştır. Gemi mürettebatı, durumun uygun hâle gelmesiyle derhal kurtarma operasyonuna yönelmiştir. Öncelikle Gümrük İdaresine ait tulumbalar kullanılarak yangın kontrol altına alınmıştır. Soğumaya bırakılmış geminin kurtarılmasına, 20 Ağustos 1921 gününde de devam edilmiştir. Yangın

⁷⁰ "Gerektiğinde bir tekneye denizden su almak için su kesiminden aşağı konmuş ve gerektiğinde uzaktan açılıp kapatılabilecek valf" (<http://www.taussmarine.com/index.php/k/>, 26.03.2020).

⁷¹ "Filika: Geminin içinde veya yedeğinde birlikte götürdüğü hizmet ve cankurtaran sandalları" (<http://www.taussmarine.com/index.php/f/>, 26.03.2020).

söndürme ve batış esnasında gemiye dolan sular boşaltılmış, binçli sökülmiş kinistin valfları yeniden monte edilmiştir. Ardından makine dairesindeki sular da boşaltılmaya başlanmıştır.⁷²

20 Ağustos 1921 tarihinde gemi komutanı Yüzbaşı Mahmut, Trabzon Liman Deniz Nakliye Komutanlığına Rüsûmât-4 ün son durumu hakkında şu raporu vermiştir:⁷³

“Geminin kinistini⁷⁴ kapatılıp suyu tahliye edilebilirse yüzer hâle gelecektir. Geminin makine dairesi, kazan ve kış tarafında herhangi bir hasar bulunmamaktadır. Ancak baş kısımdan direğe kadar olan güverte kısmında ağır hasar mevcuttur. Suyu güvertedeki bu hasarlı kısımdan tahliye etme imkânımız vardır. Şu an kinistini kapatabilmek için uğraş veriyoruz. Suyun tahliyesi sonucunda gemi yüzebilir hâle getirilmiş olsa da yedek bir geminin muavenetine ihtiyacımız olacaktır. Samsun Merkez Liman Riyasetinden bu ihtiyaç üzerine gelen cevabi telgrafta Kırım vapurunun muavenet edebileceği bildirilmiştir. Bu maksatla Kırım vapuru limana geldiğinde geminin aldığı bu yardımla yüzdürülebileceğini arz ederim.”

Gönderilen rapordan da anlaşılacağı üzere alınan hasarın giderilebilmesi için yapılan uzun ve yoğun çalışmaların ardından gemi tekrar yüzebilir konuma getirilmiştir. Başçarkçı Yüzbaşı Amasyalı Arif komutasındaki ekip, geminin makinelerini yağlayarak manevraya hazır hâle getirmiştir. Gemi komutanının direktifleri doğrultusunda yürütülen faaliyetlerin ardından karaya oturan gemi, kendi imkânları ile kurtarılmış ve Trabzon Limanı'na doğru harekete geçirilmiştir. Böylece Rüsûmât-4 gemisi, batış ile yüz yüze kaldığı bu durumdan küllerinde yüzerek yeniden kurtulmuş ve hizmet sürecine devam etmiştir. Limana ulaşılmasını müteakip Trabzon'da bir gün kalan 4 numaralı Rüsûmât gemisi, geniş kapsamlı bakım ve onarım görmek üzere Batum'a hareket ettirilmiştir. Yunan Donanması tarafından Ordu Limanı'nda yakılarak batırıldığı bilinen 4 numaralı Rüsûmât, coşku ile karşılanmasının ardından

⁷² Bargut, *Türk Deniz Harekati...*, s. 116-117; Nutku; “Rüsumat 4'ün...”, s. 378-380; Işın, *Deniz Cephesi...*, s.78-82; Cevat Ülmen, *İstiklâl Savaşında Karadeniz*, İstanbul 1943, s. 9-11; Saraçoğlu, *Gazi Gemilerimiz*, s.62-66; *İstiklâl Harbi Deniz...*, C. V, s. 45-46; Çapaner, *Deniz Kahramanları...*, s. 9.

⁷³ İsmail Sinan Şahin, *Kurtuluş Savaşı'nda Türk Bahriyesinin Deniz Harekât ve Faaliyetleri*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara 1989, s. 67.

⁷⁴ “Kinistin: Su balastlı teknelerde ana ve trim balastları için alınan suyu kontrol edebilen vanalardır. Genellikle aynı kanalları tahliyede kullanılırlar” (<http://deniz-yelken.blogspot.com/2010/11/knistin-valfi.html>, 26.03.2020).

mendireği dönmüş şekilde Batum Limanı'na demir atmıştır. Batum Limanı'nda geminin bakım ve onarımını yapacak olan Ruslar tarafından yüksek bedel istenmesi sonucunda işlemden vazgeçilmiştir. Gemi mürettebatından oluşan denizciler, gerekli teçhizat ve malzeme kendi usulleri ile temin etmek suretiyle onarımı gerçekleştirmişlerdir. Ancak pruva direği tamamen kesilen Rüsûmât-4, tek direkli kalmıştır.⁷⁵

Onarım ve tamiratı bir ay sürmüş olan gemi, nakliye seferlerine hazır hâle gelmiştir. Rüsûmât-4'ün onarım gördüğü bu süreçte Yunan karakol gemileri Karadeniz kontrol sistemlerinde önemli bir değişiklik yapmış ve uygulamaya geçmişlerdir. Önceden tüm sahil-lere hâkim olmak için kıyı boyunca ilerleyen Yunan karakol gemileri, kıyıdaکی istasyonlar ve halk tarafından görülüp, hareketlerinin kolayca takibi sonunda ilgili birimlere hızla aktarılmasıyla, hiçbir başarı sağlayamamıştır. Bunun üzerine Yunan gemileri, değişimle boğazdan geçtikten sonra denize doğru açılmaya ve daha sonra aniden dönüş yaparak sahile dik şekilde yol almaya başlamışlardır.⁷⁶

26 Eylül 1921'de Batum'dan top, tüfek, makineli tüfek, cep-hane ve telefon cihazları gibi malzemelerin yüklenmesini yapan Rüsûmât-4 gemisi, Yunan karakol gemilerinin harekât-kontrol değişim gelişmeleri bilgisi ile hareket ederek Trabzon Limanı'na doğru yola çıkmıştır. Trabzon'a varıldığında, malzemenin Samsun'a götürülmesi yönünde emir alınmıştır. Bu gelişme üzerine sefere devam eden gemi 28 Eylül tarihinde Samsun Limanı'na ulaşmıştır. Geminin yükü burada sorunsuzca boşaltılmış ve Rüsûmât-4 Trabzon istikametine dönüşe geçmiştir.⁷⁷

4 Numaralı Rüsûmât, boş olarak Trabzon'a dönüş yolunda iken 29 Eylül 1921 sabahı Tirebolu açıklarında kuzey yönünden esen rüzgâr sertleşmeye başlamıştır. Gemi hem yükselen deniz ve sert rüzgârlardan hem de düşman karakol gemilerinden korunma için azami dikkat sarf etmeye başlamıştır. Bu esnada yoğun yağmur ve sis baş göstermiş görüş mesafesi iyice daralmıştır. Görele Burnu batısındaki Eynesil önlerinde panter sınıfı bir Yunan muhribi ve Dafni torpido botu ile karşılaşan gemi hızlıca baştankara edilmiştir. Yapılan manevra sırasında deniz valfleri açılan gemi, kısmen batmaya başlamıştır. Durumu fark eden Yunan karakol gemilerinin hızla ateş açmaya başlaması sonucu yoğun bombardıman altında

⁷⁵ Bargut, *Türk Deniz Harekâtı...*, s. 120.

⁷⁶ Bargut, *Türk Deniz Harekâtı...*, s. 120.

⁷⁷ *Türk İstiklâl Harbi*, C. V, s. 43.

kalarak isabet alan Rüsûmât-4, tamamen karaya oturmuştur. Yoğun ateş altında yapılacak başka bir hal tarzının olmamasının değerlendirilmesi ile mürettebata gemiyi terk emri verilmiştir. Yunan karakol gemileri mürettebatsız gemiye kırktan fazla top atışı yapmıştır. Bunlardan yalnızca beş tanesi tam isabet sağlamıştır. Ancak bu isabetler geminin ağır hasar almasına yetmiştir. Gemi Komutanı Yüzbaşı Mahmut, Görele Postanesi'ne giderek Trabzon'daki Deniz Nakliyat Komutanlığına vakayı rapor eden şu telgrafı çekmiştir:⁷⁸

“Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Kumandanlığına

29-Eylül-337 (1921) saat dokuz yirmide düşmanın bir nakliyesi ile beş bacalı bir torpidosunun ansızın Eynesil (Giresun) açıklarında üzerimize hücum etmesi ile derhal gemi, Eynesil önünde karaya vurularak kinistin açtırılmış ve gemi terk edilmiştir. Düşman güçleri, hızla bombardımana başlamış kırk civarında atış yapılmış ancak gemiye beş mermi isabet etmiştir. İsalet sonucu gemi ırgadı⁷⁹ parçalanmış ve sancak baş omuz su kesiminde ufak bir delik açmıştır. Düşman, bir saat bombardımandan sonra kuzeybatı istikametine doğru uzaklaşmıştır. Mürettebat kayıp vermeden Eynesil'de yönetim birimleri ve halkın yardımları ile iskân ve iaşe edilmiştir. Ancak denizin ve dalgalarının izin vermemesi ile gemiden hiçbir eşya kurtarılamamış şimdilik gemiye girmek de mümkün değildir. Bu sebeple acele yardıma ihtiyacımız bulunduğu maruzdur efendim.”

Bu telgraf üzerine Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanı Fahri Aczi Bey, birkaç gün sonra kurtarma faaliyeti için tecrübe römorkörünü⁸⁰ ve yardımcı malzemeleri Eynesil'e gönderebilmiştir. Yerli halkın da katkısıyla geminin kurtarılmasında olumlu yönde gelişmeler kaydedilmiştir. Ancak olaydan 15 gün sonra 14 Ekim 1921'de kurtarma çalışmalarının sürdüğü esnada Yunan karakol gemileri olan panter sınıfı bir muhrip ve Dafni torpedo botu, Rüsûmât-4'ü tekrar ateş altına almıştır. Gemi bu kez dokuz tam

⁷⁸ Çapaner, *Deniz Kahramanları...*, s. 22.

⁷⁹ “Irgat: Demirli gemilerin zincirini almada, sahile verilen halatların boşunu almada kullanılan stim, motor, elektrik veya elle çalışan güverte makinesi” (<http://www.taussmarine.com/index.php/i/>, 26.03.2020).

⁸⁰ “Römorkörler genellikle diğer deniz araçlarının manevralarını kolaylaştırmak veya sağlamak üzere itme ve çekme işlerinde, aynı zamanda mavna gibi motorsuz deniz araçlarının ve petrol platformu gibi büyük yüzen yapıların çekilmesi amacıyla da kullanılmaktadırlar. Kendi hizmet alanlarında diğer bir deniz aracı için talep edilen, kurtarma-yardım, destek, ulaştırma ve manevraya yardım hizmetlerini çekecek, iterek, istenilen konumda sabitleyerek veya refakat yaparak yerine getirme; yetenek, güç ve donanımında olan özgün tasarımı deniz aracıdır” (<https://tr.wikipedia.org/wiki/R%C3%B6mork%C3%B6r>, 26.03.2020).

isabete maruz kalmıştır.⁸¹ İsabet alan yerler arasında kazan dairesi ve makine bölmeleri⁸² de yer almıştır. Yunan gemilerinin bombardıman ardından bölgeden ayrılmaları ile yapılan değerlendirmede artık gemiyi kurtarmanın imkânsız olduğu görülmüştür. Gemideki işe yarar malzeme ve cihazlar sökülerek Trabzon'a gönderilmiş, gemi ise batmaya terk edilmiştir. Rüsûmât-4'ün kurtarılamayışının ardından mürettebatı, yirmi gün sonra Trabzon Limanı'na dönebilmişlerdir. Rüsûmât-4, Kurtuluş Savaşı süresince Karadeniz'de yaptığı on seferde toplam 1070 tüfek, 7459 sandık fişek, 2244 sandık top mermisi, 993 kasatura ve 88 mm'lik 8 adet top taşımıştır.⁸³ Millî Mücadele yıllarında vermiş olduğu bu hizmetleri gibi batışından sonra belleklerde oluşturduğu etki de tarih sayfalarındaki müstesna yerini almıştır. Rüsûmât gemisi, Ankara Hükûmeti'nin, Kurtuluş Savaşı süresince denizlerde kaybettiği tek gemi olmuştur. Ancak hizmetleri ile sonucunda Kurtuluş Savaşı'nın zafere ulaşmasında yaratmış olduğu katma değer ile adını tarihe yazdırmış ve Karadeniz üzerinden yürütülen lojistik destek harekâtının başkahramanları arasında yerini almıştır.

Sonuç

Mondros Mütarekesi'nin imzalanmasından zaferle sonuçlanan Kurtuluş Savaşı süresince faaliyetleri incelenen Ankara Hükûmeti'nin oluşturduğu Anadolu Donanması, savaşın sonunda 7000 tonluk nakliye seviyesine erişebilmiş küçük tonaj kapasiteli gemilerden meydana gelmiştir. Ancak çoğu kullanım süresini tamamlamış mütevazı gemilerden oluşan Millî Mücadele Donanmasının, Karadeniz üzerinden lojistik destek doğrultusunda yürüttüğü taşımacılık, özellikle Batı Cephesi'ndeki muharebelerin sonuçlarında olumlu yönde çarpan etkisi oluşturmuş ve Kurtuluş Savaşı'nın neticesinin zafer olarak belirlenmesine hizmet etmiştir.

Kurtuluş Savaşı süresince ikmal ve lojistik destek harekâtının denizlerdeki merkezi Karadeniz olmuştur. Bu tercihin temel nedeni Ege ve Antalya (Akdeniz) sahilleri ile İstanbul'un çevresi boğazların İtilaf Devletleri tarafından işgal edilmesidir. Bunun yanında Kurtuluş Savaşı'nı başlatan Ankara ile yeni kurulan Sovyet

⁸¹ *Türk İstiklâl Harbi*, C. V, s. 44.

⁸² Bunlar geminin hareketini sağlayan ana parçalardır. 96 ve 88 mm'lik 8 adet top taşımıştır.

⁸³ Çapaner, *Deniz Kahramanları...*, s. 9.

Hükûmetleri arasında oluşturulan destek ve birliktelik mutabakatları da ikmal ve destek akışının Karadeniz üzerinden yürütülmesinde etkili olmuştur. Coğrafyasında yoğun şekilde Türk devlet ve topluluklarını barındıran güç olarak yeni kurulmuş Sovyet Hükûmeti, Karadeniz'in kıyıdaşı konumundadır. Bu sebeple Sovyet Hükûmeti'nden ve Türk topluluklarından gelecek her tür destek ve malzemenin bir seferde en yüksek tonajda ve güvenle sevkinin yapılabileceği tek bölge Karadeniz'dir. Böylece Millî Mücadele'nin başlangıcındaki büyük sorunlardan birisi konumundaki cephelerin lojistik ihtiyacının süreklilikle karşılanabilmesi çözüme kavuşturulmuştur.

Batı Cephesi'nin silah, cephane ve personel bakımından takviyesi, Millî Mücadele'nin başarıya ulaşmasındaki hayati önemini savaş boyunca korumuştur. Bu noktada Sovyet Rusya'dan, Karadeniz yoluyla getirilen savaş malzemesinin naklinde başta Trabzon olmak üzere tüm limanlar birer sevkiyat merkezi görevini üstlenmiştir. Cephelerin desteklenme faaliyeti yalnızca silah ve malzeme ile sınırlı olmayıp, aynı zamanda askerî birlikleri de içermiştir. Özellikle 1920 yılı sonlarında Doğu Cephesi'nde elde edilen başarının ardından birlikler, hızla Batı Cephesi'ne kaydırılmıştır. Millî Mücadele'de Karadeniz yoluyla deniz taşımacılığı boyunca oluşturulan güçlü haberleşme ağının yanında, limanlara ulaşan gemilerin hızla boşaltılması, malzemelerin kısa sürede cephelere aktarılması faaliyetleri de çok iyi planlanmış ve sivil halkın büyük katkısı olmuştur. Deniz yolu ile limanlara ulaştırılan savaş gereçleri böylelikle hızla ihtiyaç duyulan cephelere ulaşmış, sevkiyatın süreklilik kazanmasıyla da bizzat sonuca tesir etmiştir.

Millî Mücadele yılları içerisinde Ankara Hükûmeti'nin varlığının devamı da ulaştırma hatlarına ve işlevselliğine bağlı kalmıştır. Bu yolda oluşturulan Anadolu Donanmasının teşkilatlı hâle gelmesi ve güç kazanması ile hedeflere hızla ulaşılabilmiştir.

Karadeniz üzerinden askerî malzeme taşımacılığında, sadece kurumsallaşma yolunda olan BMM Bahriye Riyasetinin gemilerinden değil başlangıcı oluşturan özel deniz vasıtalarından da istifade edilmesine devam edilmiştir.

Kurtuluş Savaşı'nda denizciliğin ve deniz gücünün yeniden canlandırılması, Millî Kuvvetlerin hedeflerini elde etmesinde çok önemli katkı sağlamıştır. Bu noktada ülke içinden ve dışarıdan gelen kaynakların savaş potansiyeline dönüştürülebilmesi görevi, Türk denizcileri tarafından başarıyla yerine getirilmiştir.

Ankara Hükûmeti Donanmasının en kritik görevi, denizleri kullanarak ihtiyaç duyulan savaş gereçlerini taşımak olsa da üstlendiği tek faaliyet bu değildir. Özellikle İstanbul'dan olmak üzere Millî Mücadele saflarına katılan ve büyük bir kuvvet oluşturan pek çok insan da Ankara ve cephelere deniz üzerinden veya donanma mensuplarının aldıkları tedbirler vasıtasıyla geçebilmiştir.

Anadolu Donanmasının başarısının büyüklüğünü gösteren noktalardan birisi de tüm bu faaliyetleri yürütürken aynı denizlerde kendisinden sayı ve teknolojik olarak çok üstün gemilere sahip olan işgal güçleri donanmalarının da yer alıyor olmasıdır. Bu bağlamda işgal kuvvetlerinin güçlü donanmaları karşısında Anadolu Donanmasının, Karadeniz'de sürdürdüğü mücadele boyunca kayıpları, sadece Rüsûmât-4 gemisi –o da boş vaziyetteyken- ile az sayıdaki küçük teknelerden meydana gelmiştir.

Millî Mücadele'nin zaferle sona ulaşmasına, görevde kaldığı süre boyunca sağladığı ikmal ile savaşın seyrine direkt katkı sağlamış olan Rüsûmât-4 gemisi; bir ülkenin geleceğinin belirlenmesinde kuvvet çarpanı olan deniz taşımacılığının sembolü olmuştur. Düşman tehlikesinden kurtulmak için yakılarak batırılıp çıkartılan her seferinde yeniden yüzmeyi başaran gemi, bu yönüyle de Türk denizcilik ve lojistik harekât tarihine yeni usuller kazandırmıştır.

Kaynaklar

1. Kitaplar

Arı, Kemal, *İzmir'den Bakışla Türkiye'de Kabotaj (Haklar, Kazanımlar, Bayramlar)*, İzmir Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yayınları, İzmir, 2009.

Armaoğlu, Fahir, *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1914-1995)*, Alkım Yayınları, İstanbul, 2005.

Atabey, Figen *Karadeniz'de Türk Donanması (I. Dünya Harbi ve Millî Mücadele Dönemi)*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2006.

Bargut, Şemsettin, *I. Dünya Harbinde ve Kurtuluş Savaşı'nda Türk Deniz Harekâtı, (Seferberlikten Lozan'a)*, Deniz Kuvvetleri Tarihi Basımevi, Ankara, 2000.

Büyüktuğrul, Afif, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, C. 4, İstanbul, 1984.

_____, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, C. IV, Genelkurmay Başkanlığı Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 1974.

- Cebesoy, Ali Fuat, *Moskova Hatıraları*, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1982.
- Çapaner, Nahit, *İstiklâl Savaşında Deniz Kahramanları*, Deniz Matbaası, İstanbul, 1943.
- Doğanay, Rahmi, *Millî Mücadelede Karadeniz (1919-1922)*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, Ankara, 2001.
- Dönmez, Mehmet, *Karadeniz'de Bir Destan: Gazi Alemdar Gemisi*, Deniz Basımevi, İstanbul, 2008.
- Gürün, Kamuran, *Türk-Sovyet İlişkileri (1920-1953)*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1991.
- Işın, Mithat, *İstiklal Harbi Deniz Cephesi*, Deniz Basımevi, İstanbul, 1946.
- İstiklal Harbinde Bahriyemiz*, haz. Soner Polat - Figen Atabey-Akın Özdemir, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Merkez Daire Başkanlığı Basımevi, Ankara, 2003.
- Kandemir, Feridun, *Atatürk'ün Kurduğu Türkiye Komünist Partisi ve Sonrası*, Yakın Tarihimiz Yayınları, İstanbul, 1965.
- Kipal, Ulaş- Uyanık, Özgür, *Türkiye Millî İktisat Tarihi (Devletçilik)*, Kaynak Yayınları, İstanbul, 2011.
- Langensiepen, Bernd-Güleryüz, Ahmet, *The Ottoman Steam Navy 1828-1923*, çev. James Cooper, Conway Maritime Press, London, 1995.
- Metel, Raşit; *Atatürk ve Donanma*, Deniz Basımevi, İstanbul, 1966.
- Müderrişoğlu, Alptekin, *Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları*, Kastaş Yayınları, İstanbul, 1973.
- Mütercimler, Erol, *Bu Vatan Nasıl Kurtuldu*, Alfa Yayıncılık, İstanbul, 2005.
- Oran, Baskın, *Türk Dış Politikası*, C. I, İletişim Yayınları, 10. bs., İstanbul, 2004.
- Peker, Nurettin, *1918-1923 İstiklâl Savaşı'nın İnebolu ve Kastamonu Havalisi*, Gün Basımevi, İstanbul, 1955.
- Sarıhan, Zeki, *Kurtuluş Savaşı Günlüğü*, III, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1994.
- Sayar, Serdar Hüseyin, *Kurtuluş Savaşı Sürecinde Denizcilik Faaliyetleri*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara, 2007.

- Şahin, İsmail Sinan, *Kurtuluş Savaşı'nda Türk Bahriyesinin Deniz Harekât ve Faaliyetleri*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara, 1989.
- Tengirşek, Yusuf Kemal, *Vatan Hizmetinde*, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1981.
- Tutel, Eser, *Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2006.
- Türk Deniz Ticareti Yıllık: 1926*, ed. Mustafa Hergüner, Fatih Belediyesi Kültür Yayınları, İstanbul, 1997.
- Türk İstiklal Harbi*, C. II, Genelkurmay Başkanlığı Yayınları, Ankara, 1965.
- Türk İstiklal Harbi: Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı*, C. V, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1964.
- Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, TBMM Hükûmeti Dönemi*, T.C. Genel Kurmay Başkanlığı Yayınları, Ankara, 1984.
- Yücel, Hüseyin, *Cumhuriyet Ekonomisinin Kurulumu ve Gelişimi*, Türkiye Barolar Birliği Yayınları, Ankara, 2017.

2. Makaleler

- Büyüktuğrul, Afif, “İstiklâl Savaşı'nda Türk Sularında Yabancı Devlet Donanma Harekâtı”, *Belleten*, c. XXXIX, S. 153, Ocak 1975, s. 77-95.
- Esmer, Gülsüm Tütüncü-Ateş, Alpaslan-Esmer, Soner, “Uluslararası Ticarete Trabzon Limanının Dünü, Bugünü ve Geleceği”, *Türk Deniz Ticareti Sempozyumu IV: Doğu Karadeniz, (16-17 Nisan 2012)*, Karadeniz Teknik Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2012, s. 97-124.
- Karadoğan, Umut C., “Millî Mücadele Yıllarında Türk Bahriyesinin Durumu ve Faaliyetleri”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, c. XXVII, S. 81, Kasım 2011, s. 603-649.
- Kılıç, Selda, “İstiklal Harbi'nde Sovyetler Birliği'nden Gelen Yardımlar”, *Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, c. 56, S. 1, Haziran 2016, s. 124-143.
- Kırışman, Mustafa,-Ayyılmaz, Ferah, “Cumhuriyetin İlk Yıllarında Karadeniz Bölgesinde Deniz Ticareti ve Trabzon”, *Türk Deniz Ticareti Sempozyumu IV: Doğu Karadeniz, (16-17 Nisan 2012)*, Karadeniz Teknik Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2012, s. 243- 251.

- Köse, İsmail, "I. Dünya Savaşı'nın İlk Gizli Anlaşması: İstanbul ve Boğazlar'ın Rus Çarlığı'na Bırakılması (Mart-Nisan 1915)" *Bilgi*, S. 89, İlkbahar 2019, s. 1-27.
- Nutku, Emrullah "Rüsumat 4'ün Serencamı", *Yakın Tarihimiz*, c. III, S. 38, Kasım 1962, s. 378-380.
- _____, "Anadolu'ya Sevkiyat", *Yakın Tarihimiz*, c. II, S. 26, Ağustos 1962, s. 411-412.
- _____, "İlk Deniz Nakliyatı", *Yakın Tarihimiz*, c. II, S. 19, Temmuz 1962, s.186-188.
- Okur, Mehmet - Küçükuşurlu, Murat, "Jeopolitik ve Stratejik Açından Trabzon Limanı", *Karadeniz Dergisi*, S. 3, Haziran 2010, s. 25-41.
- Triantaphyllou, Dimitrios, "The 'Security Paradoxes' of the Black Sea region", *The Security Context In The Black Sea Region*, Routledge Taylor & Francis Group, Great Britain 2010, s. 3-21.
- Turan, Refik, "Millî Mücadele'de İnebolu-Kastamonu-Ankara Hattı", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, c. XV, S. 44, Temmuz 1999, s. 693-701.

3. İnternet Kaynakları

- <http://deniz-yelken.blogspot.com/2010/11/knistin-valfi.html>, 26.03.2020 tarihinde erişildi.
- <http://www.taussmarine.com/index.php/> 21.03.2020 tarihinde erişildi.
- <https://sozluk.gov.tr/> 21.03.2020 tarihinde erişildi.
- <https://tr.wikipedia.org/wiki/Gambot>, 23.03.2020 tarihinde erişildi.
- <https://tr.wikipedia.org/wiki/R%C3%B6mork%C3%B6r>, 26.03.2020 tarihinde erişildi.
- https://tr.wikipedia.org/wiki/Torpedo_botu, 25. 04. 2020 tarihinde erişildi.
- Rüsumat No:4'e Ait Bilgi ve Kayıtlar", https://www.dzkk.tsk.tr/icerik.php?icerik_id=486&dil=1, 19.04.2020 tarihinde erişildi.

TÜRK İSTİKLAL SAVAŞI'NDA HARP ENCÜMENİ'NİN KURULUŞU VE KARADENİZ ÜZERİNDEN YAPILAN LOJİSTİK VE İKMAL FAALİYETLERİNİN DEĞERLENDİRMESİ

Hüsnü ÖZLÜ*

Giriş

Birinci Dünya Savaşı ve sonrasında Türk topraklarının işgaline karşı 1918-1922 yılları arasında Anadolu'da verilen topyekûn mücadele dünya savaş tarihine örnek olacak seviyede stratejik temellere dayanmaktadır. Her türlü zor şartlara rağmen Kuvayımilliye ruhu ile emperyalizme karşı başlayan bu başkaldırı bütün mazlum milletlere örnek olmuş ve evrensel bir ruh ortaya konulmuştur.

Mondros Ateşkes Antlaşması sonrasında Paris Barış Konferansı'nda alınan işgal kararı hızla uygulanmaya başlanmış ve Güney'de, Doğu'da ve Batı'da yurdun her köşesinde Türk toprakları işgal edilmiştir. Bu süreçte Mustafa Kemal Paşa, 9'uncu Ordu Müfettişi olarak Samsun'a geldiği andan itibaren büyük bir mücadele içine girmiştir. Bu mücadelenin hemen başında, bölgedeki duruma dair 20 Mayıs 1919 tarihinde Harbiye Nezaretine çektiği telgrafta; Samsun ve civarındaki İngiliz varlığından ve İtilaf Devletleri'nin mütareke hükümleri dışında eylemlerde bulunabileceğinden duyduğu endişeden bahsederek önlem alınması için gerekli girişimlerde bulunulmasını istemektedir.¹ Zira bölgede faaliyette bulunan İngilizler, huzur ve güvenliği sağlama adı altında Ermeni ve Rumları silahlandırmakta ve özellikle de Batum üzerinden Ermenilere silah yardımında bulunmaktadırlar.² Mustafa Kemal Paşa Samsun'dan başlattığı mücadelesini kısa süre sonra Anadolu'nun her köşesine yaymış ve 22 Haziran 1919 tarihinde yayımlanan Amasya

* Doç. Dr., Milli Savunma Üniversitesi, Alparslan Savunma Bilimleri Enstitüsü Müdürü.

¹ Mehmet Okur, "IX. Ordu Müfettişi Mustafa Kemal Paşa'nın Raporlarında Karadeniz'de Pontusçu Faaliyetler", *Karadeniz'de İsyân Mücadele ve Propaganda*, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2019, s. 73.

² Mehmet Okur, "Karadeniz Bölgesi'nde Rum Çete Faaliyetleri ve İtilaf Devletleri'nin Rolü", *Karadeniz'de İsyân Mücadele ve Propaganda*, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2019, s. 60.

Genelgesi'nde yer alan "Milletin istiklalini yine milletin azim ve kararı kurtaracaktır." maddesiyle, Türk İstiklal Savaşı'nın kaynağının millet iradesi olacağını vurgulayarak Türk İstiklal Savaşı'nın amacı, gerekçesi ve yöntemini ortaya koymuştur.³ Erzurum ve Sivas Kongreleriyle de Türk İstiklal Savaşı'nın vatanın bütünlüğü ve tam bağımsızlığı esasına dayanan temel esasları belirlenmiş, topyekûn mücadele kararı alınmış ve bu mücadeleyi yürütmek maksadıyla Erzurum Kongresi Tüzüğü gereğince Heyet-i Temsiliye oluşturularak başkanlığına Mustafa Kemal Paşa seçilmiştir.⁴ Heyet-i Temsiliye, 18 Aralık 1919'da Sivas'tan ayrılarak Kayseri-Kırşehir yolu ile 27 Aralık 1919 tarihinde Ankara'ya gelmiştir.⁵

Türkiye Büyük Millet Meclisinin 23 Nisan 1920 tarihinde açılması ile artık hem askeri hem de siyasi mücadelenin merkezi Ankara olmuş, ancak bu süreçte pek çok sorunla karşı karşıya kalınmıştır. Bu sorunların en önemlilerinden biri de hükümetin kurulması meselesidir. Mustafa Kemal Paşa tarafından 24 Nisan 1920 tarihinde verilen "İcra Vekilleri Heyetinin Seçim Usulüne Dair Kanun" teklifi, Layiha Encümeni tarafından kanun metni haline getirilerek 1 Mayıs 1920 tarihinde meclis gündemine sunulmuştur.⁶ 2 Mayıs 1922 tarihinde yapılan meclis toplantısında "Büyük Millet Meclisi İcra Vekillerinin Süreti İntihabına Dair" kanun kabul edilmiş ve oluşturulan Müdafaa-i Milliye Vekâletinin başına 3 sayılı kanuna uygun olarak Fevzi Paşa getirilerek⁷ yürütme organı teşkil edilmiştir.

Bu arada TBMM'nin 20 sayılı kanunu ile Erkanı Harbiye-i Umumiye Vekâleti teşkil edilmiş, yürütme organı olarak seçilen 11 vekilden oluşan İcra Vekilleri arasına Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Vekili de dahil olmuştur. Bu dönemde Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Vekâleti, ordunun harekât, eğitim ve istihbarat hizmetlerini yürütme görevini alırken, Müdafaa-i Milliye Vekâleti ise Türk ordularının seferberlik, ikmal ve idari hizmetleriyle meşgul olacaktır.⁸

³ *Askeri Tarih Belgeleri Dergisi*, Yıl: 68, S. 145, Belge Nu. 22, Temmuz 2019, s. 89.

⁴ *Askeri Tarih Belgeleri Dergisi*, Yıl: 68, S. 145, Belge Nu. 38, Belge Nu. 52, Temmuz 2019, s. 154-201.

⁵ *Askeri Tarih Belgeleri Dergisi*, Yıl: 68, S. 145, Belge Nu. 115, Temmuz 2019, s. 539.

⁶ *TBMM Zabıt Ceridesi*, Devre 1, C. 1, s. 156.

⁷ *TBMM Zabıt Ceridesi*, Devre 1, C. 1, s. 197-198; Azmi Süslü-Mustafa Balcıoğlu, *Atatürk'ün Silah Arkadaşları, Atatürk Araştırma Merkezi Şeref Üyeleri*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 1999, s. 39

⁸ *Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Daire Başkanlığı Arşivi (ATASE)*, İstiklal Harbi Kataloğu, İSH., Kutu 591, Gömlek 33; *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, TBMM Hükümeti Dönemi (23 Nisan 1920-29 Ekim 1923)*, s. 207.

Yeniden yapılanma sürecinde atılan adımlar kapsamında 4 Mayıs 1920 tarihinde Müdafaa-i Milliye Vekâleti Müsteşarı olarak da Konya'da 12'inci Kolordu Kumandanı Fahrettin Bey (Altay) görevlendirilmiştir.⁹

Bu sırada, Müdafaa-i Milliye Vekâleti dört daire ve iki şubeden oluşan kuruluşunu şu şekilde tamamlamıştır:¹⁰

a- Harbiye Dairesi (Ordu Donatım Şubesi): Silah, cephanе, fennî malzeme, tahkimat, uçak ikmali ve sevkiyat işlerinden,

b- Askeralma Dairesi: Celp ve terhis, taşıt aracı ikmaliyle,

c- Levazım Dairesi: Ordunun beslenme ve donatımının tedarik ve ikmaliyle,

ç. Zat İşleri Dairesi (Personel Başkanlığı): Subay ikmali ve atamalarıyla,

d- Sağlık Şubesi: Sağlık personeli ikmali ve sağlık işleriyle,

e- Veteriner (Baytar) Şubesi: Veteriner, personel ve hayvan ikmali, hayvan sağlık işleriyle meşgul olacaklardı.

Bu yapıya, Kasım 1920'de Muhasebe, Mübâyaât Komisyonu, Ordu Dairesi (Askeralma yerine), Umûr-ı Mahâkim Dairesi Müdüriyeti (adli işler) ile Piyade ve Muhafız Bölüğü ilave edilmiştir. Ayrıca İnşaat Şubesi de Levazım Dairesinden ayrılarak bağımsız bir hale getirilmiştir.¹¹ 10 Ocak 1921 tarihinde Vekâlet biraz daha genişletilerek Sevkiyat ve Nakliyat Genel Müdürlüğü, Heyeti Teftişîye Dairesi, İmâlât-ı Harbiye Müdürlüğü, Umûr-i Bahriye ve Umûr-i Havaiye Şubeleri eklenmiştir. Yine Şubat 1921'de yapılan değişikliklerle Harbiye Dairesinin bünyesinde, İstihkâm ve Kitaât-ı Fenniye (Teknik Birlikler) Şubelerinin de eklenmesiyle kadro geliştirilmiştir. Bu kuruluş Türk İstiklal Savaşı'nın sonuna kadar değişikliğe uğramamıştır.¹² Bu yapı içerisinde özellikle Sevkiyat ve Nakliyat Genel Müdürlüğü cephelere yapılan lojistik sevkiyatın ana merkezi olmuştur.

3 Mart 1924 tarihinde kabul edilen kanunlarına göre Şer'îye ve Evkaf ve Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Vekâletlerinin İlgasına

⁹ ATASE, İSH 10, K. 575, G. 25.

¹⁰ *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi: TBMM Hükümeti Dönemi (23 Nisan 1920-29 Ekim 1923)*, s. 207.

¹¹ *Türk İstiklal Harbi, İdari Faaliyetler, (15 Mayıs 1919-2 Kasım 1923)*, C. VII, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1975, s. 229.

¹² *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi: TBMM Hükümeti Dönemi (23 Nisan 1920-29 Ekim 1923)*, s. 208

Dair Kanun¹³ yürürlüğe girmiş ve Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyaseti olarak teşkil edilmiştir. Bu kanun, genel askeri bütçe konusunda Müdafaa-i Milliye Vekâletini TBMM'ye karşı sorumlu tutmaktadır.

Türk İstiklal Savaşı dönemi koşullarında, özellikle Batı Cephesi'nde Yunan ordusuna karşı ordumuzun silah ve cephane ihtiyacının karşılanmasında büyük güçlüklerle karşılaşmış, silah ve cephane açığı ilk aşamada kapatılamamıştır. Bu eksikliklerin tamamlanması amacıyla Sevkiyat ve Nakliyat Genel Müdürlüğü, yine Sevkiyat ve Nakliyat Genel Müdürlüğüne bağlı olarak da Yurt İçi Menzil Örgütü kurulmuş, böylece ülke içerisinde güvenli bir menzil örgütü ve karayolu ağı oluşturulmaya çalışılmıştır.¹⁴ Fevzi Paşa bu konuda mecliste yaptığı konuşmada; “mühim yerlerde menzil teşkilâtı yapıyor efendim, her yerde yapacak olursak milyonlar sarf etmek lâzım gelir. Bunun için yalnız en mühim yerlerde menzil teşkilâtını yapıyoruz.” sözleri ile önemli hatlar üzerinde bu teşkilatın kurulduğunu belirtmiştir.¹⁵ Ayrıca aynı tarihte İmalât-ı Harbiye Genel Müdürlüğü kurulmuş ve bu müdürlüğe Batı Cephesi'nde kullanılacak savaş araç ve gereçlerini üretmek, onarmak, değiştirmek ve ordunun bu konudaki diğer ihtiyaçlarını karşılama görevi verilmiştir. Sevkiyat ve Nakliyat Genel Müdürlüğünün görevi ise gerek İmalât-ı Harbiye tezgâhlarında hazırlanan savaş malzemelerini ve gerekse ülkenin diğer bölgelerindeki savaş malzemelerini Batı Cephesi'ne nakletmektir.¹⁶

Düzenli ordunun kurulması ve kazanılan Birinci ve İkinci İnönü zaferleri Türk milletinin moralini yükseltmiş ve yeni kurulan hükümete olan güveni pekiştirmiştir. Ancak, Kütahya Eskişehir Muharebeleri sonucunda, Türk ordusunun ihtiyaçları için acil tedbirlerin alınması gereği ortaya çıkmıştır. Bu çerçevede Türkiye Büyük Millet Meclisinin 5 Ağustos 1921 tarihli toplantısında Mustafa Kemal Paşa'ya Başkumandanlık yetkisi verilmiş ve Mustafa Kemal Başkumandanlık yetkisini aldıktan sonra ordunun içinde bulunduğu zor durumu aşmak ve ihtiyaçlarını gidermek amacıyla 7-8 Ağustos 1921 tarihinde yayınladığı 10 maddelik “Tekalif-i Milliye”

¹³ *TBMM Zabıt Ceridesi*, Devre 2, C. 7, 3 Teşrin-i Sâni 1340/1924, TBMM Matbaası, Ankara 1970, s. 16-24; “Şer’iye ve Evkaf ve Erkân-ı Harbiye-i Umûmiyye Vekâletlerinin İlgasına Dair Kanun”.

¹⁴ Coşkun Topal, “Doğu Harekâtı Sonrası Batı Cephesinin Lojistiği ve Karadeniz'in Güvenliği Sorunu”, *Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, c. 10, S. 1, Haziran 2008, s. 104-115.

¹⁵ *TBMM Zabıt Ceridesi*, Devre 1, C. IX, 14.03.1337, s. 108.

¹⁶ Mehmet Evsile, *Kurtuluş Savaşında Askeri Nakliye Hizmetleri*, Amasya 1997, s. 1.

emirleri ile ordunun insan, vasıta ve gıda bakımından muhtaç olduğu bütün noksanlarını tamamlamayı hedeflemiştir. Tekâlif-i Milliye emirlerinin birinci maddesi gereğince her kazada birer komisyon kurulmuştur. Bu emirlerin lojistik ile ilgili maddesi olan 5'inci maddesi yapılacak olan sevkiyata ilişkin detayları şu şekilde açıklamaktadır:¹⁷

“Ordu ulaşımının sağlanması için aşağıdaki önlemler alınarak, bu önlemlerin uygulanmasından 1 sayılı buyrukta kuru lacağı belirtilen komisyonlar sorumlu olacaktır.

1. Askeri nedenlerle türlü yollardan ordu gereksinimi için alınan taraf araçlarından ayrı olmak üzere ülkede kalan taşıt aracı sahipleri her ay ordu gereçlerinden bir bölümünü kendi aracı ile yüz kilometrelik bir uzaklığa karşılıksız taşımak zorundadır. Bu taşımanın sürdüğü sürece araç sahipleri ve hayvanları ordu ambarlarından beslenir.

2. Bir ay içinde bu görevi gören kişi, o ay içinde yeni bir taşıma işi almaz. Ulusal Vergi Komisyonunun yolladığı araç ve yiyecek gönderisinin altında kalanın malı alan anbarca onayı o aylık bağışıklık durumunu o kişiye verir.

3. (2,3,4) sayılı buyruklarla toplanan araç-gereç ve yiyecekler Genel Levazım'ın göstereceği gerçek askeri anbarlara Ulusal Vergi Komisyonlarınca bu taşıma yükümlülükleri yöntemiyle gönderilir ve saklanırlar.

4. Üstenci taşıma kolları öteki halkın bağlı oldukları ayda yüz kilometrelik taşımayı karşılıksız yapmak zorundadırlar.

5. Bu buyruğu alan her Ulusal Vergi Komisyonu kendi bölgesindeki taşıma yükümlülüğüne girecek aracın tür ve sayısını 15 Ağustos 1921 gününce Milli Savunma Yollama ve Taşıma Genel Müdürlüğüne ve cephe bölgesinde bulunanlarsa Yollama ve Taşımaya bildirmekle birlikte bölgesinde buldukları menzil müfettişliklerine ya da ordu kurmay başkanlıklarına bildireceklerdir.

6. Bu yükümlülükten kaçanlar ya da bu yükümlülüğü uygulamada kötü davranışı görülenler Yurt Hainliğiyle cezalandırılacaklardır.

7. (5) sayılı olan bu buyruk hemen Ulusal Vergi Komisyonlarına bildirilmek üzere bütün illere ve sancaklara yazılmış ve İstiklal Mahkemelerine ve bilgi için Bakanlıklara ve Cephe komutanlıklarına birer örnek verilmiştir.”

İşte Türk İstiklal Savaşı'nın sevkiyat ve nakliyat işleri bu

¹⁷ *Harp Tarihi Vesikaları Dergisi*, S. 58, Belge 1324. Tekâlif-i Milliye Emirleri metni için bk. Ek-1.

maddeye istinaden koordine edilmiş, bir taraftan daha sonra kurulacak olan Harp Encümeni kararları da lojistik faaliyetlerinde belirleyici olmuştur. Bütün lojistik çalışmalar oluşturulan bu komisyonlar tarafından yürütülmüştür. Karadeniz üzerinden yapılan sevkiyat da bölgede kurulan komisyonlar vasıtasıyla yapılmış ve ordunun ihtiyaç duyduğu malzemeler süratle toplanmaya başlamıştır.¹⁸

1. Harp Encümeni'nin Kuruluşu ve Çalışmaları

Türk İstiklal Savaşı'nda muharebe için gerekli olan her türlü harp malzemesinin ve iaşe maddelerinin satın alınarak limanlara ve istasyonlara getirilmesi, buradan cephelere gönderilmesi dönemin en önemli faaliyetidir. Bu maksatla malzemelerin ambarlara depolanması işlerinin yürütülmesi ve bunun için gerekli olan paranın ve nakliye araçlarının tedarik edilmesi amacıyla Bakanlar Kurulunun 14 Ocak 1922 tarihinde yapılan toplantısında, Başkomutan başkanlığında bir "Harp Encümeni" kurulması kararlaştırılmıştır.¹⁹

Bakanlar Kurulunun 14 Ocak 1922 tarihli toplantısında, ordu işlerini düzenlemek ve kolaylaştırmak için Başkomutan Mustafa Kemal başkanlığında bir Harp Encümeni kurulması ve Encümenin kuruluşu şu emirle ilgili makamlara tebliğ edilmiştir:

Türkiye Büyük Millet Meclisi

*Başkomutan başkanlığında, Maliye Vekili ve Müdafaa-i Milliye Vekili ile Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Reisi'nden oluşmak üzere bir Harp Encümeni kurulmuştur. İlk toplantı, 22 Ocak 1922 Pazar günü mecliste başkanlık makamında yapılacaktır. Adı geçen Bakanlıklara arz edilmiştir.*²⁰

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanı

Başkomutan Mustafa Kemal

Türkiye Büyük Millet Meclisine sunulan ve 11 maddeden oluşan Harp Encümeni kuruluşu Kanun Layihası şu şekildedir.²¹

"Madde 1. Orduların takviyesi ve müdafaa-i memleketin istilazam ettiği bütün istihzarat ve imalât ve münakalat ile bu umurun tanziminde müessir olan sair Vekâletler muamelâtının en müsmir bir şekilde ve ahengi tam dairesinde tedviri

¹⁸ Kastamonu, S. 2414, 27 Ağustos 1921.

¹⁹ ATASE, İSH., K. 1536, G. 3; TBMM Zabıt Ceridesi, Devre 1, C. 1, 19 Ocak 1922, s. 80. Harp Encümeninin kuruluşuna dair belge için bk. Ek-2-a/b.

²⁰ ATASE, İSH., K.1536, G.3.

²¹ TBMM Gizli Celse Zabıtları, Devre 1, C. 2, 27.12.1921, s. 552.

maksadıyla bir Harp Encümeni fevkalâdesi teşkil olunmuştur.

Madde 2. Bu Encümeni fevkalâde Müdafaa-i Milliye, Hariciye, Dahiliye, Nafia, Sıhhiye, Muavenei Maliye ve İktisat encümenlerinden gösterilecek namzetler meyanından Büyük Millet Meclisi heyeti Umûmiyesince her üç ayda bir tecdit olunmak üzere intihap olunan on azadan tereküp eder. Meclisin reisi evveli Encümeni fevkalâdenin reisidir. Başkumandanlığın 5 Teşrinisani 1337 tarihli kanun mucibince birinci maddede beyan olunan esasata müteallik salâhiyeti bu Encümeni fevkalâde tarafından istimal olunur.

Madde 3. Emri intihap Müdafaa-i Milliye Encümenince altı, Hariciye ve Muvazenei ve Nafia ve Sıhhiye ve İktisat Encümenlerince ikişer ve Dahiliye Encümenlerince de dört namzet iradesi ve bunlardan nısfının tefriki suretiyle vaki olur. Encümenlerin göstereceği namzetlerin o encümenlerde mukayyet olması meşrut değildir.

Madde 4. Birinci maddede beyan olunan gayeyi temin için müstemirren meşgul olacak olan Encümeni Fevkalâde ledelicap ait olduğu Vekillerin huzur ve iştirakiyle de içtimalar akt ederek bu noktai nazardan Vekâletlerin veçhe-i harekât ve icraatını ihzara ve bu dairede ittihazı mukarrerat ile takip ve murakabeye memurdur.

Madde 5. Encümeni fevkalâde mukarreratıyla vekâletler mukatı nazarı arasında zuhur edebilecek ihtilâfın mercii halli Büyük Millet Meclisidir.

Madde 6. Harp Encümeni fevkalâdesi, memleket dahilinde lüzum göreceği menatıkda müdafaai memleketin istilzam ettiği umur ve muamelâtı gerek kendi arasından aza göndermek, gerek Meclisten aza talep etmek suretiyle takip ve murakabe ettirir.

Madde 7. Harp Encümeni fevkalâdesi azasından mazeretle alettevali beş ve bilâmazeret üç içtimaa iştirak etmeyenler müstafi addolunur,

Madde 8. Harp Encümeni fevkalâdesi, icraatından her on beş günde bir Büyük Millet Meclisine izahat ve malumat vermekle muvazzaftır.

Madde 9. İşbu kanun tarihi neşrinden muteberdir.

Madde 10. İşbu kanunun tatbik ve icrasına Büyük Millet Meclisi memurdur. Madde-i münferide: Memleket dahil ve haricinde Büyük Millet Meclisini amal ve makasidini neşir ve tamim ve efkârı umumiyeyi tenvir için Erkâm Harbiye-i Umumiye Reisiyle Hariciye ve Dahiliye Vekillerinin ve Matbuat ve Posta ve Telgraf ve Telefon Müdürü umumilerinin de

iştirak edeceği Meclisi Âliden müntehap beş azadan mürekkep bir irşat encümeni mahsusu teşkil olunmuştur.”

Harp Encümeni; “13 Şubat 1922 Tarihli Harp Encümeni Toplantısı, 19 Şubat 1922 Tarihli Harp Encümeni Toplantısı, 22 Şubat 1922 Tarihli Harp Encümeni Toplantısı, 26 Şubat 1922 Tarihli Harp Encümeni Toplantısı, 12 Mart 1922 Tarihli Harp Encümeni Toplantısı, 19 - 20 Mart 1922 Tarihli Harp Encümeni Toplantısı, 28 Mart 1922 Tarihli Harp Encümeni Toplantısı, 2 Nisan 1922 Tarihli Harp Encümeni Toplantısı, 9 Nisan 1922 Tarihli Harp Encümeni Toplantısı, 19 Nisan 1922 Tarihli Harp Encümeni Toplantısı, 29 Nisan 1922 Tarihli Harp Encümeni Toplantısı, 8 Mayıs 1922 Tarihli Harp Encümeni Toplantısı, 27 Haziran 1922 Tarihli Harp Encümeni Toplantısı, 15 Temmuz 1922 Tarihli Harp Encümeni Toplantısı” olmak üzere 22 Ocak 1922 tarihinden 15 Temmuz 1922’ye kadar çeşitli tarihlere toplantılar yaparak ordunun iaşe, giyecek ve teçhizat işlerini yürütmeye çalışmıştır.²²

Uzun yıllardır savaşın içinde olan Türk ordusunun durumu göz önüne alındığında önemli görevler üstlenen Harp Encümeni, Büyük Taarruza hazırlık aşamasında görevini başarı ile yürütmüştür. Bakanlar Kurulunun 14 Ocak 1922 tarihli toplantısında, Başkomutan Mustafa Kemal Paşa başkanlığında kurulan Harp Encümine Maliye ve Müdafaa-i Milliye Vekilleri ile Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Reisi de dahil olmuş ve ilk toplantısını 22 Ocak 1922 Pazar günü Türkiye Büyük Millet Meclisinde Başkanlık makamında yapmıştır. Encümen, ilk toplantısında, Levazım Dairesi tarafından ordunun iaşesi için alınması gereken tedbirler hakkında düzenlenen kararları uygun bulmuş ve “1 numaralı Başkomutanlık Emri” olarak ilgililere tebliğ etmiştir. 23 Ocak 1922 Tarih ve 1 numaralı Başkomutanlık Emri Batı Cephesi’nin iaşesi için Müdafaa-i Milliye Vekâleti tarafından alınan ve bir sureti Maliye Vekâleti ile Batı Cephesi Komutanlığına verilen 29 Aralık 1921 tarih ve 3.061 sayılı kararlar, ileriye dönük alınacak tedbirlere esas olmak üzere derhâl uygulamaya konulmuştur.²³ Harp Encümeninin almış olduğu ilk kararlardan biri ordunun geri hizmetlerinde görev alacak milletvekilleri ile ilgili tezkerenin mecliste kabul edilmesi ve uygulanması olmuştur. Bu göreve Kırşehir milletvekili Müfit Efendi, Niğde milletvekilleri Ata Bey ve Hakkı Paşa, Konya milletvekili Mehmet Vehbi

²² *Askeri Tarih Belgeleri Dergisi*, Yıl: 62, S. 130, Ocak 2013, s. III.

²³ *Askeri Tarih Belgeleri Dergisi*, Yıl: 62, S. 130, Ocak 2013, s. 3.

Efendi, Aydın milletvekilleri Tahsin Bey ve Esat Efendi ile Eskişehir milletvekili Mehmet Bey seçilmişlerdir.²⁴

Harp Encümeninin aldığı karar çerçevesinde, Maliye Vekâleti 24 Ocak 1922'den itibaren ödemelere başlamış ve bu kapsamda; paranın 130.000 lirasıyla buğday ve arpa, 20.000 lirasıyla et ve kuru sebze almak üzere 150.000 lira Konya Komisyonu emrine verilmiştir. Dinar, Burdur, Denizli Komisyonları emrine haftalık onar bin lira ödenerek bu para ile yalnız arpa ve buğday satın alınmasına karar verilmiştir.²⁵

Bu kapsamda depolama ve nakliyat işlemleri şu şekilde planlanmıştır;

a- Bolu ve İzmit Komisyonlarıyla Kocaeli Grubunun yapacağı alımlar, adı geçen Grup Komutanlığının belirleyeceği mahallerde ve 3.061 sayılı karara göre toplanacaktır.

b- Eskişehir Komisyonunun alımları, Grup Komutanı'nın belirleyeceği yerlerde toplanacaktır.

c- Konya, Burdur, Dinar, Denizli Komisyonlarının tedarikatı, en yakın demir yolu hatları boyundaki askerî ambarlara hemen teslim edilecektir.

ç- Şereflikoçhisar, Aksaray, Niğde Komisyonlarının tedarikatı, öncelikle Sarayönü, Konya, Ereğli ve Ulukışla istasyonlarında askerî ambarlara teslim edilecektir. Gerekirse bu komisyonlar en yakın istasyonlara da teslimat yapabilirler. Bu takdirde teslim edecekleri istasyonları derhâl Batı Anadolu Menzil Müfettişi'ne bildireceklerdir.

Bu emirle kurulan komisyonlar, özellikle nakliyat işlerini yürütmekle sorumludurlar. Aldıkları erzak, mutlaka demir yolu hat boylarında, Kocaeli ve Sivrihisar Grupları için Grup Komutanlarının göstereceği yerlerde en kısa zamanda askeriye teslim edilmiş olacaktır.

Komisyonların satın alacakları zahirenin istasyonlara nakline nakliye aracı olan bütün halk mecburi olarak katılacak ve katılım şekli komisyonlar tarafından tespit edilecektir. Nakliye aracı olmayan tüccar ve servet sahiplerinin de bu vazifeye katılımını komisyonlar uygun şekilde sağlayacaklardır. Nakliye ücreti, mahalli değerine göre komisyonlar tarafından tespit edilecek ve nakillere

²⁴ TBMM Zabıt Ceridesi, Devre 1, C. 1, 26 Ocak 1922, s. 142.

²⁵ ATASE, İSH., K.1547, G. 60.

komisyonlar tarafından peşin olarak üçüncü maddede belirtilen paralardan ödeme yapılacaktır. Satın alınan zahirenin vasıtasızlık yüzünden ötede beride uzun süre kalmaması için komisyonlar alımlarını nakliye vasıtaları tedarikiyle birlikte yapacaklardır.²⁶

23 Ocak 1922 tarih ve 1 numaralı olan bu emir; Maliye, İktisat, Müdafaa-i Milliye, Dâhiliye ve Bayındırlık Vekâletleri, Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Reisliği, Batı Cephesi ve Kocaeli Grubu Komutanlıklarına, Batı Anadolu Menzil Müfettişliğine, Bolu Menzil Mıntıka Müfettişliğine, Konya Valiliğine, Eskişehir, Aksaray, Niğde, Burdur, Denizli, Dinar, İzmit, Bolu Mutasarrıflıklarına, 4'üncü ve 5'inci Kolordu Asker Alma Başkanlıklarına, Şereflikoçhisar Kaymakamlığına, Denizli, Burdur, Dinar, Aksaray, Niğde, Eskişehir, İzmit, Bolu Asker Alma Kalem Başkanlıklarına, Ankara, Konya İstiklal Mahkemelerine kişiye özel ve gizli olarak yazılmıştır.²⁷

Mustafa Kemal Paşa 22 Ocak 1922 tarihinde Ordu işlerinin hızla yapılması hakkında kurulan komisyon toplantısından çıktıktan sonra Vakit Gazetesi'ne verdiği demeçte komisyonun amacını şu şekilde özetlemektedir; *“Komisyonun kuruluşundan amaç, ordu işlerinin gerek meclisçe, gerek Bakanlar Kurulunca hızla yapılmasını sağlamaktır.”*²⁸

Başkomutan Mustafa Kemal Paşa, Harp Encümeninin görevini; *“Geleceği önceden görmek ve buna göre tedbirler almak, alınacak tedbir Bakanlığın yetkisi dışında kalmışsa bunu Harp Encümeni'ne sevk etmekle beraber karar alınana kadar yine mümkün olanı yapmak lazımdır. Bundan başka Harp Encümeni bir vaziyet karşısında çözüm bulmak değil, ait olduğu bakanlıklar tarafından bulunan çözümlerin doğruluğunu görüşmek ve ne şekilde uygulanacağını tespit etmekle sorumludur.”* şeklinde ifade etmiştir.

Harp Encümeninde alınan kararların tamamı İstiklal Savaşı'nın lojistik ve ikmaline yöneliktir. Bu kararlar içinde özellikle daha önce kurulmuş olan Sevkiyat ve Nakliyat Genel Müdürlüğünün faaliyetlerini de kapsamaktadır. Bu çerçevede Türk İstiklal Savaşı'nın en sıkıntılı döneminde Büyük Taarruza hazırlık sürecinde savaşın lojistik ve ikmaline yönelik çok önemli bir adım atılmış ve TBMM'de yapılan görüşmeler ile Türk ordusunun kaynakları siste-

²⁶ Askeri Tarih Belgeleri Dergisi, Yıl: 62, S. 130, Ocak 2013, s. 4.

²⁷ Askeri Tarih Belgeleri Dergisi, Yıl: 62, S. 130, Ocak 2013, s. 4-6.

²⁸ Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, Ankara 2006, s. 306.

matik olarak takviye edilmiş ve büyük zafere ulaşılmıştır. Bu çerçevede İstiklal Savaşı'nda; Doğu Cephesi'nden, Rusya'dan ve İstanbul'dan yapılan sevkiyatlarda özellikle Karadeniz Bölgesi önem arz etmektedir. Trabzon üzerinden deniz yolu ile İnebolu-Kastamonu-Ankara yolu ve Samsun üzerinden yapılan sevkiyat lojistik açıdan son derece stratejik bir mana taşımaktadır.

22 Şubat 1922 tarihli Harp Encümeni toplantısında; Müdafaa-i Milliye Vekâleti, Polatlı-Sarayönü menzil hattı üzerindeki acil ve önemli askeri nakliyat için nakliye parası talep etmiştir. Demir yollarının her zaman azami kapasitede işlemesi harekât sırasında çok önemli olduğundan fazla yakacak depolanması için yakacak parasının gerekli olduğu düşünülmüş, muhtemel harekât sırasında Sivrihisar Grubunun Ankara'dan iaşesi için Ankara ve Yahşihan'da depolama yapılmak üzere gerekli paranın hazırlanması ihtiyacı ortaya çıkmıştır.

Bu toplantıda bazı yerlerden nakliye yükümlülüğünün kaldırılıp kaldırılmadığı sorulmuş, Batı Cephesi'nin gösterdiği ihtiyaç üzerine Müdafaa-i Milliye Vekâleti ordu nakliye araçlarının ikmali için hayvan ve araç satın alınmasını teklif etmiştir. Şereflikoçhisar Satın Alma Komisyonu, alımı yapılan erzakın naklinde kullanılan develerin satın alınacağı korkusuyla sahipleri tarafından başka yerlere gönderildiğini ve bu satın alma emri kaldırılarak vesait serbest bırakılmazsa nakliyat imkânı olmadığını yazmıştır. Müdafaa-i Milliye Vekâleti Batum ve Trabzon bölgesinde kullandığı deniz nakil araçlarının görevlilerinin maaş ve iaşelerinin düzenli bir şekilde temini için ayrılan 5.000 liranın 7.000 liraya çıkarılmasını talep etmiştir.²⁹

Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Reisi Fevzi Paşa imzasıyla 26 Şubat 1922 tarih ve mükerrer 56 sayılı yazıyla Bakanlar Kurulu Başkanlığına gönderilen emirde; Türk ordusunun en ileri hatlarıyla düşman hatları arasındaki köylerin hayvan erzakının düşman tarafından bazen toplanıp götürüldüğü ve nakledilemeyecek ot yığınları gibi maddelerin yakıldığı harp raporlarının incelenmesi sonucu anlaşılmıştır. Bundan başka düşman ordusunun son harekât sırasında geçici olarak çekildiğimiz arazideki halkın elinde bulunan erzak ve hayvanlardan faydalandığı bilindiğinden gelecekte bu gibi kaynaklardan düşmanın faydalanmasını engelleyecek tedbirlerin Batı Cephesi Komutanlığı tarafından alınması Başkomutan Mustafa

²⁹ *Askeri Tarih Belgeleri Dergisi*, Yıl: 62, S. 130, Ocak 2013, s. 14-16.

Kemal Paşa imzasıyla 3 Mart 1922 tarih ve 70 sayılı yazı ile Batı Cephesi Komutanlığına bildirilmiştir.³⁰

26 Şubat 1922 tarihli Harp Encümeni toplantısında alınan karara göre; Batı Cephesi'nin nakliye aracı ihtiyacı çok fazladır. Batı vilayetlerindeki ikmal kaynakları hemen hemen bitmiş durumdadır. Batıyı takviye için doğudan gönderilen 21'inci Tümeninde mevcut olan 1.225 hayvan ve 58 arabadan başka Tümen ile birlikte 1.200 mekkâre, koşum ve binek hayvanının da gönderilmesi talep edilmiştir. Bu yardım sebebiyle Doğu Cephesi birliklerinde azalacak nakliye aracı o bölgede alınacak % 20'lerle hemen ikmal edilerek bu tertibatın Tümenin hareketini geciktirmemesi bildirilmiştir. Fakat nakliye araçlarının ve hayvanların yollarda çok iyi şekilde iâşesi ve bakımlarının yapılması için Doğu Cephesi tarafından gerekli tedbirlerin alınması ayrıca belirtilmiştir.³¹

11 Mart 1922 tarihinde, Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanı Başkomutan Mustafa Kemal Paşa'nın Batı Cephesi'ne hareketleri sırasında Müdafaa-i Milliye Vekâleti aşağıdaki bilgileri not halinde kendisine sunmuştur. Batı Cephesindeki birliklere ait bu veriler durumu açıkça ortaya koymaktadır:

Silah ve Cephane, Top: 7'si Kocaeli'ye 12'si depo alaylarına olmak üzere 19; Ankara'da fabrikada tamirde bunlardan 16 tanesi hazırdır. 57 adet İzmit, Samsun ve Trabzon'da sevk edilebilir durumda 21 adet top mevcuttur. Ayrıca Kars'tan gelen 3 adet 21 cm'lik havan ve Rusya'dan gelen 6 adet 12 cm'lik obüs mevcuttur.

Topçu Cephanesi: 54.075 adet seri sahra, 24.643 adet İngiliz sahra, 76.619 adet Rus sahra, 8.382 adet Fransız sahra, 9.368 adet Alman sahra, 2.978 adet mantelli sahra, 1.609 adet Rus muhasara, 942 adet Fransız muhasara, 36.337 adet seri dağ, 1.303 adet kudretli dağ, 20.119 adet Rus dağ, 1.229 adet adi dağ, 11.558 adet sahra obüs, 18.423 adet dağ obüs, 427 adet İngiliz obüs, 41.401 adet ağır Alman obüs, 557 adet skoda obüs, 1.812 adet 12 cm'lik Bulgar, 1.368 adet 6,5 cm'lik Fransız, 1.814 adet 10,5 cm'lik bahri, 602 adet bomba mermisi depolarımızda ve çeşitli menzil yollarında mevcuttur. Bu cephanenin önemli miktarı Ankara ve Yahşihan depolarında, diğer önemli miktarı İnebolu ve Samsun menzil hatlarında bulunup cepheye sevkleri kolaydır. Kalan kısmı çeşitli uzak depolarında ve yollardadır.

³⁰ *Askeri Tarih Belgeleri Dergisi*, Yıl: 62, S. 130, Ocak 2013, s. 18-20.

³¹ *Askeri Tarih Belgeleri Dergisi*, Yıl: 62, S. 130, Ocak 2013, s. 22.

Tüfek ve Makineli Tüfek: Ankara, Kayseri ve Samsun'da 3.435 adet tüfek (büyük kısmı Alman ve İngiliz), Yahşihan'da 2.400 adet mekanizmasız tüfek, İzmit'te 102 adet Alman makineli tüfeği mevcuttur. Bunlar parça parça ikmal edilmekte, temizlenmekte ve gönderilmektedir.

Piyade Fişeği: 723 sandık Osmanlı, 5.148 sandık İngiliz, 6.848 sandık Rus, 1.891 sandık Fransız, 1 sandık Alman, 2.637 sandık Manliher fişeği mevcuttur. Bu cephanelerden oldukça önemli bir kısmı Yahşihan ve Ankara'da geri kalanı İnebolu ve Samsun menzil hatlarındadır.

Cephane İmalatı: Günlük 15.000 Osmanlı fişeği yapıyoruz. Bunun günlük 24.000 fişeğe çıkarılması mümkündür. İzmit yolunda bulunan Alman kovanları gelince Alman fişeği yapımı başlayacaktır. Ankara Fabrikasında günlük 500 Rus ve Osmanlı sahra mermisi kudretliye dönüştürülüyor. Kayseri Fabrikasında günlük 200 mermi torna ediliyor.

Siparişler ve Vaatler: 15.000 tüfek ve 15 milyon fişek Mersin'e teslim edilecektir. Maliyenin işlemlerinin tamamlanmaması sebebiyle teslim zamanı henüz belli değildir. Tüfek, fişek ve 500 otomatik için 440.000 lira Paris'tedir. Teslim zamanı henüz belli değildir. 10.000 Alman tüfeği, 10 milyon Alman fişeği, 26 uçak, 1.000 tabanca, 1.000 dürbün, 100 batarya dürbünü, 100 ton benzin, 100.000 bomba, 5.000 km kablo, bir büyük telsiz Almanya'dan satın alınmış hazırır. Novorossiski yoluyla Fransız korumasında sevki hazırlanmıştır. Rusya'dan 7,5 milyon Alman piyade, 177 sandık Osmanlı fişeği vadedilmiştir.³²

Rusya ve Azerbaycan'dan 5.000 deve, 5.000 mekkâre, 2.000 koşulu at arabası, 3.000 top koşum hayvanı, 10.000 eyer ve kılıcıyla birlikte süvari hayvanı talep edilmiş ve bu ihtiyaçların giderileceğine dair söz alınmıştır. Ordu bölgesindeki otomobiller için benzin satın alınmaktadır. Lastikli kamyonetler alımına da girişilmiştir.

Geri nakliyatında; Polatlı-Sarayönü günlük 15 tonu, İnebolu-Ankara günlük 12 tonu, Samsun-Yahşihan günlük 23,5 tonu nakledebilecek kabiliyettedirler. Nakliye mükellefiyeti emri gereğince kağınlardan başka bütün vasıtaların esaslı menzil hatları üzerine getirilmesi ve toplanması tebliğ edilmiştir. Bir menzil, üç menzil muntika müfettişliği, 6 hat komutanlığı, 9 nokta komutanlığı, 4 am-

³² *Askeri Tarih Belgeleri Dergisi*, Yıl: 62, S. 130, Ocak 2013, s. 23-24.

bar, 10 imalathane, 7 asker alma kalemi, 1 askerlik şubesi lağvedilmiştir. Bugün menziller 1.396 subay, 8.100 erle idare edilmektedir. Ayrıca 4.237 er kuvvetinde amele birliği vardır.

Demir yollarında ise; azami kapasitede işletilmeleri için her çareye başvurulmuştur. Hacıbektaş'tan ihraç edilen kaliteli kömürler Yahşihan'a nakledilmektedir.

Batum'da 16 top, 20.000 topçu mermisi, 7 milyon piyade fişegi teslim edileceği Batum'dan Trabzon'a bildirilmiştir. Bu yükün Trabzon'a nakli için Aydın, Preveze, Mebruke ve Sinop gemilerinin tahsis edilmiş olduğu Trabzon'dan Bahriye Dairesine bildirilmiş ve durum katiplikten 11 Mart 1922'de 78 sayılı şifre ile Başkomutan Mustafa Kemal Paşa'ya arz edilmiştir.

Maliye Vekâletinin Trabzon deniz nakliyatı hesabına aylık 7.000 lira ödediği, bununla beraber deniz subay ve erlerinin maaşlarının bütün maaşlar ödenirken verilmesini mahalline tebliğ ettiği; ancak işlerin yürümesi ve diğer nakliye masrafları için ödenen paraların maaşa sarf edilmemesi ve ödemelerde kolaylık sağlamak için giderlere ait sarfiyatı gösterir evrakların her gemiden ayrı ayrı talep edileceği Başkomutan adına Fevzi Paşa imzasıyla Müdafaa-i Milliye Vekâleti ve Maliye Vekâletine 14 Mart 1922 tarih ve 85 sayılı yazı ile tebliğ edilmiştir.³³

8 Mayıs 1922 tarihli Harp Encümeni toplantısında; Konya'da Milletvekili Vehbi Bey, Tekâlif-i Milliye nakliye vasıtası yükümlülüğü olan halktan, vasıtalarından uygun şartlarda olmayanların bedelinin tahsil edilmekte olduğunu, bu durumun halkı kötü etkilediğini ve yasaklanmasını talep etmiş ve Tekâlif-i Milliye nakliye vasıtalarının nakde dönüştürülerek tahsili yasaklanmıştır.³⁴

27 Haziran 1922 tarihli Harp Encümeni toplantısında yapılan görüşmede; nakliyat ve sevkiyat ile ilgili olarak encümene şu evrak sunulmuştur. Evraka göre, paralar verilemiyor ve 130 bin lira borç vardır. Samsun'da 500+500, İnebolu hattında 800+200 ton malzeme ve mühimmat toplanmıştır. Bolu yollarında 2.000 ton yalnız Samsun ve İnebolu sahilleri için birkaç gün idare edebilecek kadar para verilmiştir. Aylık merkeze 50.000, Kastamonu'ya 30.000, Çorum'a 30.000, Bolu'ya 25.000, Yozgat'a 20.000 olmak üzere toplam 155.000 lira verilirse idare edilebilir. Nakliye mükellefiyetinin kalkması ve para verilememesi büyük sıkıntılar doğurmuştur. Me-

³³ *Askeri Tarih Belgeleri Dergisi*, Yıl: 62, S. 130, Ocak 2013, s. 25-26.

³⁴ ATASE, İSH., K.1536, G. 100. Belge için bk. EK-3-a/b.

sela günlük 25 ton nakil yapabilen İnebolu-Ankara hattının kapasitesi günlük 5,5 tona inmiştir.³⁵ Maliye Vekâleti, nakliyat için talep edilen aylık 155.000 lirayı ödemeyi etraflıca düşünecek ve nakliyatın iyi yürümesi için gereken tedbirleri almaya karar vermiştir.

15 Temmuz 1922 tarihli Harp Encümeni toplantısında; yol onarımı ile ilgili olarak, Müdafaa-i Milliye Vekâleti, 8 Temmuz 1922 tarihli yazısıyla Bayındırlık Vekâletinden 17 Mayıs 1922 tarihinde Göre Köprüsü'nün tamirini talep ettiği halde yapılmadığını bildirerek köprü'nün yıkılmasıyla ulaşım kesileceğinden hemen tamir edilmesinin emir buyurulmasını rica ediyordu. Müdafaa-i Milliye Vekâleti 8 Temmuz 1922 tarihli yazısında, Göre Köprüsü'nün acilen tamiri için gerekli olan 3.000 liranın Maliye Vekâletince hemen Bayındırlık Vekâletine ödeneceğini bildirmiştir.³⁶ Ayrıca, nakliye vasıtaları ile ilgili olarak da; Müdafaa-i Milliye Vekâleti, 9 Temmuz 1922 tarihli yazısıyla ordunun hayvan durumunu arz ederek yurt içinden alınan hayvanların paralarının ödenmesini, yurt dışından yapılacak hayvan alımları için para tahsisini, Batı Cephesi'nin aylık, 700 hayvan zayi ettiğini, gerek bu zayıyatın ikmalî gerekse bazı top ve makineli tüfeklerin faaliyete geçirilmesi için para verilmesini rica etmektedir. Müdafaa-i Milliye Vekâleti, 8 Temmuz 1922 tarihli yazısıyla genel alımlar arasında Kırşehir'e de 70 deve verileceğini, bunların alımının zorunlu olduğunu, yalnız alımların gelecek aya ertelendiğini bildirmektedir. Ayrıca 27 Haziran 1922 tarihli kararların 6'ncı maddesinde Mersin'e gelen Standart Oil benzin ve vakumlarının alınması için gerekli olan paranın Maliye Vekâletince ödenmesinin görüşülmesi istenmiş, ancak bu para verilmemiş ve benzinler alınamamıştır.³⁷ Müdafaa-i Milliye Vekâletinin 9 Temmuz 1922 tarihli yazısında, hayvan alımları için gerekli olan paranın ödenmesi işini Maliye Vekâlet'inin üstlendiği belirtilmiştir.³⁸

Görüldüğü üzere Harp Encümeni, aldığı kararlar ile adeta seferberlik koşullarını bir merkezden yönetmiş ve Büyük Taarruz öncesinde ordunun tüm ihtiyaçları karşılanmaya çalışılmıştır.

³⁵ ATASE, İSH., K.1547, G. 43.

³⁶ ATASE, İSH., K.1547, G. 47.

³⁷ ATASE, İSH., K.1547, G. 60.

³⁸ Belge için bk. Ek-4-a/b.

2. Karadeniz Üzerinden Yapılan Sevkiyatın Genel Değerlendirmesi

Mustafa Kemal Paşa 1 Mart 1923 tarihinde meclisin 4'üncü toplanma yılını açarken yaptığı konuşmada silah ve mühimmat temini konusunda şu açıklamayı yapmış ve meclisi bilgilendirmiştir;³⁹

“Geçirdiğimiz yıl içinde, silah ve savaş araç ve gereçleri sağlanması konusunda sıkıntılı bir çalışma yapılmış ve bir kısmı dış ülkelerden, bir kısmı da içeriden sağlanan araç ve gereç ile amacın sağlanmasında başarıya ulaşılmıştır. Savaş araç-gereci üretimi ile ilgili fabrikaların bu yıl içindeki çalışmaları da teşekkürle değerlidir.

Kararlılık ve imanımız önünde yıkılarak silahlarını, araç ve gereçlerini savaş meydanında bırakıp kaçmak zorunda kalan Yunan ordusunun bıraktıklarından yararlanarak, çeşitli merkezlerde de yeni ve yedek silah ve cephane depolarımız ve fabrikalarımız kurulmuştur. Bu genişlikte kurulan ve gün geçtikçe daha çok büyüyüp gelişmekte olan savaş kurumlarına gerektiği gibi modern elemanlar yetiştirilmesi için de hazırlıklar yapılmaktadır.”

TBMM Hükümetinin 24 Ağustos 1920 tarihinde aldığı kararla Sovyet Rusya ile imzalanan yardım antlaşması gereğince planlanan askeri yardımın deniz yoluyla yapılmasına başlanmıştır. Türk İstiklal Savaşı süresince Karadeniz'deki lojistik nakliyat faaliyetleri kapsamında, irili ufaklı 26 tekne ile toplam 300 bin ton civarında malzeme Sovyet Rusya'nın Karadeniz limanlarından başta Trabzon olmak üzere, Samsun, Sinop, İnebolu ve Ereğli Limanları kullanılarak taşınmış ve bu suretle Anadolu'daki cepheler desteklenmiştir.⁴⁰

Karadeniz'de sevkiyat ve nakliyat merkezleri üç önemli noktada örgütlenmekte ve Karadeniz sahilleri boyunca bu yapıya bağlı olarak işlemler yürütülmektedir. Bu merkezler Doğu'da Trabzon, ortada Samsun ve Batıda da Ereğli'dir. Trabzon'dan Tirebolu'ya kadar Trabzon Nakliyat-1 Bahriye Kumandanlığı, Tirebolu'dan İnebolu'ya kadar Samsun'da Merkez Liman Reisliği ve Sakarya'dan

³⁹ Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, s. 500.

⁴⁰ Hüsnü Özlü, “Millî Mücadele Yıllarında Cepheye Silah ve Cephane Sevkiyatında İnebolu Kastamonu Yolu”, *Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi*, S. 15, Şubat 2010, s. 79. Sevkiyata dair belge için bk. Ek-5.

İnebolu'ya kadar uzanan sahil şeridinde de Ereğli Nakliyat-1 Bahriye Kumandanlığı görev yapmaktadır.⁴¹

Karadeniz'deki lojistik nakliyat faaliyetlerini takip etmek maksadıyla, 21 Eylül 1920 tarihinde kurulan Trabzon Kaçakçı Müfrezesi, Müdafaa-i Milliye Vekâletinin 26 Ekim 1920 tarihli talimatı ile Trabzon Nakliyat-1 Bahriye Müfrezesi Kumandanlığı adını almıştır. İstiklal Harbi'nin müteakip safhalarında Deniz Kuvvetlerine, özellikle de deniz nakliyatına olan ihtiyacın artması ve bu yönde kullanılan deniz vasıtalarının nitelik ve niceliğinin büyümesi sebebiyle “Umur-1 Bahriye Müdürlüğü” teşkilatı genişletilmiş ve bu müdürlük, 1 Mart 1921 tarihinde Müdafaa-i Milliye Vekâletine bağlı olarak, “Bahriye Dairesi Reisliği” adını almış, İzmit, Samsun, Amasra Bahriye Kumandanlıkları ile Trabzon Nakliyat-1 Bahriye Müfrezesi Kumandanlığı, Karadeniz Ereğli Nakliyat-1 Bahriye Kumandanlığı, bu reislik emrine verilmiştir.⁴² İdari açıdan Müdafaa-i Milliye Vekâletine, harekât açısından Erkân-1 Harbiye-i Umûmiye Reisliğine bağlı olarak teşkil edilen Bahriye Dairesi Reisliği tarafından Karadeniz'deki deniz taşımacılığını idame etmek üzere Trabzon Nakliyatı Bahriye Kumandanlığının yanı sıra bölgesindeki deniz nakliyatını koordine etmek ve doğu-batı arasında seyir yapacak gemilerin kömür ve diğer ikmal maddelerini temin etmek üzere Ereğli Nakliyat-1 Bahriye Kumandanlığı 17 Nisan 1921'de kurulmuştur. Bu suretle Karadeniz'in doğusu merkezi Trabzon olmak üzere Trabzon Nakliyat-1 Bahriye Kumandanlığı, batısı da merkezi Ereğli olmak üzere, Ereğli Nakliyat-1 Bahriye Kumandanlığı sorumluluğuna bırakılmıştır.⁴³

Ayrıca denizlerdeki faaliyetlerin tek bir elden yürütülmesi için TBMM Hükümeti tarafından 10 Temmuz 1920 tarihinde “Umur-1 Bahriye Müdürlüğü (Deniz İşleri Müdürlüğü)” teşkil edilmiştir. İstiklal Harbi başlamadan Bahriye Nezareti tarafından karakol görevi ile 1919 yılının Şubat ayında Preveze Gambotu Sinop'a, Aydın Reis Gambotu Trabzon'a gönderilmiştir. Preveze ve Aydın Reis Gambotları 1919 yılı sonlarına kadar kömür sağlanamadığı

⁴¹ Rahmi Doğanay, “Millî Mücadele'de Karadeniz Limanları”, *Karadeniz'de İsyân Mübadele ve Propaganda*, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2019, s. 140.

⁴² Figen Atabey, “Millî Mücadele Döneminde Samsun Bahriye Müfrezesi Komutanlığı ve Faaliyetleri”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, c. 12, S. 68, 2019, s. 315.

⁴³ Figen Atabey, “Millî Mücadele Döneminde Trabzon Nakliyat-1 Bahriye Kumandanlığı ve Faaliyetleri”, *100. Yılında Mondros Mütarekesi ve Karadeniz'de Millî Mücadele Uluslararası Sempozyumu*, C. II, ed. Hikmet Öksüz vd., Karadeniz Teknik Üniversitesi Yayınları, Trabzon 2019, s. 638-642,

için limanda kalmıştır. İstiklal Harbi başladığında ise bu iki gambot, İstanbul Hükümeti'nin bütün zorlamalarına rağmen İstanbul'a geri dönmeyip, milli hükümetin emrine girmiş ve İstiklal Harbi Nakliye Filosunun çekirdeğini oluşturmuştur.⁴⁴

Karadeniz'de mücadeleyi kontrol altına almak ve bölgenin güvenliğini sağlamak amacıyla kurulan bir başka komutanlık, Müdafaa-i Milliye Vekâletinin 21 Temmuz 1920 tarihli emri ile kurulmuş olan Samsun Bahriye Müfreze Komutanlığı'dır. Komutanlığın amacı mühimmat, silah ve malzeme depolarının muhafazasını sağlamak, kıyıyı gözetlemek, şehirdeki ve kırsaldaki Pontus-Rum çeteleri ile mücadele etmek, aynı zamanda Anadolu'da kurulmakta olan bütün deniz kuruluşlarının ve gemilerin gereksinim duyduğu erlerin eğitimini gerçekleştirmektir. Samsun Bahriye Müfreze Komutanlığı, Umur-ı Bahriye Müdürlüğünün kurulmasından kısa bir süre sonra, Karadeniz'deki ilk deniz teşkili olarak 21 Temmuz 1920 tarihinde Müdafaa-i Milliye Vekili Fevzi Paşa tarafından bölgeden sorumlu bulunan 15. Tüme verilen emirle kurulmuştur.⁴⁵

Umûr-i Bahriye Müdüriyeti 1 Mart 1921'den itibaren biraz daha büyütülerek "Bahriye Dâiresi Reisliği" adıyla yeniden teşkilatlanmış ve özellikle Karadeniz'deki nakliyat işlerinde etkinliğini göstermiştir. Bu teşkilatın Karadeniz ile ilgili olan alt birimleri şunlardır;

a- Liman Riyasetleri (Başkanlıkları) (Zonguldak, Samsun, Antalya, Mersin ve İzmir Kasım 1922'den itibaren İstanbul Merkez Liman Başkanlıkları),

b- Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Müfreze Kumandanlığı,

c- Karadeniz Ereğli Nakliyat-ı Bahriye Kumandanlığı,

ç- Amasra Bahriye Kumandanlığı,

d- 1 Ocak 1921 tarihinden itibaren Samsun Bahriye Kumandanlığı,

e- Samsun Dîvân-ı Harb-i Dâimîsi,

f- Samsun Ganaim-i Bahriye Mahkemesi,

Ayrıca Karadeniz'de 1921'de faaliyete geçen kuruluşlar arasında Batum, Tuapse, Novorossisk Kıdemli Subaylığı, Yükleme ve Boşaltma Komutanlıkları, Amasra Bahriye Bataryası, Amasra Kıyı

⁴⁴ Atabey, "Millî Mücadele Döneminde Samsun Bahriye Müfreze Komutanlığı ve Faaliyetleri", s. 315.

⁴⁵ *Harp Tarihi Vesikaları Dergisi*, S. 52, Haziran 1965, Belge No: 1192.

Uçak İstasyonu, Kastamonu Telsiz İstasyonu gibi diğer küçük kuruluşlar da yer almaktaydı.⁴⁶

Eğridir Bahriye Müfrezesi, Van) Tersane Kumandanlığı, İzmit Bahriye Komutanlığı ve Kocaeli Komutanlığı Müşavirliği, Fethiye Bahriye İhtiyat Grup Kumandanlığı, İzmir Bahriye Kumandanlığı, İstanbul Bahriye Kumandanlığı diğer bölgelerde Bahriye Dairesi Reisliğine bağlı olarak faaliyetlerini sürdürmüşlerdir.

Karadeniz'de yapılan sevkiyatın önemli bir bölümü Sovyet Rusya'dan sağlanan askeri yardımların nakliyesi çerçevesinde yapılmıştır. Bu kapsamda 1921 yılının Eylül ayı sonunda Sovyet Rusya'dan Batum yoluyla gönderilen iki motorgambot, 9 Ekim 1921 tarihi itibarıyla Trabzon limanında teslim alınmıştır. Sovyet Rusya'dan yardım yoluyla temin edilen bu gemiler, 1 ve 2 numaralı motorgambot adıyla Trabzon Nakliyatı Bahriye Komutanlığı emrine verilmiştir. Ancak gambotlardan birinin Rus mürettebat tarafından Trabzon'a getirilişi sırasında pervanesi denize düşmüş, diğerinin de orta makinesi bozulmuştu. Bunların Trabzon atölyesinde onarımları mümkün olmadığından tekrar Sovyet Rusya'ya gönderilerek tamir edilmişler, 1922 yılı Nisan ayı itibarıyla Trabzon Nakliyat-1 Bahriye Komutanlığı emrine girmişlerdir. 1921 yılının ortalarından itibaren ve özellikle Sakarya Meydan Muharebesi öncesinde, Trabzon Nakliyat-1 Bahriye Kumandanlığı emrindeki Aydın Reis, Gazal, Preveze, Rüşumat No:4 ve Batum gemileri ile motorlu tekneler tarafından Rusya'nın Batum, Tuapse ve Novorossisk limanlarından yüklenen silah, cephane ve malzeme önce Trabzon Limanı'na istinaden, burada farklı gemilere aktarılmak suretiyle Samsun, İnebolu ve Akçakoca başta olmak üzere diğer limanlara taşınmıştır.⁴⁷ Trabzon'a getirilen malzemeler, buradan küçük motorlarla İnebolu'ya çıkarılarak Kastamonu-Çankırı-Ankara hattından Batı Cephesi'ne ulaştırılmıştır. Trabzon Bahriye Müfrezesi emrinde bulunan Gazal römorkörü ve Rüşumat No:4 vapur, Sovyet Rusya'nın Tuapse limanından Trabzon'a ilk taşımayı gerçekleştiren gemilerdir.⁴⁸

⁴⁶ *Türk Deniz Kuvvetleri*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Merkez Daire Başkanlığı Basımevi, Ankara 2003, s. 54-55.

⁴⁷ *Harp Tarihi Vesikaları Dergisi*, S. 52, Haziran 1965, Belge 1192. Belge için bk. Ek-6.

⁴⁸ Mithat Işın, *İstiklal Harbi Deniz Cephesi*, Deniz Matbaası, İstanbul 1946, s. 35.

Müdafaa-i Milliye Vekâletine 30 Mart 1921 tarihinde Tümen Komutanı Nuri Bey'in çektiği telgrafta Trabzon'dan İnebolu üzerine yapılan sevkiyata yönelik bilgiler verilmektedir. Şöyle ki;

Müdafaa-i Milliye Vekâletine

1- Trabzon'da 50 sandık Osmanlı küçük çaplı mavzer cephanesi mevcut olup bu cephanede Giresun Alayına gönderilecektir. Evvelce 50 sandık gönderilmiştir.

2- Fırka mıntıkasında baki kalan cephane kâmilten Hamsiköy ve Ardese ambarlarındadır. Derhâl İnebolu'ya yetiştirilmesi emir buyurulan 2000 sandık Osmanlı mavzer cephanesi buradan gönderilecek elde mevcut 6 kamyona Hamsi köyünden ancak 250 sandık cephane 2 günde Ardese'den tedarik edilebilecek vesaiti göre 3 günde celp edilecektir. Mamafih, buradan kamyonlar derhal Hamsi köyüne tahrik edildiği gibi Hamsiköy ve Ardese'de tedarik edilecek ahali vesaiti araba ve mekkarelerle serian Trabzon'a cephane gönderilmesi icap edenlere emir edildiği maruzdur.

Erkan-ı Harbiye, Şark Cephesine, Müdafaa-i Milliye Vekâletine arz edilmiştir.⁴⁹

Fırka Kumandanı Nuri

Batı Cephesi'ne yapılan sevkiyatta bir başka önemli hat İstanbul-Ankara hattıdır. Bu hat üç ayrı yönden sevkiyat gerçekleştirmiştir. Birinci yön; İstanbul-İnebolu denizyolu idi. İnebolu'ya gelen İstanbul yardımlarını kara ulaştırma araçları, İnebolu-Kastamonu-Çankırı-Kalecik-Ankara karayolunu izleyerek Ankara ve dolaylarına getirmişlerdir.

İkinci yön; İzmit-Adapazarı-Hendek-Düzce-Bolu-Gerede-Ankara karayolu idi.

Üçüncü yön; İzmit-Geyve-Nallıhan-Bey pazarı-Ayaş-Ankara karayolu idi.

İstanbul'dan yapılan nakliyatta özellikle İnebolu Limanı öne çıkmaktadır. Buraya yapılan sevkiyatta yabancı gemilerin de kiralandığı ve kullanıldığı görülmektedir. 1 Kasım 1921 tarihinde Fransız *La Fransater Şirketi* ile yapılan nakliyat mukavelesi şu şekildedir;⁵⁰

1- Cephane, herhangi Cephaneliğin iskelesinde ve mavnada teslim olunarak, vapura da şirketin teminatı altında sevk

⁴⁹ ATASE, İSH, K.573, G.54aa.

⁵⁰ ATASE, İSH, K.35, G.101.

edilmek şartıyla lâ-ekall 600: 1000 ton miktarı İnebolu'ya nakil edilecektir.

2- Teslim edilen malın nakliye ücretini dörtte birini, malın vapura tesliminden sonra İstanbul da, dörtte üçünün İnebolu'da malın teslimiyle ve derhal te'diyesi meşrûtdur.

3- Beher tonun ücret-i nakliyesi 25 lira olarak evrak-ı nakdiyedir.

4- İnebolu'ya malın teslimi ile derhal tediye-i deyn itmezse vapura refâkat eden Osmanlı memurları da vereceği malumat üzerine mütebaki para buraca derhal kampanyaya tediye olunacaktır.

5- Vapura refakat edecek nihayet 2 cephane memurunun İnebolu'ya götürülüp götürülmemesini şirket deruhte eder. Sandıklarının mevzuu buldukları çuvalları da aynı suretle kabil olan suretle geriye getirmekle de şirket mükelleftir.

6- Mavnaya kadar mesarif-i nakdiye tahmiliye malın sahibine aittir. Cephanelik iskelesinden İnebolu'ya kadar masrafi umumi şirkete aittir.

7- Ahval-i fevkalade zuhur itmediği takdirde ilk defasında 300, 2. ve 3. defa da la-ekal 100 ton mühümmat-ı harbiye şirkete teslim olunacaktır. Birinci kısım İnebolu'da tesliminden sonra ikinci kısım verilecektir.

8- Şirket ilk hareket eden vapurun da nihayet 4. vapuruna kadar sevkiyat için istifade ve herhalde isti'cal mecburiyetindedir. Şirket lüzum gösterirse sandıklar kısmen veya kâmilen çuvallatılacaktır.

9- Bâlâdaki mevaddı sosyete La Fransater anonim şirketi adına hareket eden mösyö Ruzalt karargir olmuştur.

10- Tarafeyn-i akideteyn arasında vukuu muhtemel ihtilafların mercii vaz'ı "2" Osmanlı mahkemesi vardır.

11- Şirket Anadolu'da şimdiye kadar kazanmış olduğu mevki-i teveccühü bu hizmeti ile bir kat daha tahkim edeceğinden bu vesile ile de azami faaliyet ve sahabiyyet ibrazına kendine mecbur bilir.

1 Kasım 1921

La Fransater Anonim şirketi Müdürü Ruzalt"

Batı Cephesi'nin Karadeniz üzerinden lojistiğinde Doğu Cephesi'nden yapılan askeri sevkiyat önem arz etmektedir. Özellikle Trabzon üzerinden Samsun ve İnebolu yolu ile yapılan bu sevkiyat, İstiklal Savaşı'nın sıkıntılı döneminde Türk milletinin bağımsızlık yolunu açmıştır.

Türk İstiklal Savaşı dönemi koşullarında, silah ve cephane açığını kapatmak maksadıyla Müdafaa-i Milliye Vekâletinin 10 Ocak 1921 tarihli bir bildiriyle Sevkiyat ve Nakliyat Genel Müdürlüğü, yine Sevkiyat ve Nakliyat Genel Müdürlüğüne bağlı olarak da

Yurt İçi Menzil Örgütü kurulmuştu.⁵¹ Sevkiyat ve Nakliyat Genel Müdürlüğünün görevi ise gerek İmalât-ı Harbiye tezgâhlarında hazırlanan savaş malzemeleri ve gerekse ülkenin diğer bölgelerindeki savaş malzemeleri Batı Cephesi'ne nakletmektir.⁵²

Bu dönemde Anadolu'nun çeşitli yerlerinde depo edilmiş bulunan silah ve cephaneden faydalanma yönüne gidilmiş ve bunun için diğer bölgelere göre biraz daha rahatlamış durumda bulunan Elcezire Cephesi ve Doğu Cephesi Komutanlıklarından malzeme teminine başvurulmuştur.⁵³ Bu çerçevede Diyarbakır'daki 13'üncü Kolordu Komutanlığının elinde bulunan fazla silah ve cephane Elazığ bölgesine taşınmış ve buradan Batı Cephesi'ne sevk edilmiştir.⁵⁴

Harbiye Dairesi Reisi Miralay Mustafa Ali imzalı Sevkiyat ve Nakliyat Müdüriyet-i Umumiyesine çekilen 26 Mart 1921 tarihli telgrafta; Doğu Cephesi'nden sevk edilecek silah ve cephaneden aynı cinsten olanların tek bir motora yüklenmesinin sakıncalarından bahsedilerek mümkün olduğunca tüm malzemenin cinslerine göre motorlara paylaştırılmasını bildirmekte ve böylece olası bir tehlike anında aynı cins malzemenin elden çıkmasının önüne geçileceğini söylemektedir. Gerçekten de Trabzon'daki 3173 sandık malzeme cinslerine göre motorlara paylaştırılmış ve her motorda her cins malzeme olacak şekilde İnebolu'ya yola çıkarılmıştır.⁵⁵

Sevkiyat ve Nakliyat Genel Müdürlüğü kurulduğu tarihte, nakliye hizmetlerini yöneten bir menzil örgütü vardır. Ancak bu teşkilat topyekûn savaşın yükünü kaldıracak imkân ve kabiliyete sahip değildir. Doğu ve El-Cezire Cepheleri ile İstanbul'a gelecek malzemeyi Batı Cephesi'ne aktarmak, birlik nakillerini tertip etmek ve Müdafaa-i Milliye Vekâleti emrindeki karayollarını verimli şekilde kullanmak için gerekli organizasyonu sağlamak üzere kurulan Sevkiyat ve Nakliyat Müdürlüğünün bünyesinde; Kurmay Başkanlığı, Harekât Şubesi, Personel Şubesi, Muhâkim Şubesi, Le-

⁵¹ Topal, "Doğu Harekâtı Sonrası Batı Cephesinin Lojistiği...", s. 104-115.

⁵² Evsile, *Kurtuluş Savaşında Askeri Nakliye Hizmetleri*, s. 1.

⁵³ *Türk İstiklal Harbi Batı Cephesi, Sakarya Meydan Muharebesi ve Sonraki Harekât*, C. 2, 5'inci Kısım, 2'inci Kitap, Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihi Dairesi Yayını, Ankara 1973, s. 472.

⁵⁴ Hüsnü Özlü, "İstiklal Savaşı'nda, Batı Cephesine Yapılan Lojistik Faaliyetlerde Doğu Cephesi'nin Önemi ve Yapılan Askeri Sevkiyatın Analizi", *100. Yılında Erzurum Kongresi Uluslararası Sempozyumu Bildiriler 23-25 Temmuz 2019 Erzurum*, ed. Murat Küçükkuşurlu vd., Erzurum Teknik Üniversitesi Yayınları, Erzurum 2019, s. 269.

⁵⁵ ATASE, İSH, K.573, G.49.

vazım Şubesi, Sıhhiye Şubesi, Veteriner Şubesi, İnşaat Şubesi, Cep-hane Şubesi, Nakliyat Şubesi, Posta İşleri, Evrak, İstihkâm Parkı ve Karargâh Komutanlığı gibi birimler yer almıştır.⁵⁶

İstiklal Savaşı sırasında Sevkiyat ve Nakliyat Genel Müdür-lüğü kurulmasından sonra ve özellikle 1921 ve 1922 yıllarında Milli Savunma adına Elcezire ve Doğu Cephelerinden sağlanan, İstanbul ve civarından kaçırılan ve Rusya'dan gelen ikmal maddelerinin An-kara ve cepheye naklinde kara ve deniz ulaştırma araçları kullanıl-mıştır. Bu dönemde sevkiyatlar sırasında izlenen yollar şu şekilde belirlenmiştir:⁵⁷

Elcezire Cephesi'nden Batı Cephesi'ne sağlanan silah ve cep-hane Diyarbakır ve dolaylarından getirtilerek Malatya'da toplan-mıştır. Bunları nakledecek ulaştırma araçları; Malatya-Sivas, Si-vas-Kayseri-Yahşihan, Sivas-Yozgat-Yahşihan karayolunu izlemiş-lerdir. Malatya, bu hat üzerindeki sevkiyat ve nakliyatın teslim alma ve teslim etme noktasıdır.⁵⁸

Doğu Cephesi'nden Batı Cephesi'ne sağlanan silah ve cepha-nenin ise dört hat üzerinden Ankara ve civarına nakli sağlanmış-tır:⁵⁹

“Birinci hat: Kars-Erzurum-Karabıyık-Aşkale-Bayburt-Gü-müşhane-Trabzon karayoludur. Bu yolu izleyen kara ulaşı-tırma araçlarının yükü Trabzon'dan Samsun, Sinop, İnebolu denizyolu ile taşınmış, Samsun, Sinop ve İnebolu'dan bu yük-leri taşıyarak hareket eden kara ulaştırma araçları, Samsun-Çorum-Yozgat-Yahşihan, İnebolu-Kastamonu-Sungurlu-Ka-lecik-Ankara karayollarını izleyerek Ankara'ya ulaşmışlar-dır.

İkinci hat: Kars - Erzurum - Karabıyık - Aşkale - Bayburt - Kelkit - Alucra - Suşehri - Sivas karayoludur. Sivas - Ankara arasındaki nakliyatta kara ulaştırma araçlarının izledikleri yollar ise; Sivas - Kayseri - Kırşehir - Yahşihan ve Sivas - Yoz-gat - Yahşihan karayollarıdır.

Üçüncü hat: Kars - Erzurum - Karabıyık - Tercan - Erzincan - Refahiye - Suşehri - Sivas karayoludur.

Dördüncü hat: Kars-Tiflis-Batum demiryolundan faydalana-rak Batum'a gönderilen Doğu Cephesi yardımlarının Ba-tum'dan denizyoluyla Trabzon'a naklini, Trabzon'dan sonra

⁵⁶ Evsile, *Kurtuluş Savaşında Askeri Nakliye Hizmetleri*, s. 7.

⁵⁷ Özlü, “İstiklal Savaşı'nda, Batı Cephesine Yapılan Lojistik...”, s. 270-271.

⁵⁸ Belge için bk. Ek-7.

⁵⁹ Evsile, *Kurtuluş Savaşında Askeri Nakliye Hizmetleri*, s. 3. Belge için bk. Ek-8.

Samsun, Sinop ve İnebolu Limanlarına aktarılan bu yardımların Ankara ve dolaylarına taşınmalarını sağlayan bir hattır. Bu hat Erzurum-Trabzon karayolundaki ulaştırma yoğunluğunu hafifletmek ve Doğu Cephesi yardımlarının daha kısa süre içerisinde batıya ulaşmasını sağlamak amacıyla kurulmuştur. Trabzon ve Suşehri bu hat üzerindeki sevkiyat ve nakliyat teslim alma ve teslim etme merkezidir.”

Bu hatlar üzerinden yapılacak sevkiyat ile ilgili olarak Doğu Cephesi Komutanlığı 25 Mayıs 1921'de Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Reisliğine şu bilgileri vermiştir.⁶⁰ Batı Cephesi'ne tertip edilen 10.000 atım çabuk ateşli Rus sahra top mermisi Erzurum'dan Karabıyık'a yollanmış, 3.000 atımın da Erzurum yolunda bulunduğu, yeniden tertip edilen 7.000 atım çabuk ateşli sahra mermisinden 1.666 atımı Trabzon'dan İnebolu'ya yola çıkarılmıştır. 5.340 atım Osmanlı mermisinin de diğerlerinden önce Trabzon'a yollanmak üzere Karabıyık'a sevk edildiği bildirilmiştir.

Doğu Cephesi'nden Trabzon üzerinden yapılan silah ve cephane nakli sevkiyatın önemli bir bölümünü oluşturmaktadır. Bu çerçevede Trabzon Deniz Nakliyat ve İskele Komutanlığı tarafından 10 Haziran 1921 gününe kadar Doğu Cephesi'nden Trabzon'a, 1.740 sandık İngiliz piyade cephanesi, 1.078 İngiliz piyade tüfeği, 741 kasatura, 34 sandık Fransız piyade cephanesi, 2.200 sandık Osmanlı mavzer cephanesi, 10 adet Alman makineli tüfeği, 116 sandık sağlık malzemesi, 6 mantelli top ile buna ait 6.000 adet mermisi, 32 atım şınayder top mermisi, 176 sandık Rus el bombası ile kazma, kürek ve balta gibi gereçlerin geldiği bildirilmiştir.⁶¹

Sakarya Meydan Muharebesi döneminde deniz yollarıyla Doğu Cephesi'nden Batı Cephesi'ne nakledilen silah, cephane ve gereçler şunlardır:⁶²

⁶⁰ ATASE, İSH, K.1118, G.32.

⁶¹ ATASE, İSH, K.1118, G.37.

⁶² ATASE, İSH, K.1151, G.47.

Trabzon Üzerinden Yapılan Sevkiyat		
Tarih	Hat	Cins
13 -17 Ağustos 1921	Gümüşhane'den Trabzon'a	59 adet çeşitli makineli tüfek
13 Ağustos 1921	Gümüşhane'den Trabzon'a	4 adet Rus bomba topu
25 Temmuz-27 Eylül 1921	Gümüşhane'den Trabzon'a	1.345 sandık üçlü Fransız piyade cephanesi
2 Ağustos 1921	Bayburt'tan Gümüşhane'ye	163 sandık Rus berdanga cephanesi
1 Eylül 1921	Gümüşhane'den Trabzon'a	2.285 sandık İngiliz piyade cephanesi
23-31 Ağustos 1921	Gümüşhane'den Trabzon'a	1.564 adet saplı kürek
23-31 Ağustos 1921	Gümüşhane'den Trabzon'a	1.650 adet saplı kazma
28-31 Ağustos 1921	Gümüşhane'den Trabzon'a	500 adet saplı balta
2 Ağustos 1921	Bayburt'tan Gümüşhane'ye	1.240 atım Rus sahra top mermisi
24 Temmuz-22 Eylül 1921	Gümüşhane'den Trabzon'a	135 atım kudretli dağ top mermisi
28 Temmuz-18 Eylül 1921	Trabzon'a	2.644 Osmanlı sahra top mermisi
24 Temmuz-21 Eylül 1921	Trabzon'a	6.852 Osmanlı dağ top mermisi
28 Temmuz-7 Ağustos 1921	Gümüşhane'den Trabzon'a	1.470 adet çeşitli top har-tucu

Karadeniz'de yapılan sevkiyat sürekli olarak işgal güçleri tarafından takip edilmiş ve bölge baskı altına alınmıştır. Bu kapsamda sahil şeridinde güvenlik önlemleri artırılmış ve bölgenin kontrolü sağlanmıştır. Kastamonu ve Havalisi Kumandanlığının 5 Nisan 1921 tarihinde Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyasetine çektiği telgrafta Sinop'tan Ereğli'ye kadar olan sahil şeridinde alınan güvenlik önlemlerini açıklamakta ve bölgedeki durum şu şekilde özetlenmektedir.⁶³

Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyaseti'ne

⁶³ ATASE, İSH, K.604, G.140aa.

1.Sinop'dan itibaren Ereğli'ye kadar 370 km tulûndan imtidad iden sahilin tarassudu, sahilde mevcut birçok münteha koylara sokulabilecek muzır eshasın men'i duhülû, sahilde korsanlık ve sahil mıntıkasında şekavetin men'i için dolgunca bir kuvvetin vücuduna ihtiyaç edeceği ma'lum-ı devletleridir. 23. Alayın Ankara'ya tahrikinden evvel İnebolu'da bulunan 150 mevcutlu bir piyade bölüğü ile hidemat-ı mahsusadan maada İstefan ile Kireçburnu Sinop'daki 65 kişilik sahil müfrezesi (...) Sinop-İstefan Cide'deki 40 kişilik müfreme ile Kireçburnu, Amasra arası ve Zonguldak müfrezesinden tefrik edilen kuvvetler ile Zonguldak civarı mehma-emken (olabildiği kadar) temin ve tarassud ediliyordu.

23. Alayın tahriki dolayısıyla İnebolu'da ki bölük hareket etmiş, Cide'de ki müfreme İnebolu'ya alınmıştır. Elyevm Cide civarında kuvvet yoktur. İnebolu, Sinop, Ereğli'deki kuvvet gayr-ı kâfidir. Hali hazırda lüzum görülen mahaller icabında tahrik ettirilecek olan ve zinde ve toplu bir halde bulunan Zonguldak müfrezesinden sevahil için kuvvet tefriki muvafık değildir. Binaenaleyh, merkezleri Sinop'tan İnebolu-Cide-Amasra-Ereğli olmak üzere şimdilik 150şer mevcudunda 6 sahil müfrezesinin bulunmasına ve bunlardan elyevm mevcut olan Sinop, İnebolu, Ereğli müfrezelerinin takviyesiyle diğerlerinin yeniden teşkiline ve sürati teşkilat için İstanbul'dan firaren gelecek şayan-ı emniyet efrad ile mahall-i ahz-ı askerlerden verilecek efrad ile teşkiline müsaade buyurulması ehemmiyetle maruzdur.

2. Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyasetine, Müdafaa-i Milliye Vekâletine arz edilmiştir.

Kastamonu Havalisi Kumandanı

Mirliva Muhiddin

Bu arada İtilaf Devletleri Türk sahillerini ve limanlarını kendi aralarında paylaşarak abluka altına alma kararı almışlar ve uygulamaya koymuşlardır. Bu kapsamda aldıkları karar metni şu şekildedir:

“İtilaf devletleri nice Sevahili Osmaniye'ye mevzu ablukanın ve bu babda Dersaadetteki fevkalade murahhasları meclisince verilen müsaadetine tamami-i tatbikine nezaret etmek vazifesiyle bir murakabe memurini teşkil ve düveli selase-i mezkureden her birinin nazarına mevdu sahil ve limanların bervechi zir tasnif olunduğu anlaşılmıştır.

<u>İngiliz nezaretine verilen limanlar</u>	<u>İtalyan</u>	<u>Fransız</u>
Trabzon(1)	Edremit	Zonguldak
Tirebolu	İzmir(1)	İskenderun
Giresun	Bodrum	Mersin
Samsun (1)	Marmaris	
Sinop	Antalya	
İnebolu		
Ereğli		

Bundan maada Dersaadet idarei merkeziyesine mülhak olarak Çanakkale ve Kavaklarda 2 şube tesis olunup bu limanlarda asıl kontrol memuru nezdinde diğer 2 devletin birer muavin memuru bulunacaktır.

İtalya Devleti'nin nezaretine mevdu sevahil üzerindeki muraakebenin tatbiki için İzmir'de bir kontrol memurluğu ve tesis ve Mösyö Karlo Grene namında bir bahriye miralayı tayin kılınarak mümaileyh bu kere mahalli memuriyetine bil-vürud işe mübaşeret eylemiş ve vazifesinin sureti icrasına dair ittihaz eylediği tedabir hakkında vilayete bervechi ati tebligatta bulunmuştur:

Sevahili Osmaniye'de seyr-ü sefere mezun kılınan her sefirine fevkalade komiserlerin kararıyla tayin kılınan hudut ve şerait dairesinde evvela seyr-ü sefer mezuniyetnamesi.

Saniyen: ithal ve ihraç olunacak emtia vesikasını her limanda kontrol memuruna ibraz eyleyecek ve memuru mümaileyhin tasvibine arz olunmayan her nevi emtia ve erzak hakkında gümrükçe muamele yapılmasından tevakki(sakinma) edilecektir.

İşbu kontrol muamelesi merkezi vilayette biraz önce bildirilen bahriye zabiti tarafından ifa olunacağı gibi Aydın vilayeti ve Karesi, Manisa ve Antalya müstakil livaları dahilinde bulunan Edremit, Bodrum, Marmaris ve Antalya iskelelerinde bu vazifenin ifası için birer komisyon teşkil olunacak ve bu komisyonların teşkili için tayin olunacak memurini mahsusa mahalli memuriyetlerine makamı vilayetin bir tahsisatıyla gönderilecektir.

Gerek balada muharrer müstakil livalar ve gerek vilayetin sevahilinde kain Bergama, Foça, Karaburun, Çeşme, Urla, Kuşadası ve Söke kazaları mülkiye, rüsumat ve liman memurlarınca iş bu komisyonların Hududu Salahiyetleri dairesinde ifa eyleyecekleri vezaifin temini hüsnü cereyanı emrinde teş-

hilatı lazime irae ve bu babdaki icraat ve muamelattan makamı vilayete peyderpey malumat ita olunacak ve inde'l-icab talimatı mukteziye vilayetten istenecektir.⁶⁴

Vilayet ise abluka ve seyr-ü sefer muamelat ve hususatını buradaki heyeti murakabe reisi Mösyö Grene ile bil müzakere tanzim ve netayic-i hasılayı mukarresini veya re'sen icap eden talimat ve tebligatı marü'z-zikr elviyei selasei müstakile ile sahil kazalar kaymakamlarına tebliğ eyleyeceklerdir. Muamelatı mezkurenin bir merkezden idaresi ve aynı biçimde temini cereyanı be-gayet matlub (aşırılıkla istenilmek) ve menafi-i aliye-i hükümete muvafık olduğundan liva ve kazalar memurini müteallikesince bu lazime-i idareye bi an bile nazardan uzak tutulmayarak en az ehemmiyetli görülen hususat hakkında bile vilayetten istihzai keyfiyet olunması elzemdir.

Tafsilat ve mukarrerat-ı arife dairesinde ifayı muamele ve vazifeye itina olunarak muamelatın gereken eksende hüsnü cereyanına ve memurini ecnebiye ile münasebatı hasene idamesine cehdü ikdam olunması memurini aidesinin rü'yet ve faaliyetinden muntazırdır.

Sevahili Osmaniye ye mevdu ablukanın sureti tatbiki ve seyrü sefer umurunun tarzı cereyanı hakkında İtalya Kontrol memuru ile bil müzakere ittihaz olunan bazı mukarrerat ile vilayetçe riayeti matlub talimat balaya dec edilmiş olduğundan ol veçhile muamele olunarak hüsnü temşiyet-i (meydana gelmesini kolaylaştırma) müsälaha (uzlaşma-barış) ita olunması tavsiye olunur.”⁶⁵

Ayrıca Türk kıyılarını bu dönemde İtilaf Devletleri ve Yunan işgali altındaki kıyı kesimleri ve TBMM Hükümetinin kontrolündeki kıyı kesimleri olarak ikiye ayırarak inceleyebiliriz. Bu kapsamda Trabzon-İnebolu kıyı bölgesi İngilizlerin, bunların batısındaki kıyı limanları Fransızların kontrolü altındaydı. Kuşadası'ndan Antalya'ya kadar olan limanları 1919 yılı başından itibaren İtalyanlar, Mersin ve İskenderun limanlarını Fransızlar; 1920 ortalarında da Marmara limanlarını (Erdek, Gemlik, Mudanya, İzmit, Yalova, Karamürsel, Tekirdağ, Ereğli ve Gelibolu) Yunanlılar işgal etmişti.⁶⁶ Bu zor şartlar altında Batı Cephesi'ni desteklemenin en önemli şekli Karadeniz ulaştırmasının kaçak olarak sürdürülmesi

⁶⁴ ATASE, İSH, K.83, G.13.

⁶⁵ ATASE, İSH, K.83, G.13a.

⁶⁶ *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi:1908-1920*, C. 3, Kısım 6, s. 225; *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi: TBMM Hükümeti Dönemi (23 Nisan 1920-29 Ekim 1923)*, C. 4, Kısım 1, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1984, s. 360.

ve başlıca liman ve iskelelerin top ve mayın silahları ile savunulmasıdır.

Büyük taarruz öncesi bir taraftan Harp Encümeninin almış olduğu kararlar, diğer taraftan da Sevkiyat ve Nakliyat Genel Müdürlüğünün çalışmaları neticesinde yurtiçi menzil teşkilâtı, 1 Temmuz 1922 tarihinde son hazırlıklarını tamamlamıştır. Bu çerçevede memleket içi yapılacak beş sınıf ikmal maddelerinin tedarik, depolama ve cephenin menzil hudutlarına kadar gönderme işi Vekâlet emrinde bulunan menzil teşkilatıyla yapılmıştır. Ayrıca, Sevkiyat ve Nakliyat Genel Müdürlüğüne bağlı olarak çalışan Çorum, Bolu, Kastamonu, Adana Menzil Müfettişlikleriyle ve yine direkt olarak Genel Müdürlüğe bağlı Sarayönü, Sivas, Kayseri, Yozgat, Kırşehir Hat Komutanlıkları ve Yahşihan, Ankara, Sarıköy Çankırı, Kalecik, Beypazarı, Ayaş, Kızılcahamam, Bala Nokta Komutanlıkları da bu alanda görev yapmışlardır.⁶⁷

Karadeniz üzerinden yapılan sevkiyatın önemli bir bölümü Kastamonu, Çorum, Bolu, menzil müfettişlikleri tarafından yürütülmektedir.

Çorum Menzil Bölge Müfettişliği emrinde; Samsun'da bir hat komutanlığı, Çorum, Karabekir, Samsun, Vezirköprü, Amasya, Havza, Sungurlu, Merzifon, Alaca, İskilip Nokta Komutanlıkları; Çorum, Samsun, Karabekir, Havza, Sungurlu, Alaca Erzak Ambarları; Çorum Teçhizat Ambarı; Çorum, Samsun, Sungurlu Mühimmat Depoları; Çorum, Samsun, Amasya hastaneleriyle, Samsun, Amasya Nekahathaneleri ile Vezirköy, Karabekir, İzzettin, Havza, Sungurlu, Alibeyli, Ucayeniköy, Dimşik, Alaca, Merzifon'da Sıhhiye İstasyonları; Samsun'da hayvan hastanesi ve deposu; Samsun'da hizmet kıtası ve benzin deposu; Çorum'da üç kol halinde ulaştırma taburu bulunmaktadır. Çorum Menzil Müfettişliği Emrindeki Mirî Ulaştırma Kolları; 1 No. lu tek atlı araba kolu ile 2 No. lu mekkâre kolu ve 3 No. lu eşek kolundan oluşmaktaydı. Üç koldan ibaret olan bu birliklerde toplam olarak 15 subay, 136 er, 73 mekkâre, 83 eşek ve 25 tek atlı araba bulunmaktaydı. Taşıma gücü 15,5 tondu.

Bolu Menzil Bölge Müfettişliği emrinde; Karamürsel ve Göynük'te birer hat komutanlığı; Geyve, Bolu, Düzce, Gerece, Devrek, Ereğli, Zonguldak, Bartın, Mudurnu, Göynük, Nallıhan, Hendek, Adapazarı, İzmit Nokta Komutanlıkları; Geyve, Bolu, İzmit, Göynük, Nallıhan, Düzce, Hendek, Gerece, Adapazarı, Taraklı, Nihal-

⁶⁷ *Türk İstiklal Harbi, İdari Faaliyetler*, s. 386.

gazi, Yunaklar, Mayıslar, Mudurnu, Geyve'de erzak ve teçhizat ambarları; Nallıhan, mühimmat ambarı bulunmaktadır. Bolu Menzil Müfettişliği Emrindeki Mirî Ulaştırma Kolları; 1-8 No. lu 4 tekerlekli manda araba kolları ile 4 ve 15 No. lu iki mekkâre kolu ve 13 No. lu eşek kolundan meydana gelmekteydi. 11 koldan ibaret olan bu birliklerde toplam olarak 31 subay, 685 er, 91 mekkâre, 100 eşek ve 400 adet dört tekerlekli öküz arabası mevcut idi. Taşıma gücü 171 tondur.⁶⁸

Sevkiyat ve Nakliyat Genel Müdürlüğüne bağlı olarak çalışan Kastamonu Menzil Bölge Müfettişliği ve bağlı birimleri ise şu şekildedir.⁶⁹

“Menzil Bölge Müfettişliği Karargâhı: Kastamonu, Hat Komutanlıkları: İnebolu ve Sinop,

Nokta Komutanlıkları: Taşköprü, Sinop, Koçhisar, Kastamonu ve İnebolu,

Konak Komutanlıkları: Gürcü, Bayındır, Tutak, Okluk, Beşdeğirmenler, Seyitler, Pomaklı, Aktaş, Şehiryanı, Çarşamba, Görede,

İaşe Merkezleri: Cide, Cerkeş, Mecidiye, Safranbolu, Araç, Taşköprü, Daday,

Mevki Hastahanesi: Kastamonu,

Revirler: Çerkeş ve Koçhisar,

Silah ve Donatım Depoları: İnebolu ve Kastamonu,

Subay Misafirhaneleri: İnebolu ve Kastamonu”

Kastamonu Menzil Bölge Müfettişliğine bağlı Kastamonu Hat Komutanlığı ise şu birimlerden oluşmaktadır:⁷⁰

“İnebolu Askeralma Komutanlığı, Kastamonu Askeralma Komutanlığı, Ilgaz Askeralma Komutanlığı, İnebolu Erzak Ambarı, Kastamonu Erzak Ambarı, Küre Ambarlı Konağı, Kastamonu Hastahanesi, Kastamonu Nekâhathanesi, Küre Sıhhiye İstasyonu, Seyitli (veya Seyitler) Sıhhiye İstasyonu, Değirmenli Sıhhiye İstasyonu, Ilgaz Sıhhiye İstasyonu, Kalehanı Sıhhiye İstasyonu, Topal Ali Sıhhiye İstasyonu.”

⁶⁸ *Türk İstiklal Harbi, İdari Faaliyetler*, s. 410.

⁶⁹ Evsile, *Kurtuluş Savaşında Askeri Nakliye Hizmetleri*, s. 9; Hüsnü Özlü, “İstiklal Savaşı'nda Bir Yol: İstiklal Yolu ve Kastamonu Bölgesindeki Lojistik Faaliyetlerin Değerlendirmesi”, *Savunma Bilimleri Dergisi*, c. 18/2, S. 36, Kasım 2019, s. 161-162.

⁷⁰ Evsile, *Kurtuluş Savaşında Askeri Nakliye Hizmetleri*, s. 20; Özlü, “İstiklal Savaşı'nda Bir Yol...”, s. 163.

Ayrıca Karadeniz'deki sevkiyat da önemli merkez konumunda olan Kastamonu Menzil Müfettişliği; emrindeki Mîrî Nakliye Kollarına bağlı olarak, 1 numaralı çift atlı araba kolu, 5 numaralı 4 tekerlekli öküz araba kolu ve 2 numaralı mekkâre kolundan teşekkül etmekteydi. Bu üç koldan ibaret olan birliklerde toplam olarak 15 subay, 184 er, 89 mekkâre, 27 çift atlı araba, 13 tek tekerlekli araba, 30 dört tekerlekli öküz arabası faaliyet yapmakta olup, taşıma gücü 33 tondur.⁷¹ Kastamonu Menzil Müfettişliği Emrindeki Mûteahhit Nakliye Kolları ise; 20 çift atlı araba kolu, 35 mekkâre kolu ve 2 merkep kolundan oluşmaktaydı. Bu birliklerde toplam olarak 11 nakliye müteahhidi ile 316 ertelenmiş er, 240 çift atlı araba, 1505 mekkâre, 72 merkep ile faaliyetlerini yürütmüştür.⁷²

Nakliye işlerinin daha düzenli bir şekilde yapılması için İnebolu-Kastamonu hattında 14'üncü Fırka'nın emrinde 3 Kasım 1920 tarihinde bir nakliye kolu oluşturulmuştur.⁷³ Bu nakliye kolunda çalıştırılacak yöre halkı, hayvanları ile birlikte askerlik şubesine gelerek kayıtlarını yaptırmışlardır. Manda, öküz, at, kısarak, merkep gibi taşıma işlerine yarayan hayvanlar damgalanmış ve gerektiğinde taşıma işlerine katılmışlardır. Damgasız hayvanlar ise müsadere edilmiştir.⁷⁴

Her orduda bir menzil müfettişliği vardır; bu müfettişliğin levazım memurları yığınak bölgesinde görev yapar. Her kolordu için demiryolu istasyonu veya iskele menzil başlangıç noktası olarak seçilir. Bu hatlar içerisinde; "Karadeniz kıyılarından Ankara yönüne: İnebolu - Kastamonu - Çankırı - Kalecik - Ankara, Samsun - Çorum - Sungurlu - Yahşihan - Ankara, Ereğli - Gerede - Kızılcahamam - Ankara, Marmara denizi kıyılarından Ankara yönüne: İzmit - Adapazarı - Düzce - Bolu - Gerede - Kızılcahamam- Ankara" hattı çok önemli noktaldır.

Kastamonu bölgesinde yer alan lojistik çalışmalarında Kastamonu Menzil Bölge Müfettişliği ve teşkilâtı çok önemli görevler yapmışlardır. Bu teşkilatın görev ve sorumluluk alanı şu şekilde tespit edilmiştir:⁷⁵

⁷¹ Evsile, *Kurtuluş Savaşında Askeri Nakliye Hizmetleri*, s. 47.

⁷² Evsile, *Kurtuluş Savaşında Askeri Nakliye Hizmetleri*, s. 49.

⁷³ Nurettin Peker, *İstiklal Savaşı, Resim ve Vesikalarla, İnebolu Kastamonu ve Havalisi, Deniz ve Kara Harekâtı*, Gün Basımevi, İstanbul 1955, s. 248.

⁷⁴ *Kastamonu*, S. 2242, 22 Kânûn-ı Evvel 1920.

⁷⁵ Peker, *İstiklal Savaşı, Resim ve Vesikalarla, İnebolu Kastamonu ve Havalisi...*, s. 244.

“Kastamonu’da menzil bölge müfettişliği karargâhı; İnebolu ve Sinop’ta menzil hat komutanlıkları; Taşköprü, Sinop, Koçhisar, Kastamonu ve İnebolu’da menzil nokta komutanlıkları; Gürcü, Bayındır, Tutam, Okluk, Beşdeğirmenler, Seyitler, Pomaklı, Aktaş, Şehiryarı, Çarşamba’, Gerede’de menzil konak komutanlığı; Cide, Çerkeş, Mecidiye, Safranbolu, Araç, Taşköprü, Daday’da iâşe merkezleri; Kastamonu’da menzil mevki hastanesi; Çerkeş, Koçhisar’da menzil revirleri; Kastamonu’da 15, 20, 60 arabalı üç kol ile 50, 55, 60’şar mekkâreli dört kol, 60 develi bir kol ile henüz miktarı tespit edilemeyen ve nisanda teşkil edileceği anlaşılan iki araba kolu; İnebolu ve Kastamonu’da birer subay misafir yeri ve lokantası- İnebolu ve Kastamonu’da silah ve teçhizat deposu.”

İnebolu Menzil Hat Komutanlığının görev ve sorumluluk alanı ise şu şekilde tespit edilmiştir:⁷⁶

“İnebolu, Ilgaz, Kastamonu Nokta Komutanlıkları; İnebolu, Kastamonu Teçhizat Ambarı; İnebolu, Kastamonu Teçhizat Deposu; Küre, Seyitler, Beşdeğirmenler’de ambarlı konaklar; Kastamonu da 200’er yataklı iki mevki hastanesi; Küre, Seyitler, Beşdeğirmenler, Ilgaz, Kalehanı, Topalosman’da birer revir; İnebolu’da hizmet kıtası; İnebolu’da benzin deposu, nal imal yeri; Kastamonu’da üç koldan kurulu bir ulaştırma taburu ile İnebolu’da altı kamyondan kurulu bir kol.”

İnebolu Menzil Hat Komutanlığının görev ve sorumluluklarının yüksek olması aynı zamanda bölgede Sinop’tan Ereğli’ye kadar olan sahil şeridinde başta İnebolu olmak üzere güvenlik tedbirlerinin artırılmasını zorunlu hale getirmiştir. Bu kapsamda Kastamonu Havalisi Kumandanı Mirliya Muhiddin tarafından 5 Nisan 1921 tarihinde Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Riyasetine çekilen telgrafta lojistik güvenliği için özellikle Sinop, İnebolu ve Ereğli arasında sahil güvenliğini sağlayacak güçlerin mutlaka takviye edilmesi gerektiğinden şu şekilde bahsedilmektedir.⁷⁷

Sonuç

Mustafa Kemal Paşa, 1 Mart 1923 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisinin 4’üncü toplanma yılını açarken yaptığı konuşmasında; “Zaferin kazanılması için geri hizmetlerin düzenlenmesi konusunda yapılan çalışmalar teşekküre ve övülmeye değerdir. Bu keлимeleri söylerken belirtmek istediğim şükran duygusu, yalnız resmî kurumlarla sınırlı değildir. Bütün hayatı kuvvetlerini, bütün

⁷⁶ Peker, *İstiklal Savaşı, Resim ve Vesikalarla, İnebolu Kastamonu ve Havalisi...*, s. 387.

⁷⁷ ATASE, İSH, K.604, G.140aa.

vasıtalarını bağılıklarını ordunun hizmetine veren, kadın ve çocuklarıyla ordu ulaştırma hizmetlerine katılan saygıdeğer halkımız, millet kürsüsünden belirttiğim övgü ve şükranı fazlasıyla hak etmişlerdir.

Efendiler! Olayın heyecan veren bölümleri üzerinde biraz daha durmak konusunda vicdanî mecburiyet duyuyorum. Oğullarını ve kocalarını cephenin ateş hattına gönderen ihtiyar babalar analar ve genç kadınlar kağrı ve öküzden oluşan kutsal, hayatî araçların başına geçerek orduyu takip etmişler ve araçlarının basitliğine karşın ruhlarındaki gayret ve fedakârlıkları ile düşmanın binlerce motorlu araçtan kurulu ulaştırma teşkilatının modern araçlarıyla yarışmışlardır.” Sözleri ile Türk İstiklal Savaşı’nda zafere giden yolda cephe gerisinde fedakârca yapılan faaliyetleri övgü ile anlatmaktadır.

Bu süreçte Harp Encümeni 22 Ocak 1922 tarihinden 15 Temmuz 1922 gününe kadar devamlı ve muntazam toplantılar yaparak ordunun iâşe işlerini düzenlemeye çalıştı. Kurulun ilk toplantısı 22 Ocak 1922 günü Ankara’da yapıldı. Bu toplantıda Müdafaa-i Milliye Vekâleti Levazım Dairesince hazırlanan yiyecek ihtiyacını giderici tedbirleri kapsayan yazısı okundu. Yapılan tüm toplantılarda İstiklal Savaşı’nın Büyük Taarruz öncesi lojistik ve ikmal faaliyetleri planlandı.

İstiklal Savaşı’nda Doğu Cephesi’nden yapılan sevkiyat sırasında özellikle iki güzergâh önem arz etmektedir. Birincisi Trabzon üzerinden deniz yolu ile İnebolu-Kastamonu-Ankara yolu ile yapılan sevkiyat, diğeri ise Erzincan üzerinden Sivas Menzil Müfettişliği vasıtasıyla Ankara’ya yapılan sevkiyattır. Bu yollar üzerinden Doğu Cephesi’nden sağlanan askeri destek ile kısa sürede Batı Cephesi toparlanmış ve zafere ulaşılmıştır. Bu dönemde en önemli hizmeti yapan teşkilatların başında Müdafaa-i Milliye Vekâletinin 10 Ocak 1921 tarihli bir bildiriyle kurulan Sevkiyat ve Nakliyat Genel Müdürlüğü ile Sevkiyat ve Nakliyat Genel Müdürlüğüne bağlı olarak da Yurt İçi Menzil Örgütleri yer almıştır. Bu teşkilatlar sayesinde nakliyat işleri düzene sokulmuş ve örgütlü bir şekilde çalışılmıştır.

İstiklal Savaşı’nda zafere giden yolun en önemli yapı taşı ordu-millet dayanışmasıdır. Bu dayanışma içerisinde Karadeniz Bölgesi’nin özel bir yeri vardır. Hem istiklal mücadelesinin başlangıç noktası olması ve hem de bu mücadelenin cephe gerisi teşkilat

sorumluluğunu alması açısından önemlidir. Türk milletinin topyekûn direniş ve dirilişini ortaya koyan bu hareket aynı zamanda kurulacak olan yeni Türk Devleti'nin de temel harcını oluşturmuştur.

Karadeniz'deki nakliyatta özellikle; 10 Temmuz 1920'de Ankara'da Müdafaa-i Milliye Vekâletine bağlı çalışan Umûr-ı Bahriye Müdüriyeti (Deniz İşleri Müdürlüğü), 21 Eylül 1920 tarihinde kurulan ve Sovyet Rusya'nın Karadeniz limanlarından Trabzon'a ve buradan da Karadeniz'deki diğer Türk liman ve iskelelerine yapılacak deniz ulaştırmasını düzenlemek ve yönetmekle görevli olan Trabzon Kaçakçı Müfrezesi, Temmuz 1920'de kurulan ve Müdafaa-i Milliye Vekâletine bağlı çalışan Samsun Bahriye Müfrezesi Komutanlığı Karadeniz'deki tüm lojistik faaliyetleri yöneten ana birlikler olmuştur. Ayrıca Batıda Ereğli Nakliyat-ı Bahriye Kumandanlığı ve İnebolu'da bulunan sivil ve askeri teşkilatlar İstiklal Savaşı'nın denizdeki lojistiğini sağlayan önemli merkezler olmuş, zafere giden yolda büyük hizmetler yapmışlardır.

Kaynaklar

1. Arşivler ve Resmi Yayınlar

Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Daire Başkanlığı Arşivi (ATASE), İstiklal Harbi Kataloğu

TBMM Zabıt Ceridesi

2. Gazeteler ve Dergiler

Askeri Tarih Belgeleri Dergisi

Harp Tarihi Vesikaları Dergisi

Kastamonu

3. Kitaplar

Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, Ankara, 2006.

Evsile, Mehmet, *Kurtuluş Savaşında Askeri Nakliye Hizmetleri*, Amasya, 1997.

Işın, Mithat, *İstiklal Harbi Deniz Cephesi*, Deniz Matbaası, İstanbul, 1946.

Peker Nurettin, *İstiklal Savaşı, Resim ve Vesikalarla, İnebolu Kastamonu ve Havalisi, Deniz ve Kara Harekâtı*, Gün Basımevi, İstanbul, 1955.

Süslü, Azmi- Balcioğlu, Mustafa, *Atatürk'ün Silah Arkadaşları, Atatürk Araştırma Merkezi Şeref Üyeleri*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 1999.

Türk İstiklal Harbi Batı Cephesi, Sakarya Meydan Muharebesi ve Sonraki Harekât, C. 2, 5'inci Kısım, 2'inci Kitap, Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihi Dairesi Yayını, Ankara, 1973.

Türk İstiklal Harbi; İdari Faaliyetler, 15 Mayıs 1919-2 Kasım 1923, C. 7, Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihi Dairesi Yayını, Ankara, 1975.

Türk Deniz Kuvvetleri, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Merkez Daire Başkanlığı Basımevi, Ankara, 2003.

Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi: 1908-1920, C. III, Kısım 6, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1971.

Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi: TBMM Hükümeti Dönemi (23 Nisan 1920-29 Ekim 1923), C. IV, Kısım 1, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1984.

4. Makaleler

Atabey, Figen, “Millî Mücadele Döneminde Samsun Bahriye Müfrezeye Komutanlığı ve Faaliyetleri”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, c. 12, S. 68, 2019, s. 314-322.

_____, “Millî Mücadele Döneminde Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Kumandanlığı ve Faaliyetleri”, *100. Yılında Mondros Mütarekesi ve Karadeniz'de Millî Mücadele Uluslararası Sempozyumu*, C. II, ed. Hikmet Öksüz vd., Karadeniz Teknik Üniversitesi Yayınları, Trabzon, 2019, s. 635-653.

Doğanay, Rahmi, “Millî Mücadele'de Karadeniz Limanları”, *Karadeniz'de İsyân Mübadele ve Propaganda*, Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2019, s. 137-170.

Okur, Mehmet, “IX. Ordu Müfettişi Mustafa Kemal Paşa'nın Raporlarında Karadeniz'de Pontusçu Faaliyetler”, *Karadeniz'de İsyân Mübadele ve Propaganda*, Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2019, s. 69-86.

_____, “Karadeniz Bölgesi'nde Rum Çete Faaliyetleri ve İtilaf Devletleri'nin Rolü”, *Karadeniz'de İsyân Mübadele ve Propaganda*, Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2019, s. 57-68.

Özlu, Hüsnü, “Millî Mücadele Yıllarında Cepheye Silah ve Cephane Sevkiyatında İnebolu Kastamonu Yolu”, *Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi*, S.15, Şubat 2010, s. 77-102.

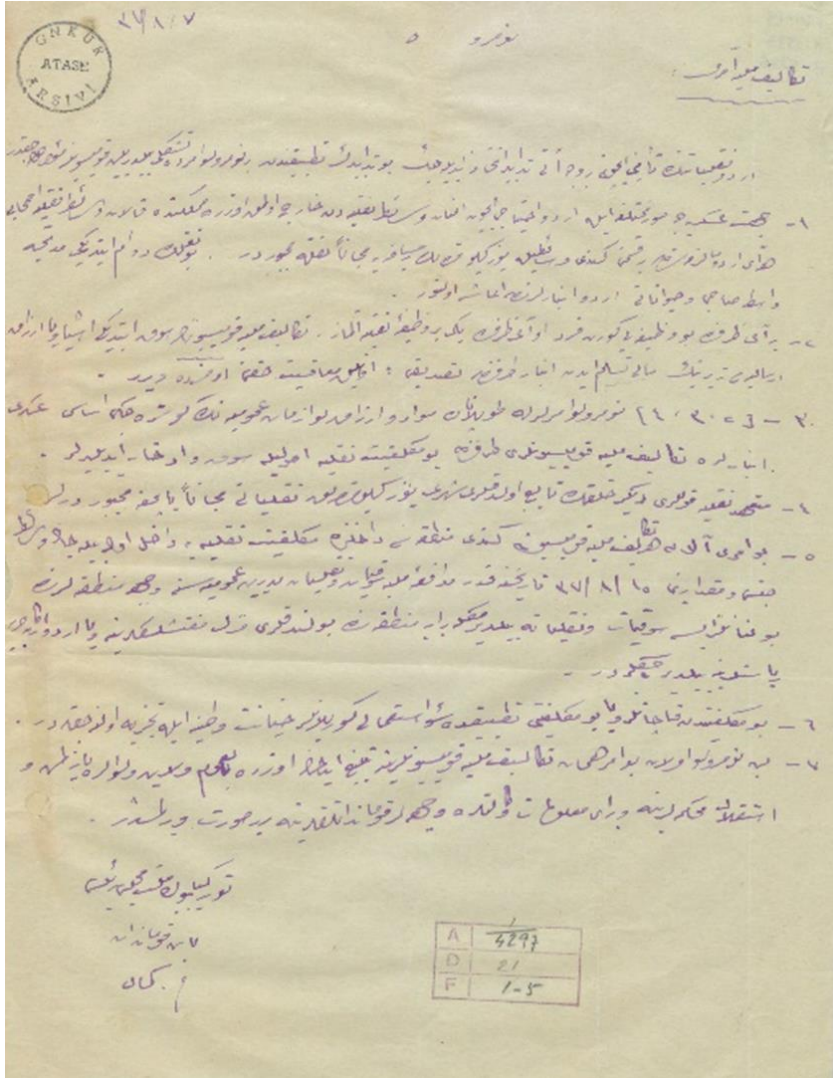
_____, “İstiklal Savaşı'nda, Batı Cephesine Yapılan Lojistik Faaliyetlerde Doğu Cephesi'nin Önemi ve Yapılan Askeri Sevkiyatın Analizi”, *100. Yılında Erzurum Kongresi Uluslararası Sempozyumu Bildiriler 23-25 Temmuz 2019 Erzurum*, ed. Murat Küçükuşurlu vd., Erzurum Teknik Üniversitesi Yayınları, Erzurum, 2019, s. 264- 286.

_____, “İstiklal Savaşı'nda Bir Yol: İstiklal Yolu ve Kastamonu Bölgesindeki Lojistik Faaliyetlerin Değerlendirmesi”, *Savunma Bilimleri Dergisi*, c. 18/2, S. 36, Kasım 2019, s. 155-180.

Topal, Coşkun, “Doğu Harekâtı Sonrası Batı Cephesinin Lojistiği ve Karadeniz'in Güvenliği Sorunu”, *Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, c. 10, S. 1, Haziran 2008, s. 104-115.

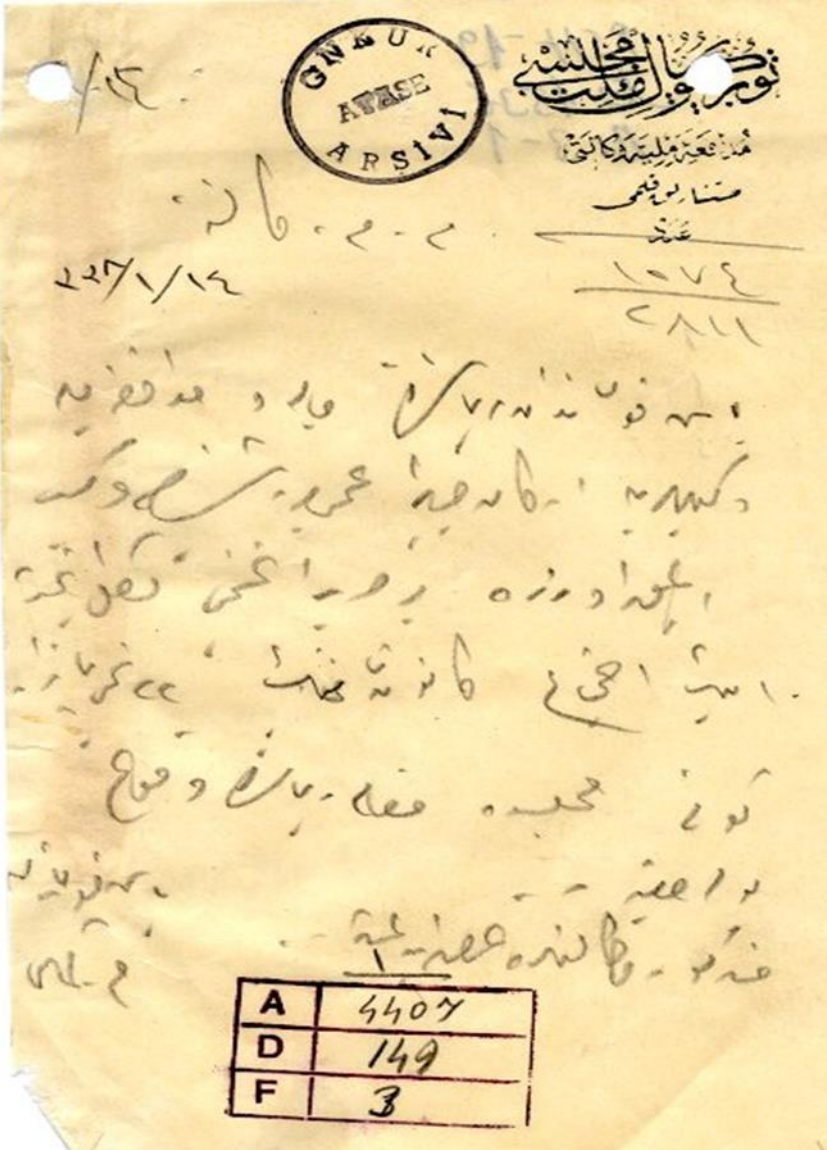
EKLER

Ek 1: 5 Nolu Tekalif-i Milliye Emri

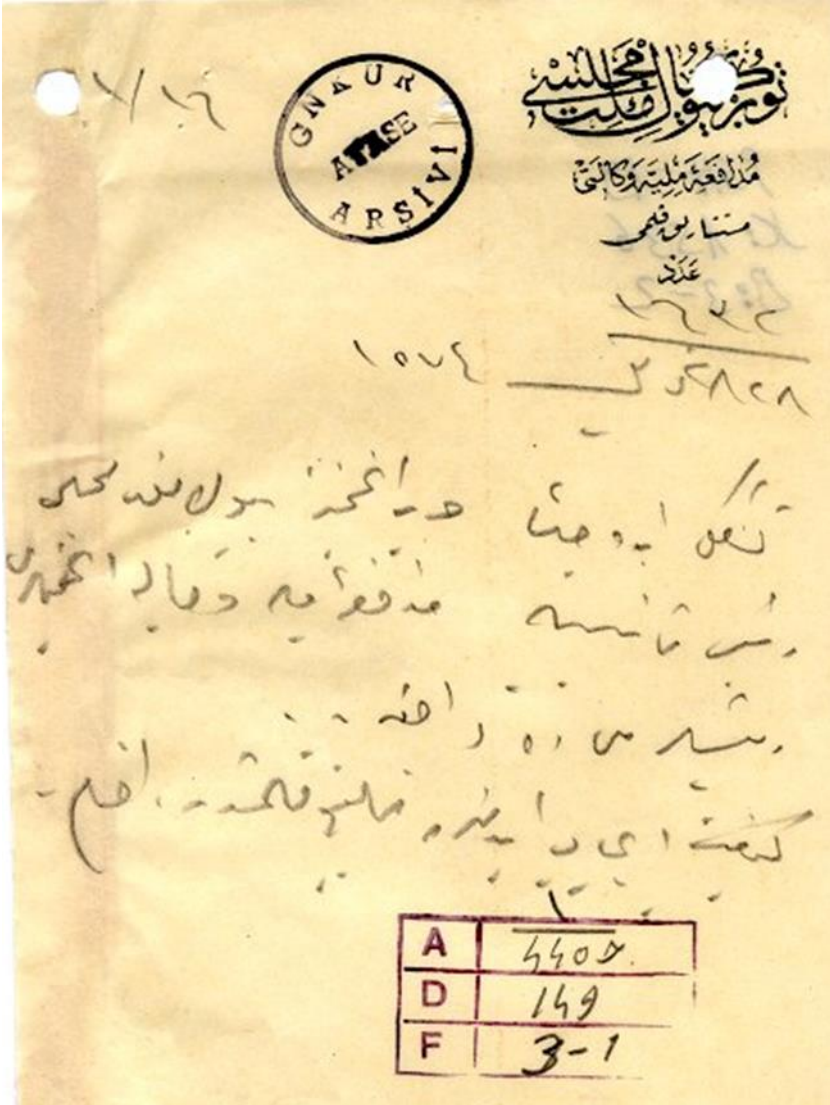


Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Daire Başkanlığı Arşivi (ATASE), İstiklal Harbi Kataloğu.

Ek 2-a: Harp Encümeni'nin Kuruluşu

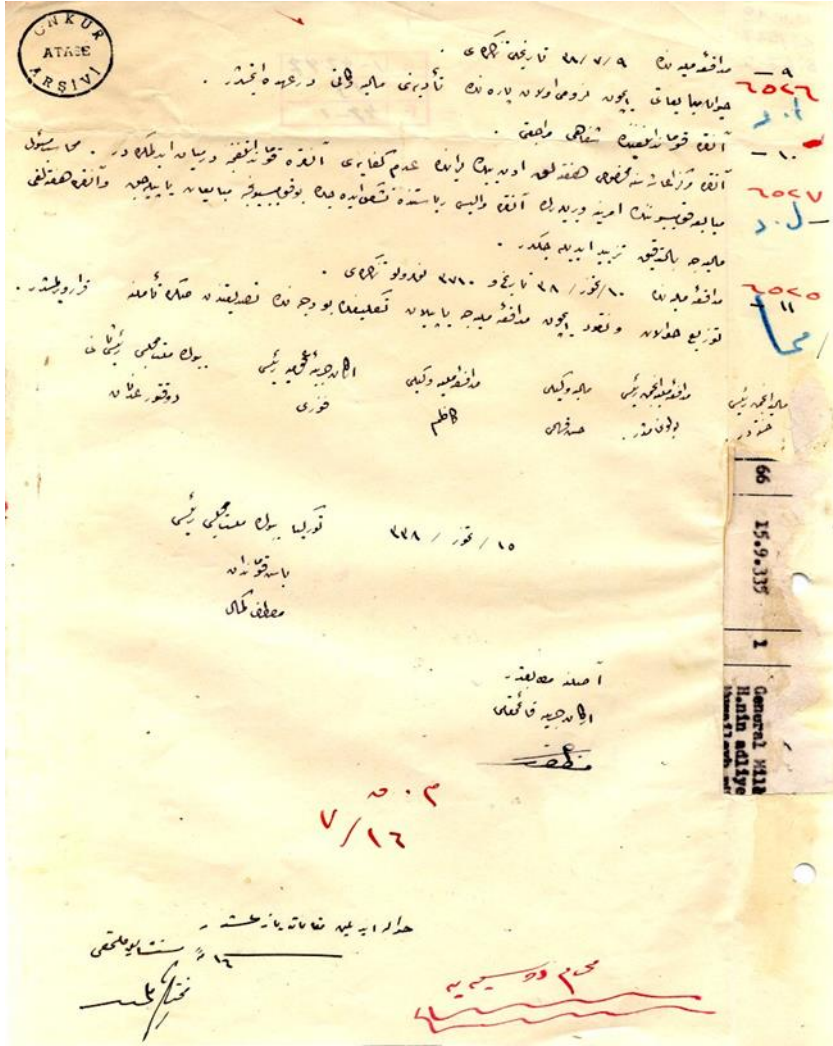


Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Daire Başkanlığı Arşivi (ATASE), İstiklal Harbi Kataloğu.

Ek 2-b: Harp Encümeni'nin Kuruluşu

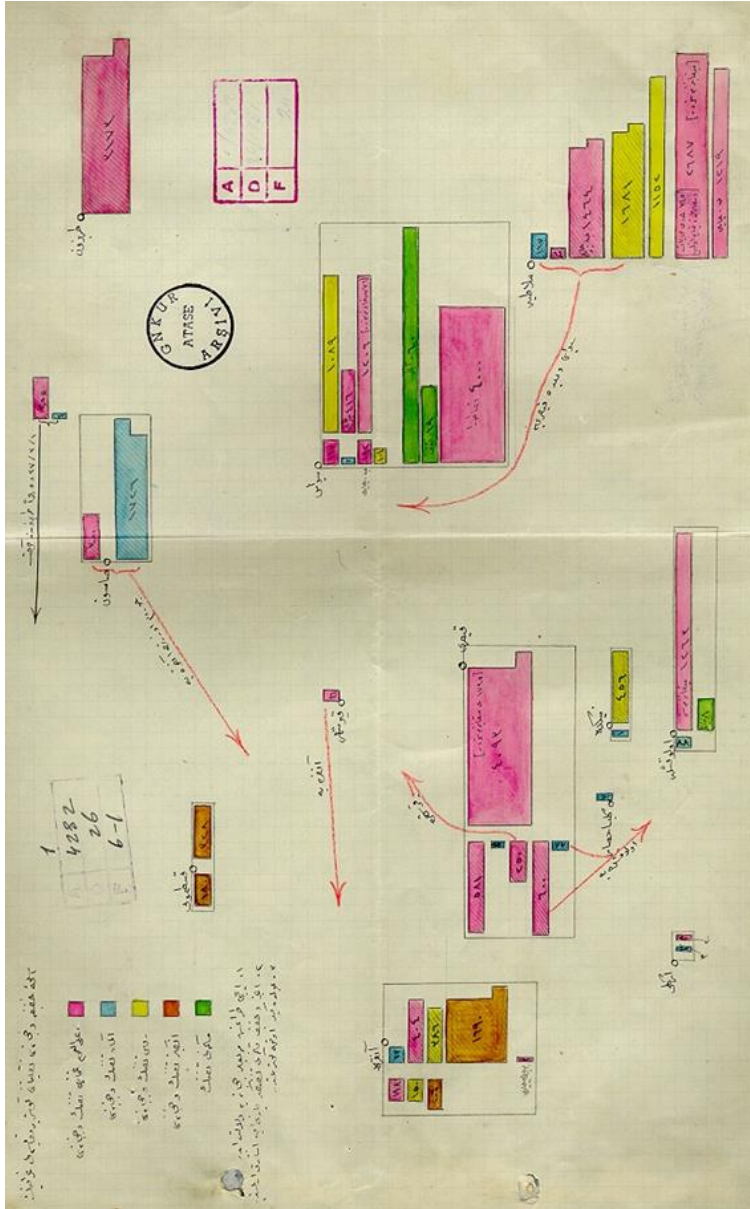
Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Daire Başkanlığı Arşivi (ATASE), İstiklal Harbi Kataloğu.

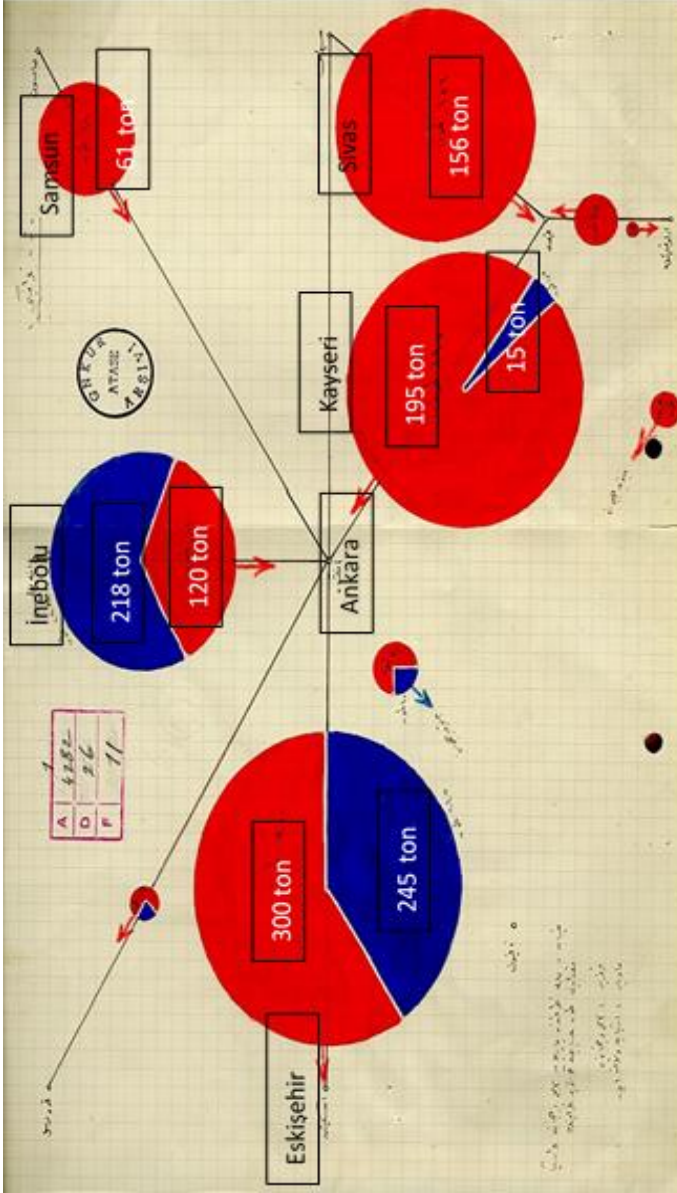
Ek 4-b



Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Daire Başkanlığı Arşivi (ATASE), İstiklal Harbi Kataloğu.

Ek 5: İstiklal Savaşında Karadeniz Üzerinden Yapılan Sevkiyat



Ek 8: İstiklal Savaşı'nda Doğu Cephesi'nden Yapılan Sevkiyat

(Kırmızı zemin taşınan silah ve cephaneyi, mavi zemin taşınan eşyayı göstermektedir.)

Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Daire Başkanlığı Arşivi (ATASE), İstiklal Harbi Kataloğu

1930 BELEDİYE KANUNU'NDAN LAMBERT PLANI'NA TRABZON BELEDİYESİNİN ŞEHİR İÇİ ULAŞIM FAALİYETLERİ

Ülkü KÖKSAL*

Giriş

Osmanlı Devleti'nde modern belediye teşkilatlanmalarının ilk oluşumları Tanzimat sürecinde ortaya çıktı. Klasik dönemde kadılık, esnaf teşkilatları ve vakıflar gibi kurumlar tarafından yürütülen şehircilik hizmetleri Tanzimat ile birlikte modern yapılanmalara dönüştü. Bu alanda ilk olarak Kırım Savaşı sırasında İstanbul'da Şehremaneti kurulmuştu. Yaklaşık 10 yıl aradan sonra çıkarılan 1864 Vilayet Nizamnamesi ve ardından yapılan çeşitli düzenlemelerle önemli taşra vilayetlerinde belediye kurumları oluşturularak yaygınlaştırıldı.¹ Belediye teşkilatları başlangıçta şehirlerde *beledi kolluk* ve *imar denetimi* faaliyetleri ile ekonomik hayatın düzenlenmesi kapsamında *temizlik* hizmetlerinin sağlanması ve yasaqların uygulanmasında etkili olmuşlardı. Fakat bunun dışında modern belediyelerin yürütmesi gereken yol, kaldırım, su yolu, kanalizasyon gibi ulaşım ve altyapı hizmetlerinin sağlanmasında yeterli olunamıyordu. Bu yöndeki faaliyetler merkezi hükümetin desteği ile gerçekleştirilebiliyordu.²

Belediyecilikte en önemli aşama 1877 yılında kabul edilen “Dersaadet ve Vilayet Belediye Kanunu”³ ile sağlandı. Bu kanun ile

* Dr. Öğr. Üyesi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü, ulkukoksal@gmail.com

¹ İlber Ortaylı, “İmparatorluk Döneminde Mahalli İdarelerin ve Belediyeciliğin Evrimi”, *Türkiye’de Belediyeciliğin Evrimi 1*, ed. Ergun Türkcan, Ayyıldız Matbaası, Ankara 1978, s. 7-21; İlber Ortaylı, “Tanzimat ve Meşrutiyet Dönemlerinde Yerel Yönetimler”, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi*, 1. Cilt, İletişim Yayınları, İstanbul 1985, s. 232-244; Ali Akyıldız, “Şehremini”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C. 38, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, İstanbul 2010, s. 461; Musa Çadırcı, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2013, s. 276-278; Tanzimat Dönemi’nde Osmanlı’da yerel yönetim ve modern belediyelerin oluşum süreci ile ilgili ayrıntılı bilgi için bk. İlber Ortaylı, *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri (1840-1880)*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2000.

² Çadırcı, *Tanzimat Döneminde...*, s. 278.

³ Tanzimat Dönemi’nde yerel yönetimlere dair kanuni düzenlemelerle ilgili bir çalışma için bk. Mehmet Seyitdanlıoğlu, *Tanzimat Döneminde Modern Belediyeciliğin Doğuşu Yerel Yönetim Metinleri*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2010.

şehirlerin nüfusuna göre 4 yıl için 6-12 kişilik belediye meclisi üyeleri seçilerek içlerinden birinin hükümet tarafından belediye başkanı olarak atanması öngörülüyordu.⁴

Belediye teşkilatları öncelikle ticarete açık liman şehirlerinde görüldü. Özellikle Avrupa ülkeleri ile ticaretin geliştiği 19. yüzyılda, şehirlerde ortaya çıkan ihtiyaçlara ilave olarak Tanzimat uygulamaları ile birçok kurum ve kuruluşta ortaya çıkan düzenlemeler modern belediyeçilik yapılanmalarının önünü açtı.⁵ Bu anlamda Trabzon, belediyeçilik faaliyetlerinin ilk olarak başlatıldığı taşra vilayetlerindendi. Nitekim 1869 Vilayet Salnamesi'ne göre şehirde belediye teşkilatı mevcuttu. Bu teşkilat devletin atadığı arazi memurunun başkanlığında seçimle göreve getirilen 7 üye ile birlikte 3 tabii üyeden müteşekkil *belediye meclisi* şeklinde oluşturulmuştu. Belediyelerdeki birimler sonraki yıllarda şehrin ihtiyaçlarına bağlı olarak daha da genişletildi.⁶

Tanzimat sürecinde diğer vilayetlerde olduğu gibi Trabzon'da da belediye hizmetleri bazı alanlarla sınırlı kalmış, bayındırlık ve ulaşım gibi hizmetler valilik⁷ bünyesinde, merkezi hükümetçe yapılmıştı. Şehir içinde yeni yol ve caddelerin açılması ve tamirata çoğunlukla vilayette görev yapan valilerin çabaları ile gerçekleştirilmişti.⁸

⁴ Ortaylı, "İmparatorluk Döneminde...", s. 21.

⁵ Ortaylı, *Tanzimat Devrinde Osmanlı...*, s. 178; Çadrcı, *Tanzimat Döneminde...*, s. 273.

⁶ Örneğin Trabzon Belediyesinde ilk oluşturulan birimlerden biri *Sağlık İşleri*ydi. Sonraki yıllarda kanuni düzenlemelere ve ihtiyaçlara paralel olarak belediye organ ve birimleri arttırıldı. Rasim Şimşek, *Trabzon Belediye Tarihi I Osmanlı Dönemi*, Trabzon Belediyesi Yayınları, Trabzon 1993, s.65, 81-87, 174; Rahmi Çiçek, *İstikbal Gazetesine Göre Trabzon'da Belediye ve Belediyeçilik (1919-1925)*, Serander Yayınları, Trabzon 2011, s. 28-35.

⁷ Trabzon Valisi Sırrı Paşa 1879 yılında Nafia Nezaretine gönderdiği bir tahriratta Trabzon vilayetindeki yollar ile ilgili olarak "Memalik-i Mahruse-i Şahane içinde hiç yolu yok bir memleket varsa o da Trabzon vilayetidir diyebilirim." ifadelerini kullanmıştı. Vilayette Erzurum yolundan başka insan eliyle yapılmış düzgünce bir yol bulunmadığını, hatta basit hayvan yolunun dahi olmadığını vurgulayan Sırrı Paşa ahalinin vilayet içindeki yerleşim yerlerine dere tepe aşarak zor şartlarda ulaşabildiğini, su baskınlarının ve köprü yokluğunun gidiş gelişte sekteye uğrattığını, ulaşım ağlarının yetersiz olmasının bölgenin ekonomik potansiyelinin açığa çıkarılmasını olumsuz etkilediğini belirtmişti. Ahmet Köksal, *Giritli Sırrı Paşa*, Serander Yayınları, Trabzon 2018, s. 57-58.

⁸ Emin Muhlis Paşa'nın valiliği döneminde (1872) şehrin içinden batıya doğru uzanan cadde (Uzunsokak) açıldı. Bugün de mevcut olan Uzunsokak Caddesi'nin açılması sırasında Tabakhane Kapısı ve Ortahisar'da Hükümet Konağı çevresindeki kale duvarları ile kale kapıları yıktırıldı. Zağnos-Kavakmeydanı yolunun da bu dönemde

II. Meşrutiyet Dönemi'nde de Trabzon Belediyesinin şehir içi ulaşımın sağlanması ve yolların yapım ve onarımına dair faaliyetleri sınırlı kaldı. Nitekim belediye bütçesi bu dönemde oldukça yetersizdi.⁹ Bu yıllarda belediye başkanlığı görevinde Nemlizade Cemaal Bey bulunuyordu. Daha sonra başkan seçilen Barutçuzade Hacı Ahmet Efendi ise Rus işgaline kadar bu görevi sürdürdü.¹⁰

I. Dünya Savaşı'nda Rus işgaline uğrayan Trabzon'da belediye hizmetleri başlangıçta Rumlara verilmişse de kısa süre sonra Ruslar yönetimde etkili olmuşlardı. Müslümanların şehirden ayrılması ile birlikte Rumların yağma hareketleri gerçekleşmiş ve pek çok mahallede evler yıkılmış veya yağmalanmış, enkazlar yolları kapatmıştı. O kadar ki Ruslara göre şehirde kiralanacak ev kalmamıştı. Rusların tespitine göre şehirde altyapı ve yollar oldukça bozuk bir haldeydi. Yalnızca yaya geçişine imkan verecek düzeyde olan şehir içi yolları çamur halindeydi. Bu süreçte Rusların askeri ulaşımı kolaylaştırma amaçlı faaliyetleri de şehrin pek çok bölgesinin tahrip olmasına yol açtı. İşgal yıllarında şehrin imarı ve askeri

açılmış olması muhtemeldir. 1880'li yıllarda Zağnos ve Tabakhane Köprüleri tamir edilip genişletildi. Mahmut Goloğlu, *Trabzon Tarihi Fetihden Kurtuluşa Kadar*, Serander Yayınları, Trabzon 2013, s. 167, 192. Bu yolların dışında Trabzon'un en eski caddelerinden biri Mumhaneönü'nden Kemeraltı'na, oradan Semercilerbaşı'na uzanan yoldur. Tabakhane, Hacıkasım, Kemerakaya, Çömlekçi, İmaret (Gülbaharhatun) ve Hızırbey bölgelerindeki caddeler ise daha eski dönemlerde açılmıştı. Şimşek, *Trabzon Belediye Tarihi*, s. 176-177. 1868 yılında Trabzon-Erzurum yolunun eski güzergahı olan Taksim'den Boztepe'ye, oradan Kaymaklı mevkiinden Değirmendere'ye inen yolun güzergahının değiştirilmesi çalışmaları kapsamında şehir içindeki başlangıç güzergahının Belediye Meydanı'ndan (Gavur Meydanı) Elgüze? mevkiine kadar uzatılmak üzere Değirmendere'den geçirilmesi planlandı. Aynı zamanda şehir içi yol özelliğinde olan bu güzergahın tamamlanması Emin Muhlis Paşa'nın valiliği döneminde gerçekleşti. Selahattin Tozlu, *Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu (1850-1900)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum 1997, s. 78-80. Esasında şehir içinde açılan veya tamir edilip genişletilen yollar doğu ve batı istikametindeki kazalara veya iç bölgelere ulaşımın sağlanması amacıyla merkezi hükümet tarafından yapılmaktaydı. Cumhuriyet Dönemi'nde de bu esas devam ettirilerek şehir içi güzergahında olup kazalarla ve iç bölgelerle irtibatı sağlayan yollar valilik tarafından tamir ve ıslah edildi.

⁹ *Trabzon'da Meşveret*, S. 4, 30 Ağustos 1324 (12 Eylül 1908); *Trabzon'da Meşveret*, S. 10, 20 Eylül 1324 (3 Ekim 1908); *Trabzon'da Meşveret*, S. 12, 27 Eylül 1324 (10 Ekim 1908); Volkan Aksoy, *II. Meşrutiyet Dönemi'nde Trabzon*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Trabzon 2014, s. 261-263. Belediye bütçesinin yetersiz olması kimi zaman yolların yapım ve tamir masraflarının ilgili mahallerdeki mağaza ve hane sahiplerine *adilane bir şekilde* paylaştırılarak karşılanmasını da gündeme getirdi. *Trabzon'da Meşveret*, S. 167, 7 Nisan 1326 (20 Nisan 1910).

¹⁰ Şimşek, *Trabzon Belediye Tarihi*, s. 104.

faaliyetler için düzenlenmesi amacıyla planlar¹¹ yapıldı.¹² Trabzon'un pek çok bölgesinin ve tarihi dokusunun tahrip edildiği¹³ imar faaliyetleri kapsamında Ruslar askeri sevkiyat amaçlı yollar açtılar. Şehrin merkezinde bulunan Uzunsokak ve Kunduracılar Caddelerinin ortasından geçen caddeyi (Maraş Caddesi) açarak Akçaabat istikametinde nakliyatı kolaylaştırmayı hedeflediler. Yolun açılması sırasında Türklere¹⁴ ait çok sayıda ev yıkıldı. Ruslar II. Abdülhamit Dönemi'nde yapımına başlanıp tamamlanamayan Değirmendere'deki¹⁵ rıhtımı da askerî nakliyede kolaylık sağlamak amacıyla geçici çözümlerle düzenlemişlerdi. Bu rıhtımdan Çömlekçi Mahallesi'ne uzanan kısımda da gerek dağlara istihkamlar yapılması gerekse şehrin yeniden kurulması için malzeme depolamışlardı. Boztepe düzlüğüne top yerleştirmek için bir yol açan Ruslar, ayrıca Yenicuma Camii'nin yanından geçmek üzere Bahçecik Mahallesi'ne ulaşan bir güzergâh oluşturdular. Buradan da Soğuksu Caddesi'ne bağlantı sağladılar. Ortahisar ve Zağnos'ta da bazı tarihi yapılar ve haneler yıkılarak yol düzenlemesi yapıldı. Ayrıca Ruslar sahilden Maçka'ya uzanan dar bir tren yolu¹⁶ da yapmış-

¹¹ Ruslar Trabzon şehrinin yeniden düzenlenmesi amacıyla bir plan da hazırlamışlardı. Bu plan işgal sonrasında Trabzon Belediyesinde kalmıştı. Mustafa Reşit Tarakçıoğlu, *Trabzon'un Yakın Tarihi*, Karadeniz Üniversitesi Yayınları, 1986, s. 22.

¹² Rus işgal yıllarında Trabzon'daki imar faaliyetleri ile ilgili olarak bk. Enver Uzun, *Rus İşgal Komutanı S. P. Minstlov'un Trabzon Günlüğü*, Eser Ofset Matbaacılık, Trabzon 2008; Yakov Kefeli, *Anılar (1916-1919)*, çev. Erdoğan Altınkaynak, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2013; Asiye Bayındır, *Rus İşgali Döneminde (1916-1918) Trabzon*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Trabzon 2014, s. 51-61; Atilla Ekrem Yavuz, *Birinci Dünya Savaşı'nda Trabzon'da Çıkarılan Rus İşgal Gazetesi Trapezondskiy Voennyy Listok (1-125. Sayılar/Kasım 1916-Mart 1917)*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Trabzon 2019, s. 16-19.

¹³ Trabzon'daki tarihi eserlerin tahrip edilmesi ve bir kısmının Rusya'ya götürülmesi ile ilgili bir çalışma için bk. Veysel Usta, "Rus Bilimler Akademisi Heyeti'nin İşgal Yıllarında Trabzon'da Yaptığı Çalışmalar ve Rusya'ya Götürülen Eserler", *Doğu Karadeniz'de Rus İşgali ve Muhacirlik*, ed. Veysel Usta, Serander Yayınları, Trabzon 2016, s. 108-132.

¹⁴ Tarakçıoğlu'na göre yol eğer deniz kısmından açılmış olsaydı Rum mahalleleri olan Kemerkaya, Tuzluçeşme ve Sotka'dan geçecekti. Dolayısıyla yolu daha iç kısımdan açan Ruslar birkaç Türk mahallesini ortadan kaldırdığı gibi Harşit Vadisi'ndeki cepheye nakliyatı da kolaylaştırmıştı. Tarakçıoğlu, *Trabzon'un Yakın Tarihi*, s. 21.

¹⁵ Değirmendere'deki Taş İskele 1890'lı yıllarda Vali Kadri Bey döneminde yaptırıldı. Goloğlu, *Trabzon Tarihi*, s. 188.

¹⁶ İşgal sonrasında bu demiryolu ilgi görmediği gibi güzergahta bulunan vagon ve makineler ile raylar birkaç yıl içinde halk tarafından sökülüp alınarak ortadan kaldırıldı. Tarakçıoğlu, *Trabzon'un Yakın Tarihi*, s. 24.

lardı. Zafanoz, Karlık, Suva köylerinin dağ ve tepelerine de top yolları yapan Rusların açtığı bu köy yolları Trabzon'un kurtuluşunun ardından halk tarafından yeniden tarlalara eklendi.¹⁷

İşgal sonrasında ilk belediye yönetimi yine Barutçuzade Hacı Ahmet Efendi¹⁸ başkanlığında oluşturuldu. Şehir oldukça harap¹⁹ durumdaydı. Kurtuluşun ardından valiliğe atanan Mehmet Galip Bey vilayetin ileri gelenlerinin de desteği ile sorunların çözümünü için Dahiliye Nezaretinden maddi destek talep etmişse de olumlu cevap alamamıştı. Bu süreçte Trabzon Muhafaza-i Hukuk-ı Milliye Cemiyeti de şehrin eğitim, imar, ekonomi, sağlık, ulaşım konularındaki sorunlarına çözüm önerilerini dile getirdiği bir rapor hazırlayarak Hariciye Nezaretine sundu. Raporda imar ve inşaa faaliyetlerinin yerli veya yabancı şirketlere ihale edilmesi; açılması düşünülen yol ve caddelerin yakın köylerden gelen yollarla birleşecek şekilde düzenlenmesi önerildi.²⁰

Milli Mücadele yıllarından Cumhuriyet Dönemi'ne kadar Trabzon Belediyesinin şehir içinde kaldırım, yol ve çevre düzenlenmesi konularında yetersiz bütçesi nedeniyle fazlaca bir faaliyet gösteremediği, yollara dair hizmetlerin küçük denilecek tarzda kaldırım inşaatı veya merkezi mahallerde yol döşenmesi gibi düzenlemelerle sınırlı kaldığı anlaşılmaktadır. Şehir içi yollar, kaldırım ve diğer düzenlemeler Nafia Dairesi tarafından yapılmaktaydı. Rus işgali döneminde oluşan tahribatın giderilmesi için bazı yollardaki tamiratlar ise belediye tarafından yaptırıldı. Bu çerçevede Kavakmeydanı yolu ile Uzunsokak Caddesi'nin bir kısmı düzenlendi. Ayrıca Maraş Caddesi ve Tabakhane Köprüsü de sıklıkla tamir gören yerlerdendi. Bununla birlikte Eski Postane önünde açılmak istenen

¹⁷ Tarakçıoğlu, *Trabzon'un Yakın Tarihi*, s. 21-23; Muzaffer Lermioğlu, *Akçaabat Tarihi ve Birinci Genel Savaş- Hicret Anıları*, Has Matbaaa, İstanbul 2011, s. 367-370.

¹⁸ Ekim 1919'da belediye başkanlığı görevine başlayan Kazazzade Hüseyin Efendi bu görevini kesintilerle 1926 yılına kadar sürdürdü. Aynı yıl Mehmet Avni Bey başkan seçildi. 1928 yılında ise Temel Nücumî Bey (Göksel) belediye başkanlığına getirildi. Mesut Çapa-Rahmi Çiçek, *Yirminci Yüzyıl Başlarında Trabzon'da Yaşam*, Serander Yayınları, Trabzon 2004, s. 35, 43; Çiçek, *İstikbal Gazetesine Göre Trabzon'da...*, s. 59.

¹⁹ Hemen her mahallede binaların zarar gördüğü Trabzon'da medreseler, türbeler, okullar ve camiler de tahrip edilmişti. Cumhuriyet Odabaşıoğlu, *Trabzon 1869-1933 Yılları Yaşantısı*, Ankara, (t.y.), s. 94.

²⁰ Mehmet Okur, "Trabzon Muhafaza-i Hukuk-ı Milliye Cemiyeti'nin Bilinmeyen Bir Raporu", *Türk Dünyası Araştırmaları*, S. 160, Ocak-Şubat 2006, s. 83-92; Selçuk Ural, "Milli Mücadele Döneminde Trabzon Vilayeti'nin Sorunları ve Bunların Çözümüne Yönelik Trabzon Muhafaza-i Hukuk-ı Milliye Cemiyeti'nin Bir Raporu", *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, S. 36, 2008, s. 267, 272.

yolu belediyenin yapamayacağı anlaşılacak Nafia Dairesince yapımı uygun bulundu. Bu süreçte açılan yollardan biri de 1924 yılında, Cemal Bey'in valiliği döneminde yapımı kararlaştırılan Gazipaşa Caddesi'di.²¹

20. yüzyılın başında Trabzon şehrinin merkezinde Uzunsokak Caddesi²² ile Çarşı Caddesi (Kunduracılar Caddesi) ve bu iki caddenin ortasında yer alan Maraş Caddesi doğu-batı uzantılı yollardı. Bu yollar kısa ve dar sokaklarla birbirine bağlanmışsa da her üç cadde de oldukça dardı. Şehrin batı tarafında bulunan Kavakmeydanı'na kadar uzanan Uzunsokak önemli kurum ve kuruluşların binalarının yer aldığı en işlek caddeydi. Kunduracılar Caddesi çeşitli meslek erbabının ve mağazaların yer aldığı bir cadde vaziyetindeydi. Semerciler Caddesi pek çok mağazanın yer aldığı önemli bir ticaret merkezi durumundaydı. Şehrin doğu kısmında yer alan iskeleden Meydan'a²³ çıkan İskele Caddesi'nde ise daha ziyade oteller sıralanmıştı.²⁴

Cumhuriyetin ilk yıllarında belediye gelirlerinin²⁵ yetersiz olması nedeniyle Trabzon'da önemli bir imar faaliyeti gerçekleştir-

²¹ Çapa-Çiçek, *Yirminci Yüzyıl Başlarında...*, s. 83-85; Çiçek, *İstikbal Gazetesine Göre Trabzon'da...*, s. 118-120. Gazipaşa Caddesi'nin açılması Atatürk'ün 1924 yılı Eylül ayında gerçekleşen Trabzon gezisi sırasında bizzat kendi talebi sonrasında kararlaştırıldı. 16 Eylül 1924 tarihinde yapılan temel atma töreninde Atatürk de yer aldı. Veysel Usta, *Arşivlere Yansıyan Belgelerle Trabzon'da Atatürk Sevgisi*, Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, Trabzon 2005, s. 32; Veysel Usta, *Atatürk ve Trabzon fotoğraflar-belgeler-demeçler*, Serander Yayınları, Trabzon 2011, s. 61.

²² 19. yüzyılın ikinci yarısında açılan Uzunsokak Caddesi'nde uzunca bir süre sık yapılaşma gerçekleşmedi. Caddenin önce Maraş Caddesi'nin bulunduğu yerde açılması planlanmışsa da Nemlizedelerin de içinde bulunduğu birkaç eşraf ailesi evlerinin yer aldığı mevcut yerden açılmasını sağlamışlardı. Başlangıçta 12 arşın genişliğinde olması kararı verilmişse de bu oran daha sonra 8 arşına indirildi. Sonraki yıllarda nüfuzlu ailelerin evlerini cadde üzerinde yapmaları sokağı daha da daralttı. Cevdet Alap, "Görüşler Duyuşlar", *Yeniyoğul*, S. 2336, 27 Mart 1937.

²³ Tarih boyunca *Meydan-ı Şarkî*, *Frenk Meydanı*, *Gavur Meydanı*, *Hürriyet Meydanı*, *Belediye Meydanı*, *Meydan* gibi çeşitli şekilde adlandırılan Meydan'ın tarihsel süreçte yaşadığı değişim ile ilgili çalışmalar için bk. Ahmet Karacavuş, "Toplumsal Mekânın Merkezinin Değişimi Üzerine Bir Deneme: XIX. Yüzyılın İkinci Yarısında Trabzon'da Geleneksel Yaşamın Hükümsüzleşmesi", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S. 10, 2011, s. 71-99; Murat Küçükkuşurlu, "Trabzon'da Modernleşmenin Simgesi Olarak Meydan-ı Şarkî", *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 63, Eylül 2018, s. 617-638.

²⁴ Çapa-Çiçek, *Yirminci Yüzyıl Başlarında...*, s. 13-14.

²⁵ Türkiye'de, 1923-1930 yılları arasında, belediyelerin gelir elde etmeleri yönünde kanuni düzenlemeler yapılmışsa da 1926 yılından itibaren bu gelirlerin bir kısmının

rilememiştir. 1930 yılına kadar Trabzon Belediyesinin gerçekleştirdiği faaliyetler arasında mümkün olduğunca şehrin temizliğinin sağlanması, ekmeğin narhının belirlenmesi, birkaç sokağın kaldırım ve lağımlarının tamir edilmesi, ihtiyacı karşılayacak ölçüde bir it-faiye teşkilatı oluşturulması, Gazipaşa Caddesi'nin açılması, mez-baha binasının inşası, şehir haritasının yapılması²⁶ ve az sayıda yoksula yardım edilmesi gibi sınırlı hizmetler yer aldı.²⁷ Bu dönemde belediyenin şehir içi taşıma hizmeti mevcut olmamakla bir-likte, kara ve deniz ulaşım ücretlerinin belirlenmesi ve denetimi²⁸ gibi konularda yetkileri bulunuyordu.²⁹

Bu çalışmada Cumhuriyet Dönemi'nin ilk Belediye Kanunu (1930) sonrasında Trabzon Belediyesinin ulaşım faaliyetlerine yer verilerek planlı şehir uygulamalarına geçildiği 1937 yılı ile birlikte ortaya çıkan imar ve ulaşım düzenlemeleri değerlendirilecektir. Bu amaçla özellikle yerel basın ve Trabzon Belediye Meclisi Tutanak-ları ışığında şehir içi yol ve kaldırım hizmetlerine, yaya ve araç tra-fiğinin düzenlenmesine, toplu taşıma hizmetlerinin sağlanmasına dair faaliyetler üzerinde durulacaktır.

1. 1930 Belediye Kanunu Sonrasında Trabzon'da Şehir İçi Yolların Durumu, Belediyenin Kaldırım ve Yol Hizmetleri

Osmanlı Devleti'nden kalan Belediye Kanunu çeşitli düzenle-melerle Cumhuriyet'in ilk yıllarına kadar uygulandı. 1923-1930 dö-nemi, belediye hizmetlerinin daha verimli yürütülmesi için yapıla-cak düzenlemeler öncesi bir hazırlık evresi olarak görülebilir.³⁰ Ni-

merkezi hükümete aktarılması ile oluşan gelir kaybı beledi faaliyetleri aksatan un-surlardandı. Belediyelerin gelirlerini azaltan bir diğer unsur ise 1929 Dünya Ekono-mik Bunalımı'nın ortaya çıkardığı genel ekonomik tablodur. İlhan Tekeli, "Cumhu-riyet Döneminde (1923-1973) Türkiye'de Belediyeciliğin Evrimi", *Türkiye'de Beledi-yeciliğin Evrimi 1*, ed. Ergun Türkcen, Ayyıldız Matbaası, Ankara 1978, s. 32-34.

²⁶ Trabzon Belediyesinin 1924 yılında başlattığı çalışmalar neticesinde 1926 yılında tamamlanabilen şehir haritası 7 Temmuz 1926 tarihinde Dahiliye Vekaleti tarafın-dan incelenerek uygun bulundu. Mesut Çapa-Veyssel Usta, *Cumhuriyetin İlk Yılla-rında Trabzon Vilayeti İle Yazışmalar*, Derya Kitabevi Yayınları, Trabzon 1997, s. 91-92. Buna rağmen ilerleyen yıllarda bu haritayı esas alan planlı şehir uygulamaları gerçekleştirilemedi. Çiçek, *İstikbal Gazetesine Göre Trabzon'da...*, s. 113.

²⁷ *Yeni Yol*, S. 2530, 15 Birinci Teşrin 1938.

²⁸ Çapa-Veyssel, *Cumhuriyetin İlk Yıllarında...*, s. 137.

²⁹ Çapa-Çiçek, *Yirminci Yüzyıl Başlarında...*, s. 90-92; Çiçek, *İstikbal Gazetesine Göre Trabzon'da...*, s. 129-131.

³⁰ Cumhuriyetin ilk yıllarında yeni bir Belediye Kanunu oluşturulması için önce 1924 yılında, ardından 1926'da iki layiha hazırlandı. Bilal Şinik-Aslı Yılmaz Uçar-Esra

tekim Milli Mücadele sonrasındaki süreçte pek çok şehirde belediyecilik ve imar sorunları mevcuttu. 1923-1930 yılları arasında belediyelerin gelirlerinin arttırılması, esnaf üzerinde ceza yetkisinin verilmesi, imar, sağlık ve temizlik konularına dair çeşitli kanun veya düzenlemeler daha güçlü bir belediyecilik oluşturulmasına yönelik yapılmışsa da uygulamada gerekli başarı sağlanamamıştı.³¹

1930'lu yıllarda Belediye, Hıfzısıhha, Belediyeler Bankası, Yapı ve Yollar ile İstimlak Kanunları art arda çıkarıldı.³² 3 Nisan 1930 tarih ve 1580 sayılı Belediye Kanunu'nun kabulü ile 53 yıl uygulanmış olan 23 Eylül 1293 (1877) tarihli Dersaadet ve Vilayet Belediye Kanunları yürürlükten kaldırıldı. 9 fasıl ve 165 maddeden oluşan yeni Belediye Kanunu 1 Eylül 1930 tarihinden itibaren yürürlüğe girdi.³³ Kanunun ortaya çıkışındaki temel prensip Cumhuriyet rejiminin arzuladığı *medeni şehrin* yaratılması³⁴ çabasıydı. Bu esasla kanunun oluşmasında belediyeler arası eşitlik, faaliyetlerde serbestlik, güçlü merkezi yönetim denetimi, tek dereceli seçim ve halkın etkin denetimi ve hizmet alanlarının genişletilmesi gibi ilkelere göz önünde bulunduruldu.³⁵

Kanunun ikinci faslında yer alan 15. maddenin 9. fıkrasında belediyelerin şehir içi ulaşımına dair görevlerine yer verilmişti. Buna göre belediye; şehir içindeki kara ve deniz araçlarının sağlamlığına, temizliğine dikkat ederek bunların taşıma kapasitesini, yük sınırını; araçların sınıfını ve numaralarını belirlemek, bu araçları işletenlerin resmi evraklarını denetlemek, ücret tarifelerine uymaları yönünde tedbir almak, bu amaçla gerektiğinde yetkili diğer kurumlardan destek almak gibi yetkilere sahipti. Kanuna göre beldeleler arasında ve beldeler ile köyler arasında sefer yapan araçların bu tarz işlemleri ikametgahlarının bulunduğu kaza belediyelerince yapılacaktı. 10. Fıkırada belediyenin şehir içinde araçların trafiği ve kamu düzenini bozmaması için yolların düzenli ve temiz tutulması

Dik, "1924 ve 1926 Tarihli Belediye Kanunu Layihaları: Cumhuriyet Belediyecilik Anlayışının Kurucu Adımları", *Çağdaş Yerel Yönetimler*, c. 25, S. 2, Nisan 2016, s. 1-27.

³¹ Tekeli, "Cumhuriyet Döneminde (1923-1973)...", s. 32-37.

³² Tekeli, "Cumhuriyet Döneminde (1923-1973)...", s. 27.

³³ *T.C. Resmi Gazete*, S. 1471, 14 Nisan 1930.

³⁴ Bu süreçte Ankara'da yürütülen pek çok imar ve şehir düzenleme faaliyetinin bir amacı da taşraya örnek olmaktı. Evrim Düzenli, "Cumhuriyeti Trabzon'da İnşa Etmek: Trabzon Belediye Meclisi Zabıtnamelerinde "Meydan", "Anıt", "Müze" ve "Sinema" Tartışmaları (1931-1958)", *Trabzon Kent Mirası Yapı-Yer-Hafıza*, ed. Ömer İskender Tuluk-Halil İbrahim Düzenli, Klasik Yayınları, İstanbul 2010, s. 268.

³⁵ Tekeli, "Cumhuriyet Döneminde (1923-1973)...", s. 50-58.

görevinin yanı sıra araçların cinsine göre hız sınırlarının ve duraklarının belirlenmesi ve denetlenmesi görevi de bulunuyordu. 11. fıkroda yol, köprü, meydan vs. gibi kamuya açık yerlerin halkın ihtiyacını engellemeyecek şekilde herhangi bir iş için geçici işgaline izin vermek, fakat izinsiz işgallere engel olmak da belediyenin görevlerindendi. 30. fıkroda belediyenin harita, kadastro ve müstakbel şekil planlarını yaptırmak ve en az beşer yıllık bir imar programı hazırlaması esası yer almıştı. 31. fıkraya göre sokak ve meydanlar plan programa uygun şekilde düzenlenecek, buraların isimlendirilip numaralandırılmasından temizlik, aydınlatma vb. hizmetlerine kadar gerekli diğer faaliyetler belediye tarafından sağlanacaktı. 36. fıkra belediye sınırları dahilinde kamuya açık iskele, rıhtım ve köprülerin plana göre inşa ve idamesini içermekteydi. 74. fıkraya göre belediyeler seyrüsefer talimatnamesi düzenleme görevine sahipti. Belediyelerin hak ve yetkilerinin yer aldığı 19. maddeye göre belediye sınırı dahilinde yük ve yolcu taşıyan nakliye vasıtalarına ruhsat vermek, otobüs işletmek gibi yetkileri bulunuyordu. Üçüncü fasılda Belediye teşkilatını düzenleyen maddelere yer verildi. Belediyedeki icrai faaliyetlere yer verilen 5. fasılda yer alan 89. madde belediye reislerinin belirlenmesi usulüne açıklık getirmekteydi. Buna göre reis, görevi 4 yıl olmak üzere belediye meclisinden veya seçilme haklarına uygun olmak şartıyla hariçten seçilebilmekteydi.³⁶

Belediye Kanunu'nun 89. maddesine göre Trabzon Belediye Meclisi tarafından reisliğe seçilen Temel Nücumi Bey 9 Kasım 1930 tarihli kararname ile görevine atandı.³⁷ Bu yıllarda yetersiz bütçesi ile şehirdeki ulaşım sorunlarının çözümünde etkin olamayan Trabzon Belediyesi diğer pek çok hizmeti de gerektiği ölçüde sağlayamıyordu. 1930 yılı içerisinde yol ve altyapı hizmetlerine yönelik olarak Belediye Encümeni tarafından kararlaştırılan 79 keşif varakasının tamamı tamir ve ıslah faaliyetiydi. Yıl içinde Gazipaşa Caddesi'nde bir istinat duvarı inşası; Taksim ve Zağnos başta olmak üzere şehrin çeşitli yerlerinde 2 km uzunluğunda şose tamiri; iki mezarlık arası, Zağnos Köprüsü ve Mezbaşa önünde bulunan yeni yolların yapımı; Zeytinlik ve Sipahipazarı'nda yeni kaldırımların inşası; İmaret Köprüsü ile Boztepe ve Tekfurçayır'da birer menfez

³⁶ T.C. Resmi Gazete, S. 1471, 14 Nisan 1930, s. 8823-8825.

³⁷ Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), 30.11.1.0./59.34.3, 9.11.1930; T.C. Resmi Gazete, S. 1664, 4 Kanunuvvel 1930.

yapılması ve Değirmendere'deki Koyun İskelesi'nin tamiri gerçekleştirildi. Belediye yıl içinde ayrıca şehirdeki bazı aydınlatma direklerinin numaralandırılmasını da sağlayarak cadde ve sokaklara 30 lamba ilave etti.³⁸

Trabzon Belediyesinin 1931 yılı bütçesi 16 Mayıs günü yapılan toplantıda belirlendi.³⁹ Belediyenin gider bütçesi 147.516 liraydı.⁴⁰ Oluşturulan bu bütçe, temizlik ve imar faaliyetleri için yetersizdi.⁴¹ Bu süreçte belediye başkanlığından istifa ederek ayrılan Temel Nücumi Bey'in yerine, Dahiliye Vekaletinin emri ile yapılan seçim sonucunda Kadri Mesut Bey getirildi.⁴² Yeni başkan döneminde belediyenin şehir içi yol ve kaldırımları tamir çalışmaları da sürdürülüyordu.⁴³ Uzun yıllar ihmal edildiği düşünülen İskele Caddesi'nden Çömlekçi'ye uzanan Arnavut yolu ve Kazancılar yolu 1931 yılında tamir edildi.⁴⁴ Yıl boyunca süren çalışmalar kapsamında şehir içinde 3.328 m² kaldırım, 1000 m² şose ve üç menfez yapıp çeşitli yerlerdeki kaldırımlar tamir edilerek sokaklara 12 yeni lamba eklenmişti.⁴⁵

1930'ların başında Trabzon'un pek çok bölgesinde yağışlar, sel baskını gibi iklim koşulları ile altyapının yetersiz olması ana yol ve caddelerde ulaşım sorunlarını arttırmıştı. Halkın günlük yaşamını etkileyen ve zaman zaman basın yoluyla dile getirilen bu sorunlardan biri Gazipaşa Caddesi'nden Kemer kaya Camii önüne kadar olan Muallim Mektebi⁴⁶ yolunda yaşanmıştı. Suyolu tamirinin sebep olduğu aksaklık yalnızca mahalle sakinlerinin değil aynı zamanda Moloz ve Mumhane'ye gidip gelen yüzlerce kişinin ve özellikle Muallim Mektebi ve Ticaret Mektebi⁴⁷ öğrencilerinin mağdur

³⁸ Trabzon Belediyesi Arşivi Trabzon Belediye Meclisi Tutanakları (TBMT), 1931.

³⁹ Reklam, S. 5, 18 Mayıs 1931.

⁴⁰ Komisyon, 1930-1940 Yılları Vilayet Belgelerine Göre Trabzon, Trabzon Valiliği Yayınları, Trabzon 1996, s. 41.

⁴¹ Reklam, S. 6, 20 Mayıs 1931. Bu arada bütçe valilik tarafından onaylanmayarak belediyeye iade edildi. Reklam, S. 18, 17 Haziran 1931. Bütçede gerekli düzenlemeler yapıldıktan sonra onaylanmak üzere yeniden valiliğe ulaştırıldı. Reklam, S. 22, 27 Haziran 1931.

⁴² Reklam, S. 10, 30 Mayıs 1931; Reklam, S. 11, 1 Haziran 1931; Reklam, S. 12, 3 Haziran 1931. Kadri Mesut Bey'in belediye başkanlığı görevine getirilmesine dair kararname 05.07.1931 tarihinde onaylandı. BCA, 30.11.1.0./64.17.5, 05.07.1931.

⁴³ Reklam, S. 29, 29 Teşrinievvel 1931.

⁴⁴ Reklam, S. 22, 27 Haziran 1931; Reklam, S. 25, 9 Temmuz 1931.

⁴⁵ TBMT, 1932; Yeni yol, S. 1731, 17 İkinciteşrin 1932.

⁴⁶ Bugünkü Kanuni Anadolu Lisesi.

⁴⁷ Günümüzde Mimarlar Odası olarak hizmet vermektedir.

olmasına neden olmuştu.⁴⁸ Halkın şikâyetlerine konu olan yerlerden bir diğeri Semerciler Caddesi'ydi.⁴⁹

Belediye Başkanı Kadri Mesut Bey'e göre şehrin en önemli ihtiyacı *plandı*. Ona göre "Cadde ve sokakların genişletilmesi, taş döşenmesi ve şehir içindeki şoseslerin kaldırılması gerekiyordu. Asfalt yol ise daha sonra düşünülebilirdi. Kanalizasyonu ayırmak üzere Tabakhane ve Zağnos Derelerinin köprülerine kadar örtülmesi, sahildeki irili ufaklı mecraların kapatılması da elzemdi."⁵⁰ Kadri Mesut Bey'in başkanlığında yürütülen çalışmalarla şehirdeki kaldırımların parke döşenmesi için kademeli olarak uygulanmak üzere 47.000 liralık *büyük proje* gündeme alındı.⁵¹ Bununla birlikte belediye hizmetlerinin yeterli olmadığına dair eleştiriler basında yer bulmaya devam etti. Eleştirilere göre, bu süreçte caddeler tamir görmediği için adeta *hendek yuvası* halini almış, *en işlek caddelerin dahi temizliği gerektiği şekilde yapılmamıştı*.⁵²

Belediyenin 1932-1933 Umumi Mesai Raporu'na göre 1 Ekim 1932-1 Ekim 1933 tarihleri arasında 4.218 m² kaldırım, 500 m² beton yol, 500 m² beton tretuvar, 6.800 m² yeni şose, 1.109 m² yeni parke kaldırım yapılmış, 2.374 m² yeni parke döşenmesi ve 5 adet menfez inşası da ayrıca ihale edilmişti.⁵³ Diğer yandan kaldırımların yapımına dair *büyük proje* kapsamında⁵⁴ hazırlatılan keşiflere göre Belediye Önü, Meydan Parkı'nın etrafı, Gazi Caddesi ve Meydan'da Anadolu Hanı önüne kadar olan alt kol caddesinin tamamlanmamış kısmının yeni parke ile döşenmesi için ihaleler düzenlendi. Programın 5 yıl devam ettirilmesi durumunda şehrin ilkel ve toprak kaldırımlarının ortadan kaldırılması ve lağım mecralarının ıslahı sağlanacaktı.⁵⁵ Belediye sınırları içinde deniz yolcu taşımacılığını düzenleyen tenbihname de 1934 yılında Belediye Meclisinde müzakere edilerek kabul edildi.⁵⁶

⁴⁸ *Yeniyol*, S. 1652, 30 Kanunusani 1932.

⁴⁹ *Yeniyol*, S. 1714, 19 Eylül 1932.

⁵⁰ *Akın*, S. 4. [t.y.](Mayıs 1932 olmalı).

⁵¹ *TBMT*, 1932.

⁵² *Akın*, S. 5, 1 Haziran 1932.

⁵³ *TBMT*, 1933.

⁵⁴ 1933 yılında kaldırım inşası projesi için bütçeye konulan 10.000 lira aynen kullanıldı. *TBMT*, 1934.

⁵⁵ Proje kapsamında öncelikle Gazipaşa Caddesi'nin lağım ve kaldırımlarının inşaatı için ihale düzenlendi. *Halk*, S. 341, 12 Temmuz 1934; *Halk*, S. 344, 23 Temmuz 1934; *Halk*, S. 345, 26 Temmuz 1934; *Halk*, S. 351, 16 Ağustos 1934.

⁵⁶ *TBMT*, 1934.

Bütçe⁵⁷ imkanlarının sınırlı olması nedeniyle pek çok acil hizmetin yerine getirilememesi 1934 yılında borç alınmasını gündeme getirdi.⁵⁸ Bu süreçte Belediye Meclisinde ise kurumun öncelikle ele alması gereken faaliyetlere dair görüş ayrılıkları mevcuttu.⁵⁹ Yıl içinde 4.806 m² parke kaldırım, 1.782 m² adi kaldırım ve 6.709 m² şose tamirâtı, Meydan Parkı dahilinde 500 m² beton yol ile Gazipaşa Caddesi'nin beton lağım mecraları yaptırılıp İmaret Mezarlıkları arasında ve Balıkpazarı'ndaki yollar genişletilmişse⁶⁰ de 300 metre uzunluğundaki Gazipaşa Caddesi'nin bakımsız hali kamuoyunun gündemini meşgul etmişti. Basındaki yorumlara göre Trabzon'un en geniş ve en yeni yolunun bittiği nokta oldukça harap olup çöp birikintileriyle doluydu.⁶¹ Diğer cadde ve sokaklarda özellikle kış aylarında ulaşımı olumsuz etkileyen koşulların düzeltilmesi de belediyeden beklenen hizmetlerdendi. Örneğin Yemeniciler Caddesi yağmur sularının birikmesiyle geçilemeyecek bir haldeydi.⁶²

⁵⁷ 1932 yılında bütçenin gelir toplamı 114.000 lira olarak tespit edilmişti. *Yeni Yol*, S. 1671, 12 Nisan 1932. Sonraki günlerde tamamı hazırlanan bütçe 137.561 lira olarak belirlendi. *Yeni Yol*, S. 1674, 2 Mayıs 1932. Bütçe tasdik edilmek üzere valiliğe gönderilmişse de bazı maddelerin tadili istenerek onaylanmamıştı. *Yeni Yol*, S. 1683, 3 Haziran 1932. Bütçenin tadil edildikten sonra ikinci kez valiliğe gönderilmesi de sonucunu değiştirmemiş, yeniden düzenlenmek üzere belediyeye iade edilmişti. *Yeni Yol*, S. 1710, 5 Eylül 1932. Belediye Meclisinin 18 Mayıs 1933 tarihli oturumunda 1933 yılı bütçesi 138.701 lira şeklinde tespit ve kabul edildi. *TBMT*, 1933.

⁵⁸ Trabzon Belediyesinin 1934 yılı bütçesi 116.665 liraydı. *Belediyeler Dergisi*, Yıl: 1, S. 1, Haziran [t.y.] (1935?), s. 43.

⁵⁹ Belediye Meclisi üyelerinden Zekeriya Bey'e göre borç alınarak öncelikle şehrin içme suyunun sağlanması ve Gazi (Atatürk) Heykeli'nin yaptırılması, ardından da önceki yönetim döneminden Emlak ve Eytam Bankasına kalan borcun ödenmesi için çareler aranmalıydı. Temel Nücumi Bey ise öncelikle bu borcun ödenmesi gerektiğini savunsa da idare-i hususiyeden destek istenmesini önerdi. Değirmendere ve Mumhaneönü'nde yaptırılacak iki iskelede uygulanacak tarifelerle belediyenin gelir elde edebileceğine dair görüşler de meclise sunuldu. *TBMT*, 1934.

⁶⁰ *TBMT*, 1934. Bu süreçte Kadri Mesut Bey Trabzon Belediye Meclisi tarafından reisiğine seçilmiş, bu seçime dair kararname de Belediye Kanunu'nun 89. maddesi gereğince 13 Kasım 1934 tarihinde onaylanmıştı. *BCA*, 30.11.1.0./91.39.19, 13.11.1934.

⁶¹ Halit Muzaffer, "Kadın, Şeytan ve Gazipaşa Caddesi", *Yeni Yol*, S. 2049, 3 Temmuz 1935. Trabzon'da cadde vasfını taşıyan tek yol olduğu düşünülen bu caddenin bakımsız hali sonraki dönemde de gündeme geldi. Yolun yıllar geçmesine rağmen tamamlanmaması eleştirildi. *Yeni Yol*, S. 2404, 6 Ağustos 1937. İlerleyen süreçte cadde'nin iki tarafına akasya ağaçları dikilip eski tiyatro binasının kalıntılarının temizlenmesi ile burada halkın oturabileceği bir alan oluşturulması hedeflendi. *Yeni Yol*, S. 2467, 26 Şubat 1938.

⁶² *Halk*, S. 489, 19 Birinci Kanun 1935.

Trabzon Belediyesinin 1935 yılı bütçesi 111.813 liraydı.⁶³ Bütçede yer alan ve Belediye Bankasından sağlanan 30.000 lira borç ile kaldırımlar, şehrin müstakbel planı⁶⁴ ve iskelenin yapımı planlandı.⁶⁵ Belediye Meclisinin Nisan ayı toplantılarında, tamir ve inşası idare-i hususiyeye ait olan Maraş Caddesi'nin bozuk olan son kısmının Vilayet Umumi Meclisinden talep edilmesine dair öneri dile getirildi. Yıl içinde Gazipaşa (Atatürk) Caddesi'nin kaldırım ve lağım inşaatı projeye uygun şekilde tamamlandı. Meydan'da Anadolu Hanı önü tamir gören yerlerdendi. Ayrıca şehrin muhtelif bölgelerindeki kaldırımlar, su ve lağım yolları da onarıldı.⁶⁶ Yaklaşık

⁶³ *Belediyeler Dergisi*, Yıl. 1, S. 12, Haziran-Temmuz 1936, s. 13.

⁶⁴ Gerek 1580 sayılı Belediye Kanunu'nda gerekse 10 Haziran 1933 tarih ve 2290 sayılı Belediye Yapı ve Yollar Kanunu'nda yer aldığı şekilde her belediye 5 yıl içinde şehir planını oluşturmalıydı. *T.C. Resmi Gazete*, S. 2433, 21 Haziran 1933. Trabzon Belediyesi de bu yıllarda oluşturulan kanunlara uyum için çalışmalarını sürdürdü. Bu amaçla Belediye Kanunu'nun 4. maddesi ile Belediye Yapı ve Yollar Kanunu'nun 1. maddesine göre belediye sınırları yeniden belirlenerek 11 Mayıs 1935 tarihli Belediye Meclisi toplantısında kabul edildi. Buna göre; "*Batı tarafı*: Mavlavita Deresi'nin denize döküldüğü yerden başlayarak dere yatağı cenuba doğru gidilerek eski Ayasofya Mahallesi içeride kalmak üzere Mavlavita ve Ayasofya sınırları boyunca Mevlana Deresi kırmızı kışlanın talim meydanı ve Çenberci Yakuboğlu Yakub arazisi içeride kalmak üzere Çifteçamlık Köprüsü ve bu köprüyü takiben Çamlık sırtından Kırallıoğlu evine çıkan köy yolu kaldırımının birleştiği yer. *Cenub tarafı*: Müftüoğlu hanesi ve tarlası içeride kalmak üzere Dedeoğlu Hami ve Sami sınırlarının yol ile birleştiği yer ve bu yol takip olunarak Kelle Veziroğlu tarlası ve Hacıkışif hudutları içeride ve Sipahioğlu Şakir tarlası dışarıda kalmak üzere dere geçilerek Hekimoğlu Osman vereseleri hudutları takip ve Müftüoğlu Hacı Mehmet vereselerine ait çamlık şimalinden geçilerek Soğuksuya giden üst yolun birleştiği yerden Filizoğlu Çamlığı denilen şimdiki askeri top parkı dışarıda kalmak üzere İmaret Deresi'ne inen ve Polita köyü ile birleşen Hacı Osmanoğulları'na ait arazi ve İmaret Deresi'nin yatağından doğu tarafına doğru devamla eski Kindinar- yeni Bahçecik sınırları tamamen takip olunarak Tabakhane Deresi'nin yukarısı olan Kavaklı Deresi üzerindeki Yenicuma Köprüsü ve bu köprüden Mısırlıoğlu Boğazı ve eski cephanelik içeride kalmak üzere Baryan hududu ile Boztepe üzerine çıkan eski Erzurum Caddesi'ni takiben Boztepe'nin sırtı. *Doğu tarafı*: Boztepe sırtından düzlükler içeride kalmak üzere doğu tarafına dönülerek Garibler Mezarlığı içeride kalmak üzere Değirmendere suyolunun Hamsi Deresi üzerindeki Su köprüsü ve suyolu doğu tarafına doğru takip olunarak ve Erzurum Caddesi'ni geçerek yeni mezarlık cenubundaki tarlalar içeride kalmak üzere dereye inen hat ve Değirmendere yatağı takip olunarak Değirmendere köprüsü içeride kalarak derenin denize döküldüğü yer ve dere. *Şimal tarafı*: Değirmendere ve Mavlavita derelerinin ağızları arasındaki deniz." Şehir haritası dört nüsha yaptırılarak kanunun 5. Maddesine göre nüfusun 80.000'den az olması dolayısıyla valiliğe sunulmak üzere Belediye Meclisinde onaylandı. *TBMT*, 1935.

⁶⁵ *Halk*, S. 426, 13 Mayıs 1935.

⁶⁶ *TBMT*, 1935.

5 yıldır yapılmayan Mumhaneönü yolu da Yeşilyurt önündeki kaldırımın⁶⁷ ardından tamir edilecekti.⁶⁸ Trabzon-Erzurum yolunun başlangıç noktasını oluşturan Erzurum Caddesi de Taksim'den Ayafilibo Kahvesi'ne kadar bozuktur. Yol, ne yaya ne de araç trafiğine uygundur. Bu durum mahalle sakinleri tarafından sık sık şikâyet konusu edildi. Aylarca süren bu duruma satırlarında yer veren *Yeniyol* gazetesinde şehrin iktisadi durumu ile de alakalı olan yolun en kısa sürede tamir edilmesi gerektiği dile getirildi.⁶⁹ Yenice Mahallesi sakinleri de yollarının hiç tamir görmemesinden yakınıyordu. Mahalleli 70-80 yıl önce aralarında topladıkları paralarla düzelttiklerini iddia ettikleri yolda belediyenin herhangi bir çalışma yapmamasından yakınıyor, patlayan lağımın oluşturduğu sağlık riski konusunda da yetkililerin dikkatini çekmeye çalışıyordu.⁷⁰ Hacıkasım Fırını önünden Tabakhane yokuşunun başına kadar olan yol da kısmen bozulmuş, ayrıca eskiden yapılmış bir garaj dolayısıyla kaldırımın bir kısmı sökülmüştü. Birkaç mahallenin geçiş noktası olan bu yolda da onarım yapılmalıydı.⁷¹ Bahçecik Mahallesi'ne çıkan yol ile Ortahisar'dan yukarıya giden İçkale yolunun Gazipaşa Okulu civarında da bozuk alanlar oluşmuştu.⁷² Yemeniciler Caddesi'ndeki esnaf da yoldaki su birikintilerinden rahatsızdı.⁷³ Bu caddede kalıcı bir çözüm oluşturmak üzere belediye yetkilileri parke kaldırım ve tretuvar inşaatı ihalesi düzenledi.⁷⁴ Ayrıca Ayafilibo Çömlekçi mevkiinde bulunan Kirlidere üzerindeki yıkık kemerin beton olarak yeniden yapılması da gündeme alındı.⁷⁵

⁶⁷ Şehirdeki kaldırımların inşası sürecinde Yeşilyurt-Şems Otelı arasındaki şose ve aynı alanda yaptırılacak beton yaya kaldırımı için ihaleler düzenlendi. *Halk*, S. 493, 2 İkinci Kanun 1936.

⁶⁸ *TBMT*, 1936.

⁶⁹ *Yeniyol*, S. 2264, 19 Birincikanun 1936. Erzurum Caddesi 1939 yılı sonlarında parke döşendi. *Yeniyol*, S. 2641, 18 İkinciteşrin 1939.

⁷⁰ *Yeniyol*, S. 2111, 1 Şubat 1936. Bu süreçte civar vilayetlerdeki örnek belediye çalışmalarını da basında yer verilen faaliyetlerdendi. Örneğin Gümüşhane Belediyesi şehrin kanalizasyonunun yapımı için Belediyeler Bankasından 10.000 lira borç almıştı. *Yeniyol*, S. 2336, 27 Mart 1937. Aynı süreçte Erzurum'daki imar faaliyetleri örnek alınması gereken belediye işleri olarak gazete sütunlarında yer buluyordu. *Yeniyol*, S. 2317, 27 Şubat 1937.

⁷¹ *Yeniyol*, S. 2107, 18 İkincikanun 1936.

⁷² *Halk*, S. 563, 3 Eylül 1936; *Yeniyol*, S. 2189, 9 Eylül 1936.

⁷³ *Halk*, S. 533, 21 Mayıs 1936.

⁷⁴ *TBMT*, 1936; *Halk*, S. 560, 24 Ağustos 1936; *Halk*, S. 567, 18 Eylül 1936; *Halk*, S. 581, 6 Son Teşrin 1936.

⁷⁵ *Halk*, S. 563, 3 Eylül 1936.

Diğer yandan şehrin plansız imarı Belediye Meclisinin gündemindeydi. Özellikle birçok binanın yolları işgal ederek inşa edildiği, belediye başkanlığının bu duruma izin verdiği iddiaları bazı üyelerce dile getirilmekteydi. Nitekim şehir planının gündemde olduğu bu süreçte yeni binaların yapıldığı Taksim, İskele ve Kunduracılar Caddeleri ilerde sorun oluşturabilirdi.⁷⁶ Esasen Nafia Vekâleti Yapı ve Yollar Kanunu'nda yapılan değişiklik sonrasında belediyelere gönderdiği bir yazı ile imar planı yapılıncaya veya başka bir çare bulunmadığına kanaat getirilinceye kadar çıkmaz sokaklarda hiçbir tamirat ve inşaat yapılmaması gerektiğini bildirdi. Fakat iddiaya göre Trabzon Belediyesi bu kanuna uymuyordu.⁷⁷ Pek çok işlek ve geniş caddede rastgele yapılaşma olduğu, bunların araç ve yaya geçişini engelleyip tehlikeye atacak şekilde gerçekleştirildiği, dolayısıyla belediyenin bu faaliyetlere engel olması gerektiğine dair görüşler kamuoyunun gündemindeydi.⁷⁸ Hatta başka şehirlerde -özellikle İstanbul'da- şehir planı yapılıncaya kadar yeni inşaatlara izin verilmemesi güzel örnekler olarak gösteriliyordu.⁷⁹

Trabzon'un bayındır hale getirilmesi için 1936 yılı Mayısında Vali Rifat Danışman başkanlığında *İmar Komisyonu* kurulmuştu.⁸⁰ Oysa Trabzon Belediyesi yönetimi şehrin imarı için katkı sunacak derecede bütçeye sahip olmadığını iddia ediyordu. Basın yoluyla belediyeye yöneltilen eleştiriler; az para ile sağlanabilecek pek çok hizmetin dahi sağlanmadığı, diğer şehirlerde parklar, bahçeler, yeşil alanlar, heykeller yapıldığı halde Trabzon'da hiçbirinin gerçekleştirilmediği, şehrin semtlerini birbirine bağlayan sokakların trafik için uygun genişlikte olmadığı, inşaatına izin verilen 10-15 metre uzunluğundaki binaların şehri çirkinleştirip gereksiz masraf

⁷⁶ *TBMT*, 1935. Bununla birlikte Belediye Meclisinin sık sık toplantı yapıp hemen hemen hiçbir meseleyi çözmediğine dair eleştiriler 1936 yılı sonlarında basında sıklıkla yer almaya başladı. *Yeni Yol*, S. 2245, 19 İkinciteşrin 1936; *Yeni Yol*, S. 2253, 1 Birincikanun 1936; *Yeni Yol*, S. 2254, 2 Birincikanun 1936; *Yeni Yol*, S. 2257, 7 Birincikanun 1936. Belediye Meclisi üyelerinden Temel Nücumî Bey'e göre de şehrin temizliği, imar ve ulaşımında yürütülen faaliyetler oldukça yetersizdi. *TBMT*, 1936.

⁷⁷ *Yeni Yol*, S. 2218, 13 Birinciteşrin 1936; *Yeni Yol*, S. 2233, 4 İkinciteşrin 1936.

⁷⁸ *Yeni Yol*, S. 2243, 16 İkinciteşrin 1936.

⁷⁹ *Yeni Yol*, S. 2249, 26 İkinciteşrin 1936.

⁸⁰ *Yeni Yol*, S. 2141, 20 Mayıs 1936.

oluşturduğu gibi konulara odaklanmıştı.⁸¹ Eleştirilerin yanı sıra çözüm önerileri de dile getiriliyordu.⁸²

İklim koşulları belediyenin sınırlı faaliyetlerini daha da çıkmaza sokan etkenlerdendi. 1936 yılı sonbaharında günlerce devam eden yağmurlar yalnızca şehir içinde değil kazalarda da geniş oranda tahribata neden oldu.⁸³ Merkezde Değirmendere zayıtının en fazla olduğu bölgeydi. Hacımehmet Köprüsü'nün de yıkıldığı selde sahil bölgesi bataklık halini almıştı. Zağnos Deresi taşmış, zaten bozuk olan Soğuksu yolu da zarar görmüştü. Sel baskınları şehrin Akçaabat, Maçka ve Sürmene ile bağlantısını kesmişti. Özellikle ana yollarda oluşan hasarın giderilmesi amacıyla valiliğin başlattığı⁸⁴ çalışmalar kapsamında Maraş Caddesi güzergahında bulunan Tabakhane Deresi üzerindeki ahşap köprü de tamir edildi.⁸⁵

1936 yılı sonlarında Uzunsokak Caddesi'nin şose yerine parke döşenmesi fikri gündeme gelmiş, kademeli olarak yapılacak bu çalışma ile ulaşımın rahatlatılması ve caddenin modern bir hale getirilmesi hedeflenmişti.⁸⁶ Esasen halkın yoğun olarak kullandığı

⁸¹ Trabzon'da şehircilik açısından ilerleme kaydedilmediği bu anlamda pek çok doğu vilayetinden geride kaldığı iddiaları Yeni Yol gazetesi sütunlarında okuyucuya aktarılmıştı. Hatta o kadar ki belediyenin 1936 yılı içinde gerçekleştirdiği tek faaliyet Moloz iskelesinin betonarme şeklinde inşa edilmesiydi. *Yeni Yol*, S. 2193, 14 Eylül 1936; *Yeni Yol*, S. 2222, 17 Birinciteşrin 1936; *Yeni Yol*, S. 2275, 1 İkincikanun 1937.

⁸² Şehrin batı tarafına ulaşımı sağlayacak tarzda kademeli olarak ve az bir masrafla yapılacak sahil yolu oldukça kullanışlı olabilirdi. Güzelhisar'dan başlayacak bu yol sahili takip etmek üzere Atatürk Caddesi'nden geçecek ardından büyük bir kavisle dolaşarak Akçaabat'a varacaktı. Bu, aynı zamanda manzara ve estetik açısından da örnek teşkil edecekti. Ayrıca devrin değiştiği ve motorlu araçların arttığı belirtilerek fazla masraf gerektirmeyen yaya kaldırımı inşasına da önem verilmeliydi. *Yeni Yol*, S. 2274, 31 Birincikanun 1936. Bir başka öneriye göre de "Asri parke döşeli caddeler, sokaklar yapılmalı, Soğuksu ve Zafanoz yolları düzenlenmeli ve bu güzergahlarda muntazam otobüsler işletilmeli, şehir içi yolların teşçiri sağlanmalı, denize dik caddeler açılmalı, otomobillerin yavaş ve muntazam seferler yapması sağlanmalı, deniz yolcu nakliyatına düzenleme getirilmeli, motorcuların sorunları çözümlenmeli, köy yolları düzenlenmeli, belediye talimatnamesi tam olarak uygulanmalıydı." Cevdet Alap, "Görüşler Duyuşlar- Yapılacak İşlerin Listesi", *Yeni Yol*, S. 2194, 15 Eylül 1936; Bekir Sükuti Kulaksızoğlu, "Plan İş!", *Yeni Yol*, S. 2316, 20 Şubat 1937.

⁸³ *BCA*, 30.10./118.823.10.

⁸⁴ *Yeni Yol*, S. 2199, 21 Eylül 1936; *Yeni Yol*, S. 2200, 22 Eylül 1936. Trabzon'un civar kazalar ve iç bölgelerle irtibatını kesen sel felaketi nedeniyle Akçaabat-Vakfıkebir-Görelle yolu ile Sürmene-Of-Rize yolu kapanmıştı. *Yeni Yol*, S. 2203, 25 Eylül 1936.

⁸⁵ *Yeni Yol*, S. 2193, 14 Eylül 1936.

⁸⁶ *Yeni Yol*, S. 2221, 16 Birinciteşrin 1936; *Yeni Yol*, S. 2281, 7 İkincikanun 1937.

Maraş Caddesi, Hastane Yolu ile Soğuksu yolu⁸⁷ gibi şehrin genelinde farklı sebeplerle bozulan diğer yolların da tamiri gerekiyordu. Taksim'den Tekke Mahallesi'ne çıkan bir sokakta su deposunun taşması uzun süredir yaya geçişini zorlaştırmıştı. Yenicuma Mahallesi'nden büyük köprüye kadar olan alanda sokaklar çoğunlukla bozuktu. Halkın güvenliği için Zağnos Deresi ıslah edilmeli, köprülerdeki çürük tahtalar onarılıp korkuluk yapılmalıydı.⁸⁸ Güzelhisar,⁸⁹ Kemer kaya Mahallesi, Semerciler Caddesi, Ayafilibo Mahallesi, Değirmendere, Mumhaneönü, İskele Caddesi'nden Çömlekçi'ye geçen yol gibi pek çok mahalde ulaşımı engelleyen unsurlar ortadan kaldırılmalıydı.⁹⁰

Bu yıllarda altyapı sorunlarına ve iklim koşullarına ilave olarak yetersiz aydınlatmadan kaynaklanan ulaşım ve güvenlik sorunları da mevcuttu. İddiaya göre, belediyenin tasarruf tedbirleri kapsamında şehrin pek çok cadde ve sokağındaki lambalar seyrekleştirilmişti.⁹¹ Uzunsokak Caddesi'nde yer alan Bakioğlu mevkii ile Tabakhane arasında, İskenderpaşa Mahallesi'nin Kalhane Sokağı'nda, Ortahisar'dan Çiftelhamam'a uzanan yolun batı kısmında, Boztepe Karakolu karşısındaki Manastır yolunda, Yenicuma Mahallesi'nde, Cihan Oteli'nin arkasından sahile ayrılan caddede aydınlatma yetersizdi.⁹² Bu anlamda yer yer çukurlarla dolu yollarda yaya ulaşımı

⁸⁷ *Yeniyol*, S. 2269, 25 Birincikanun 1936. Kimilerine göre şehir planının yapılacak olması cadde ve sokakların tamirinin geciktirilmesine yol açmıştı. *Halk*, S. 630, 28 Mayıs 1937; *Halk*, S. 631, 1 Haziran 1937.

⁸⁸ M.G., "Trabzon Belediyesi-3", *Yeniyol*, S. 2265, 21 Birincikanun 1936.

⁸⁹ M. G., "Trabzon Belediyesi-4", *Yeniyol*, S. 2266, 22 Birincikanun 1936.

⁹⁰ Cevdet Alap, "Görüşler Duyuşlar-Zağnos, Dabağhane Dereleri Hastalık, Ölüm Kaynağıdır. Dikkat Çekerim!..", *Yeniyol*, S. 2225, 21 Birinciteşrin 1936; *Yeniyol*, S. 2276, 2 İkincikanun 1937. İskele yolunun parke döşenmesi için ihale düzenlendi. *Halk*, S. 674, 11 İkinci Teşrin 1937; H. M., "Tırpan-Bu da mı Çok Görüldü?", *Yeniyol*, S. 2305, 5 Şubat 1937.

⁹¹ *Yeniyol*, S. 2201, 23 Eylül 1936; *Yeniyol*, S. 2270, 26 Birincikanun 1936. Trabzon Belediyesinin de hissedar olduğu Trabzon Türk Anonim Elektrik Şirketi 1934 yılında kilovatı 16 kuruştan hizmet vermekteyse de bu oran belediye için %50 indirimle sağlanmaktaydı. Yıl içinde belediyenin elektrik masrafı 14.000 liraydı. *Belediyeler Dergisi*, S. 4-5, Eylül-İlkteşrin, (1935), s. 46.

⁹² *Yeniyol*, S. 2212, 6 Birinciteşrin 1936; *Yeniyol*, S. 2309, 10 Şubat 1937; *Yeniyol*, S. 2349, 17 Nisan 1937;

geceleri daha da güçleşiyordu.⁹³ Esasen Trabzon'da güçlü bir elektrik fabrikası⁹⁴ bulunmasına rağmen bu sorunların varlığı sorgulanmaktaydı. Nitekim yalnızca sokaklar değil sıklıkla kesilen elektrikler şehirde genel bir sorun teşkil ediyordu.⁹⁵

Diğer yandan Şehir Meclisinin toplantısında temizlik, su, kanalizasyon, yol, şehir planı ve çeşitli imar faaliyetlerine yönelik pek çok konu görüşülerek ulaşım ile ilgili olarak Belediye Meydanı, Uzunsokak ve Semerciler Caddesi alt çarşısının parke döşenmesi, otomobillerin şehir içinde yavaş sürülmesi ve tecrübeli şoförlerin trafikte yer alması gibi hizmetlerin belediyeden talep edilmesi⁹⁶ kararlaştırılmıştı. Trabzon Belediyesi bu toplantıda alınan kararların uygulanması amacıyla Belediyeler Bankasından istikraz yoluyla borçlanma yapılmasını ve belirlenen işlerin yıl içerisinde tamamlanmasını planladı.⁹⁷ Esasen 1937 yılı başında pek çok alanda olduğu gibi şehirde gözle görülür bir çalışma vardı. Dükkânların boyanması, pek çok mahalde yapılan temizlik çalışmaları, parkların güzelleştirilmesi, çeşitli cadde ve sokakların ağaçlandırılması, bazı caddelerin tamir edilmesi gibi faaliyetler bunlardandı: Hükümet Binası önü düzenlenmiş, Mumhane Caddesi parke, Değirmendere Caddesi ise taş döşenmişti.⁹⁸

Bazı cadde ve sokaklarda esnafın kaldırımları çeşitli malzemelerle işgal etmesi şehirdeki yaya trafiğini engelleyen unsurlardandı.⁹⁹ Keza dükkân saçakları da dar olan sokakların iyice geçil-

⁹³ *Yeniyol*, S. 2311, 13 Şubat 1937.

⁹⁴ Trabzon'da Elektrik Şirketinin kuruluşu ile ilgili ayrıntılı bir çalışma için bk. Murat Küçükkuşurlu, "Cumhuriyet Devrinde Bir Milli Sanayi Örneği: Trabzon Elektrik Anonim Şirketinin Kuruluşu", *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, c. 3, S. 3, Ocak 2007, s. 91-116.

⁹⁵ *Yeniyol*, S. 2322, 6 Mart 1937; *Yeniyol*, S. 2439, 17 İkinciteşrin 1937.

⁹⁶ *Yeniyol*, S. 2224, 20 Birinciteşrin 1936.

⁹⁷ *Yeniyol*, S. 2228, 26 Birinciteşrin 1936.

⁹⁸ *Yeniyol*, S. 2321, 5 Mart 1937. Trabzon'da yolların ağaçlandırılması faaliyeti Cumhuriyet'in ilk yıllarında Vali Sait (Kıymaz) Bey döneminde (1924-1928) Ziraat Müdür Faik Bey'in girişimleri ile gerçekleştirilmişti. Değirmendere'den Yomra'ya; Aya-sofya'dan Akçaabat'a kadar uzanan şosenin sağ ve solu ağaçlandırılmış, Boztepe'de yeşil alan oluşturulması için de bazı kısımlara fidanlar dikilmişti. Fakat daha sonraki valiler döneminde bu konu fazlaca önemsenmemişti. Üçüncü Umum Müfettişliğinin ve Vali Yahya Sezai Uzay'ın girişimleriyle 1937 yılında ağaçlandırma faaliyetleri hızlandırıldı. Cevdet Alap, "Görüşler Duyuşlar-Teşçir, Kültür İşlerine Dair", *Yeniyol*, S. 2333, 24 Mart 1937.

⁹⁹ *Yeniyol*, S. 2044, 15 Haziran 1935; *Yeniyol*, S. 2161, 29 Temmuz 1936; *Yeniyol*, S. 2291, 20 İkincikanun 1937; Mimar Necmi Ateş, "Trabzon Şehrinin İmarı", *Yeniyol*, S. 2274, 31 Birincikanun 1936; *Yeniyol*, S. 2318, 1 Mart 1937. Esasında şehirde esnaf

mez olmasına neden oluyordu. Belediye Meclisi 1937 yılı içinde aldığı bir kararla şehir içindeki bazı binalarda mevcut saçakların sokakları iyice daralttığı, yollara hava girişini engellediği, ayrıca binaları da çirkin bir yapıya büründürdüğü gerekçesiyle mahzurlu bulup kaldırılmalarına dair karar aldı. Karara göre sokak ortalarına doğru dik olarak uzanan bazı mağaza ve dükkân levhaları da kaldırılarak kapılara asılacaktı. Gerekli düzenlemeler için ilgililere 1 aylık süre tanıyan Belediye Başkanlığı, kararlara uymayanlara para cezası verileceğini ilan etti.¹⁰⁰

Bekir Sükûti Kulaksızoğlu Yeniyol gazetesindeki bir yazısında Trabzon'daki yolların durumuna dair şu satırlara yer veriyordu:¹⁰¹

“Şehir yolları, şehir içindeki caddeler ve sokaklar bakımsız, tamirsiz kala kala artık üzerinde sendelemen, tekerlenmeden yürünemeyecek, dolaşamayacak derecede harap, perişan bir hale gelmiştir. Ara ve mahalle sokakları zaten hiç mi hiç tamir yüzü görmemeğe, müebbed kalebendler gibi müebbed tamirsizliğe mahkûmdur. Bu ifade mübalağa yoktur: Bu sokaklardan, bu caddelerden öylelerini bilirim ki kırk yıldır belediyenin kırk parası harcanmamıştır üstlerinde...

...Yol işlerini bir programa sokmak lazımdır. Durup durup açılan çukurları taş toprakla doldurmak şurasını burasını yamalamak, yol yapmak değil, hemen de parayı sokağa atmak gibi bir şey oluyor!

...Yolları, caddeleri parkelendirmek aynı zamanda mühim bir sıhhat meselesidir. Bu bakımdan dahi muacceliyet kesbetmiş bir vazife hal ve hükmünü almıştır bu iş. Almıştır ama anlat bakalım kime anlatırsın!”

Trabzon şehrinin bakımsız ve plansız olduğuna dair eleştiriler yalnızca yerel basında değil ulusal basında da yer aldı. Tan ga-

ve zanaatkârın mekânları ve çalışma koşulları ile ilgili genel bir düzensizlik göze çarpıyordu. I. Dünya Savaşı öncesinde sınıflandırılarak belirli bir düzene kavuşan bu mekânlar, temizlik, kontrol, halk sağlığı gibi konular açısından zaman zaman sorun teşkil etmişti. Uzunsokak gibi işlek bir caddede sobacı ve marangozların çıkardığı sesler halkı rahatsız ediyordu. Şehirdeki kanalizasyon sorununun çözümü için de Hıfzıssıhha Meclisinde bazı kararlar alındı. Şehrin planı yapılmadığı için geciktirilen bu konu hakkında belediye başkanının da yer aldığı bir toplantıda bozuk lağım alanlarını tespit etmek üzere bir ekip görevlendirildi. Belediyenin planlamasına göre çarşı, pazaryerleri, sahil, Zağnos ve Tabakhane Derelerinde açık lağımalar kapatılacak ve gerekli ıslah çalışması yapılacaktı. *Yeniyol*, S. 2326, 13 Mart 1937.

¹⁰⁰ *Yeniyol*, S. 2357, 29 Nisan 1937.

¹⁰¹ Bekir Sükuti Kulaksızoğlu, “Yollar ve Program”, *Yeniyol*, S. 2326, 13 Mart 1937.

zetesinde yayınlanan bir yazı Yeniyol gazetesinin sütunlarında aynen yayınlandı. Şehri gördüğünde hayal kırıklığına uğrayan yazara göre Trabzon, Ortaçağ'dan kalma bir şehir halini koruyordu ve Umumi Müfettişliğin müdahalesi olmadıkça da koruyacak gibiydi. Yazar, iskeleden sonra yürüdüğü yolun çukurlarından yakındığı yazısında geçtiği bütün yolların bozuk olduğunu gördükçe belediyenin bu konuda çalışma yapmadığı fikrine kapıldığını ve Trabzon gibi bir şehrin yollarının bu kadar bozuk olmasına şaşırıldığını belirtiyordu. Yaklaşık 10 yıl önce şehrin haritasının yaptırıldığını fakat buna rağmen bir faaliyette bulunulmadığını da ekliyordu.¹⁰²

İsmail Habip (Sevük) Cumhuriyet gazetesinde yayınladığı yazı dizisinde Trabzon'daki cadde ve yollara dair gözlemlerini şu şekilde ifade etmişti:¹⁰³

İskeleden sonra; dik, dar, helezonlu ve ancak yaya gidip gelen bir yoldan dolana dolana caddeye çıkıyoruz. Biraz sonra Belediye Parkı Meydanı'na vardık. Bu meydanın en sonundan garbe bir şose ayrılıyor, bu transit yoludur. Meydanın en sağından denize doğru Gazi Caddesi iniyor. Bu geniş, fakat ancak bir iki yüz metre boyunda. Adı büyük, kendi güdük. Şehrin asıl üç caddesi birbirine muvazi olarak şarka doğru uzamaktadır. Şu halde bu meydan bir avuç ayası gibi ve bu avuçtan beş parmak ayrılıyor!

Serçe parmak transit şosesi, onu bırak. Başparmak Gazi Caddesi, yeni açıldı, henüz ıssız, onu da bırak. Asıl öteki üç parmak; altta Çarşı Caddesi, yayvan taştan parke döşenmiş; ortada Maraş Caddesi, kıyılarına evlerden başka mektepler ve depolar sıralanmış; üstte Uzunsokak; memleketin en eski ve esaslı belkemiği. Birbirine muvazi uzanan bu üç caddeyi amudi ve daha ince sokaklar da birbirlerine birleştirecek şekilde fasıllı fasıllı bölmüşler. Buraları parmakların mafsalsal yerleridir.

Caddelerin ne kadar dar olduğuna bakın ki her üçünün bile görüldüğü mafsalsal yerlerinde bu üç caddenin toptan genişliği, ancak kırk elli metredir. Çarşının alt kıyısından Uzunsokak'ın üst kıyısına bir futbolcu pas vermeden rahat rahat şut çekebilir.

Eğer otomobille geziyorsan Uzunsokak'tan gidecek, Maraş Caddesi'nden geçecek ve çarşıya gireceksin. Bu caddeler gidip gelme için değil, ya gitme ya gelme için...

¹⁰² Yeniyol, S. 2255, 4 Birincikanun 1936.

¹⁰³ İsmail Habip, "Trabzon'u Gezerken", Yeniyol, S. 2308, 9 Şubat 1937.

...Şarktan, şimalden ve kısmen garpten denizle çevrili Trabzon'un bütün caddeleri ve sokakları denize küskün. Şehrin içine girdin mi denizi kaybettin ve şehirden çıkmadan denizi göremiyorsun. Nazar değmesin diye sadece Gazi Caddesi açılmış. orada da nazara degecek bir şey yok!

Şehirden denizi göremezsin; zahmet edip deniz kıyısına inmek mi? Fakat kıyıya da inemezsin. Liman tarafındaki dairemsi kıyı, iskeleden Değirmendere ağzına kadar hep kumsal ve süprütülüktür. Daha geniş olan şimal ve garp kıyısı: O da hep kayalık ve kumsal. İçli dışlı iki inad. Deniz iki koldan habire şehri kucaklıyacağım, şehir de katiyyen denize bakmayacağım dayatıp duruyorlar. Dış inadın usandığı, iç inadınsa tındığı yok!

Bereket Güzelhisar'ın son zamanlarda yapılmış olan Kaleparkı'na. Burası Trabzon'un denize en çok ilerleyen burun yeri. Minare boyulu, üstünavi biçimli ve üstünde beş on harmanlık saha olan dörtte üçü denizle çevrili, eşi zor bulunur bir yer. Halk akşamları oradaki parka doluyor. Denize küskün şehrin küskünlüğü ile barıştığı ve şehre yalvaran denizin yalvardığı ile tek konuştuğu yer...

Uzunsokak'tan şarka doğru gidiyoruz. Bu sokak hem uzun hem dar, hem de deve sırtı gibi inişli yokuşlu. İşte derin bir yarmaya indik; Tabakhane Deresi, taş bir köprü, dimdik heybetli kale duvarları; tekrar üklüm püklüm çıktuktan sonra, mimarisinde mektep edası duyulan hükümet konağını geçip, yeniden bir yarmaya varıyoruz. Zağnos Deresi, gene kargir bir köprü önde ve arkada kale duvarları...

Şehrin sonundayız İmaret Mezarlığı. Hatuniye Camisi, serviler, sandukalar ve başköşede Yavuz'un anası Gülbahar'ın türbesi...

...Soğuksu'ya çıktık. Yer yer küme küme, birer katlı evler ve en üstte memleketin Atatürk'e verdiği köşk... Fakat Trabzon görünmüyor. Şehir sanki saklambaç oyununa çıkmış. Saklanan Trabzon'u bütün endamı ile nihayet Boztepe'de yakaladım...

Trabzon'u sadece görüp beğenmek mi istiyorsun? Öyleyse vapurdan doğruca Boztepe'ye çık; bak ve tepeden doğru vapura gir!

Şehirde görev yapan bazı resmi görevlilerin de bu konudaki görüşleri benzerdi. İl Jandarma Komutanı olarak Trabzon'da görev yapan Binbaşı Tahir Baykal bu yıllarda (1937-1938) hazırladığı bir raporda "Trabzon şehrinin modern bir plana göre değil eski anane ve zihinlerin tesiri altında kurulduğuna ve bu durumun yıllarca değişmediğine" vurgu yaparak şehir merkezindeki yolların eğri büğrü

ve yer yer oldukça dar iki ana cadde ile bu caddelere inen iki veya üç metre genişliğindeki dar sokaklardan¹⁰⁴ oluştuğunu belirtiyordu. Evlerin gelişigüzel inşa edildiği, kaldırımların adi ve düzensiz yapıldığı, bununla birlikte ana yolların son zamanlarda parke taşla döşendiği bilgisine yer veriyordu.¹⁰⁵

Trabzon kamuoyundaki yaygın kanağe göre yolların ıslahı ve şehrin plansız yapılaşmasının önüne geçilmesi şehir planının en kısa zamanda uygulanması ile sağlanabilirdi.¹⁰⁶ Kimilerine göre planın yapılmamasının nedeni bütçenin yetersizliği değil ihmal ve ilgisizlikti.¹⁰⁷ Şehir planının bir an önce oluşturulması gerektiği Belediye Meclisi oturumlarında da sıkça müzakere edildi. Mevcut yolların tamiri, yeni yol yapımı, güzergâh ve genişlik tayinleri gibi hususlarda şehir planına uygun düzenlemeler yapılmaya çalışılsa da yeni binaların inşası konusunda meclis üyeleri arasında görüş ayrılıkları vardı. Müzakerelerde oluşan genel görüşe göre özellikle geniş caddelerde yapılacak inşaatlara ruhsat verilmemeliydi.¹⁰⁸

Motorlu araç kullanımının yaygınlaşması, şehir içindeki şose yolların yeniden düzenlenmesi gerektiğini gündeme getirmişti. Araçların geçişinden sonra oluşan toz halkın sağlığını olumsuz etkiliyordu. 1937 yılında göreve başlayan Belediye Başkanı Cemal Turfan'ın¹⁰⁹ doktor olması belediyenin bu duruma daha duyarlı olacağı beklentisini arttırmıştı. Beklentiye paralel olarak yeni belediye başkanının gündeme aldığı ilk faaliyetler arasında *çamur deriyası*¹¹⁰ haline gelen Uzunsokak'ın parke döşenmesi yer aldı. Cadde-

¹⁰⁴ Benzer şekilde şehir içi yolların oldukça dar olduğunu III. Umum Müfettiş Tahsin Uzer de dile getirmiş, Trabzon sokakları için *nargile marpuçu* ifadesini kullanmıştı. Cemal Karahan, "Yeni Plana Göre Tatbikler", *Yeniyol*, S. 2569, 15 Mart 1939.

¹⁰⁵ Tahir Baykal, *Bir Jandarma Subayının Kaleminden 1937 Yılında Trabzon*, Trabzon 1937, s. 35.

¹⁰⁶ *Yeniyol*, S. 2290, 19 İkincikanun 1937.

¹⁰⁷ *Yeniyol*, S. 2329, 18 Mart 1937.

¹⁰⁸ Şehir planı yapılmadan geniş caddeler üzerinde belediyeye ait olan herhangi bir arsanın satılmaması esası da benimsenmişti. *TBMT*, 1937.

¹⁰⁹ Trabzon ve Erzurum vilayetleri belediye reisliklerinin 1580 sayılı kanununun 94. Maddesi hükmüne göre mansup olması III. Umum Müfettişliğinin isteğine atfen Dahiliye Vekilliğinin teklifi ile 2 Şubat 1937 tarihinde İcra Vekilleri Heyetince onanmıştı. *BCA*, 30.18.1.2./71.9.12, 02.02.1937. Yeni belediye başkanının atanması ile belediye bütçesi önemli oranda arttırılmış, bir yıl içinde mezbaha, gazhane, sebze hali, itfaiye teşkilatı yapılıp iki mezarlık park, biri de meydan haline getirilmişti. Ayrıca iki ana cadde ve iskele civarında yol genişletme faaliyeti yapılarak parke döşenmişti. Dolayısıyla bir yıl içinde gerçekleştirilen bu çalışmalar başkan değişikliğinin faydaları olarak görülmüştü. Baykal, *Bir Jandarma Subayının...*, s. 91.

¹¹⁰ *Yeniyol*, S. 2322, 6 Mart 1937.

nin asfalt olarak yapımı gündeme gelmişse de yetersiz altyapı dolayısıyla bu mümkün görünmüyordu.¹¹¹ Uzunsokak Caddesi, bu cadde ile Maraş Caddesi arasındaki bazı kısa ara yollar ile Batpazarı Caddesi'nin parke döşenmesi¹¹² için 1937 yılı sonbaharında çalışmalar başlatıldı.¹¹³ Planlamaya göre Belediye Parkı'nın güneybatı köşesinden Tabakhane Köprüsü'ne kadar uzanan cadde üç kısma ayrılarak parke yapılacak ve çalışma 3 ay içinde tamamlanacaktı.¹¹⁴

Belediyenin 1937 yılı mesai raporuna göre yıl içinde 1.170 m² parke kaldırım ihale edilerek inşaatına başlanmış, 7.521 m² adi kaldırım yaptırılmıştı. 860 m³ şose ve çeşitli mahallerde 900 m² adi kaldırım tamir edilmişti.¹¹⁵ Şehrin liman tarafındaki işlek yolu olan İskele Caddesi'nin Gümrük Depoları arkasından geçilmek suretiyle Yolcu İskelesi'ne¹¹⁶ kadar uzatılması için de bir ihale düzenlenerek bu güzergahta istimlak edilecek arsa ve dükkanlar ile ilgili kanuni süreç başlatıldı.¹¹⁷ Yolcu İskelesi'ne varmak üzere açılan bu yeni cadde doğu vilayetlerine taşımacılık yapan araçların¹¹⁸ şehre uğra-

¹¹¹ Bekir Sükuti Kulaksızoğlu, "Parkeye Razıyız", *YeniYol*, S. 2392, 6 Temmuz 1937.

¹¹² Cevdet Alap, "Görüşler Duyuşlar-Şundan, Bundan", *YeniYol*, S. 2337, 29 Mart 1937; *YeniYol*, S. 2352, 22 Nisan 1937; *YeniYol*, S. 2399, 22 Temmuz 1937; *YeniYol*, S. 2406, 14 Ağustos 1937.

¹¹³ *Halk*, S. 658, 11 Eylül 1937.

¹¹⁴ *YeniYol*, S. 2437, 10 İkinciteşrin 1937; *Halk*, S. 684, 8 İkinci Kanun 1938; *YeniYol*, S. 2460, 2 Şubat 1938. Yolun yapımı Mehmet Ekşioğlu ve Temel Kasımoğlu şirketleri tarafından üstlenildi. *YeniYol*, S. 2473, 19 Mart 1938. Parke inşaatının yapımına 1938 yılının ilk aylarında başlandı. K.O., "Az Öz", *YeniYol*, S. 2458, 26 İkincikanun 1938. Diğer yandan valiliğin de şehir içindeki ana yollardaki onarım çalışmaları sürdürülüyordu. Tabakhane Köprüsü'nün tamiri ve Zağnos Köprüsü'nün iki tarafının genişletilmesi için Vilayet Daimi Encümeni tarafından ihaleler düzenlendi. *YeniYol*, S. 2414, 4 Eylül 1937; *YeniYol*, S. 2540, 38 İkinciteşrin 1938. Zağnos Köprüsü'nün genişletilmesi 1939 yılı baharında tamamlandı. Köprü'nün açılış töreni 28 Mayıs 1939 tarihinde III. Umum Müfettişi Tahsin Uzer ve Vali Refik Koraltan'ın katılımı ile gerçekleşti. *YeniYol*, S. 2591, 31 Mayıs 1939.

¹¹⁵ Şehrin çeşitli bölgelerindeki suyolları ve lağım yolları da tamir edildi. *YeniYol*, S. 2465, 19 Şubat 1938.

¹¹⁶ Deniz yolu taşımacılığının yapıldığı Yolcu İskelesi şehrin giriş-çıkış kapılarından biri olmasına rağmen Cumhuriyet'in ilk yıllarından itibaren bakımsız kalmıştı. Gerektiği ölçüde tamir edilmeyen iskele 1935 yılı sonbaharında yağışların etkisiyle daha da hasar aldı. Muzaffer Başkaya, *Cumhuriyetin İlk Yıllarında Trabzon'da Ekonomik Hayat (1923-1950)*, Serander Yayınları, Trabzon 2015, s. 85-86.

¹¹⁷ *YeniYol*, S. 2433, 23 Birinciteşrin 1937; *YeniYol*, S. 2436, 6 İkinciteşrin 1937; *YeniYol*, S. 2457, 22 İkincikanun 1938.

¹¹⁸ Transit Yol'un yeniden yapımına 1931 yılında başlandı. Yolun 1934 yılı sonlarında tamamlanması hedeflenmişti. *Cumhuriyet'in 10 Yılında İktisat Meydanında Trabzon 29 Teşrin Evvel 1923-29 1. İnci Teşrin 1933*, Trabzon Ticaret Odası Yayınları, Şark

madan doğruca Çömlekçi-Değirmendere istikametinde hareket etmesini ve belediye tarafından muayenelerinin burada yapılmasını sağlayacaktı.¹¹⁹

Tablo 1: 1930-1937 Yılları Arasında Trabzon Belediyesi Tarafından Şehir İçi Kaldırım ve Yol Çalışmalarına Sarf Edilen Miktarlar

Yapılan İnşaat	Bedeli (Lira)	Yapıldığı Yer	Yapıldığı Yıl
Parke kaldırım inşaatı	7.300	Taksim, Balıkpazarı, Gazipaşa Caddelerinde	1933
Parke kaldırım inşaatı	8.774	Gazipaşa, Anadolu Hanı önü, Balıkpazarı	1934
Parke kaldırım inşaatı	2.527	Gazipaşa Cad.	1935
Parke kaldırım inşaatı	3.274	Yeşilyurt önü ve Yemeniciler Cad.	1936
Parke kaldırım inşaatı	13.496	Uzunsokak ve Yemeniciler Cad.	1937
Yeni yol yapımı, duvar inşası, parke ile döşenmesi	3.920	İskeleden şehre ve sahilden Çömlekçi'ye	1937
Adi kaldırım tamirâtı	1.937	Şehrin muhtelif bölgelerinde	1930
Adi kaldırım tamirâtı	3.160	Şehrin muhtelif bölgelerinde	1931
Adi kaldırım tamirâtı	4.075	Şehrin muhtelif bölgelerinde	1932
Adi kaldırım tamirâtı	4.202	Şehrin muhtelif bölgelerinde	1933
Adi kaldırım tamirâtı	1.676	Şehrin muhtelif bölgelerinde	1934
Adi kaldırım tamirâtı	2.113	Şehrin muhtelif bölgelerinde	1935
Adi kaldırım tamirâtı	2.422	Şehrin muhtelif bölgelerinde	1936
Adi kaldırım tamirâtı	7.388	Şehrin muhtelif bölgelerinde	1937

Kaynak: 15 Yılda Trabzon, CHP Trabzon Halkevi Yayınları, 29 İkteşrin 1938; *Yeni Yol*, S. 2530, 15 Birinci Teşrin 1938; *Yeni Yol*, S. 2531, 20 Birinci Teşrin 1938; *Yeni Yol*, S. 2532, 26 Birinci Teşrin 1938.

Matbaası, Trabzon 1933, s. 21. III. Umum Müfettişlik döneminde hız kazanan Trabzon-İran Transit Yolu'nun tamir ve ıslah çalışmaları 1937 yılında büyük ölçüde tamamlandı. Bu güzergahta seyreden özel nakliyat kamyonlarının ulaşımında güvenli bir şekilde yer alması için Trabzon Belediyesinin denetim mekanizmasını çalıştırması gerekiyordu. Başkaya, *Cumhuriyetin İlk Yıllarında Trabzon'da...*, s. 255-256.

¹¹⁹ *TBMT*, 1938; *Yeni Yol*, S. 2467, 26 Şubat 1938.

Tablo 2: 1930-1937 Yılları Arasında Trabzon Belediyesi Tarafından Çeşitli Ulaşım ve Altyapı Hizmetlerine Sarf Edilen Miktarlar

Faaliyet	Yıllara Göre Sarf Edilen Tutar (lira)							
	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
İskele Tamirati/ İnşası	174	416	-	-	-	-	2.756 ¹²⁰	1.500 ¹²¹
Lağım Tamirati	500	320	664	582	429	407	656	1.694 ¹²²
Su Yolu Tamirati	-	-	-	2.024	1.928	2.139	2.715	4.964
Aydınlatma	15.025	10.910	12.591	32.752	8.591	9.490	7.274	8.027
Temizlik	15.886	17.607	12.615	10.414	11.305	12.471	10.521	12.230
Yeni Yol Açılması	-	-	-	-	-	-	-	3.920
Otobüs Satın Alınması	-	-	-	-	-	-	-	6.380

Kaynak: *Yeniyol*, S. 2530, 15 Birinci Teşrin 1938; *Yeniyol*, S. 2531, 20 Birinci Teşrin 1938; *Yeniyol*, S. 2532, 26 Birinci Teşrin 1938.

Şehir planının yapımına dair somut adımlar 1937 yılında gerçekleşti. Üçüncü Umum Müfettiş Tahsin Uzer'in girişimleri¹²³ ile Trabzon ve Erzurum şehir planlarını hazırlamak üzere Paris'ten getirilen Jacques H. Lambert şehirde incelemeler yaparak *avan projeye* esas bir harita oluşturdu. Bu harita ile şehrin gelecekte alacağı şekil mümkün olduğunca mevcudun ıslahı olmakla birlikte ana hatlarıyla Maraş Caddesi'nin anayol olarak belirlenmesi, buradan denize dik caddeler açılması, mevcut parkın geniş bir meydan haline getirilerek ortasına denizden görülebilecek Atatürk heykeli dikilmesi, şehir içindeki bütün ana yolların bu meydanda son bulması ve Uzunsokak yolunun arkasından Hükümet Konağı'na doğru yeni bir yol açılması gibi düzenlemeler planlanıyordu.¹²⁴

Lambert Planı'nda limanı şehre bağlayan mevcut üç yolun ıslahı ile Erzurum yolu ile liman arasından başlamak üzere yeni bir yol eklenmesi öngörülmüştü. Anlaşıldığına göre plan üç önemli

¹²⁰ Moloz İskelesi'nin İnşası için sarf edilen miktar.

¹²¹ Değirmendere Koyun İskelesi inşası için sarf edilen miktar.

¹²² Bu miktarın bir kısmı Reşadiye Caddesi'nin lağım inşaatı için harcandı.

¹²³ Komisyon, *1930-1940 Yılları...*, s. 49.

¹²⁴ *TBMT*, 1937.

imar faaliyetine dayandırılmıştı. Bunlar; liman, transit yol ve sahile dik inen caddelerdi. Nitekim üçü de ticari faaliyetler açısından birbirine bağlantılı imar düzenlemeleriydi. Trabzon’u iç bölgelere bağlayan Transit Yol liman vasıtasıyla şehri daha da ulaşılabilir yapacak, denize dik inen caddeler de ticari potansiyelin şehir içinde yaygınlaşmasını destekleyecekti.¹²⁵

Bu süreçte valinin başkanlığında oluşturulan Trabzon İmar Komisyonu da 24 Şubat 1938 tarihinde belediye binasında toplantı yaparak Lambert Planı hakkında müzakerelerde bulundu. Komisyonun görevi bu plan için bir rapor hazırlamaktı.¹²⁶ 1 Mart günü yapılan ikinci toplantıda şehir planında esas tutulacak cadde ve yollar hakkında görüşler belirtildi. Komisyon bu amaçla şehrin bazı bölgelerine inceleme gezisi yaptı.¹²⁷

Lambert Planı’nda Trabzon şehircilik açısından değerlendirilerek özetle; hiçbir merkez meydanının bulunmadığına, ticaret erbabının dağınık, mağazaların rastgele yerleştiği ve modern bir ticaret merkezi olmadığına, nüfusun şehrin masraflarını karşılamada yetersiz düzeyde olduğuna, çarpık bir kentleşmenin varlığına ve Güzelhisar dışında denize nazır alanların yokluğuna dikkat çekilmişti. Şehrin güzelliğinden istifade için ise şunlar yapılmalıydı:

- 1- Atatürk Meydanı’nın iş merkezi olarak tesisi,
- 2- Güneydoğu yolunun amenajmanı, merkez ana caddesi olan Maraş Caddesi’nin ıslahı,
- 3- Kuzey-Güney yönlü dik caddelerin amenajmanı, iki taraflı ve iç mahallelere doğru servis yollarının tesisi ve bunları havalandırmak için yollar açılması, mahallelerin amenajmanı, denize bakan geniş taraçaların tesisi,
- 4- Batı tarafında yeni bir şehir oluşturulması,
- 5- Açık alanlar, meydanlar, bahçeler vb. yapılması.¹²⁸

¹²⁵ Evrim Düzenli, “J. H. Lambert Trabzon’da, Yıl 1937: Trabzon’da “Şehirleşme” Çabaları, Lambert’in “Trabzon İmar Planı ve İzah Raporu” Üzerine Notlar”, *Trabzon Kent Mirası Yapı-Yer-Haftıza*, ed. Ömer İskender Tuluk-Halil İbrahim Düzenli, Klasik Yayınları, İstanbul 2010, s. 296. Bu yıllarda III. Umum Müfettişliğin destekleri ile Transit Yol’un tamir ve inşası gibi imar faaliyetleri yoğun şekilde sürdürülmüş, Trabzon Limanı’nın yapımı için de çalışmalar başlatılmıştı. Başkaya, *Cumhuriyetin İlk Yıllarında Trabzon’da...*, s. 250-261.

¹²⁶ *Halk*, S. 689, 25 Şubat 1938; *Yeni Yol*, S. 2467, 26 Şubat 1938.

¹²⁷ *Yeni Yol*, S. 2468, 2 Mart 1938.

¹²⁸ *Halk*, S. 690, 4 Mart 1938; *Yeni Yol*, S. 2469, 5 Mart 1938; *Yeni Yol*, S. 2470, 9 Mart 1938; *Yeni Yol*, S. 2471, 12 Mart 1938; *Yeni Yol*, S. 2472, 16 Mart 1938; *Yeni Yol*, S. 2473, 19 Mart 1938; *Yeni Yol*, S. 2474, 23 Mart 1938; *Yeni Yol*, S. 2475, 26 Mart 1938.

Lambert'in hazırladığı¹²⁹ bu ilk (plan) rapor Belediye İmar Komisyonu tarafından görüşülerek düzenlenmiş ve Nafia Vekâletine gönderilmişti. Rapor vekâletçe aynen kabul edilerek onaylandıktan sonra Trabzon Belediyesine gönderildi. Plana göre şehir Atapark'tan itibaren Cumhuriyet Meydanı'na doğru yepyeni bir çehre almakta ve Ayasofya'ya doğru uzanmaktaydı.¹³⁰ Değirmendere mıntıkası Fabrikalar Mahallesi, Belediye civarı iş merkezi ve Eksotha Mahallesi de Hükümet Mahallesi olarak öngörülmüştü. Yollar kısmında ise mevcut hali ile kalacak olan Sahil Yolu, Maraş Caddesi ve ayrıca Hükümet Konağı'nın arkasından bir köprü ile Yenicuma'nın altından Hacıkasım Mahallesi'ndeki Kız Enstitüsü arkasından geçerek İnhisarlar binası önünden Uzunsokak'a birleşecek olan bir diğer yolun yapılması planlanmıştı. Böylelikle bu üç yol Hükümet Mahallesi'ni iş merkeziyle Fabrikalar Mahallesi'ne bağlamakta ve bu yolların üzerindeki binalar tamamen veya kısmen kaldırılarak genişletilmekteydi. Plan, Maraş Caddesi'ni şehir içi ulaşımın bel kemiği olarak belirlemişti. Hükümet Mahallesi'ni Kavakmeydanı'ndaki Jandarma Komutanlığı dairesi karşısındaki büyük tarlalara kuran plan, bu bölgeyi Maraş Caddesi'ne bir cephe ile bağlayıp Jandarma Komutanlığı arkasındaki sırtın üzerine de bir abide dikilmesini tasarlıyordu. Planın şehri batıya doğru genişletme öngörüsü ise basında bir asırda gerçekleşemeyecek bir tasarı olarak değerlendirilmişti. Tasarıda en önemli yenilik ise denize dik cadeler açılarak şehrin denizle barıştırılması fikriydi.¹³¹

¹²⁹ *Yeniyol*, S. 2515, 13 Ağustos 1938; Bekir Sükuti Kulaksızoğlu, "Şehir Planı Yapılırken", *Yeniyol*, S. 2517, 20 Ağustos 1938.

¹³⁰ *Yeniyol*, S. 2554, 18 İkincikanun 1939. Atapark'tan Yeni Lise binasına uzanan yolun yapım çalışmaları (bugünkü İnönü Caddesi) 1942 yılı Trabzon CHP Vilayet İdare Heyeti Çalışma Raporu'nda da iftiharla bahsedilen konulardandı. Rapora göre belediye tarafından parke döşenen, beton yaya kaldırımları da yapılarak sıra ile karşılıklı akasya ağacı dikilen caddenin yapımı ile hastane ve lise "en modern" yola kavuşturulacaktı. Ayrıca yapımı sonuçlandırılan Sahil Gazinosu'ndan şehrin batı tarafına doğru 650 metre uzanan Akçaabat-Trabzon bağlantı yolu da tamamlanmış her iki tarafına çam ağaçları dikilen yol şehrin önemli bir bulvarı haline getirilmişti. *BCA*, 490.01/715.442.1; *BCA*, 490.01/715.443.1

¹³¹ Cemal Karahan *Yeniyol* gazetesindeki yazısında şehrin üstü kadar altının da ehemmiyetli olduğunu; buradan hareketle altyapı sorunlarının çözümü, su ve kanalizasyon sistemi yapılmasını öneriyor, ayrıca gerek trafik yoğunluğu ve kazaları önlemek gerekse savaş ve saldırı tehlikelerine karşı tedbir almak için yer altı düzenlemeleri (tüneller, sığınaklar vb. gibi) yapılması gerektiğini dile getiriyordu. Ona göre suyolları, elektrik kabloları, havagazı, telefon vb. hatlarının saklanacağı şebekenin planları da muntazam yapılmalıydı. Karahan'ın dikkat çektiği bir başka nokta ise şehrin kaldırımlarının tümünün asfalt yapılması gerektiği idi. Ayrıca Zağnos Deresi'nin üstünün kapatılması ve kanalizasyonun oraya bağlanması da plana dahil

Şehirde imar ve alt yapı çalışmalarının yoğun şekilde sürdürüldüğü bu süreçte Lise, Mumhaneönü ve Kahyaoğlu Caddeleri tamir edilerek Gazipaşa Caddesi ağaçlandırıldı. Pek çok mahalde temizlik ve ıslah çalışmaları yapılması ile şehir planına uygun çalışmalar gerçekleştirildi.¹³² Sipahipazarı'ndaki kaldırımlar tamir edilerek İmaret Mezarlığı bölgesinde park (Atapark) inşa edildi. Reşadiye Caddesi ve Çömlekçi sahil yolunda lağım inşaatı, Mumhaneönü'nde yapılacak sebze hali için istimlaklerin sağlanması, Belediye Meydanı'nın ve Gazipaşa Caddesi'nin sonundaki toprak kısmın parke döşenmesi, İskele Yolu üzerindeki eski parmaklıkların yenilenmesi, şehrin çeşitli bölgelerindeki bozuk kaldırımların tamir ve ıslahının tamamlanması, İmaret ve Zağnos Derelerinin mecralarının tathir edilmesi, Uzunsokak Caddesi'nin birinci kısım parke inşaatının tamamlanması ve belediye önünün parke kaldırım yapılması gerçekleştirilen çeşitli imar faaliyetlerindendi.¹³³ Tavanlı Camii yolunun yapımı sağlanarak Moloz mevkiindeki sebze halinin etrafında, Uzunsokak'ta, Gazipaşa Caddesi ile Uzunsokak arasında, Ortahisar ve Kemer kaya Camileri önünde, Nemlioğlu Sokağı'nda, Kız Sanat Okulu ile Vali Konağı arasında, Cumhuriyet Caddesi'nde ve adliye önünde yer alan bozuk kaldırımlar onarıldı. Belediye binası arkasında otobüslerin ve diğer motorlu belediye araçlarının tamiri için bir bölüm yapılması, otobüs çalışanları için tek çeşit elbise temin edilmesi, Zağanos Meydanı'nın tesviye edilmesi, İmaret'ten Soğuksu'ya giden park arasındaki yolun bulvar haline getirilmesi, otobüs seferleri için tarife levhaları hazırlanması, yeni su tesisatı¹³⁴ nedeniyle bozulan kaldırımlardan Balıkpazarı'ndan Semerciler Camii önüne,

edilmeliydi. İstimlak edilecek ev ve arazi sahipleri mağdur edilmemeli, birinci saha bitmeden diğerine başlanmamalı, birinci sahadan sonra iş merkezine gidecek olan ve Ortahisar'dan geçecek olan üst yol ile Maraş Caddesi açılmalı ve genişletilmeli, ardından belediye binası yapılmalı, iş merkezindeki meydan yapılırken Transit Yolunu bu meydana uğratmadan İstanbul Oteli üzerinden geçen yolu açarak iskele ile birleştirilip meydanın ağır gürültüden kurtarılması sağlanmalıydı. Üçüncü adım olarak fabrikalar mahallesini düzenlemek gerekirdi. Neticede bu sahaların her biri iki yılda yapılırsa 6 yılda şehrin çehresi değişebilirdi. Cemal Karahan, "Trabzon Şehri Nasıl İmar Edilmelidir?", *Yeni Yol*, S. 2564, 25 Şubat 1939; *Yeni Yol*, S. 2566, 4 Mart 1939; *Yeni Yol*, S. 2569, 15 Mart 1939; *Yeni Yol*, S. 2584, 6 Mayıs 1939.

¹³² *Yeni Yol*, S. 2470, 9 Mart 1938.

¹³³ *TBMT*, 1938.

¹³⁴ Trabzon içme suyu tesisatına Alman Hohtif Şirketi ile Trabzon Belediyesi arasında imzalanan anlaşma sonrası 1938 yılı Ekim ayında başlandı. *Yeni Yol*, s. 2529, 13 Birinciteşrin 1938. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bk. Murat Küçükkuşurlu, "Cumhuriyet Dönemi'nde Trabzon'un Su Meselesi ve Atasu Projesi", *Erzurum Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, c. 1, S. 1, Ocak 2015, s. 7-30.

Gazipaşa Caddesi'nden Uzunsokak girişine ve Şems Oteli önünden İskeleye kadar olan kısmın tamiri ile çeşitli mahallerde lağım ve suyollarını onarılması, Atapark önünde, Zağnos Köprüsü başında, Kalcızade Sokağı sonunda ve Kalekapı mevkiinde menfez inşası gibi faaliyetler de yıl içinde gerçekleştirildi.¹³⁵

Şehrin planlı imarının temini için 1939 Şubatında Trabzon Belediyesi ve Umumi Meclis üyelerinin katılımı ile Trabzon İmar Birliği kuruldu. Bütçesi iki kurumun bütçelerinden oluşturulacak¹³⁶ 16 kişilik heyetin kendi içinden bir daimi encümen belirlenmesi ve bu encümenin belediye reisi ve encümeninin yetkilerine sahip olması kararlaştırıldı. Şehrin imarı için bir program dahilinde çalışacak birliğin bütçesi için 1939 yılında muhasebe-i hususiye tarafından 10 bin lira ayrıldı.¹³⁷ 9 Mayıs 1939 tarihli Belediye Meclisi toplantısı bütçe müzakerelerinde birliğe ayrılacak tahsisat 5 bin lira olarak belirlendi.¹³⁸

1939 yılı başında şehirdeki imar faaliyetleri Lambert Planı'na uygun olarak gerçekleştiriliyordu. Sipahipazarı'ndaki caminin etrafında yapılan yeni meydan Akçaabat otobüsleri için düzgün bir alan olarak düşünülmüştü. Ortahisar Medresesi etrafında, Belediye Parkı civarında ve İskenderpaşa Camii etrafında yapılacak düzenlemeler ile "Trabzon'dan birkaç yıl ayrı kalan herhangi biri döndüğünde başka bir şehirle karşılaşacaktı."¹³⁹ Belediye Dairesi batı köşesinden sinema önüne kadar olan kısmın parke döşenmesi için 4 Temmuz 1939 tarihinde Belediye Encümeni tarafından bir ihale düzenlenmesi kararlaştırılmış,¹⁴⁰ daha sonra bu faaliyet genişletilerek sinema önünün de parke kaldırımına döşenmesi planlanmıştı.¹⁴¹ Boztepe yolu da 1939 yazında tamir edildi. Buradaki tarihi caminin¹⁴² ortaya çıkarılması da Lambert'in önerilerindendi.¹⁴³ Yıl

¹³⁵ *TBMT*, 1939.

¹³⁶ *Halk*, S. 767, 7 Şubat 1939.

¹³⁷ *Halk*, S. 794, 17 Haziran 1939.

¹³⁸ *TBMT*, 1939.

¹³⁹ Cemal Rıza Çınar, "Yeni Plana Göre Tatbikler", *Yeniyol*, S. 2569, 15 Mart 1939; Şehirde imar planında belirtilen sınırlar dahilinde yollar açıldığı gibi okul, hastane, spor sahası, parklar gibi pek çok yeni yapılar da inşa ediliyor, bu faaliyetlerde valilik ve belediye el birliği ile çalışıyordu. *BCA*, 490.01/715.441.2

¹⁴⁰ *Yeniyol*, S. 2600, 1 Temmuz 1939.

¹⁴¹ *Halk*, S. 806, 2 Ağustos 1939.

¹⁴² Ahi Evren Dede Camii.

¹⁴³ *Yeniyol*, S. 2593, 7 Haziran 1939.

İNİNDE Uzunsokak ve Maraş Caddelerinin yapımının yanı sıra Tak-sim'den Asri Mezarlık'a¹⁴⁴ uzanan yolun parke döşenmesi için de ihale düzenlendi.¹⁴⁵

III. Umum Müfettiş Tahsin Uzer'in başkanlığında 27 Haziran 1939 tarihinde belediyede yapılan bir toplantıda şehrin ulaşım ve alt yapı sorunlarına dair görüş alışverişinde bulunulup halkın şika-yet ve dilekleri gözden geçirildi. Toplantıda suyollarının yapıldığı bu süreçte lağım yollarının da ıslah edilmesi, bu amaçla belediye bütçesinden faydalanılması görüşü benimsendi.¹⁴⁶

1939 yazında belediyenin düzenlediği bir ankete¹⁴⁷ verilen cevaplara göre öncelikle altyapı tesisi sağlanmalıydı. Pek çok yolun bozuk ve sağlıksız şartlarda olmasına neden olan lağım ve suyolları kapatıldıktan sonra kaldırımların döşenmesi gerekirdi. Öncelikle de Uzunsokak Caddesi düzenlenmeliydi. Cevaplarda ayrıca şehrin üç ana caddesi olan Uzunsokak, Maraş ve Kunduracılar gibi ana caddelerin genişletilmesi için istimlakler yapılması ve artık tarihe karışan parke yerine asfalt tercih edilmesi üzerinde durulmuştu.¹⁴⁸ Gazipaşa Caddesi'nin tamamlanması da öneriler arasındaydı.¹⁴⁹

Halk sağlığı için olumsuzluk oluşturan ve ulaşımında sorun ya-ratan açık lağımın tamiri 1939 yılı sonlarında hızlandırıldı.¹⁵⁰ Suyolları dolayısıyla şehrin birçok yerinde bozulan lağım beton

¹⁴⁴ Sülüklü Mezarlığı.

¹⁴⁵ *Yeniyol*, S. 2575, 5 Nisan 1939.

¹⁴⁶ *Halk*, S. 797, 28 Haziran 1939.

¹⁴⁷ Doktor Cemal Turfan'ın III. Umum Müfettişlik Sıhhat Müşavir Muavinliğine geti-rilmesi üzerine yerine III. Umum Müfettişlik Asayiş Müşaviri Bahri Aydoğan belediye başkanı olarak göreve başladı. *Halk*, S. 767, 7 Şubat 1939. Yeni yönetim dö-ne-minde şehrin bayındırlık ve imarı için bütçeye 200.000 lira konulmuş, bu miktar ile öncelikle hangi hizmetin sağlanması gerektiği konusunda halkın görüşüne başvuru-lmuştu. *Yeniyol*, S. 2601, 15 Temmuz 1939.

¹⁴⁸ *Yeniyol*, S. 2606, 22 Temmuz 1939; *Yeniyol*, S. 2609, 2 Ağustos 1939; *Yeniyol*, S. 2610, 5 Ağustos 1939; *Yeniyol*, S. 2611, 9 Ağustos 1939. Belediye bütçesi önceki yıl-lara göre nispeten arttırılmışsa da özellikle mahalle aralarındaki sokaklar ve ana caddeleri birbirine bağlayan ara yollardaki kaldırımlar parke yerine daha ucuz maliyetli olması dolayısıyla Arnavut kaldırımı şeklinde döşeniyordu. Çulha, "Belediye Reisimizle Mülakat", *Yeniyol*, S. 2579, 19 Nisan 1939.

¹⁴⁹ *Yeniyol*, S. 2612, 12 Ağustos 1939. Bu süreçte belediye başkanının seçimle belir-lenmesi usulüne dönüldü. *Yeniyol*, S. 2591, 31 Mayıs 1939. Yapılan hazırlıkların ar-dından valiliğin emri ile 16 Ağustos 1939 tarihinde gerçekleşen seçimle Temel Nü-cumi Göksel Trabzon Belediye Başkanı seçildi. *Yeniyol*, S. 2613, 17 Ağustos 1939. Göksel, daha sonra Edirne Milletvekili seçildiği için bu görevinden ayrıldı. *Yeniyol*, S. 2618, 2 Eylül 1939. 4 Eylül 1939 tarihli Belediye Meclisi toplantısında üyelerden Mahmut Muammer Yarımbyık Belediye Başkanı olarak seçildi. *TBMT*, 1939.

¹⁵⁰ *Yeniyol*, S. 2635, 25 Birinciteşrin 1939.

borular içine alınarak tamir ve ıslah edilecekti. Bu faaliyet için bütçeye tahsisat ilave edilmeliydi.¹⁵¹ Diğer yandan yeni su tesisatının döşendiği sonbahar aylarında zarar gören kaldırımlar 1939 yılı sonlarından itibaren tamir edildi. Maraş Caddesi'nde yıkılmak üzere olan kale duvarları belediye tarafından kaldırılarak tehlike önlendi. Soğuksu-Erdoğdu güzargahı, lise yolu, Ganita Caddesi, Maraş Caddesi'nin bir kısmı, Uzunsokak-Zeytinlik arası, Çömlekçi Sahil Yolu, Denizciler ve Limonlu Sokakları, Bakırcılar Caddesi, İskele Caddesi-Çömlekçi arasındaki yol, Eksotha Yalı Yolu, Zeytinlik Mektebi-Tekke Camii arası, Tabakhane Köprüsü-Hacıkasım arasındaki Sarafoglu Sokağı, Gazipaşa Caddesi, Yeşilyurt yanındaki dar sokak, Üçüncü Umum Müfettişlik dairesi yolu ile Pazarkapı Camii önü, Yemenciler Caddesi, Sipahipazarı, Kunduracılar Caddesi, Belediye önü-İskele Caddesi arası, Yeni Sokak, Cumhuriyet Caddesi gibi çeşitli mahallerdeki kaldırımların tamirata gerçekleştirildi. Biri Zağnos Meydanı diğeri Köşk (Soğuksu) önüne olmak üzere toplu ulaşım için iki otobüs durağı eklendi. Memleket Hastanesine¹⁵² çıkan şosenin hastane virajı genişletildi. Zağnos Köprüsü'nde su birikintilerinin engellenmesi için 12 menfez açılıp Moloz iskelesinin tamiri kararlaştırıldı. Soğuksu yolunun İmaret Parkı başından dereye inen kısmında yağmur sularının hanelere zarar vermemesi için muhafaza duvarı yapıldı. Taksim-Boztepe Caddesi şosesinin tamiri de gündeme alındı.¹⁵³

1937-1939 yılları arasında belediye sınırları içerisinde Tahsin Uzer'in destekleri ile III. Umum Müfettişliğin birçok faaliyeti olmuştu. Belediye bütçesi¹⁵⁴ de önceki yıllara göre artmaya başlamış, bu durum yapılan faaliyetlere yansımıştı.¹⁵⁵ Neticede 1940 yılında Trabzon'un genel görüntüsü şehircilik açısından önceki yıllara göre nispeten değişmişti. Su tesisatının döşenmesi, Numune Hastanesinin ve Atapark'ın yapımı batı çehresini oldukça değiştirdi. Zağnos Köprüsü'nün genişletilmiş olması önemli bir düzenlemeydi. Otobüs teşkilatının varlığı, kısmen parke döşenen veya asfalt yapılan caddeler ise Trabzon'u adeta *küçük bir İstanbul* haline

¹⁵¹ *Yeni yol*, S. 2627, 27 Eylül 1939.

¹⁵² Bugünkü Yavuz Selim Kemik Hastalıkları ve Rehabilitasyon Hastanesi.

¹⁵³ *TBMT*, 1940; *Yeni yol*, S. 2630, 7 Birinciteşrin 1939; *Yeni yol*, S. 2659, 20 İkincikannun 1940; *Yeni yol*, S. 2737, 29 Birinciteşrin 1940.

¹⁵⁴ Bütçe Encümeni 1938 yılı bütçesini 205.358 lira olarak belirlemişti. *Yeni yol*, S. 2484, 27 Nisan 1938.

¹⁵⁵ Bekir Sükuti Kulaksızoğlu, "Şehir İşleri Belediye Bütçesi", *Yeni yol*, S. 2611, 29 Ağustos 1939.

getirmişti.¹⁵⁶ Elektrik Şirketi ve belediyenin vardığı anlaşma ile 1940 yılı yazında şehrin her tarafının aydınlatılması sağlandı. Şehirdeki işlek cadde ve meydanlar ile iskelelerdeki lambaların daha iyi aydınlatması için de çalışmalar yürütüldü.¹⁵⁷

1937-1939 yılları arasında çeşitli incelemeler sonrasında son şekli verilen ve Nafia Vekaleti tarafından uygun bulunan Lambert Planı 14 Şubat 1941 tarihli Belediye Meclisi toplantısında görüşülmeye onaylandı. 1/2000 ölçeğinde düzenlenen ve 5 paftadan oluşan imar planında bazı yollara ait düzenlemeler aşağıdaki şekilde belirlenmişti.¹⁵⁸

Tablo 3: Lambert Planı'nda Şehirdeki Yollar İçin Öngörülen Genişlikler

Yol	Genişliği	Yol	Genişliği
Maraş Caddesi	22-24,5 m	Cihan Otel'nden Denize dik açılacak cad.	12 m (deniz kenarında 19,5 m)
Sotha Camii- Cumhuriyet Mektebi	30 m	Ganita'ya inecek yol	9,5 m ¹⁵⁹ (sahilde 19,5 m)
Sahil yolu	Ganita- Reşadiye Caddesi Sonuna kadar 17 m, sonrasında 19,5 m, İncirlik sahili 40 m	Reşadiye Cad.	22 m

¹⁵⁶ *Yeniyol*, S. 2734, 15 Birinciteşrin 1940.

¹⁵⁷ *Yeniyol*, S. 2696, 1 Haziran 1940; *Yeniyol*, S. 2705, 3 Temmuz 1940; *Yeniyol*, S. 2709, 17 Temmuz 1940. Sonraki birkaç yıl içinde Numune Hastanesi'nin ve yeni lise binasının bulunduğu güzergahın (bugünkü İnönü Caddesi) yapım çalışmaları da sürdürüldü. Belediye tarafından parke döşenen, beton yaya kaldırımları yapıp karşılıklı akasya ağacı dikilen bu yol şehrin *en modern* yollarından biri olarak değerlendiriliyordu. Bu süreçte ayrıca inşası tamamlanan Sahil Gazinosu'ndan şehrin batı tarafına doğru 650 metre uzanan Akçaabat-Trabzon bağlantı yolu da yapıp iki tarafına çam ağaçları dikilerek önemli bir bulvar oluşturulmuştu. *BCA*, 490.01/715.442.1; *BCA*, 490.01/715.443.1.

¹⁵⁸ Planda caddeler üzerinde yapılacak binaların yüksekliği en fazla 12 m olarak tespit edildi. İstisna olarak Cumhuriyet Caddesi'nde bu yüksekliğin 15 m kadar olabileceği, Reşadiye Caddesi'nin ise doğu tarafına bina yapılamayacağı, batı tarafında da 5 m yeşil alan bırakıldıktan sonra inşa edilebileceği belirtilmişti. *TBMT*, 1941. Planda yer alan şehir içi mevcut yolların ıslahı ve yeni yapılacak yolların ayrıntılı güzergahları için bk. J. H. Lambert, "Trabzon İmar Planı ve İzah Raporu", *Trabzon Kent Mirası Yer-Yapı-Hafıza*, ed. Ömer İskender Tuluk-Halil İbrahim Düzenli, Klasik Yayınları, İstanbul 2010, s. 319-351.

¹⁵⁹ 2290 sayılı Belediye Yapı ve Yollar Kanunu'nun 4. maddesinin H fıkrasında yolların genişliği yaya kaldırımı dahil en az 9,5 m olarak belirlendi. Bu oran ihtiyaca göre arttırılabilecekti. *T.C. Resmi Gazete*, S. 2433, 21 Haziran 1933, s. 2756.

Cumhuriyet Cad.	14,5	Sotha Camii'nin doğusundan Maraş Cad. ayrılıp denize inecek yol	12 m
Maraş Caddesi'nden Denize dik açılacak Islahane Cad.	12 m	Cumhuriyet Mektebine inen yol	14,5 m
Uzunsokak Cad.	Hükümet Binası'na kadar 12 m, Hükümet Binası önü 14,5 Zağnos Köprüsü- Kavakmeydanı arası 24 m	Erzurum Cad.	14,5 m
Çarşı Caddesi	12 m	Çömlekçi Sahil Yolu	17 m
Yemeniciler Cad.	12 m	Taksim-Boztepe yolu	14,5 m
Sandıkçılar Cad.	12 m	Boztepe Karakolu-Yenicuma Yolu	17 m
Hacıkasım'dan açılacak yol	17 m	Tabakhane'den aşağı dik inecek yol	12 m
Sipahipazarı'ndan aşağı inen yol	19,5 m		

Kaynak: TBMT, 1941.

Belediye Başkanı Mahmut Muammer Yarımbıyık'a göre Lambert Planı 50 yılda dahi gerçekleştirilemeyecek düzenlemeler içermektedir. Nitekim *nargile marpuçundan farksız* sokakları genişletmek altından kalkılamayacak ve uygulanamayacak bir gaileydi. Üstelik bütçeye istimlak için konulan 5.000 lira yalnızca birkaç bina veya arsa için yeterliydi. Dolayısıyla plan da zaten kısa vadeli değişiklikten ziyade uzun dönemli imar faaliyetlerini hedefliyordu. Belediye Meclisinde yapılan değerlendirmelerin ardından Lambert Planı kabul edilerek plan haricinde kalan yolların hükümet tarafından yaptırılması konusunda ilgililere başvurulması uygun bulundu.¹⁶⁰

Şehir planının oluşturulması için 1937'de başlayan somut adımlar ancak 1941 yılında sonuçlanabilmişti. Dolayısıyla aradan

¹⁶⁰ TBMT, 1941.

geçen süreçte şehirde telafisi mümkün olmayan imar değişiklikleri planın pek çok detayını akim bıraktı. Ana hatlarıyla uygulanabilen Lambert Planı'nın öngördüğü üzere üç ana caddede (Maraş, Uzunsokak ve Kunduracılar) düzenlemeler yapıp deniz çevre yolu tamamlanarak denize dik inen caddelerde (Cumhuriyet, Koral-tan,¹⁶¹ kuzey-güney büyük yolu) değişiklikler¹⁶² gerçekleştirildi. Uzunsokak'ın güneyinden açılmak istenen yeni yol ise yapılamayıp 1970'lerde ikinci plan dönemine kadar fazlaca gündeme gelmedi. Bununla birlikte şehrin doğusunda sanayi bölgesi oluşturuldu. Diğer yandan II. Dünya Savaşı koşulları dolayısıyla yapımı geciken liman ve Transit Yol ise şehrin ticari potansiyelinin ortaya çıkarılması açısından etkili olamadı.¹⁶³

2. Trabzon Belediyesinin Şehir İçi Trafikinin Denetlenmesi ve Ulaşımın Düzenlenmesine Dair Faaliyetleri

Trabzon Belediyesi 1930'lu yıllarda şehirdeki nakil araçları ile ilgili olarak düzenleme ve denetleme yetkisini kullanarak kural-lara uymayan sürücülerin cezalandırılması, ehliyet belgelerinin düzenlenmesi ve şehir içinde uygulanacak tarifelerin ve kuralların belirlenip denetlenmesi gibi faaliyetleri de yerine getirdi. Örneğin 1930 yılı içinde belediye tarafından 114 şoför, 41 arabacı ve 92 ha-mala ehliyet vesikası düzenlendi.¹⁶⁴ 1931 yılında otomobil ve ara-bacılar için seyrüsefer talimatnamesi yayınlandı. 20 maddelik tali-matnamede Trabzon'a gelecek veya Trabzon'dan gidecek nakil araçlarının 15 gün içinde belirlenen esaslara göre eksikliklerini ta-mamlaması gerektiği, aksi halde seferlerine izin verilmeyeceği ve Belediye Ceza Kanunu'na göre uygulama yapılacağı belirtildi.¹⁶⁵ Yıl

¹⁶¹ Reşadiye Caddesi.

¹⁶² Yolların genişletilmesi amacıyla istimlakler yapılmasına 1940'lı yıllarda başlan-mıştı. Mustafa Yazıcı, *Trabzon Belediye Başkanları Kronolojik Hizmet Albümü (Cum-huriyet Dönemi)*, Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, Trabzon 1997, s. 25. 1950'li yıllarda şehir içi ana caddelerde genişletme çalışmalarına devam edildi. Zehra As-lan, *Demokrat Parti Döneminde Trabzon (1950-1960)*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2017, s. 37, 284-286.

¹⁶³ Düzenli, "J. H. Lambert Trabzon'da...", s. 300.

¹⁶⁴ Şehirde taşıma faaliyeti yürüten hamal, motorcu, deveci ve katırcıların belediye tarafından hazırlanacak tenbihnameler ile bir düzen içine alınmaları kararlaştırıldı. Ayrıca motosiklet ve bisikletler hakkında Belediye Meclisinde yapılan tenbihname müzakeresinde bu araçlardan numarasız şekilde trafikte yer alanlara para cezası kesilmesi kararlaştırıldı. Para cezası, motosiklet için 2 lira, bisiklet için 50 krş. ola-rak belirlendi. *TBMT*, 1931.

¹⁶⁵ *Reklam*, S. 19, 20 Haziran 1931. Talimatname için bk. Ek-1.

içerisinde kaldırımları işgal eden 58 kişi ve kanunlara uymayan şoför, arabacı, motorcu, bisiklet kullanıcısı vb. olmak üzere 121 kişi hakkında zabıt varakası düzenlendi. Ayrıca 62 şoför, 22 motor makinisti ve 44 arabacıya ruhsatname verilerek 4.088 nakil aracının sağlamlık muayenesi yapıldı.¹⁶⁶

Belediyenin mesai raporuna göre 1 Ekim 1932-1 Ekim 1933 tarihleri arasında kaldırımları işgal eden 58 kişi ile kurallara uymayan şoför, arabacı, motosiklet ve bisiklet kullanan 176 kişi hakkında ceza zaptı tutuldu. Belediye tarafından 30 şoför, 26 arabacı ve 1 makiniste ehliyet varakası verildi. Yıl içinde kara ve deniz araçlarından 3.181 adedinin sağlamlık muayenesi yapılarak arıza tespit edilen 5 araç trafikten men edildi.¹⁶⁷

Motorlu araç taşımacılığının yaygın olmadığı ve nispeten hayvan gücüyle taşımacılık yapıldığı bu süreçte il Hıfzıssıhha Komisyonunun aldığı karara göre belediye şehrin doğu ve batı yönündeki giriş çıkışlar için iki farklı durak noktası belirledi. Doğu tarafı için durak yeri Değirmendere, Batı tarafı için ise Hal yeri idi (Mumhaneönü). Şehre sebze meyve taşıyacak nakil vasıtalarına gecelemek üzere Hal karşısında, Kale duvarı ile dere arasındaki sahanın uygun olduğu ilan edilerek bunun dışındaki herhangi bir yerde han ve ahır yapılması Belediye Encümenince yasaklandı.¹⁶⁸ Buna rağmen kurala uymayan bazı taşımacılar yanlarındaki yük hayvanları vasıtasıyla şehirde temizlik ve sağlık sorunları oluşturmaya devam etti.¹⁶⁹ Diğer yandan 1935 yılı Nisan ayı Belediye Meclisi toplantılarında görüşülen konulardan biri Belediye Zabıta Talimatnamesi'nin seyrüsefer kısmıydı. İstanbul'dan örnek alınan talimatname Trabzon'a uyarlanmıştı.¹⁷⁰

Şehrin en işlek ve merkezi caddeleri olan Uzunsokak ve Maraş Caddesi otomobil trafiğinin de yoğun olduğu bölgelerdendi. 1935 yılında şoförlerin ve yolcuların şikâyetine konu olan meselelerden biri Uzunsokak'tan gidiş¹⁷¹ Maraş Caddesi'nden dönüş yapıl-

¹⁶⁶ *TBMT*, 1932; *Yeniyol*, S. 1731, 17 İkinciteşrin 1932.

¹⁶⁷ *TBMT*, 1933.

¹⁶⁸ *Halk*, S. 443, 11 Temmuz 1935.

¹⁶⁹ Bekir Sükütü Beker, "Hanlar ve Halkın Esenliği", *Yeniyol*, S. 2049, 3 Temmuz 1935.

¹⁷⁰ *TBMT*, 1935.

¹⁷¹ Belediye Başkanlığı 1931 yılında belirlediği bir kuralla şehir içinde seyreden araçların Taksi'den İncirlik'e kadar devam eden (batıdan doğuya) Uzunsokak Cad-

masının sakıncaları ile ilgiliydi. Bu kuralın uygulanması zaman zaman sıkıntılara neden olmuştu. Maraş Caddesi'ndeki bozuk alanlar da sürücülerin şikayet konusuuydu.¹⁷²

Şehir içi ulaşımda bir diğer sorun eski otomobil ve kamyonlar ile sürücü hatalarından kaynaklanan kazalardı.¹⁷³ 1935 yılında belediyeye kayıtlı 57 binek otomobil, 117 kamyonet ve 111 araba mevcuttu. Yük taşıyan bakımsız ve zayıf araba atlarının muayeneye tabi tutulması, nakil araçlarından eski ve bozuk olanlarının trafiğe çıkarılmaması, kamyonetlerin tıka basa yolcu almaması, sürücülerin denetlenmesi gibi önlemlerin alınması gerekiyordu.¹⁷⁴ Ayrıca şehir içinde 10 km olan hız sınırına veya diğer işaretlere uymayan sürücülere yaptırım uygulanmalıydı.¹⁷⁵ Belediye Başkanlığı valiliğin de desteğini alarak 1938 yılı Nisanında kamyonların yük ve yolcuları bir arada taşımalarını yasakladı. Uygulamaya göre; kamyonetlere yolcu alınmayıp yalnızca eşya taşınabilecek, gece yarısından sonra sefer yapılmayacaktı. Bu konuda civar valiliklere ve ilgili makamlara da bilgi verilerek mutabakat sağlandı. Yollardaki jandarma karakolları gerekli evrakları, yolcu sayısı ve seyrüsefer satatlerini kontrol edebilecekti. Hangi vilayetten verildiğine bakılmaksızın şoförlerin ehliyetleri Trabzon Belediye Fen Heyeti tarafından incelenecek ve şüpheli görülenler yeniden sınava tabi tutulacaktı.¹⁷⁶ Alınan önlemlere ve yaptırımlara rağmen fazla yük ve yolcu taşıyan araçlar ölümcül kazalara yol açmaya devam etti.¹⁷⁷

desi'nden gideceğini, İncirlik'ten Taksi'ye devam eden (doğudan batıya) Maraş Caddesi'nden ise dönecelerini belirleyerek kurala uymayanlara ceza verileceğini duyurdu. *Reklam*, S. 27, 11 Temmuz 1931; *Yeniyol*, S. 2047, 26 Haziran 1935.

¹⁷² *Yeniyol*, S. 2029, 2 Mayıs 1935; *Yeniyol*, S. 2047, 26 Haziran 1935.

¹⁷³ *Yeniyol*, S. 2032, 12 Mayıs 1935.

¹⁷⁴ *Yeniyol*, S. 2036, 23 Mayıs 1935; *Halk*, S. 462, 16 Eylül 1935; *Yeniyol*, S. 2070, 14 Eylül 1935

¹⁷⁵ *Yeniyol*, S. 2033, 14 Mayıs 1935; *Yeniyol*, S. 2160, 25 Temmuz 1936; *Yeniyol*, S. 2168, 15 Ağustos 1936; *Yeniyol*, S. 2192, 12 Eylül 1936; *Yeniyol*, S. 2362, 10 Mayıs 1937.

¹⁷⁶ Bu kararın alınmasında Gümüşhane-Torul'da meydana gelen ve 15 yolcunun ölümüne yol açan bir kamyon kazası etkili olmuştu. *Yeniyol*, S. 2483, 23 Nisan 1938; *Yeniyol*, S. 2484, 27 Nisan 1938.

¹⁷⁷ *Yeniyol*, S. 2488, 11 Mayıs 1936; *Yeniyol*, S. 2254, 2 Birincikanun 1936; *Yeniyol*, S. 2307, 8 Şubat 1937; *Yeniyol*, S. 2361, 8 Mayıs 1937; *Yeniyol*, S. 2448, 18 Kanunevvel 1937; *Yeniyol*, S. 2366, 14 Mayıs 1937; *Yeniyol*, S. 2409, 21 Ağustos 1937; *Halk*, S. 653, 24 Ağustos 1937; *Yeniyol*, S. 2535, 6 İkinciteşrin 1938; *Yeniyol*, S. 2607, 26 Temmuz 1939. Bu süreçte kazaların en aza indirilmesi amacıyla Şoförler Cemiyetinin kurs açması önerisi gündeme getirildi. Öneriye göre bölgedeki her şoförün kursa

Sokaklardaki başıboş çocuklar kazalara yol açan bir başka unsur olarak dikkat çekiyordu. Belediye Encümeni ve Otomobilciler Esnaf Kurumu bu konuda zaman zaman ilanlar vererek halkı duyarlı olmaya davet etti.¹⁷⁸ Şehir içi trafiğinde bir diğer tehlike ise bisikletleriyle motorlu araçların yer aldığı caddelerde yarış yapan çocuklardan kaynaklanıyordu. Özellikle Uzunsokak Caddesi bisikletli çocukların gerek yaya gerek araçlar için tehlike oluşturduğu yerlerdendi.¹⁷⁹ Belediye başkanlığı bu konuda yayınladığı bir ilanda Uzunsokak, Meydan ve Maraş Caddelerinde bisikletle dolaşmanın yasaklandığını duyurdu.¹⁸⁰

Taşımacılıkta kullanılan yük hayvanları ile ilgili de belediyenin çözüm getirmesi gereken sorunlar ortaya çıkıyordu. 1936 yılında şehir içinde ulaşımı sağlayan yük arabalarına koşulan atların oldukça kötü şartlarda çalıştırıldığı, iki atın çekemeyeceği yükün tek bir ata yüklenildiği gibi durumlar için de belediyenin denetim ve yaptırım mekanizmasını işletmesi ve hayvan haklarını koruması gerekiyordu.¹⁸¹ Sokaklarda hayvanların oluşturduğu atıklar da zaman zaman şikayet konusuydu. Talimatnamelerle hayvanların sokak ve caddelere salınması yasaklansa da bazı mahallelerde buna pek de uyulmuyordu.¹⁸²

Belediye Meclisinin 22 Kasım 1937 tarihli toplantısında Daimi Encümen kararı ile İstanbul Belediyesinden örnek alınarak, Trabzon şehrine ve mevzuata uygun hale getirilen Belediye Zabıta Talimatnamesi onaylandı. Talimatnamede şehir içi trafikte uyulması gereken genel kurallar, cadde ve sokakların kullanımına dair hükümler, motorlu ve motorsuz kara nakil araçları, deniz araçları,

katılması mecburi kılınarak alınacak eğitim ve sonunda uygulanacak sınavla şoförler daha iyi yetiştirilebilirdi. Bu öneri tam olarak uygulanma imkânı bulmasa da kazaların önlenmesi amacıyla Otomobilciler Cemiyeti tarafından şoförlere trafik kuralları ile ilgili çeşitli konferanslar düzenlendi. *Yeniyol*, S. 2544,10 Birincikanun 1938; *Yeniyol*, S. 2595, 14 Haziran 1939.

¹⁷⁸ T. A., "Otomobil Kazaları ve San'at Ehliyeti", *Halk*, S. 522, 13 Nisan 1936; *Yeniyol*, S. 2436, 6 İkinciteşrin 1937; *Halk*, S. 674, 11 İkinci Teşrin 1937; *Halk*, S. 782, 29 Nisan 1939.

¹⁷⁹ *Yeniyol*, S. 2406, 14 Ağustos 1937; *Yeniyol*, S. 2410, 24 Ağustos 1937; *Yeniyol*, S. 2412, 28 Ağustos 1937; *Yeniyol*, S. 2447, 15 Kanunvevel 1937; *Yeniyol*, S. 2740, 9 İkinciteşrin 1940 *Yeniyol*, S. 2744, 23 İkinciteşrin 1940.

¹⁸⁰ *Yeniyol*, S. 2744, 23 İkinciteşrin 1940.

¹⁸¹ *Yeniyol*, S. 2257, 7 Birincikanun 1936; *Yeniyol*, S. 2402, 31 Temmuz 1937; *Yeniyol*, S. 2482, 20 Nisan 1938; *Halk*, S. 724, 13 Temmuz 1938.

¹⁸² *Yeniyol*, S. 2478, 6 Nisan 1938.

hamallar, otomobiller, sürücüler ve yayaların ulaşımında uyması gereken esaslar ayrıntılı olarak açıklanmıştı.¹⁸³

Belediye başkanlığı 1937 yılı sonunda otomobil ve kamyon sahipleri için verdiği bir ilanla daimî ikametgahları Trabzon dahilinde olan kara vasıtası sahiplerinin 15 gün içinde belediyeye kayıt yaptırması gerektiğini duyurdu.¹⁸⁴ Bu dönemde şehir trafiğinde yer alan nakil araçlarının civar şehirlerde kayıtlı olmaları durumu da meclis müzakerelerinde ele alındı. Bazı meclis üyelerinin ifadesine göre Trabzon'da kazanç vergisi fazla olduğu için araçların dörtte üçü Trabzon dışına kayıtlıydı. Dolayısıyla bu verginin yeniden düzenlenmesi¹⁸⁵ gerekiyordu. Kara ve deniz nakil araçlarından alınan vergi tarifeleri de belediye tarafından düzenlendi.¹⁸⁶

Trabzon Belediyesi tarafından 1937 yılında sokakları kirleten, yolları işgal eden ve sıhhi şartlara uymayan 540 şoför, 117 arabacı, 70 hane, 134 vb. olmak üzere 861 zabıt varakası tutuldu. Ayrıca 28 şoför, 59 arabacıya da para cezası verildi. Kara ve deniz vasıtalarının sağlık muayeneleri yaptırılarak kontrolleri gerçekleştirildi. Yıl boyunca 36 şoför, 45 arabacı, 11 deniz makinisti, 3 hamal ve 24 bisiklet kullanıcısına da belge verildi.¹⁸⁷

¹⁸³ *TBMT*, 1937; 332 maddeden oluşan talimatname *Yeniöl* gazetesinin 9 Mart 1938-23 Nisan 1938 tarihleri arasındaki sayılarında yayınlandı.

¹⁸⁴ *Yeniöl*, S. 2449, 22 Birincikanun 1937.

¹⁸⁵ Kazanç vergisi 1938 yılında 90 liradan 40 liraya indirildi. Belediye vergisinde de indirim yapılmıştı. Fakat muhasebe-i hususiyenin araçlardan aldığı yol parasında da indirim sağlanmasıyla bu araçların Trabzon Belediyesine kaydı sağlanabilirdi. Neticede Umum Müfettişliğin emri ile maliye, hususi idare ve belediyelerin aynı oranda vergi alması esası getirildi. *TBMT*, 1938.

¹⁸⁶ Aylık vergi miktarları motorlu ve motorsuz araçlara göre değişmekle birlikte kara nakil araçları için 25 kuruş ile 3 lira, deniz araçları için 1 kuruş ile 75 kuruş arasındaydı. *TBMT*, 1937. Tarife 1939 yılında yeniden düzenlenmiş, verginin aylık miktarlarında değişiklik yapılmayıp yıllık ücrette indirim gerçekleştirilmişti. *TBMT*, 1939. Kara taşıma araçlarından alınan *Kapu Duhuliyeye Resmî Tarifesi* de 1937 yılında çeşitli araçlardan 15 kuruş ile 1,5 lira arasında değişen oranlarda alınmaktaydı. 1939 yılında tarifede değişiklik yapılmadı. Yıl içinde Belediye Kanunu'nun 15. maddesinin 9. fıkrası gereğince şehir sınırlarında işleyen nakil araçlarının yıllık muayene esasları ve ücretleri düzenlendi. *TBMT*, 1939. Bu yıllarda Liman Şirketine ait 43 adet çapar, 2 adet kotra, 19 adet mavna, 2 adet motor çalışmaktaydı. Yolcu ulaşımında kullanılan araçlar ise 37 adet motor, 8 adet çapar ve 8 adet kotradan oluşuyordu. Komisyon, *1930-1940 Yılları...*, s. 41.

¹⁸⁷ *Yeniöl*, S. 2467, 26 Şubat 1938.

2.1. Şehir İçi Toplu Ulaşımı Düzenleme Faaliyetleri

a. Şehir İçi Ulaşımında Taksi

Trabzon'da *taksi* adı verilen otomobillerle ulaşım II. Meşrutiyet yıllarında da mevcut bir hizmetti.¹⁸⁸ Milli Mücadele yıllarında başlangıç noktası Ferah Lokantası olan ve Akçaabat, Soğuksu gibi ahalinin sıklıkla seyahat etiği bölgeleri de kapsayan otomobil seferleri zamanla genişletilerek uzak mahalle ve kazalara da yapılmaya başlandı.¹⁸⁹ Bu otomobillerden büyük taksiler 6, küçük olanlar 4 kişilikti. 1932 yılında daha önce tanzim olunan ve uygulanan yolcu nakline ait tarife belediye tarafından incelendi ve eşya fiyatlarındaki genel ucuzluk göz önüne alınarak Belediye Kanunu'nun 15. Maddesinin 9. Fıkrasına göre 7 Ağustos 1932 tarihli toplantıda *halkın lehine daha düşük ücret üzerinden hizmet verilebileceği* kararlaştırılarak yeniden düzenlendi.¹⁹⁰

Belediyenin şehirdeki toplu taşıma hizmetlerini düzenleme yetkilerini kullanması 1935 yılında taksi sürücülerini ile belediye arasında bazı krizler yaşanmasına yol açtı. Belediyenin 5 lira *ruh-satiye ücretini* ödeyen taksilerin Pazar günleri çalışabileceğini ilan etmesi üzerine bu miktarı ödemek istemeyen şoförler iş bırakma eylemi gerçekleştirdi. Fakat halkın birçoğunun başka ulaşım araçlarını tercih etmeye başlaması ile bazı şoförler Pazar günü öğleden sonra çalışma kararı aldı.¹⁹¹ Bir başka sorun da taksi otomobillerinde çalışan şoförlerin kendilerine bildirilmiş bir tarife olmadığı iddiasıyla fiyatlandırmayı rastgele yapmasıydı. Hatta yoğunluğun fazla olduğu Cumartesi günleri halktan daha yüksek ücretler talep ediliyordu. Dolayısıyla zarara uğrayan ahali belediyenin konuya çözüm getirmesini ve yeniden tarife belirlemesini bekliyordu.¹⁹² Belediye yetkilileri tarifeyi belirlemişse de şoförlerin buna uymayıp rastgele fiyatlandırma yapmaları sonraki dönemde de devam etti. Hatta ücreti fazla bulan müşterilere hizmet vermekten kaçınan şoförlerin tavrı belediyenin denetim faaliyetini de etkin yapması gerektiğini gündeme getirdi.¹⁹³ Belediye, taksi otomobillerinin hizmet

¹⁸⁸ Şehirdeki otomobiller 1910 yılında Pulathane (Akçaabat) ve Yomra'ya da sefer düzenliyordu. *Trabzon'da Meşveret*, S. 230, 17 Teşrin-i Sâni 1326 (30 Kasım 1910).

¹⁸⁹ Çapa-Çiçek, *Yirminci Yüzyıl Başlarında...*, s. 90-92; Çiçek, *İstikbal Gazetesine Göre Trabzon'da...*, s. 129-131.

¹⁹⁰ *Yeni Yol*, S. 1703, 11 Ağustos 1932; *Yeni Yol*, S. 1705, 18 Ağustos 1932.

¹⁹¹ *Halk*, S. 446, 22 Temmuz 1935.

¹⁹² *Halk*, S. 462, 16 Eylül 1935.

¹⁹³ *Yeni Yol*, S. 2193, 14 Eylül 1936; *Yeni Yol*, S. 2226, 23 Birinciteşrin 1936. Tarife, II. Dünya Savaşı yıllarında otomobil malzemeleri ve benzin fiyatlarının artması gibi nedenlerle yenilendi. *Yeni Yol*, S. 2721, 28 Ağustos 1940.

aksatmaya devam ettiği 1937 yılında boş olduğu halde herhangi bir bahane ile müşteri kabul etmeyen şoförler hakkında cezai yaptırım uygulanacağına dair karar aldı.¹⁹⁴ Aynı yıl tarifede de değişiklik yapıldı.¹⁹⁵ Ayrıca taksileri ve şoförleri kontrol altında tutabilmek amacıyla durak yerleri yeniden belirlendi. Buna göre bir kısmı belediye önündeki meydana, kalan beş otomobil de belediye bahçesinin batı köşesinden sinema önüne doğru uzanan sokakta yer alacaktı. Uygulamanın başlamasından kısa süre sonra taksi şoförlerinin kurallara aykırı davranışları ulaşımın yoğun olduğu bu bölgede tehlike arz etmeye başladı.¹⁹⁶ Bunun üzerine meseleye çözüm olması açısından 5 taksinin Selamet Otelinin önüne kaldırılmasına karar verildi.¹⁹⁷ Gerek yaşanan olumsuz durumlar gerekse bu otomobilleri tercih edecek derecede maddi güce sahip kişi sayısının az olması belediyenin otobüs seferleri başlatması gerektiği düşüncesini daha da ön plana çıkarıyordu.¹⁹⁸

b. Trabzon Belediyesinin Toplu Taşıma Hizmeti: Sayfiyelere Ulaşım

Trabzon'da merkeze yakın sayfiyeler yaz aylarında halkın dinlenmek için tercih ettiği bölgelerdendi. Fakat 1930'lu yıllarda bu bölgelere ulaşan yollarda ulaşımı aksatan unsurlar mevcuttu. Bu yollar belediye sınırları dahilinde olmadığı için valilik tarafından zaman zaman tamir ve ıslah ediliyordu.¹⁹⁹ Soğuksu, Zafanoz, Kireçhane, Kindinar, Kisarna gibi merkeze yakın sayfiye ve köy yolları bu yıllarda ıslah edilen yollardandı. Trabzon Belediyesi de sınırları dahilinde olup bu güzergahlarda yer alan bazı yollarda zaman za-

¹⁹⁴ *Halk*, S. 657, 7 Eylül 1937.

¹⁹⁵ *Yeni yol*, S. 2393, 8 Temmuz 1937. Tarife için bk. Ek-2.

¹⁹⁶ *Halk*, S. 701, 15 Nisan 1938.

¹⁹⁷ *Halk*, S. 706, 3 Mayıs 1938.

¹⁹⁸ *Yeni yol*, S. 2393, 8 Temmuz 1937.

¹⁹⁹ Bu kapsamda Trabzon'un rağbet gören sayfiyelerinden Soğuksu yolunun Polita'dan itibaren Gazi Köşkü'ne kadar olan kısmının inşasına 1931 yılında başlanarak yıl sonunda büyük kısmı tamamlandı. *Reklam*, S. 33, 25 Temmuz 1931; *Reklam*, S. 55, 17 Eylül 1931; *Reklam*, S. 68, 27 Teşrinievvel 1931; *Reklam*, S. 75, 17 Teşrinisani 1931. Bu güzergahtaki çalışmalar sonraki yıllarda da devam etti. *Yeni yol*, S. 1714, 19 Eylül 1932; *15 Yılda Trabzon*. Kış aylarında tahrip olan yol zaman zaman tamir gördü. *Halk*, S.438, 24 Haziran 1935; *Yeni yol*, S. 2046, 22 Haziran 1935; *Yeni yol*, S. 2047, 26 Haziran 1935; *15 Yılda Trabzon*; *Halk*, S. 512, 9 Mart 1936; *Yeni yol*, S. 2318, 1 Mart 1937; *Yeni yol*, S. 2471, 12 Mart 1938; *Yeni yol*, S. 2497, 11 Haziran 1938.

man düzenlemeler gerçekleştirdi. Bu amaçla Soğuksu yolu güzergahında tehlikeli bazı virajlarda düzenleme yapıldı.²⁰⁰ Valilik de Soğuksu başta olmak üzere Zafanoz, Kireçhane ve Kisarna yollarında tamir ve ıslah faaliyeti gerçekleştirdi.²⁰¹

Sayfiye yolları tamir ve ıslah edilse de ulaşım imkanlarının yeterli olmaması halkın dinlenmek için bu mahallere ulaşımını engelliyordu.²⁰² Esasen belediye sınırları²⁰³ Soğuksu çamlıklarına kadar uzanıyordu. Bu sayfiye bölgesi kısmen de olsa şehir sınırları içerisine girmiş, kamuoyunda da belediyenin bölgeye ulaşım hizmeti sağlaması yönünde beklenti oluşmuştu.²⁰⁴ Esasen gerek bele-

²⁰⁰ *Yeni Yol*, S. 2507, 16 Temmuz 1938; *Yeni Yol*, S. 2515, 13 Ağustos 1938; *Yeni Yol*, S. 2531, 20 Birinciteşrin.

²⁰¹ 1938-1939 yıllarında Trabzon-Soğuksu-Kisarna güzergahlarında valilik tarafından yol yapım ve onarım faaliyetleri gerçekleştirildi. *Yeni Yol*, S. 2525, 24 Eylül 1938; *Yeni Yol*, S. 2609, 2 Ağustos 1939. Bu yıllarda şehir merkezine yakın olup tarla olarak arazilere eklenen bazı köy yollarının açılması için de valilik harekete geçti. Zafanoz yolu bunlar arasındaydı. Yaklaşık 20 yıldır önemli ölçüde çalışma yapılmayan ve 5 metre genişlikte olmasına rağmen yer yer 3 metreye kadar düşen yolun yeniden düzenlenmesi için 1932 yılında çalışmalar yapıldı. Çalışmalarda zaman zaman köylülerin desteği de alındı. *Yeni Yol*, S. 1703, 11 Ağustos 1932; *Yeni Yol*, S. 1724, 25 Teşrinievvel 1932; *Yeni Yol*, S. 2038, 30 Mayıs 1935; *Yeni Yol*, S. 2043, 12 Haziran 1935. 1938 yılında Zafanoz yolu belediyenin otobüs seferlerine uygun tarzda düzenlendi. Böylece yaklaşık 10 köyün şehirle irtibatı daha da kolaylaşacaktı. *Yeni Yol*, S. 2548, 28 Birincikanun 1938. 1939 yılında valiliğin faaliyetleri arasında Trabzon-Kisarna yolunun düzenlenmesi de yer aldı. Trabzon Belediyesi de bu bölgedeki bazı araziler için istimlak çalışmaları başlattı. *Yeni Yol*, S. 2567, 8 Mart 1939; *Halk*, S. 777, 1 Nisan 1939. Benzer şekilde Kireçhane yolu da tamir edildi. *Yeni Yol*, S. 2040, 5 Haziran 1935; Cemal Rıza Çınar, "İmar ve Umrana Doğru", *Yeni Yol*, S. 2568, 11 Mart 1939; *Yeni Yol*, S. 2574, 1 Nisan 1939; *Yeni Yol*, S. 2575, 5 Nisan 1939; *Yeni Yol*, S. 2607, 26 Temmuz 1939; *Yeni Yol*, S. 2610, 5 Ağustos 1939; *Yeni Yol*, S. 2615, 24 Ağustos 1939; *Yeni Yol*, S. 2620, 9 Eylül 1939; *Yeni Yol*, S. 2627, 27 Eylül 1939; *Yeni Yol*, S. 2628, 30 Eylül 1939; *Yeni Yol*, S. 2739, 6 İkinciteşrin 1940.

²⁰² Beker, "Uray'a Gelir", *Yeni Yol*, S. 2060, 10 Ağustos 1935; *Yeni Yol*, S. 2155, 8 Temmuz 1936; *Yeni Yol*, S. 2166, 12 Ağustos 1936; *Yeni Yol*, S. 2176, 25 Ağustos 1936; *Yeni Yol*, S. 2182, 1 Eylül 1936; Bekir Sükuti Kulaksızoğlu, "Hem Gelir Hem Hizmet", *Yeni Yol*, S. 2315, 19 Şubat 1937; Bekir Sükuti Kulaksızoğlu, "Yeni Belediye Reisimizden Bir Rica", *Yeni Yol*, S. 2373, 27 Mayıs 1937.

²⁰³ Soğuksu sayfiyesinin şehir sınırlarına dahil edilmesine dair 1933 yılında Belediye Meclisinde karar alınmışsa da valiliğin işlemlerin eksik olduğuna dair değerlendirmesi sonrası konunun idare encümenine sevk edilmesi uygun bulunmuştu. Şehir sınırları fen memurluğu tarafından oluşturulan bir harita ile belirlenmişti. Buna göre şehrin güneybatı sınırları Soğuksu ve Polita'nın Yarımsakal mevkiinden başlayıp Polita'yı kat ederek Bahçecik hududuna kadar uzanıyordu. *TBMT*, 1933.

²⁰⁴ *Yeni Yol*, S. 2207, 30 Eylül 1936; *Yeni Yol*, S. 2374, 29 Mayıs 1937; Beker, "Sıra Geldi Köşeye", *Yeni Yol*, S. 2050, 6 Temmuz 1935; *Yeni Yol*, S. 2263, 18 Birincikanun 1936; *Yeni Yol*, S. 2480, 12 Nisan 1938.

diye sınırları içinde gerekse kazalarla sayfiyeler arasında kullanılmak üzere otobüs teşkilatı ve seferleri için imtiyaz alınması 1933 yılında Belediye Meclisinde ele alınıp kararlaştırılmışsa da bu talep *Vekâlet-i Celile* tarafından uygun görülmemişti.²⁰⁵ Trabzon Belediyesi bu konuyu 1936 yılında yeniden gündemine almış, kamuoyunun da etkisiyle öncelikle Soğuksu sayfiyesine işletilmek amacıyla İstanbul Belediyesi aracılığıyla iki otobüs sipariş etmeyi kararlaştırmıştı.²⁰⁶ Otobüslerin satın alınması ile ilgili somut adımlar 1938 yılının ilk aylarında gerçekleşti. Bu amaçla ihale açılması, katalog ve fiyat talep edilmesi kararlaştırıldı. Alınacak iki otobüs İstanbul'da Bakırköy-Sirkeci hattında işleyen otobüsler tarzında olacaktı.²⁰⁷ Her biri 18 kişilik 1938 model Chevrolet, Ford veya muadili marka otobüslerin öncelikle Soğuksu sayfiyesinde çalıştırılması, ayrıca ziyaret günlerinde Memleket Hastanesine ve günde bir defa da Değirmendere'ye sefer yapması planlandı.²⁰⁸ Belediye tarafından düzenlenen geçici hareket ve ücret tarifesine göre otobüs güzergahı; İskele-Taksim, Taksim-Zağnos, Zağnos-Erdoğdu, Erdoğdu-Garnizon, Garnizon-Soğuksu olmak üzere 5 kısma ayrılmıştı. İş günlerinde saat 06.00'dan itibaren kısmen kesintilerle gece 24.00'a kadar, Pazar ve resmi tatil günlerinde ise 7.30'dan 24.00'a kadar İskele'den hareket edilecekti. Otobüsler durak mahallerinde inen ve binen yolcu olmadıkça durmayacak; araçlara kötü kokan, kirli, tehlikeli maddelerle, canlı hayvan ve 0.75 cm uzunluğunda veya 10 kilodan fazla ağırlıkta eşyalarla binilemeyecekti.²⁰⁹

İlk otobüsün Trabzon'a ulaşmasıyla hemen başlatılan seferler halkın yoğun ilgisiyle karşılandı.²¹⁰ Gün içinde 16 sefer yapıldığı halde izdiham sürüyordu.²¹¹ İkinci otobüsün ulaşması ile Soğuksu seferleri sıklaştırılacağı gibi Değirmendere, Cumhuriyet Meydanı, Altinkum²¹² bölgelerine de seferler düzenlenecekti.²¹³

²⁰⁵ *TBMT*, 1933.

²⁰⁶ *Yeni Yol*, S. 2127, 1 Nisan 1936.

²⁰⁷ *Yeni Yol*, S. 2466, 23 Şubat 1938; *TBMT*, 1938; *Halk*, S. 700, 13 Nisan 1938; *Yeni Yol*, S. 2484, 27 Nisan 1938; *Halk*, S. 720, 25 Haziran 1938. İhale tüccar Selahattin Sadıkoğlu tarafından alındı. *Halk*, S. 723, 9 Temmuz 1938.

²⁰⁸ *Halk*, S. 721, 29 Haziran 1938. Otobüslerden biri Temmuz ayında Trabzon'a getirildi. *Halk*, S. 723, 9 Temmuz 1938.

²⁰⁹ *Yeni Yol*, S. 2505, 9 Temmuz 1938.

²¹⁰ *Halk*, S. 724, 13 Temmuz 1938. Otobüs seferlerinin ilk 10 gününde hasılat 500 liraya aşmıştı. *Yeni Yol*, S. 2508, 20 Temmuz 1938.

²¹¹ *Yeni Yol*, S. 2507, 16 Temmuz 1938; *Yeni Yol*, S. 2510, 27 Temmuz 1938.

²¹² Bugünkü Uzunkum.

²¹³ *Yeni Yol*, S. 2508, 20 Temmuz 1938.

Trabzon Belediyesinin gelir kaynaklarından birini oluşturmuş otobüs ücret tarifesi 1939 yılında aşağıdaki şekilde belirlendi.²¹⁴

Tablo 4: 1939 Yılı Trabzon Belediyesi Otobüs Ücret Tarifesi

Kıta	Kuruş
Belediye- Zağnos-Cumhuriyet Meydanı	5
Zağnos-Erdoğdu	2,50
Erdoğdu- Kışla	2,50
Kışla- Soğuksu	2,50
Erdoğdu- Soğuksu	7,50
Cumhuriyet Meydanı- Ayasofya Köprüsü	2,50

Kaynak: TBMT, 1939

1939 yılı Nisanında şehir dahilinde ve sayfiye bölgelerinde işletilmek üzere her biri 4 bin lira değerinde (Ford ve Chevrolet marka) 3 yeni otobüs için ihale düzenlendi.²¹⁶ Aynı yılın yazında otobüslerde çalışacak şoför ve biletçiler için potin (12 çift) ve elbise (12 Kat) alımına dair ihaleler yapıldı.²¹⁷ Temmuzda Trabzon'daki belediye otobüsü sayısı 5'e çıkmıştı. Böylece Soğuksu ve Kireçhane'den sonra Zafanoz ve Ayasofya'ya da toplu ulaşım sağlanabilecekti. Esasen Boztepe'ye, hatta Yomra'ya da otobüs işletilmesi planlanıyordu.²¹⁸

Otobüs seferleri 1940 yılında daha da yaygınlaştırılarak Değirmendere ve Uzunkum bölgelerine kadar genişletildi.²¹⁹ Yaz mevsiminde daha çok sayfiye bölgelerine sefer düzenleyen belediye

²¹⁴ TBMT, 1938.

²¹⁵ Öğrenci, asker ve polisler indirimli seyahat edebilecekti. TBMT, 1939. 1940 yılı başında benzin zamları dolayısıyla Soğuksu otobüslerinin zarar ettiği gerekçesiyle fiyatlara zam yapıldı. Zam halkın tepkisine ve eleştirilere neden oldu. *YeniYol*, S. 2677, 26 Mart 1940; *YeniYol*, S. 2692, 18 Mayıs 1940. Belediye başkanlığı otobüs fiyatlarına bir başka düzenleme yaparak daimi müşterilerine ve gidiş geliş bileti alma zorunluluğu bulunanlara iskontolu biletler sunulmasını kararlaştırdı. *Halk*, S. 860, 11 Haziran 1940; *YeniYol*, S. 2699, 12 Haziran 1940; *YeniYol*, S. 2700, 15 Haziran 1940; *YeniYol*, S. 2713, 27 Temmuz 1940.

²¹⁶ *Halk*, S. 777, 1 Nisan 1939; *Halk*, S. 778, 7 Nisan 1939; *YeniYol*, S. 2570, 18 Mart 1939; *Halk*, S. 781, 25 Nisan 1939.

²¹⁷ *Halk*, S. 807, 4 Ağustos 1939.

²¹⁸ *YeniYol*, S. 2606, 22 Temmuz 1939. Yıl sonuna doğru ilçelere de belediye otobüsleri işletilmeye başlandı. Yazıcı, *Trabzon Belediye Başkanları...*, s. 23.

²¹⁹ TBMT, 1940.

otobüsleri kış aylarında şehrin semtleri arasında seferler yapıyordu. Belediye, 1940 yılında lisenin Kavakmeydanı'na nakledilmesi ile bir otobüsü bu semte tahsis etti.²²⁰

Sonuç

Trabzon'da belediye hizmetleri Osmanlı'dan Cumhuriyet'e ulaşan tarihsel bir olgunluğa sahipse de Cumhuriyet'in ilk yıllarına kadar şehir içi ulaşım faaliyetleri açısından sınırlı düzeyde kalmıştır. Bunun temel nedeni belediyenin maddi imkanlarının elvermesidir. 1930 yılından itibaren şehircilik alanında oluşturulan kanuni düzenlemeler belediye hizmetlerinin kapsamının genişletilmesinde ve hizmetlerin yaygınlaştırılması için kaynak temin edilmesinde etkili oldu.

Trabzon Belediyesinin diğer hizmetleri gibi ulaşımaya dair faaliyetleri de kamuoyunun yakından takip ettiği bir süreçtir. Cadde ve sokaklardaki bozukluklar ve ulaşımı olumsuz etkileyen unsurlarla ilgili farkındalık oluşturulması ve sorunlara çözüm getirilmesi konusunda basın etkili bir araç olarak kullanıldı. Gazetelerde sıklıkla mahallelerdeki ulaşım sorunlarına ve halkın şikayetlerine yer verildi. Aynı zamanda gazete başyazılarında da şehrin imar ve ulaşım sorunları başta olmak üzere belediyenin hizmetlerine eleştiriler getirildi. Bu eleştiriler hizmetlerin mümkün olduğunca kısa sürede temini için önemli bir baskı unsuru olmuştur.

Trabzon'da 1930'lu yıllarda şehir içi yolların sıklıkla bozulması iki temel etkene dayanıyordu. Bunlardan biri iklim koşulları ve buna bağlı olarak altyapı eksikliğinin getirdiği olumsuzluklardı. Bir diğer neden ise belediyenin bütçe imkanlarının yetersizliği dolayısıyla yolların geçici çözümlerle tamir ve ıslah edilmesiydi. Şehirde cadde ve sokakların büyük kısmı şoseydi. Ayrıca su ve lağım yolları gerektiği şekilde inşa edilmemişti. Şehir genelinde yaygın olan şose yollardan bir kısmının daha modern bir tarzda yapımı ancak 1930'ların ikinci yarısından itibaren sağlanabildi. Aynı zamanda alt yapı hizmetleri de arttırıldı. Bu süreçte yerel imkanların yetersiz kalması merkezi imkanların seferber olmasında etkili olmuş, özellikle III. Umum Müfettişliğin katkıları ile şehir, imar bakımından farklı bir çehreye bürünmüştür. Belediyenin ulaşım hizmetlerinin daha etkili olduğu bu süreç aynı zamanda merkezden

²²⁰ *Yeniyol*, S. 2735, 19 Birinciteşrin 1940.

yürütülen imar faaliyetlerinin de etkisiyle planlı ve modern şehir oluşturma çabalarını da hızlandırmıştır.

Planlı şehirleşme çalışmaları doğrultusunda 1937-1938 yılları arasında yapılan inceleme ve araştırmalar sonucunda hazırlanan ve şehir içi yolların düzenlenmesini de içeren Lambert Planı'nın öngördüğü değişiklikler şehrin ticari potansiyelini ortaya çıkarmayı, *denize küskün* şehri denizle buluşturmayı hedeflese de esasen o yıllarda dahi kısa vadede gerçekleştirilebilecek uygulamalar olarak görülmemiştir. Nitekim şehrin coğrafi yapısı, yol güzergahlarının mevcut durumu, planın son şeklini almasına kadar geçen sürede çarpık şehirleşmenin devam etmesi gibi etkenlere ilave olarak zaten düşük bütçesi olan belediyenin II. Dünya Savaşı koşullarının da etkisiyle bu planı uygulamada yeterli dirayeti gösteremeyeceği ortadaydı. Nitekim planın öngördüğü ulaşım ve imar değişikliklerinin bir kısmı sağlanabilmiş, bir kısmı ise sonraki yıllarda yeni planlamalara dahil edilmiştir. 1950'li yıllarda hızlı nüfus artışı ve kentleşme de planın öngördüğü imar değişikliklerinin uygulanabilirliğini engellemiştir.

Trabzon Belediyesi şehir içi ulaşımında yaya ve araç trafiğinin düzenlenmesine, toplu taşıma hizmetlerinin bir düzen içinde yapılmasına dair çalışmaları da imkanları ölçüsünde gerçekleştirmiş, şehir sakinlerinin taleplerini de dikkate alarak çeşitli güzergahlarda işletilmek üzere ilk toplu taşıma hizmetini bu yıllarda vermiştir. Bu hizmet halkın ulaşım imkanlarına alternatif olmakla birlikte belediye için de bir gelir kaynağı olmuştur.

Trabzon Belediyesinin 1930'lu yıllarda gerçekleştirdiği imar, ulaşım, altyapı gibi faaliyetler, toplu taşıma hizmeti ve şehir planlaması deneyiminin modern şehir oluşturma anlamında sonraki döneme katkı sağlayıp ulaşım sorunlarının çözümü için yol gösterici olduğu söylenebilir.

Kaynaklar

1. Arşiv Belgeleri ve Resmi Yayınlar

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı
Cumhuriyet Arşivi (BCA)

Trabzon Belediyesi Arşivi Trabzon Belediye Meclisi Tutanakları
(TBMT)

T.C. Resmi Gazete

2. Gazeteler ve Dergiler

Akın

Halk

Reklam

Trabzon'da Meşveret

Yeniyol

3. Kitaplar ve Makaleler

15 Yılda Trabzon, CHP Trabzon Halkevi Yayınları, 29 İlk Teşrin 1938.

Aksoy, Volkan, *II. Meşrutiyet Dönemi'nde Trabzon*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Trabzon, 2014.

Akyıldız, Ali, "Şehremini", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C. 38, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, İstanbul, 2010, s. 459-461.

Aslan, Zehra, *Demokrat Parti Döneminde Trabzon (1950-1960)*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2017.

Başkaya, Muzaffer, *Cumhuriyetin İlk Yıllarında Trabzon'da Ekonomik Hayat (1923-1950)*, Serander Yayınları, Trabzon, 2015.

Bayındır, Asiye, *Rus İşgali Döneminde (1916-1918) Trabzon*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Trabzon, 2014.

Baykal, Tahir, *Bir Jandarma Subayının Kaleminden 1937 Yılında Trabzon*, Trabzon, 1937.

"Cumhuriyet'in 10 Yılında İktisat Meydanında Trabzon (29 Teşrin Evvel 1923-29 1. İnci Teşrin 1933)", Trabzon Ticaret Odası Yayınları, Şark Matbaası, Trabzon, 1933.

Çadırcı, Musa, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2013.

Çapa, Mesut-Usta, Veysel, *Cumhuriyetin İlk Yıllarında Trabzon Vilayeti İle Yazışmalar*, Derya Kitabevi Yayınları, Trabzon, 1997.

Çapa, Mesut-Çiçek, Rahmi, *Yirminci Yüzyıl Başlarında Trabzon'da Yaşam*, Serander Yayınları, Trabzon, 2004.

Çiçek, Rahmi, *İstikbal Gazetesine Göre Trabzon'da Belediye ve Belediyecilik (1919-1925)*, Serander Yayınları, Trabzon, 2011.

- Düzenli, Evrim, “Cumhuriyeti Trabzon’da İnşa Etmek: Trabzon Belediye Meclisi Zabıtnamelerinde “Meydan”, “Anıt”, “Müze” ve “Sinema” Tartışmaları (1931-1958)”, *Trabzon Kent Mirası Yer-Yapı-Hafıza*, ed. Ömer İskender Tuluk-Halil İbrahim Düzenli, Klasik Yayınları, İstanbul, 2010, s. 265-288.
- _____, “J. H. Lambert Trabzon’da, Yıl 1937: Trabzon’da “Şehirleşme” Çabaları, Lambert'in “Trabzon İmar Planı ve İzah Raporu”, *Trabzon Kent Mirası Yer-Yapı-Hafıza*, ed. Ömer İskender Tuluk-Halil İbrahim Düzenli, Klasik Yayınları, İstanbul, 2010, s. 291-306.
- Goloğlu, Mahmut, *Trabzon Tarihi Fetihden Kurtuluşa Kadar, Serander Yayınları*, Trabzon, 2013.
- Karaçavuş, Ahmet, “Toplumsal Mekânın Merkezinin Değişimi Üzerine Bir Deneme: XIX. Yüzyılın İkinci Yarısında Trabzon’da Geleneksel Yaşamın Hükümsüzleşmesi”, *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S. 10, 2011, s. 71-99.
- Kefeli, Yakov, *Anılar (1916-1919)*, çev. Erdoğan Altınkaynak, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2013.
- Komisyon, *1930-1940 Yılları Vilayet Belgelerine Göre Trabzon, Trabzon Valiliği Yayınları*, Trabzon, 1996.
- Köksal, Ahmet, *Giritli Sırrı Paşa*, Serander Yayınları, Trabzon, 2018.
- Küçükuşurlu, Murat, “Cumhuriyet Devrinde Bir Milli Sanayi Örneği: Trabzon Elektrik Anonim Şirketinin Kuruluşu”, *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, c. 3, S. 3, Ocak 2007, s. 91-116.
- _____, “Cumhuriyet Dönemi’nde Trabzon’un Su Meselesi ve Atası Projesi”, *Erzurum Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, c.1, S. 1, Ocak 2015, s. 7-30.
- _____, “Trabzon’da Modernleşmenin Simgesi Olarak Meydan-ı Şarkî”, *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 63, Eylül 2018, s. 617-638.
- Lambert, J. H., “Trabzon İmar Planı ve İzah Raporu”, *Trabzon Kent Mirası Yer-Yapı-Hafıza*, ed. Ömer İskender Tuluk-Halil İbrahim Düzenli, Klasik Yayınları, İstanbul, 2010, s. 319-351.
- Lermioğlu, Muzaffer, *Akçaabat Tarihi ve Birinci Genel Savaş- Hicret Anıları*, Has Matbaaa İstanbul, 2011.
- Odabaşoğlu, Cumhur, *Trabzon 1869-1933 Yılları Yaşantısı*, Ankara, (t.y.).

- Okur, Mehmet, "Trabzon Muhafaza-i Hukuk-ı Milliye Cemiyeti'nin Bilinmeyen Bir Raporu", *Türk Dünyası Araştırmaları*, S. 160, Ocak-Şubat 2006, s. 83-92.
- Ortaylı, İlber, "İmparatorluk Döneminde Mahalli İdarelerin ve Belediyeciliğin Evrimi", *Türkiye'de Belediyeciliğin Evrimi 1*, ed. Ergun Türkcan, Ayyıldız Matbaası, Ankara, 1978, s. 7-21.
- _____, "Tanzimat ve Meşrutiyet Dönemlerinde Yerel Yönetimler", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, 1. Cilt, İletişim Yayınları, İstanbul, 1985, s. 231- 244.
- _____, *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahallî İdareleri (1840-1880)*, TTK Yayınları, Ankara, 2000.
- Seyitdanlıoğlu, Mehmet, *Tanzimat Döneminde Modern Belediyeciliğin Doğuşu Yerel Yönetim Metinleri*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2010.
- Şimşek, Rasim, *Trabzon Belediye Tarihi I Osmanlı Dönemi*, Trabzon Belediyesi Yayınları, Özener Matbaacılık, Trabzon, 1993.
- Şinik, Bilal-Yılmaz Uçar, Aslı-Dik, Esra, "1924 ve 1926 Tarihli Belediye Kanunu Layihaları: Cumhuriyet Belediyecilik Anlayışının Kurucu Adımları", *Çağdaş Yerel Yönetimler*, c. 25, S. 2, Nisan 2016, s. 1-27.
- Tarakçıoğlu, Mustafa Reşit, *Trabzon'un Yakın Tarihi*, Karadeniz Üniversitesi Yayınları, Trabzon, 1986.
- Tekeli, İlhan, "Cumhuriyet Döneminde (1923-1973) Türkiye'de Belediyeciliğin Evrimi", *Türkiye'de Belediyeciliğin Evrimi 1*, ed. Ergun Türkcan, Ayyıldız Matbaası, Ankara, 1978, s. 27-44.
- Tozlu, Selahattin, *Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu (1850-1900)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum, 1997.
- Ural, Selçuk, "Milli Mücadele Döneminde Trabzon Vilayeti'nin Sorunları ve Bunların Çözümüne Yönelik Trabzon Muhafaza-i Hukuk-ı Milliye Cemiyeti'nin Bir Raporu", *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, S. 36, 2008, s. 263-280.
- Usta, Veysel, *Arşivlere Yansıyan Belgelerle Trabzon'da Atatürk Sevgisi*, Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, Trabzon, 2005.
- _____, *Atatürk ve Trabzon (fotoğraflar-belgeler-demeçler)*, Serander Yayınları, Trabzon, 2011.

Ek-2

Otomobil ve arabacılara ait seyrüsefer talimatnamesi

Trabzon Belediye Riyasetinden:

Trabzon'a gelecek ve Trabzon'dan gidecek nakil vasıtaları hakkında şüpheli mevzuda ayırım riyaset olunca meclislerdir. Tarihi Hükümet Hükümeti her gün mevzuda şüphelenen kişileri ve isimleri otomobillerinin seyrüseferine münasib edilmeyenleri ya ayrıca haklarında Belediye Önce komisyonu göre takat yapıncasına ilân olunur.

1 - Trabzon'a gelen ve Trabzon'dan gidecek olan MİLLÎ nakil vasıtaları (Çarşaklı ve Erzurum cadde) ile Belediye meclisi tarafından şüpheli olarak belirlenen otomobillerin seyrüseferine münasib edilmeyenleri ya ayrıca haklarında Belediye Önce komisyonu göre takat yapıncasına ilân olunur.

2 - Alüminyum otomobilleri ön ve arkalarında Belediye otomobilleri bulunsunlar; yalnız ön ve arkalarında bir numara mevcut olmalıya gürülen nakil vasıtalarının murarına müsaade olunmaz.

3 - Sürücüler Belediye tarafından ehliyetli olarak belirlenmiş kişilerdir. Ehliyetli olmayan kişilerle birlikte seyrüsefer etmeleri yasaktır. Ayrıca Belediye tarafından belirlenen diğer şartları da yerine getirmelidir.

4 - Sürücüler irtisazı sırasında, Sürücüler mahallinde Belediye mevzuatına münasib olarak kasko giymek zorundadır. Belediye tarafından belirlenen diğer şartları da yerine getirmelidir.

5 - Otomobillerin sürat, marşas, motor numarası ve sahipliği ilân edilmelidir.

6 - Sürücüler yolunda otomobilleri seyrüseferine münasib edilmeyenleri Belediye Komisyonuna bildirmelidir. Belediye tarafından belirlenen diğer şartları da yerine getirmelidir.

7 - Her otomobilin kimsa ait olduğunu ilân etmesi münasibdir ve Belediye tarafından belirlenen diğer şartları da yerine getirmelidir.

8 - Bilumun otomobiller ön ve arkalarında Belediye otomobilleri bulunsunlar; yalnız ön ve arkalarında bir numara mevcut olmalıya gürülen nakil vasıtalarının murarına müsaade olunmaz.

9 - Sürücüler Belediye tarafından ehliyetli olarak belirlenmiş kişilerdir. Ehliyetli olmayan kişilerle birlikte seyrüsefer etmeleri yasaktır. Ayrıca Belediye tarafından belirlenen diğer şartları da yerine getirmelidir.

10 - Kamyonlarla Kamyonlara arka kapaklarını açarak sürülemez. Bu şekilde sürülen kamyonlardan yük taşıyanlar için Belediye tarafından belirlenen diğer şartları da yerine getirmelidir.

11 - Kamyonlar hergiz mahalline ancak bir kişi tarafından sürülebilir. Kamyonlar hergiz mahalline ancak bir kişi tarafından sürülebilir. Kamyonlar hergiz mahalline ancak bir kişi tarafından sürülebilir.

12 - Yalnız yolcu nakleden kamyonların hergiz bir kişi taşıyabilir. Kamyonlar hergiz mahalline ancak bir kişi tarafından sürülebilir.

13 - Kamyon ve otomobillerin hergiz mahalline ancak bir kişi tarafından sürülebilir.

14 - Arka mahallinin önünde iki küçük otomobil bulunsunlar. Otomobillerin hergiz mahalline ancak bir kişi tarafından sürülebilir.

15 - Bilumun otomobillerin hergiz mahalline ancak bir kişi tarafından sürülebilir.

16 - Bilumun otomobillerin hergiz mahalline ancak bir kişi tarafından sürülebilir.

17 - Alüminyum otomobillerin hergiz mahalline ancak bir kişi tarafından sürülebilir.

18 - Yük taşıyan otomobillerin hergiz mahalline ancak bir kişi tarafından sürülebilir.

19 - Yük taşıyan otomobillerin hergiz mahalline ancak bir kişi tarafından sürülebilir.

20 - Yük taşıyan otomobillerin hergiz mahalline ancak bir kişi tarafından sürülebilir.

Yeniyl, S. 2393, 8 Temmuz 1937.

ÜÇÜNCÜ UMUMİ MÜFETTİŞLİK YAZIŞMALARINDA KARADENİZ SAHİL YOLU

Mehmet OKUR* - Rahmi ÇİÇEK**

Giriş

Türkiye'nin Kuzeydoğusunu, Kafkasya'yı ve İran'ın Kuzeybatısını, diğer bir ifadeyle Güney Azerbaycan'ı kapsayan geniş bir alanın dış dünyaya açılan kapısı olan Karadeniz, tarihsel süreçte Avrupa-Asya arasındaki en önemli ticaret hatlarından biri olmuştur. XVIII yüzyıl sonları ve XIX. Yüzyıl başlarındaki gelişmelerin ticarete yansması ile önemi bir kat daha artan Karadeniz, Yakındoğu'nun en hareketli coğrafyalarından biri haline gelmiş¹, hatta bölgeyi iç kısımlara bağlayacak ulaşım projeleri hazırlanmaya başlanmıştır. Özellikle İngilizlerin üzerinde durduğu bu projelere², daha sonra Türkiye'den de yenileri eklenmiştir.³ Ancak Rusların XIX. Yüzyılın son çeyreğinden itibaren Doğu Karadeniz'i ve Kafkasları kontrol altına almaları, Kafkas demiryollarını ve Batum Limanı'nı inşa etmek suretiyle İran ticaretine ciddi bir alternatif hat oluşturmaları, düşük vergi

* Prof. Dr., Karadeniz Teknik Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü.

** Prof. Dr., Trabzon Üniversitesi Fatih Eğitim Fakültesi Türkçe ve Sosyal Bilgiler Eğitimi Bölümü.

¹ Charles Issawi, *The Economic History of Iran 1800-1914*, Chicago-London 1971, s. 92-93. Selahattin Tozlu, "19. Yüzyılda Trabzon Limanı", *Trabzon Türk Ocağı, Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu*, 3-5 Mayıs 2001, Trabzon, 2002, s. 383.

² Karadeniz limanlarını demiryolu ile Anadolu ve İran'a bağlama fikri özellikle İngilizlerin üzerinde durduğu bir projeydi. Bu konuda meşhur İngiliz seyyah Lynch şunları söylemektedir: "Küçük Asya'da zaten var olan demiryolu hattı Erzurum'a uzatılmalı Trabzon ve Rize'den bir şubeyle birleştirilmelidir. Erzurum'dan itibaren herhangi bir doğal engelle karşılaşmaksızın Beyazıt ve Tebriz'e uzatılabilir. Ve Tebriz'den sonra Tahran ve İsfahan'a ilerleyecek hat Hindistan demiryolları ile birleşebilir." Harry Finis Brosse Lynch, *Armenia, Studies and Travels II*, London, 1901, s.206.

³ Bu projelerden biri de Erzurum Mebusu Karakin Pastırmacıyan tarafından hazırlanan ve Doğu Anadolu ile Karadeniz'in iç kesimlerini Trabzon Limanı'na bağlayan Anadolu-i Şarki Şimendifer Projesi idi. Mehmet Okur, "Osmanlı'nın Uygulayamadığı Bir Proje: Karakin Pastırmacıyan'ın Anadolu Şarki Şimendifer Projesi", *Toplumsal Tarih*, Sayı: 179, Kasım 2008, s. 52.

oranları ile avantaj sağlamaları⁴ Osmanlı Devleti'nin ise Rusya'nın bu hamlelerine aynı şekilde cevap verememesi Karadeniz ticaretini dolayısıyla ülke ekonomisi olumsuz yönde etkilemiştir.⁵

Karadeniz limanlarını ülkenin iç kesimlerine bağlayacak ulaşım projeler gibi sahil boyunca sıralanan yerleşim yerleri arasındaki ulaşımı sağlayacak projeler de pek uygulanamamıştı. Bu konuda ilk girişimler 1864'de Bafra-Samsun-Çarşamba-Terme arasının yapımı ile başlanmış⁶ ancak aradan yarım yüzyıl geçmesine rağmen hala bitirilememişti. Aynı şekilde Trabzon-Yomra-Sürmene yolu da tamamlanamamıştı.⁷ 1914 yılına gelindiğinde Samsun'dan Artvin hududuna kadar hemen bütün sahil boyunca ara ara birkaç kilometrelik bağlantılar dışında ulaşım sağlanması mümkün değildi.⁸ I. Dünya Savaşı'nın başlaması ile büyük ölçüde sona eren yol çalışmaları Cumhuriyet Hükümetleri döneminde yeni projelerle tekrar ele alınacaktır.

Yaklaşık dört yıl süren ulusal direnişin ardından hemen tüm alanlarda yeni bir anlayışla teşkilatlanan Yeni Türk Devleti, bir taraftan toplumu topyekûn ayağı kaldıracak bir dizi inkılaplar gerçekleştirirken, diğer taraftan da ekonomik kalkınmayı sağlayacak ve bölgelerarası dengesizliği asgari düzeye indirecek çalışmalar yapmaya başladı. Bu yönde yapılan çalışmalardan biri de teknolojik gelişmelerin ortaya çıkardığı yeni ticaret yolları ile ciddi ivme kaybeden ve I. Dünya Savaşı ile beraber neredeyse durma noktasına gelen Doğu Anadolu ve Doğu Karadeniz ticaretini⁹

⁴ Musa Çadırcı, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1997, s. 357; Murat Baskıcı, "XIX. Yüzyılda Trabzon Limanı: Yükseliş ve Gerileyiş", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 67/3 (2012), s. 52.

⁵ Örneğin I. Dünya Savaşından önce Trabzon Limanı'ndan yılda 5.000.000 hayvan ihraç edilirken, 1926 yılında bu sayı 1.200.000'e kadar düşmüştür. *Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi*, 030.10.71.465.1.

⁶ *Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi*, İrade, İ.MVL. Meclis-İ Vala, 507/22892.

⁷ Vital Cuinet, *La Turquie d' asie, Geographie Administrative Statistique Descriptive et Raisonnee de L'Asie Mineure*, C. I, Ernest Leroux, Paris 1894, s. 26.

⁸ BOA, DH.UMVM., 74-34.

⁹ 1913'teki Erzurum ziyaretinden sonra 1923'te tekrar Erzurum'a gelen ünlü edebiyatçı Ahmet Hamdi Tanpınar, *Beş Şehir* adlı eserinde, yeni iktisadi hayat tarzlarının ortaya çıkması, yeni ticaret yollarının oluşması ve mal nakliyatında motorlu araçların kullanılması gibi etkenler, başta Erzurum ve Trabzon olmak üzere, bölgedeki bütün şehirlerin eski önemini kaybetmesine ve fakirleşmesine neden olmuş, I. Dünya Savaşı sonrasında, artık bir daha eski günlere dönmek üzere kaybolduğunu ifade etmektedir. Ahmet Hamdi Tanpınar, *Beş Şehir*, Dergâh Yayınları, İstanbul, 1997, s. 30-31.

tekrar canlandırmak, hatta daha da ileriye taşıyacak girişimlerdi.¹⁰ Kara, deniz ve demiryolu hatlarını birbirine entegre olacak şekilde inşa etmeyi hedefleyen bu projelerle hem ticari hayat gelişecek hem de doğu bölgelerinde varlığını hala etkin bir şekilde hissettiren ve geleneksel üretim-paylaşım kültürüne dayanan yapı değişecekti. Hükümet, bu çalışmasını ve diğer bölgelere yönelik benzer faaliyetlerini oldukça geniş yetkilerle donatılan yerel idareciler vasıtasıyla yürütmeyi planlamıştı. Osmanlı döneminde Mithat Paşa'nın özel yetkilerle atandığı, Niş, Vidin ve Silistre eyaletlerinin birleştirilmesiyle oluşturulan Tuna Vilayet yönetimi¹¹, Rumeli vilayetlerindeki eşkıya hareketlerini kontrol altına almak amacıyla kurulan "Vilayat-ı Selase Umum Müfettişliği (Selanik, Manastır, Kosova), diğer bir ifadeyle Rumeli Umumi Müfettişliği"¹² I. Dünya Savaşı'nın hemen öncesinde gündeme gelen ve özellikle Doğu vilayetlerinde ıslahat yapılmasını amaçlayan ancak uygulanmayan umumi müfettişlik planları, Genel Savaşın sonlarına doğru kurulan "Vilayet-i Müstahlise Müfettiş-i Umumiliği", Milli Mücadele sürecinde yine İstanbul Hükümetinin oluşturduğu "Anadolu Olağanüstü Müfettişliği"¹³ ve nihayet TBMM Hükümeti'nin kabul ettiği "*Teşkilat-ı Esasiye Kanunu*"nun¹⁴ 22. ve 23. maddelerinde geçen müfettişlik kararları¹⁵ Yeni Türk Hükümetinin örnek aldığı bazı uygulamalardı. Nitekim hükümet 25 Haziran 1927'de 1/1064 sayılı "Umumi Müfettişlik Teşkiline Dair" bir kanun çıkararak asayişin temin maksadı başta olmak üzere idarî,

¹⁰ *TBMM Zabıt Ceridesi*, II/3, s.688-689; *TBMM Zabıt Ceridesi*, II/8-1, s. 537-538.

¹¹ İber Ortaylı, *Tanzimat Sonrası Mahalli İdareler*, TODAİE Yayınları, Ankara, 1974, s. 37-50.

¹² Tahsin Uzer, *Makedonya'da Eşkıyalık Tarihi ve Son Osmanlı Yönetimi*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1979, s. 158; Yusuf Hikmet Bayur, *Türk İnkılap Tarihi, Cilt I, Kısım I*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1991, s. 167.

¹³ Cemil Koçak, *Umumi Müfettişlikler 1927-1952*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2003, s. 30-34.

¹⁴ *TBMM Kanunlar Dergisi*, C. 1, "Teşkilat-ı Esasiye Kanunu", Kanun No: 85, 20 Ocak 1921, *TBMM Zabıt Ceridesi*, I/7, TBMM Matbaası, Ankara, 1944, s. 321-334; *Resmî Gazete*, S. 1, 7 Şubat 1921.

¹⁵ *Madde 22*: "Vilayetler iktisadi ve içtimai münasebetleri itibarıyla birleştirilerek, umumi müfettişlik kıtaları vücuda getirilir." *Resmî Gazete*, S. 1, 7 Şubat 1921; *Düstur*, *Üçüncü Tertib, Cilt: I*, Başvekâlet Devlet Matbaası, Ankara, 1953, s. 140.

Madde 23: "Umumi müfettişlik mıntıklarının umumi surette asayişinin temini ve umum devair muamelatının teftişi, umumi müfettişlik mıntıkasındaki vilayetlerin müşterek işlerinde ahengin tanzimi vazifesi umumi müfettişlere mevdudur. Umumi müfettişler, devletin umumi vezaifiyle mahalli idarelere ait vezaif ve mukarreratı daimi surette murakabe ederler." *Resmî Gazete*, S. 1, 7 Şubat 1921; *Düstur*, *Üçüncü Tertib, Cilt: I*, Başvekâlet Devlet Matbaası, Ankara, 1953, s. 140

malî, ziraî, iktisadi ve sosyal planlamalar yapmak üzere Cumhuriyet döneminin ilk umumi müfettişliği teşkilatını kurdu.¹⁶ Elazığ, Urfa, Hakkari, Bitlis, Diyarbakır, Siirt, Mardin ve Van illerini kapsayan bu müfettişliği¹⁷ 1934’de oluşturulan ve Edirne, Kırklareli, Tekirdağ, Çanakkale vilayetlerini içerisine alan İkinci Umumi Müfettişlik, hemen akabinde de Ağrı, Kars, Artvin, Rize, Trabzon, Gümüşhane, Erzurum ve Erzincan vilayetlerinden oluşan Üçüncü Umumi Müfettişlik kuruldu (1935). Üçüncü Umumi Müfettişliğin kuruluşundan bir yıl sonra ise Dersim isyanı nedeniyle Dördüncü Umumi Müfettişlik Kurumu oluşturulacaktır.¹⁸

Osmanlı döneminde çeşitli nedenlerden dolayı istenildiği şekilde oluşturulamayan ve uygulamayan umumi müfettişlik teşkilatı Cumhuriyet döneminde en etkili idari yapılanma olmuş, merkezi yönetimin taşradaki örgütlenmesini tamamlayan bir görev yerine getirmiştir. Umum müfettişlikler, görev bilgeleri dâhilindeki işleri merkez adına planlayacak, koordine edecek ve denetleyecek en yetkili merci olarak belirlenmişti. Öyle ki umum müfettiş, mıntıkası dâhilindeki hükümetin vekili ve tüm bakanların temsilcisi konumundaydı. Bu geniş yetkilere dayanarak da ilgili kuruma devlet otoritesini tesis etmek¹⁹, Cumhuriyet rejiminin, toplum nezdinde benimsenmesini sağlamak, bu hususta sosyal ve kültürel planlamalar yapmak, görev bölgesindeki vilayetler arasında eşgüdüm ve işbirliği ortamı yaratarak bölgesel kalkınmayı sağlamak, halkın sağlık, eğitim, ulaşım ve konut gibi temel sorunlarına çözüm getiren çalışmalar gerçekleştirmek gibi

¹⁶ TBMM zabıt Ceridesi, II/33, s. 682-686.

¹⁷ Esasen bölgede hali hazırda adı geçen vilayetlerin önemli bir kısmını kapsayan bir Ordu Müfettişliği ve Sıkı Yönetim Komutanlığı bulunmaktaydı. Emrinde iki de mülkiye müfettişi bulunan bu müfettişlik asayiş ile beraber mülki ve idari işleri de takip etmekteydi. Ancak Ordu Müfettişliğinin idari işleri çekip çevirmede yetersiz kalması üzerine özellikle bu alanda işleri yürütecek, hükümetin halk nezdindeki gözü kulağı olacak bir Umum Müfettişlik kurulmasına karar verildi. Abidin Özmen, “Genel Müfettişlikler Hakkında Bir Düşünce”, *İdare Dergisi*, 18/184, (Ocak-Şubat 1947), s. 238.

¹⁸ Koçak, *Umumi Müfettişlikler*, s. 53, 127, 155, 215; Erdal Aydoğan, “Üçüncü Umumi Müfettişliğinin Kurulması ve III. Umumi Müfettiş Tahsin Uzer’in Bazı Önemli Faaliyetleri”, *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, Sayı: 33-34, Mayıs-Kasım Ankara 2004, s. 5; Murat Burgaç, *Türkiye’de Umumi Müfettişliklerin Kurulması ve Trakya Umumi Müfettişliği*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2013, s. 112-146.

¹⁹ Gerek Osmanlı döneminde gerekse Cumhuriyet dönemindeki umumi müfettişlikler dikkate alındığında bu kurumun genelde sorunlu bölgelerde tesis edildiği görülür. Örneğin Cumhuriyet ilk yıllarında diğer bir ifadeyle tek parti döneminde oluşturulan dört umumi müfettişlikten üçü doğuda biri ise Batıda (Trakya) kurulmuştu.

görevler yüklenmişti.²⁰ Bu özelliği ile müfettişlikler aynı zamanda kırsal kalkınmadan şehirlerin planlanmasına, ulaşımdan sağlığa, eğitimden kültüre çok geniş alanda mastır planlar hazırlayan, uygulayan ve denetleyen bölgesel bir teşkilat özelliği de taşımaktaydı.²¹

Üçüncü Umumi Müfettişliği, Başbakan İsmet İnönü'nün Doğu illeri inceleme gezisi sonrasında yayınlanan "Şark Raporu" üzerine kurulmuştu. 30 Haziran 1935 tarihinde başladığı Doğu gezisinde; Adana, Gaziantep, Elazığ, Diyarbakır, Mardin, Bitlis, Tatvan, Van, Muş, Ağrı, Iğdır, Kars, Ardahan, Artvin, Rize, Trabzon, Erzurum, Giresun, Ordu ve Samsun illerini ziyaret eden²² Başbakan İnönü, izlenimlerini 8 Ağustos günü bir rapor halinde Atatürk'e sunmuştu. Hazırlanan bu raporda; adı geçen vilayetlerin sorunlarının Ankara'dan çözülemeyeceği ifade edilmekte ve merkezi Erzurum olmak üzere Ağrı, Kars, Artvin, Rize, Trabzon, Gümüşhane, Erzurum ve Erzincan vilayetlerini kapsayan bir Umumi Müfettişlik kurulması önerilmekteydi.²³ Nitekim kısa bir süre sonra 6 Eylül 1935'de yukarıda belirtilen "Umumi Müfettişlik Teşkiline Dair" kanuna dayanılarak Erzurum, Kars, Gümüşhane Çoruh, Erzincan ve

²⁰ Burgaç, *Türkiye'de Umumi Müfettişliklerin Kurulması*, s. 147-153; *Trakya Raporu (1934)*, *Umumi Müfettiş İbrahim Tali, Bey'in Gözünden 1930'lu Yıllarda Trakya*, (Yay. Haz.: Murat Burgaç), Kaynak Yayınları, 2017, s. 12.

²¹ Özmen, "Genel Müfettişlikler", s. 244; Aydoğan, "Üçüncü Umumi Müfettişliğinin Kurulması", s. 7.

²² İsmet İnönü, *Defterler (1919-1973)*, 1. Cilt, (Haz.: Ahmet Demirel), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2001, s. 163-194; Saygı Öztürk, *Kasadaki Dosyalar*, Ümit Yayınevi, Ankara 2005, s.11

²³ İsmet İnönü, şu önerilerde bulunmaktaydı: 1- Doğu illeri için esas idare şekli genel müfettişlik olacaktır. Yaygın bir teşkilata sahip olacak olan bu idare; teftiş, hudut kontrolü, iskân meseleleri, özel adliye rejimi ve birkaç vilayeti ilgilendiren ekonomi ve ulaşım programları hazırlama gibi geniş yetkilere sahip olacaktır. Genel müfettişler, bütün muamelelerin merkezi olacak ve bütün memurlar nihai olarak genel müfettişe bağlı olacaklardır. 2- Genel müfettişlikten başka merkezi Erzurum olmak üzere Ağrı, Kars, Artvin, Rize, Trabzon, Gümüşhane, Erzincan ve Erzurum vilayetlerini kapsayacak olan 3. Genel Müfettişlik kurulmalıdır. Genel müfettişler asayiş, iskân ve program konularında yegâne muhatapları bakanlıklar olacaktır. Genel Müfettişliklerde her ne sebeple olursa olsun hiçbir makam boş bırakılmayacak, bunun için gerekirse genel müfettiş emrinde vilayetler maiyetine tevzi edilmiş halde maiyet memurları bulunacaktır. Müfettişliklerde görev almak üzere merkezdən gönderilen asker ve mülki memurların mesken inşasını devlet yapacaktır. Genel müfettişliklerde mali işlerin hızlı yürümesi için mali heyetler bulunacak ve bütün mali işler bu suretle kısa sürede ve kesin olarak halledilecektir. Öztürk, *Kasadaki Dosyalar*, s.72-74; Fatma İnce, *İsmet İnönü'nün 1935 Yılı Trabzon-Erzurum Gezisi ve III. Umum Müfettişliğinin Kurulması*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Trabzon, 2008, s. 55-56.

Trabzon vilayetleriyle Birinci Müfettişlik bölgesinde Ağrı ilini içerisine alan Üçüncü Umum Müfettişliği kurulmuştur.²⁴ Müfettişlik görevine ise o tarihte Erzurum milletvekili olarak görev yapan Tahsin Uzer atanmıştır.²⁵

Yeni görevle beraber oldukça geniş yetkilere²⁶ kavuşan Tahsin Uzer, Üçüncü Umum Müfettiş olarak görev yaptığı 1935-1939 tarihleri arasında bölgede güvenliğin sağlanmasının yanında, halkı sosyo-ekonomik yönden destekleyecek birçok çalışma da başlatmıştır. Başta Erzurum ve Trabzon vilayetleri olmak üzere şehirlerin planlanması ve ulaşım problemleri gibi bölge vilayetlerinin temel sorunlarıyla ilgili olarak çok sayıda rapor hazırlamış ve bunları ilgili bakanlıklarla paylaşmıştır. Tahsin Uzer'in bölgeye ile ilgili pek çok projeyi de uygulama alanına koyarak bitirilmesini sağladığı bilinmektedir. Bölgenin hayat damarlarından biri olan ve yarım asra yakın sürekli gündemde olan Trabzon-Tebriz yolunun genişletilmesi, Trabzon'da modern bir liman inşası, Erzurum tren yolunun inşa edilmesi, Kars, Erzurum, Trabzon şehir imarlarının yapılması, Tahsin Uzer'in gerçekleşmesi için büyük çapa harcadığı belli başlı projeler olarak dikkati çekmektedir.²⁷ Ancak Uzer'in bölge için çözmeyi öngördüğü temel iki mesele vardı. Bunlardan biri Trabzon Limanının inşası, diğeri de demiryolunun Erzurum'a ulaştırılmasıdır.²⁸

Tahsin Uzer'e göre Trabzon Limanı'nın yapılması hayati önem arz etmektedir. Aksi takdirde yeni gelişmelerle ticaret olumsuz yönde etkilenecektir. Özellikle Doğu'nun ücra köşelerine kadar ulaşması planlanan ve gün itibarıyla Erzincan'a kadar varan demiryolunun gelişmesiyle Trabzon bölgesi ticari önemini yitirecek ve halk fukaralığa sürüklenecektir. Hatta tren yolunun

²⁴ BCA, 030.18.1.2.57.70.15/5; Özmen, "Genel Müfettişlikler", s. 240.

²⁵ BCA, 030.18.1.2.57.70.16/7; Mustafa Şahin, *Tahsin Uzer'in Hayatı, İdari ve Siyasi Faaliyetleri*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2015, s. 279-281.

²⁶ Müfettişler kendi muntıkaları içerisinde idarî, asayiş, iskân, ulaşım, iktisadî, sosyal, kültürel gibi konularda oldukça geniş yetkilere sahip olacağı gibi hükümetin kararıyla daha da genişletilebilecekti. *TBMM Zabıt Ceridesi*, II/33, s. 682-686; Koçak, *Umumi Müfettişlikler*, s. 54-80.

²⁷ Üçüncü Umum Müfettiş Tahsin Uzer'in bölgedeki güvenlik, bayındırlık ve sosyal hizmetlerle ilgili faaliyetleri için bkz. Şahin, *Tahsin Uzer'in Hayatı*, s.290-308.

²⁸ Cumhuriyet'in ilk yıllarında, Erzurum ve Trabzon arasında, hatta daha geniş anlamda İran'dan itibaren tüm bölgeyi geliştirecek liman ve yol inşa projelerinin hazırlanmasına, Trabzon, Erzurum ve Erzincan milletvekillerinin bu yönde Türkiye Büyük Millet meclisine kanun teklifleri sunmalarına ve defalarca takip etmelerine rağmen bir sonuç alınamamıştı. *TBMM Zabıt Ceridesi*, II/8, Cilt: 1, s.542; *TBMM Zabıt Ceridesi*, II/15, s. 327-329; *TBMM Zabıt Ceridesi*, II/25, s.181.

Erzurum'a kadar ulaşması sadece Trabzon değil, Karadeniz Bölgesinin diğer liman kentleri de olumsuz etkilenecek ve birer taşra kasabasına dönme tehlikesi ile karşı karşıya kalacaktır. Üstelik 1929 dünya ekonomik krizi başlıca geçim kaynağı gümrük ticareti olan bu bölgeden yabancı tüccarların da ayağının kesilmesiyle halk Ziraat Bankası'nca dağıtılan Mısır'a muhtaç kalmıştır. Bu vesileyle acilen Trabzon'a modern bir liman inşa edilmeli, ayrıca soğuk hava deposu yapılmalı, et, konserve ve suni gübre fabrikaları açılmalı, hatta tıpkı İzmir'dekine benzer bir iktisadi fuar geleneği başlatılmalıdır.²⁹

Tahsin Uzer'in çabaları boşa gitmemiş, Trabzon Limanı'nın inşaatına ve Demiryolunun Erzurum'a ulaştırılması çalışmalarına başlanmıştır. İran ticaretini kısa sürede dünya pazarına ulaşmasını sağlayacak transit yol çalışmaları da yine bu dönemde başlamıştır.³⁰ Ayrıca bu dönemde Giresun'dan Sovyet hududuna kadar uzanan bir yol inşa edilmiş ve kullanıma açılmıştır.

Üçüncü Umum Müfettişliğinin bölgenin ekonomik kaynakları koruma ve artırmak amacıyla girişmiş olduğu bu çalışmalara paralel olarak hayata geçirilemeyen birçok proje çalışması da vardı. 1936 yılına ait Umumi Müfettişler Toplantı Tutanaklarına bakıldığında diğer Umumi Müfettişliklerin yanında Üçüncü Umumi Müfettişliğin de özellikle ekonomik ve bayındırlık alanıyla ilgili birçok projeyi dillendirdiği görülmektedir.³¹

Burada değerlendirmesini yaptığımız yazışmalar, 1936'da Üçüncü Umum Müfettişliğin hazırladığı ancak zamanın olağanüstü şartları nedeniyle hayata geçirilemeyen önemli projelerden biri olarak dikkati çekmektedir. Fakat her nedense 1936 yılında yapılan Umumi Müfettişler Toplantı Tutanaklarında üzerinde durulmamıştır. Bunun ana nedeni muhtemelen Karadeniz sahil yolu inşasının getireceği mali zorluklar olmalıdır. Karadeniz sahil

²⁹ Ender Korkmaz, Tahsin Uzer'in Yaşamı ve Faaliyetleri, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2011, s. 111.

³⁰ Karadeniz kıyısından Tebriz'e uzanacak transit yol çalışmasının tekrar gündeme gelmesinde ve bir dizi çalışma gerçekleştirilmesinde İran Şahı Rıza Pehlevi'nin 1934 yazında Türkiye'ye gerçekleştirdiği ziyaretin büyük etkisi olmuştu. Bu ziyarette Tebriz - Trabzon Transit Yolu ikili görüşmelerin ana gündem maddelerinden birisi olmuştu. Şah'ın "yol nereden giderse gitsin fakat ucu Trabzon'a varsın" sözü bahsi geçen yolun hem İran hem de Türkiye açısından önemini açıkça ortaya koymaktaydı. Zehra Aslan-Selma Yel, "Atatürk Döneminde Trabzon-Tebriz Transit Yolu (1923-1938)", *Turkish Studies*, 13/1, (2018), s. 9-10.

³¹ *Umumi Müfettişler Toplantı Tutanakları-1936*, (Yayına Hazırlayan: M. Bülent Varlık), İletişim Yayınları, İstanbul, 2011, s.87-363.

vilayetleriyle yapılan yazışmalarda ortaya çıkan sonuçlara baktığımızda ise üç nedenle yolun yapımının imkânsızlığı anlaşılmaktadır. Bunlardan birincisi yeterli tahsisatın temin edilememesi, ikincisi tahsisat temin edilse bile inşaatların uzun zaman alacağı, üçüncüsü ise dönemin şartlarına göre bazı kıyılardan yol geçirmenin imkânsızlığıdır.³²

Bütün bunlara rağmen aşağıda yer alan yazışmalar, 1936 yılında Karadeniz'e kıyısı olan illerdeki kıyı şeridi boyunca uzanan yolların mevcudiyeti ile yol üzerinde yapılacak düzenleme sonrasında ulaşılabilecek hedefler açısından değerli bilgiler içermektedir. Aynı şekilde bu yazışmalar; o günün koşullarındaki yol, köprü ve menfez yapım teknolojisi ve imkânları konusunda da bize önemli ipuçları vermektedir.

Üçüncü Umum Müfettişliği tarafından 3 Nisan 1936 tarihinde yazılan ve İstanbul'dan Artvin'e kadar hemen tüm vilayet idarelerinin kendi sınırları dâhilindeki yol, köprü, varyant menfez durumunu harita üzerinde gösteren ve düşünülen sahil yolu projesi için bir maliyet hesaplamasının yer aldığı cevabi yazılar, dönemin Karadeniz sahil yolu planlaması kadar, mevcut yolları da göstermesi açısından önem arz etmektedir.

1. İstanbul Vilayetinin İstanbul- Kocaeli Güzergâhı ile İlgili Önerileri

Üçüncü Umum Müfettişliğinin 3 Nisan 1936 tarih ve 128/798 numaralı telgrafına 1 Haziran 1936 tarihinde İstanbul Vilayeti Nafia Müdüriyetinden yazılan cevabi yazıda; İstanbul'dan Batum sınırına kadar baştan başa bir Karadeniz sahil yolunun İstanbul Vilayetine düşen kısmı ile ilgili olarak şu bilgilere yer verilmektedir:³³

İstanbul'un Anadolu yakasından Kocaeli sınırına kadar olan kısmında yer alan iki güzergahın bazı tadilatlarla ve ilave yol inşası ile yapılabilişliği hakkında bilgi verildikten sonra tamamen sahili takip edecek bir güzergâh için de iki farklı güzergahta yol yapılması gerektiği üzerinde durulmaktadır.

³² Nitekim Karadeniz kıyı kentlerini birbirine bağlayan eski kara yolları, falezli kıyılarda çoğunlukla kıyı gerisindeki taraçalar üzerinden; plajlı kıyılarda ise "kıyı kenar çizgisi" gerisindeki kumsalların üzerinden geçirilmiş, kıyı morfolojisinin izin vermediği kesimlerde yol sahili terk ederek iç kesimlere sarkmıştı. Ali Uzun, "Karadeniz Sahil Yolunun Doğal Kıyıları Üzerindeki Etkileri ve Ulaşım Sorununa Coğrafi Bir Bakış", <https://www.researchgate.net/publication/324057386>.

³³ *Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi*, 030-10-155-91-9.

Yazıda mevcut güzergâhın düzenlenesiyle ilgili olarak İstanbul Nafia Müdürlüğü'nün tetkiklerinde, Üsküdar'dan başlayarak Kocaeli vilayeti sınırlarına, Ağva nahiye merkezine kadar muntazam şose yolunun Üsküdar-Beykoz-Bozhane-Ömerli-Şile-Teke-Ağva şosesi üzerinde yalnızca Ağva'ya 5 kilometre mesafede bulunan Göksu deresi üzerinde 50 metre uzunluğunda bir köprü'nün yapılması gerekliliği vurgulanmaktadır. Ayrıca 137 kilometre uzunluğunda bir güzergâhın şose yol olarak İstanbul'u Kocaeli'ne bağlayacağı ifade edilmektedir. Yazıda köprü yapımı için Nafia Vekâleti ile gerekli temasların sağlandığı ve 30.000 liraya maliyete bitirileceği de belirtilmektedir.³⁴

Üsküdar'dan başlayan ve harita³⁵ üzerinde gösterilen yolun Ömerli ile birleşen ve Ömerli'den sonra Kocaeli sınırına kadar olan alternatif yolun bu kısmının 115 kilometre uzunluğunda olduğu ve harita üzerinde siyah renkle gösterildiği ifade edilmektedir.

Mevcut her iki güzergâhtaki yolların sahili takip etmediğini vurgulayan İstanbul Nafia Müdürlüğü, tamamen sahili takip edecek bir yolun inşası ile ilgili olarak şu bilgileri vermektedir:³⁶

“İlişik haritada görüldüğü veçhile Üsküdar-Ağva veya Üsküdar-Beykoz-Ağva yolları tam sahilden gitmeyip Ömerli'de ve Teke'de sahilden azami 30 kilometre kadar uzaklaşmakta olduğundan tamamıyla bir sahil yolu istendiği takdirde haritada kırmızı ile işaret edilen Beykoz-Anadolukavağı-Poyraz-İrva-Korna-Alacalı-Şile-Karacaköy -Ağva yolunu yapmak icap eder. Tahminen 120 kilometre uzunluğunu bulacak olan bu yol ancak Üsküdar-Beykoz-Ağva yolunun Üsküdar-Beykoz arasındaki 20 kilometresinden istifade edeceğinden mütebaki 100 kilometresinin yeniden yapılması için tahminen 1.200.000 liraya ihtiyaç vardır ki bunun altı adet büyük köprü ve diğer irili, ufaklı menfezlerden ibaret sınaî imalâtına gidecek olan ve hazinece temin edilmesi düşünülen 400.000 lira tenzil edildiği taktirde vilayet bütçesinden 800.000 lira sarfı icap edecek ve bu yol tahsisat bulunduğu takdirde iki senede bitirilecektir.”

Alternatif bir yol olarak dördüncü güzergahı ile ilgili olarak da İstanbul Nafia Müdürlüğü şu bilgileri vermektedir:³⁷

³⁴ BCA, 030.10.155.91.9.

³⁵ Ek 2: Sahil Yolu Haritası, İstanbul-Batum Arası.

³⁶ BCA, 030.10.155.91.9.

³⁷ BCA, 030.10.155.91.9-2.

“Üsküdar-Beykoz-Bozhane-Kılıçlı arasında mevcut muntazam şosedan istifade edilmesi kabul edildiği takdirde bu yolun haritada mavi renkle gösterilen Kılıçlı-Korna yolunu yapılarak Korna Alacalı-Şile-Karacaköy-Ağva yoluna bağlamakla maksat temin edilmiş olacaktır. Bu takdirde yeniden yapılması icap edecek Kılıçlı-Korna-Şile- Ağva sahil yolunun uzunluğu 63 kilometreye ve inşaat masrafı da tahminen 700.000 liraya ineceği ve bundan hazinece temin edilecek olan 4 adet büyük köprü ve diğer irili, ufaklı menfezlerin inşa bedeli olan 200.000 lira tenzil edildiğinde vilayet bütçesinden 500.000 lira sarfı lazım gelecek ve bir buçuk senede bitirilecektir. Bu son güzergah mevcut olan Üsküdar-Beykoz –Bozhane-Kılıçlı kısmı ile birlikte ceman 113 kilometre uzunluğunda olacaktır.”

İstanbul Nafia Müdürlüğü, önerdiği dört yol güzergâhından birinci ve ikinci güzergâhların muntazam şose halinde mevcut olduğunu ama tamamıyla sahili takip edecek üçüncü ve dördüncü yolun inşası kararı alınırca 1936, 1937 ve 1938 yıllarına ait mevcut yol çalışmaları bitirildikten sonra ancak 1939 yılından sonra yapılmasının mümkün olacağını vurgulamaktadır.³⁸

2. Kocaeli Vilayetinin Kocaeli-Bolu Güzergâhı ile İlgili Önerileri

Üçüncü Umum Müfettişliğin 11 Mayıs 1936 tarih ve 1327 sayılı yazısına cevap olarak, Kocaeli Nafia Müdürlüğü tarafından hazırlanan ve Kocaeli-Bolu yolu güzergâhı ile ilgili 1 Haziran 1936 tarihli yazıda özetle şu bilgilere ve görüşlere yer verilmektedir:³⁹

Üçüncü Umum Müfettişliğe yazılan yazının giriş kısmında; daha önce yapılan bir yazışmaya dikkat çekilerek söz konusu yazışmada 1/400,000 ölçeğindeki bir harita üzerinde İstanbul Ağva nahiyesinden başlayarak tamamen sahili takip ederek Bolu vilayeti sınırına kadar uzanacak güzergahla ilgili teferruatlı bilgi verildiği belirtilerek bu kez ise daha detaylı bilginin sunulduğu ifade edilmiştir.

Altı madde halinde not edilen yazıda değerlendirme ve önerilerde öncelikle Kocaeli-Bolu yolunun mevcut durumu ile sahilden düşünülen yolun güzergâhı ve yol üzerinde yapılması gereken köprü, menfez gibi geçişlerle bunların maliyeti hakkında bilgiler

³⁸ İstanbul Nafia Müdürlüğü'nün yol ve köprülerle ilgili uzunluk ve maliyet hesapları Ek 1'de Karadeniz Sahil Yolu Tablosunda yer almaktadır.

³⁹ BCA, O30.10.155.91.9-5.

vermektedir. İlk olarak Ağva ile Kefken arasında yapılacak yolun sahili takiben yapılacak kısmında arazinin kayalık ve arızalı bulunması nedeniyle masraflı olacağı belirtilmektedir. Ancak mevcut Ağva-Kandıra kaza merkezine ve Akçaova nahiyesine uğramak üzere araba ve otomobil geçişine elverişli bir yol bulunduğu, yolun Kandıra merkezine 35 kilometre mesafede yer aldığı, bu hattın civar halkın katkıları ve imece ile ıslah edilebileceği ve 5 metre daha genişletilebileceği belirtilmektedir. Ayrıca yazıda, bu yolun Akçaova mevkiinden sahile 15 kilometre uzak olduğu Ağva ile Kandıra arasındaki kısmın sahil yolu olmak üzere kabulü halinde kısa bir sürede geliş ve gidişe uygun hale getirmenin mümkün olduğu da bildirilmektedir.⁴⁰

İkinci olarak Kandıra kaza merkezinden Kefken iskelesine doğru mevcut olan 12 kilometre şose yolun Kefken'e uzanan 6 kilometresinin tesviyesi tamamlandığında 18 kilometrelik bir yol ile sahile çıkılabileceğine dikkat çekilmektedir.

Üçüncü madde de Kefken mevki ile Karasu arasında mevcut muntazam bir yol olmadığı, ancak arabaların kuru mevsimde geçebileceği bir kara yolu olduğu, Karasu kazasına kadar 45 kilometrelik bir güzergâh bulunduğu, 15. kilometresindeki Karaboğaz mevkiinden sonra tamamen kumsal araziden geçmek suretiyle sahili takiben Sakarya nehri havzasına ulaşabileceği rapor edilmektedir.

Dördüncü madde de ise Karasu kaza merkezi ile Bolu sınırı arasındaki kısmın 30 kilometre olup, Kefken ile Karasu arasındaki yol ile aynı özelliklere sahip olduğu belirtilmektedir.

Güzergâh üzerindeki yol durumu ve yapım maliyeti hakkındaki bilgilere ise beşinci madde de yer verilmekte ve şöyle izah edilmektedir:⁴¹

“Yukarıda arz edilen yol kısımlarında Ağva ile Kandıra arasındaki 0.60 metreden 5.00 metreye kadar 29 menfezle bir adet 120 metrelik ve bir adet 50.00 metrelik köprü yapmak lazımdır. (Bu 50 metrelik köprü İstanbul hudut hattı üzerinde olması itibarıyla müştereken yapılması gerekir). Kandıra ile Kefken arasının imalat-ı sanayisi tamamdır. Kefken ile Karasu arasında 19 adet menfez, bir adet 10 metrelik köprü ve Sakarya mansabında 120 metre açıklığında büyük bir köprünün inşası ve Karasu ile Bolu hududu arasında ise 15 menfez ve ayrıca Aksu ve Kalem dereleri üzerinde takriben 45'şer metrelik köprü inşası lazımdır. Evvelce arz edildiği

⁴⁰ BCA, 030.10.155.91.9-5.

⁴¹ BCA, 030.10.155.91.9-6.

veçhile umum güzergâh üzerinde yalnız bu köprüler için 250.000 lira ve menfezler için takriben 40.000 lira masraf tahmin edilmekte olup bunlar hakkında Yüksek yazınızdaki tavsiyeniz veçhile Nafia Vekaletine ayrıca müracaat edilecektir.”

Altıncı madde de vilayetin kısıtlı olan bütçe imkanları nedeniyle kısa zamanda bu yolların toprak tesviyesinin yapılarak şose haline getirilmesinin mümkün olmadığı belirtiliyor. Bu işlerin ancak alakadar köylerin nakdi ve bedeni katkılarıyla sağlanabileceği vurgulanmaktadır. Mevcut durumda güzergâhın ancak Ağva-Kandıra kısmının bu yolla yapılabileceği ifade edilmektedir. Bu güzergâhlar üzerinden bir yol inşası düşünüldüğü takdirde imalatı sanayi ve köprü inşası için Nafia Vekâletini büyük miktarda katkı sağlaması lüzumu üzerinde durulmaktadır.⁴²

3. Bolu Vilayetinin Bolu-Zonguldak Güzergâhı ile İlgili Önerileri

Üçüncü Umum Müfettişliğin 3 Nisan 1936 tarih ve 128/796 sayılı telgrafına Bolu Vilayeti adına Nafia Müdürlüğü tarafından verilen cevapta sorumluluk alanlarındaki sahil yolunun durumu ve öneriler beş madde halinde özetlenmiştir. Birinci maddede vilayet dâhilinde Akçakoca-Karacasu arasında 2 kilometre şose bulunduğu ve bu güzergâhta 48 kilometre yola ihtiyaç duyulduğu belirtilirken, ikinci maddede Akçakoca-Karacasu güzergâhına tesadüf eden yol üzerinde 9 adet köprüye ihtiyaç duyulduğu, bu köprüler için 200.000 lira tahmini masraf gerektiği bilgisi verilmektedir. Üçüncü maddede ise 48 kilometre yol ihtiyacı için büyük bir varyant olmadığı ifade edilmektedir. Dördüncü maddede vilayetin yol ihtiyacının fazla olduğu, buna karşılık bütçesinin dar olduğu belirtilerek 48 kilometre yolun mükellef amele gücüyle inşasının seneler alacağı belirtilmektedir. Beşinci maddede ise vilayetin sahil kısmını gösteren 1/400.00 ölçekli haritanın posta ile gönderildiği bildirilmektedir.⁴³

Bolu vilayetinden yazılan yazının ekinde sahil yolunun 50 kilometre olduğu, bunun 2 kilometresinin muntazam şose olduğu, 48 kilometre yola ihtiyaç duyulduğu ve bu yol üzerinde 9 adet köprü ile yeniden açılacak yol için menfezler ve silindirajı için

⁴² BCA, 030.10.155.91.9-5-7. Kocaeli Vilayetinden geçen yolun uzunluğu ve muhtemel köprü sayıları ile maliyeti hakkında Ek 1'deki tabloda bilgiler yer almaktadır.

⁴³ BCA, 030.10.155.91.9-9.

paraya ihtiyaç duyulduğu belirtilmekte olup, köprü için bedel olarak 200.000 lira yazılmasını karşın açılacak yol ve menfezler için ayrıca maliyet hesabı yapılması gerektiğine dikkat çekilmektedir.⁴⁴

4. Zonguldak Vilayetinin Zonguldak-Kastamonu Güzergâhı ile İlgili Önerileri

Üçüncü Umumi Müfettişliğin 3 Nisan 1936 tarih ve 10/788 sayılı telgrafına Zonguldak Vilayeti tarafından verilen cevabi yazıda aynı şekilde beş maddeden oluşmaktadır. Birinci maddede sahilten düşünülen yolun açılmasının arazinin kayalık ve sarp olması nedeniyle amale-i mükellefe ile yapılmasının mümkün olmadığı ancak Kastamonu sınırında yer alan Kapusuyu mevkiinden başlayarak Şile-Amasra-Filyos-Kilimli-Zonguldak-Kozlu-Kandilli-Ereğli-Alaplı-Kocaman iskelesinden Bolu sınırına kadar olan bu yolun 23 kilometresi şose ve 137 kilometresi köy yolu ve şimendifer servis yolu olarak imalatsız ve noksan tesviye halinde olup, toplam uzunluğunun 250 kilometreyi bulduğu belirtilmektedir. Bu yolun açılması düşünülen 90 kilometrelik kısmı ile yapılacak köprüler hakkında şu satırlara yer verilmektedir:⁴⁵

“Bu yolun açılması çok zor olan açılmamış 90 kilometresi, noksan tesviye halindeki 137 kilometresine ve Filyos Irmağı üzerine yapılacak asgari 300 metrelik bir köprü ile Gülünç deresine yapılacak köprüye $10000 \times 137 + 15000 \times 25000 + 25000 = 2977000$ ⁴⁶ lira sarfı lazım olduğundan kısmen sahilten azami 25 kilometre içeriden geçen ve 70 kilometresi şose halinde olup 26 kilometresi de bu sene vilayet tarafından şose haline getirilecek olan Filyos Irmağı üzerine Çaycuma'da bir köprü yapılmak üzere Nafia Vekaletince tetkikat yapılmış olan ikinci bir güzergah vardır ki Kapusuyu'ndan başlayarak Kuruca-Şile-Amasra-Bartın-Çaycuma-Beycuma-Zonguldak Kozlu-Süleymanbeyler-Ereğli-Alaplı-Kocaman iskelesinde nihayet bulur. Bu yolun 70 kilometresi şose, 68 kilometresi yaz kış üzerinden geçilebilen köy yolu, 81 kilometresi yazın geçilebilen köy yolu olmak üzere 149 kilometresi tamamlanmamış tesviyesi türabiye halinde ve geriye kalan 56 kilometresi de hiç açılmamış ve kısmen arızalı arazide ol-

⁴⁴ BCA, 030.10.155.91.9-10. Ayrıca Ek 1.

⁴⁵ BCA, 030.10.155.91.9-11.

⁴⁶ Mevcut rakamlara göre yanlış hesaplama yapılmış görünüyor. Rakamın 2995.000 Türk Lirası olması gerekir.

mak üzere toplam 275 kilometreye ulaşır ki Çaycuma ve Gü-
lünç köprüsü ile beraber bu yolun inşası için de
 $149 \times 8000 + 56 \times 15000 + 200000 + 25000 = 2257000$ lira sarfi
lazım gelir ki bu hesaptan bu sene yapılacak Beycuma-Çayeri
yolu ile Vekâletçe yaptırılacak Çaycuma köprüsünün tahmini
inşa bedelleri çıkarıldığında 1.850 liraya ihtiyaç olduğu gö-
rülür.”

İkinci madde güzergâhtaki Çaycuma, Kozlu, Gülnüç köprüleri
için 300.000 liraya ihtiyaç olduğu ifade edilirken, üçüncü maddede
Kocama Suyu-Alaplı-Amasra-Kapusuyu güzergâhının 56 kilometre-
lik kısmının açılmasının zor olduğu belirtilmektedir. Dördüncü
madde yol inşası için imalat-ı sanayinin hazinece karşılanması ha-
linde vilayet imkânları ile üç yılda gidiş-gelişe elverişli tesviye ha-
line getirilebileceği ve tamamen şose haline gelmesinin 10-12 yıla
mümkün olacağı ifade edilmektedir. Beşinci maddede ise vilayet
sahil kısmı haritasının yazı ekinde takdim edildiği bilgisi verilmek-
tedir.⁴⁷

5. Kastamonu Vilayetinin Kastamonu-Sinop Güzergâhı ile İlgili Önerileri

Üçüncü Umum Müfettişliğin 3 Nisan 1936 ve Nafia
Vekâlet'inin 128/798 sayılı telgraflarına Kastamonu Vilayeti'nden
gönderilen yazıda ise yine maddeler halinde şu bilgi ve değerlen-
dirmeler bulunmaktadır:⁴⁸

Kastamonu Vilayetinin Zonguldak sınırına kadar olan kısmı-
nın uzunluğu 190 kilometre olduğu, “arızalı ve metaatlı” olan bu
sahada düşünülen yolun açılması için şimdiye kadar keşif yapılarak
güzergâh tayininde bulunulmadığı, söz konusu sahilde köy yolunun
bile olmadığı ifadesi yer almaktadır. Buna karşılık vilayetin Sinop
Limanı'na Kastamonu-Taşköprü- Boyabat ve Sinop yolu ile bağlı ol-
duğu, Zonguldak Limanı'na ise Kastamonu'dan itibaren 34 kilomet-
resi tamamen yapılmış olan Daday-Eflâni-Bartın-Zonguldak yolu
ile bağlı bulunduğu belirtilmektedir. Kastamonu vilayetinin Sinop
sınırına kadar olan kısmının ise 86 kilometre olduğu, bu yolun 8
köprü hariç yapılı olduğu, köprülerin yapımı için Nafia Vekâletine
yazıldığı ifadesi yer almaktadır. Ayrıca Kastamonu vilayetinin Zon-
guldak sınırına kadar olan mesafesinin 84 kilometre olduğu, 34 ki-

⁴⁷ BCA, 030.10.155.91.9-12. Ayrıca harita için bkz. Ek 2.

⁴⁸ BCA, 030.10.155.91.9-14.

lometresinin şose şeklinde olduğu Daday'dan sonrası için ise 5 kilometresi açılmış 46 kilometresi amele-i mükellefe ile yapılmak üzere üç yıllık programının yapıldığı belirtilmektedir. Verilen bu bilgi ve değerlendirme yazısının sonunda ise vilayetin sahil kısmına ait bir harita bulunmaktadır.⁴⁹

Kastamonu vilayetinden yazılan yazıda sahil kısmının 190 kilometrelik bir kıyıya sahip olduğu ve burada arazi şartları nedeniyle kıyı boyunca yol bulunmadığı, mevcut şartlar altında açılmasının da mümkün olmadığı ifade edilmiş, sahil yolu olarak bu güzergah yerine kısmen mevcut yoların bulunduğu 170 kilometrelik Sinop-Boyabat-Taşköprü-Daday-Eflanı-Zonguldak yolunun düşünülmesi gerektiği önerisinde bulunulmuştur. Yazıda önerilen yolun 120 kilometresinin zaten muntazam şose bulunduğu, yapılacak 8 ufak köprü, 5 kilometre tesviye ve 45 kilometrelik kısmında şoseye dönüştürülmesi vilayet kısmının tamamlanacağı belirtilmiş ancak maliyetle ilgili bir bilgiye yer verilmemiştir.⁵⁰

6. Sinop Vilayetinin Sinop-Samsun Güzergâhı ile İlgili Önerileri

Sinop Vilayeti Nafia Müdürlüğünce, 3 Nisan 1936 gün ve Nafia Vekâlet'inin 128 sayılı telgrafına karşılık olarak yazılan 1215/151/15 numaralı 8 Nisan 1936 tarihli yazıda vilayetin sahil yolu durumu altı maddede özetlenmekte ve önerilerde bulunulmaktadır.

Buna göre; birinci maddede Vilayetin Sinop-Gerze-Samsun sınır yolu ile Sinop-Ayancık yollarının sahil yolu olduğu, Ayancık'tan Türkeli nahiyesinden geçerek İnebolu kazasının Çatalzeytin sınırına kadar köy kanununa bağlı olarak açılmasına başlanan yolun da sahil yolu olduğu ifade edilirken, ikinci maddede sahil yolunun uzunluğu ile ilgili bilgiler verilmektedir. İlgili maddeye göre; "Samsun vilayet hududundan Gerze'ye 51+500 ve Gerze'den Kabaalı-Kurcalı-Ayancık 92+204 ve Ayancık-Türkeli-Kastamonu vilayeti hududu 45+000 ki Samsun vilayeti hududundan Kastamonu vilayeti hududuna kadar sahil yolumuzun tutarı 188+707 kilometredir."⁵¹

Üçüncü maddede yazı ekindeki haritada gösterilen Gerze-Kabaalı şose kısmından başka Gerze-Lala-Kurcalı güzergâhı olduğu, bu

⁴⁹ BCA, 030.10.155.91.9-14.

⁵⁰ BCA, 030-10.155.91.9-15. Ayrıca bkz. Ek 1'deki tablo.

⁵¹ BCA, 030-10.155.91.9-16. Ayrıca harita için bkz. Ek 2.

hattın takip edilmesi durumunda yolun 10 kilometre kısalaçağı belirtilmektedir.

Dördüncü madde de ise vilayet tarafından inşasına başlanan yolla ilgili olarak şu noktalara değinilmektedir: “Vilayetçe inşasına başlanılan bu yolun Samsun hududu Gerze arasında ve Gerze cihetinde 2+000 ve Gerze-Sinop şosesinden Ayancık ayırım noktasına kadar 26+207 ve Ayancık cihetinde 6+000 ve Ayancık’la Kurcalı arasında 5+9000 ki tutarı 40+107 kilometresi şose ve 22+000 kilometresi tamamı açılmış tesviye-i türabiye ve 71+000 kilometresi kurak mevsimlerde motorlu vesaitin hareketine gayri müsait olup halen köy kanununa tevfikan açılmasına başlanılan araba yoludur.”

Beşinci maddede vilayetin kendi bütçe imkânlarıyla on metre açıklığa kadar olan köprülerin ve menfezlerin yapımına başladığı ifade edilmekte, Samsun vilayeti hududu ile Gerze arasında Celevit deresi üzerinde 24 ve Karavonca deresi üzerinde 15 ve Kurt köyü üzerinde 17 metre açıklıklarında ahşap geçitlerinin malzemeleri temin edilmiş köprü inşatları bulunduğu belirtilmektedir. Bununla beraber ilgili maddede Kanlı üzerinde 68 ve Kepe Çayı üzerinde 17 ve Gerze ile Kabalı arasında Sarımsak Çayı üzerinde 50 ve Karlı Deresinde 40, Kırkgeçit Çayında 138, Kabalı ile Ayancık arasında Karasu Çayı üzerinde 60, Ayancık Çayı üstünde 138 metre açıklığında birer köprünün inşa edilmesi gerektiğine dikkat çekilmektedir. Ayrıca Ayancık ile Kastamonu vilayeti sınırları arasında her biri ellişer metre açıklığında dört köprü ile 721 metre açıklığında 11 adet köprüye ihtiyaç duyulduğu, belirtilen bu 11 köprü için tahmini tutarının 310.000 lira olduğu, vilayet bütçesinin bu ihtiyacı karşılamasının mümkün olmadığı bilgisi verilmektedir.⁵²

Altıncı madde ise sahil yolunun köy kanunu yoluyla açılmasına başlanılan 55 kilometrelik kısmı hariç olmak üzere vilayet Nafia Müdürlüğünce inşaat ve tamirâtı devam eden 383+740 kilometre yolun 33 kilometresi tam tesviye edilmiş olup, 119+380 kilometresi de kurak mevsimlerde motorlu vasitanın geçmesine uygun hale getirildiği ifade edilmektedir.

Sinop Valisi imzasıyla hazırlanan bu yazının sonuç kısmında ise, sahil yolunun tümüyle şose haline getirilebilmesi için üç silindir ile büyük köprülerden başka 150.000 liraya ihtiyaç duyulduğu

⁵² BCA, 030.10.155.91.9-15-16.

bildirilmekte, şayet bu miktarın Maliye Vekâleti tarafından karşılanması halinde vilayet dâhilindeki sahil yolunun üç yıl içerisinde bitirileceği sözü verilmektedir.⁵³

7. Samsun Vilayetinin Samsun-Ordu Güzergâhı ile İlgili Önerileri

Samsun Vilayeti Nafia Müdürlüğü de Üçüncü Umum Müfettişliğe gönderdiği 24.04.1936 tarih ve 1027/3 sayılı yazıda vilayet dâhilindeki sahil yolunun durumunu diğer vilayetler gibi maddeler halinde sıralamıştı. Buna göre;

Birinci maddede vilayet dahilindeki sahil yolunun 164+681 kilometre uzunluğunda bulunduğu, bunun 136+981 kilometrelik kısmının gelip geçmeye elverişli 51 kilometrelik kısmını oluşturan Bafra yolunun tamirata ihtiyacı olduğu geriye kalan 27+700 kilometrelik kısmının ise yeniden yapılması gerektiği vurgulanmaktadır.

İkinci maddede Kızılırmak üzerindeki Bafra köprüsünün Nafia Vekâletince yapıldığı ve Yeşil Irmak üzerindeki Çarşamba köprüsünün ise yine Nafia Vekâletince yapılmakta olduğu bilgisine yer verilmektedir. Yine aynı maddede belirtilen bu iki köprü dışında Samsun-Ordu sınırına kadar olan kısmında Terme 50, Miliç 32, Akçay 65 ve Samsun-Sinop sınırına kadar olan mesafede Alaçam 50, Gümenü 25 metre uzunluk aralığında köprüler bulunduğu da belirtilmektedir. Adı geçen köprülerden 50 metre aralığındaki Terme ve 32 metre aralığındaki Miliç köprülerinin keşiflerinin hazırlanarak onay için Nafia Vekâletine arz edildiği, onay geldikten sonra ihaleye çıkartılacağı bilgisi de verilmektedir. Yine ikinci maddede Bafra yolunun yapımı ile metre murabbı ve Akçay köprülerinin yapımı için 70-80 bin lira tahmini bedeli olduğu belirtilmektedir.⁵⁴

Üçüncü maddede yol üzerinde problemlili varyant ve arızalı arazi olmadığı ifade edilirken, dördüncü maddede imalat-ı sanayi için umumi bütçesinden destek sağlandığı takdirde yukarıda belirtilen yol ve köprülerin 3 yılda bitirilebileceği öngörüsünde bulunmaktadır. Yazının beşinci maddesinde ise Samsun Vilayetinin sahil yolunu gösteren haritaya yer verilmektedir.⁵⁵

⁵³ BCA, 030.10.155.91.9-17.

⁵⁴ BCA, 030.10.155.91.9-19.

⁵⁵ BCA, 030.10.155.91.9-19-20.

8. Ordu Vilayetinın Ordu-Giresun Güzergâhı ile İlgili Önerileri

Ordu vilayeti Nafia Müdürlüğünce hazırlanan ve Üçüncü Umum Müfettişliğe gönderilen 15 Nisan 1936 tarih ve 802 sayılı yazıda Ordu-Samsun ve Ordu-Giresun güzergâhındaki mevcut ulaşım hatlarının durumu ve yeni planlamalar üç madde halinde kaleme alınmıştır.⁵⁶ Buna göre;

Birinci madde de sahil yolunun mevcut durumu ile yapılması gerekenler hakkında şu bilgilere yer verilmektedir: “Vilayet dâhilinde sahil yolu olarak kurak havalarda üzerinden geçilen 109 kilometrelik yol vardır. Bunun 30 kilometresi kısmen hüsnühalde ve kısmen de tamire muhtaç şosedir. Mütebakisinin 25 kilometresi imalat-ı tesviye ister. Geri kalan 53 kilometreden 7+8 kilometresi Efirli köyü ile Bekirli köyünden Fatsa’ya doğru iki kilometrelik kısmı varyanta edilmesine lüzum vardır. Zira bu kısmın üzerinde halen %15 meyil olduğu gibi her an çökmeye amade mevkiiler vardır ve bu varyanta kısımlarında %75 nispetinde küskü ve lağımlık çürük kaya hafriyatı vardır. Geri kalan 45 kilometrelik kısımdan 12 kilometresi tevsiyeye muhtaçtır. Ve bu tevsi yerlerinde ekseriyetle küskü ve lağımlık kayadan ibarettir. 33 kilometresi ise hendek ve kısmen şev tanzimi gibi ufak işler ister.”⁵⁷

İkinci maddede; harita üzerinde gösterilen Perşembe’den Vona nahiyesine kadar olan yolun kısmen tamirata ihtiyacı olsa bile durumunun iyi olduğu belirtilirken, Vona’dan Medreseönü ile Yalı Köy ve oradan Kale Köye kadar olan kısmın ise çok masraflı olması nedeniyle tamamlanamadığı bilgisine yer verilmektedir.⁵⁸

Üçüncü maddede ise Giresun’dan Samsun’a uzanan yol üzerindeki köprülerle ilgili bilgiler bulunmaktadır. Bu kısımda köprüler, mevcut durumları ve maliyetleriyle ilgili olarak şu bilgilere yer veriliyor:

“Giresun-Samsun hududu mecmu açıklığı 300 metreyi bulan 4 büyük köprü ile vilayetçe şimdi inşasına başlanmış iki köprü vardır. Ve ayrıca ayakları, tabliyeleri tamir ve tecdit isteyen 15 köprü ile hiç yapılmamış 6 ufak köprü ve inşası lüzumlu 200 kadar menfez vardır. Bu imalat-ı sanayiye nin tutarı takribi olarak köprüler 308,00, menfezler 171.000 lira ile olur. Vilayetin 936 yılında bütün yollar üzerindeki fevkalade bütçesi nakti tahsisatı 20.00 liradır. Ve ayrıca senevi

⁵⁶ BCA, 030.10.155.91.9-22.

⁵⁷ BCA, 030.10.155.91.9-22.

⁵⁸ BCA, 030.10.155.91.9-22. Ek 2: Karadeniz Sahil Yolu Haritası.

40.000 lira sene sonuna kadar büyük köprüler için borcu vardır. Ve bu parada 938'de 20.000 bine zammedildiyse??? de diğer yollar, köprüler para vaziyetinin azlığından halen geçit temini ile iktifa edildiğine göre bu tahsisatın ancak %50'si verilse bile bu 30.000 lira ettiğinden bu imalatın bitirilmesi hazinenin yardım şekline bağlıdır.”

Vali Sırtıkızıl imzasını taşıyan yazının diğer kısmında menfez, tamirat ve yol için yapılacak olan harcamaların ayrı ayrı tahmini bedelleri çıkartılarak, yazı ekinde liste şeklinde sunulmuştur.⁵⁹

9. Giresun Vilayetinin Giresun-Trabzon Güzergâhı ile İlgili Önerileri

Giresun Vilayetinden 15 Nisan 1936 tarihle yazılan ve Giresun Bayındırlık Direktörü imzalı yazıda Ordu-Trabzon güzergahındaki yolun durumu beş madde halinde rapor edilmektedir.

Birinci maddede vilayet dahilindeki sahil yolunun 1+340 metresinin elverişli yol olduğu 121+478 kilometresinin blokaj, kırma taş silindirajının yapılması gerektiği, bunun içinde 607.390 liraya ihtiyaç olduğu belirtilmekte, ikinci maddede ise güzergâh üzerindeki nehir ve dereler üzerinde 2250 metre uzunluğunda ve muhtelif açıklıkta mevcut ve yapılacak köprüler bulunduğu bunlar için de 1.687.500 liraya ihtiyaç olduğu bildirilmektedir.

Üçüncü ve dördüncü maddelerde sahil yolu mıntıkasında büyük varyantlar ve zor arazi yapısı olan kısımların bulunmadığı, yalnızca mevcut yolun dar olduğu ve tevsil edilmesi gerektiği, yolların her iki tarafının fındık bahçesi olması nedeniyle istimlak olunması lüzumu, mevcut bütçe ile bütün bu giderlerin karşılanamayacağı ancak hazine yardımı sağlandığı takdirde belirtilen yolların menfezlerle birlikte 3 yıl içerisinde bitirilebileceği bilgisi verilmektedir. Beşinci madde de ise mevcut yollar ve yapılması gereken yollar ve köprülerle, menfezlerin inşa edileceği yerlerin harita üzerinde gösterildiği vurgulanmaktadır.⁶⁰

⁵⁹ BCA, 030.10.155.91.9-22-23. Detaylar için bkz. Ek 1.

⁶⁰ BCA, 030.10.155.91.9-25-26.

10. Trabzon Vilayetinin Trabzon-Rize Güzergâhı ile İlgili Önerileri

Trabzon Vilayetinden gönderilen yazıda ise Giresun-Rize güzergâhındaki yol durumu hakkında bilgilere yer verilmektedir. Nafia Başmühendisliği tarafından kaleme alınan yazı beş madde halinde özetlenmiştir.⁶¹

Birinci maddede vilayet dâhilindeki sahil yolunun mevcut durumu ile yapılması gerekenler belirtilmektedir. Buna göre; “Sahil yolunun vilayetimiz dâhilindeki kısmının umum tulu 120+500 kilometredir. Bunun 14 kilometresi iyi şose 64 kilometresi harap şose, 42+500 kilometresi de imalat-ı sanayesi kısmen mevcut tesviye halindedir.⁶² Harap şose ve tesviye halinde olan aksamın iyi şose haline konabilmesi için metre tuluna vasatı üç lira hesabıyla $106.000 \times 3 = 318.000$ lira tahsisata ihtiyaç vardır. Bu miktarın 118 bin lirası Vilayet tahsisatıyla ve ameleyi mükellefe ile temin edilebilse de mütebaki 200.000 nakdi tahsisata şose için ihtiyaç vardır.”

İkinci maddede güzergâh üzerindeki dereler için 23 adet büyük köprü yapılması gereği üzerinde durularak bu köprülerin toplam uzunluğunun 2012 metre olduğu ve ortalama 400 liradan 800.000 liraya ihtiyaç duyulduğu belirtilmektedir.⁶³ Üçüncü maddede, Yoroş varyantı için 3 kilometrelik kısmın yapılması gerektiği, dördüncü maddede de köprüler, şoseler ve diğer çalışmalar için toplam 1.000.000 lira sağlanması halinde sahil yolunun 3 yılda bitirilebileceği ifade edilmektedir. Beşinci maddede ise rapor ekinde Trabzon Vilayeti sahil kısmını gösteren bir haritanın gönderildiği bilgisi verilmektedir.⁶⁴

⁶¹ BCA, 030.10.155.91.9-27.

⁶² Başbakan İsmet İnönü'nün 1935 yazında bölgeye yaptığı inceleme seyahatinde kendisine sunulan raporda yer alan ulaşım bilgilerine göre Trabzon'dan Giresun'a kadar olan yol uzunluğu 59+230, Rize'ye kadar olan yol uzunluğu ise 62+095 kilometre olup, Giresun tarafında 10 kilometreden biraz fazla, Rize tarafında ise yalnızca 24 kilometresi sağlam konumdadır. *Karadeniz Havzası Şimal Kısmı, Tabii, Ziraat, Beşeri, Baytarî, Cilt 5*, Genelkurmay Matbaası, Ankara 1936, s. 154.

⁶³ Başbakan İsmet İnönü'nün 1935 yazında bölgeye yaptığı ziyaret sonrası verdiği raporda Trabzon'un bir ucundan diğer ucuna yalnızca sahil boyunca 30'a yakın dere ve akarsuyun bulunduğu, mevcut köprülerin durumunun pekiyi olmadığı, bir kısmının yalnızca ağaçtan yapıldığı, sellerde sürüklenip zarar gördüğü, vilayet bütçesiyle taştan veya betondan köprü yapmanın mümkün olmayıp ancak tamirine yeteceğine dikkat çekmekteydi. Fatma İnce, *İsmet İnönü'nün 1935 Yılı Trabzon-Erzurum Gezisi*, s. 23.

⁶⁴ BCA, 030.10.155.91.9-27-28.

11. Rize Vilayetinin Rize-Çoruh Güzergahı ile İlgili Önerileri

Rize Valiliği tarafından Üçüncü Umum Müfettişliğe gönderilen 11 Nisan 1936 tarihli cevabi yazıda, Müfettişliğin istediği bilgiler beş madde halinde sıralanmıştır.⁶⁵

Birinci maddede Trabzon'dan Çoruh Vilayeti sınırına kadar uzanan yol hakkında şu bilgilere yer verilmektedir:

“Rize'den Trabzon hududu olan İyidere ve Hopa hududu bulunan Kanlıdere mevkiine kadar sahili takip eden ve hafif otomobillere her mevsimde açık bulunan 92 kilometre uzunluğunda bir yol mevcuttur. 1914 senesinde Ruslar tarafından açılan yolun vesaiti genişliği 7 Metre olup, ıslaha muhtaç meylleri, toprak tesviyesi ve dar münhanileri mevcuttur. Heyet-i umumiyesi 4 metre genişliğinde denizçakılı mefruş olup halen gidiş geliş temin etmekte ise de ağır vesaitin tahtı tesirinden bozulabileceğinden sıhhasının tezyidi ve yenilenmesi veya muntazam şose inşası iktiza edecektir. Sina-i imalat ve şose inşaatı hariç olmak üzere toprak işlerinin ikmali Vilayetin mükellef amelesiyile kabili icradır”.

İkinci madde güzergâh üzerindeki geçitlerle, köprüler hakkında bilgi verilmektedir. Bu geçit ve köprülerin büyük çoğunluğunun ahşap aksamı bulunması nedeniyle her sene tamirata ihtiyaç duyulduğu belirtiliyor. Yine ahşap köprülerin beton köprüye dönüştürülmesi için 29.000 lira tahmini paraya ihtiyaç olduğu, bunlar dışında büyük dereler üzerinde 73, 131, 136, 49 metre uzunluğunda dört köprü inşaatının Nafia Vekâletince yapılmakta olduğu yazılıdır.

Üçüncü maddede ise güzergâh üzerinde deniz tahribatı nedeniyle 2 kilometrelik bir kısım ile varyant bulunan 1500 metrelik kısmın mükellefiyet-i amele ile yapılabileceği, ancak 600 metrelik istinat duvarları ile anroşman imali için 20.000 liraya ihtiyaç duyulduğu belirtilmektedir.

Dördüncü madde ile sahil yolunda yapılacak işlerin tamamının amale yükümlülüğünde yapılması halinde ancak 6 yılda bitebileceğine dikkat çekilirken, beşinci maddede ekteki haritaya işaret etmektedir.

⁶⁵ BCA, O30.10.155.91.9-29-30.

12. Çoruh⁶⁶ Vilayetinin Çoruh-Batum Güzergâhı ile İlgili Önerileri

Çoruh vilayetinden 7 Mayıs 1936 tarihinde Üçüncü Umum Müfettişliğe yazılan ve Vali Refik Koraltan imzasını taşıyan yazıda vilayet dâhilindeki sahil yolunun durumu diğer vilayet yazılarında olduğu gibi maddeler halinde rapor edilmiştir.

Birinci maddede Rize Vilayet sınırı ile Hopa arasınının 60 kilometre, Hopa ile Rusya⁶⁷ sınırınının 25 kilometre uzunluğunda olduğu, toplam 85 kilometrelik yolun eskiden muhtemelen Ruslar tarafından mükemmelen inşa edildiği ifade edildikten sonra yolun 1936'daki durumu hakkında şu bilgiler verilmektedir:⁶⁸

“On beş senedir bakımsız bir halde kalan bu yolun hendekleri tamamıyla dolmuş ve su, şoseyi muhtelif yerlerinden harap bir hale koymuştur. Hâlihazırda Arhavi ile Hopa arasında iki güzergâh mevcuttur. Bunlardan birisi şose halinde olmasına rağmen diğer yoldan 6 kilometre uzundur. Tamamıyla terk edilmiş bir haldedir. Menfezleri harap olmuş ve şosenin kısmı azamını sular tamamıyla yarmıştır. Kısım kısım heyelanlar yolu daraltmış ve halk bir kısım yolu arazilerine ilhak etmiştir. İkinci yol tesviye halinde olmasına rağmen sahili tamamen takip etmekte ve diğerinden kısa olmasına binaen daha çok kabul edilmiştir.

Hopa ile hudut arası ufak tefek menfezleri yapıldığı ve kopmuş heyelanı temizlendiği halde otomobil geçişine müsaittir.

Bu malumata nazaran Vilayet dâhilindeki sahil yolu Hopa-Arhavi arasındaki kısa yol kabul edilmek şartıyla 79 kilometre uzunluğundadır. Hopa-Arhavi arasında 8 kilometrelik bir kesim tesviye halindedir ve tevsî edilecektir. Hopa ile hudut arasında da müteferrik olarak takribî 15 kilometreye ferşiyat (döşeme) lazımdır”.

İkinci maddede sahil yolu üzerinde ihtiyaç duyulan köprüler hakkında bilgi verilmektedir. Buna göre; Viçe (Fındıklı) nahiyesi civarında Abu 250 metre ve Pishala deresi üzerinde 100 metre açıklıkta iki köprüye ihtiyaç bulunduğu bildirilmekte, yapılacak bu köprülerin vilayet bütçesiyle karşılanmasının mümkün olmadığı belir-

⁶⁶ Çoruh, Artvin Vilayetinin yazışmaların yapıldığı tarihteki idari tanımlanmasıdır.

⁶⁷ Yazışmaların yapıldığı tarihte Gürcistan Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nin bir parçası konumundaydı ve genel olarak “Rusya” şeklinde tanımlanmaktaydı.

⁶⁸ BCA, 030.10.155.91.9-31-32.

tilmektedir. Ayrıca yol üzerindeki menfezlerden bir kısmının yapıldığı fakat diğer menfezler için 250.000 liraya ihtiyaç olduğu da ifade edilmektedir.

Üçüncü maddede sahil yolunun Hopa-Arhavi arasındaki 8 kilometrelik kısmının tevsi edildiği, dördüncü ve beşinci maddelerde; duvar, anroşman ve tevsiat için tahmini 75.000 liraya ihtiyaç duyulduğu bu miktarın karşılanması durumunda yolun iki yılda bitirileceği, altıncı maddede ise mevcut şose yolun yeniden taş ilevesiyle tesviyesi ve silindirajı için 250.000 liraya ihtiyaç olduğu ifade edilmektedir.

Sonuç

1936 yılında Üçüncü Umum Müfettişlik tarafından hazırlanan ve Batıda İstanbul'dan doğuda Batum (günümüz Gürcistan) sınırına kadar Karadeniz kıyısı boyunca yapılması düşünülen "Sahil Yolu İnşa Projesi" için Nafia Vekâleti vasıtasıyla Karadeniz'e kıyısı olan on bir ilin valiliklerine yazılan yazılara, bu illerden verilen cevaplar incelendiğinde; İstanbul'dan Batum'a kadar uzanan ve o tarihteki idari yapıda Karadeniz'e kıyısı bulunan İstanbul (Anadolu yakası), Kocaeli, Bolu, Zonguldak, Kastamonu, Sinop, Samsun, Ordu, Giresun, Trabzon, Rize ve Çoruh vilayetleri sınırları içerisinde sahilde bulunan yolların uzunluğu, yayan veya araç geçişine uygunluğu, sunduğu avantajlar ve arz ettiği tehlikeler hakkında önemli bilgiler verilmektedir. Aynı şekilde ilgili yazılar, dönemin ekonomik yapısını ve ulaşım imkânlarının kısıtlılığını da gözler önüne sermektedir. Dikkati çeken bir diğer unsur da bölgenin en doğusunda yer alan Rize ve Çoruh (Artvin) vilayetleri dâhilindeki sahil yollarının, diğer yollardan nispeten daha iyi olmasıdır. Çeyrek asır öncesi Ruslar tarafından yapılan bu yollar, Osmanlıdan itibaren Türkiye'nin yakın geçmişindeki gelişmişlik düzeyi ile ilgili somut bir örnek sunmaktadır.

Aynı şekilde yazışmalardan mevcut yolların birçoğunda yol genişliğinin motorlu araç geçişi için uygun olmadığı, birçok yerde sadece yaz aylarında araç geçişini sağlayacak yol bulunduğu anlaşıldığı gibi planlanan yeni sahil yolunun özellikle Zonguldak-Kastamonu-Sinop-Samsun güzergâhlarının bazı kısımlarının inşasının o günkü teknik şartlar altında pek mümkün olamayacağı da kaydedilmektedir.

Yolların durumu yanında ırmak, dere gibi geçişler üzerine inşa edilmiş mevcut köprülerle menfezlerin yetersizliği, yenilerinin inşasının o günkü koşullar altında karşılanmasının ve inşasının uzun zaman alacağı anlaşılmaktadır. Yine vilayetlerden gelen yazılarda mevcut köprülerin aksamalarının genellikle ahşap olduğu ve bunların çürüme nedeniyle sık sık tamire ihtiyacı bulunduğu ortaya çıkmaktadır. Bu duruma çözüm olarak ise vilayetler ahşap köprüden beton köprüye geçiş için hazinenin yardımına ihtiyaç duyduğunu dile getirmektedir.

Yolların yapımı ve ıslahına dair vilayetlerden gelen yazılarda; birinci olarak mükellefiyet-i amele (Yol Vergisi) gücünün kullanıldığı, ikinci olarak vilayet bütçelerine konulan bayındırlık payının, üçüncü olarak da hazine yardımı ile yapılabileceği vurgulamaktadırlar. Yeni yol açma işi ile köprü, menfez, varyant gibi masrafları fazla olan işlerde ise vilayet bütçelerinin yetersiz olması nedeniyle merkezi bütçe yardımının talep edildiği görülmektedir.

Bilindiği gibi Cumhuriyetin son yarım yüzyılında “Karadeniz Sahil Yolu” adıyla İstanbul’u Batum’a bağlayacak bir karayolu düşüncesi, tekrar gündeme gelmiş, önemli bir kısmı trafiğe açılmıştır. Bununla birlikte 1936 yılında proje olarak düşünülen yolun yapılması zor olan kısımlarında hala yol yapım çalışmaları devam etmektedir. O gününün koşullarında böyle bir düşüncenin ortaya çıkışında şüphesiz Karadeniz sahil vilayetlerini yılın tüm zamanlarında birbirine bağlayacak bir ulaşım ağı yetersizliğinin önemli etkisi vardı. Çünkü karayolunun yetersiz kaldığı zamanlarda İstanbul ile bölge vilayetleri arasındaki ulaşım daha ziyade deniz yolu ile sağlanmakta ancak bütün kıyı şehirlerinde düzenli işleyen limanların bulunmaması özellikle Karadeniz’in fırtınalı dönemlerinde deniz ulaşımının sekteye uğramasına neden olmaktaydı. Bu nedenle bölge illerini birbirine ve İstanbul’a bağlayacak karayolu ve liman inşası düşüncesi sık sık gündeme getirilmişti. Bir diğer önemli neden ise İstanbul-Ankara-Erzurum tren yolu hattının gerçekleşmeye başlamasıyla bu hatta paralel bir karayolu yapımı düşüncesinin belirginleşmiş olmasıdır. Hatta daha sonra Orta ve Doğu Anadolu tren yolu hattını karayolu ve tren yolları ile Karadeniz sahil limanlarına birleştirme düşüncesi gündeme gelmiş ve bunlarla ilgili bazı çalışmalar da yapılmıştır. Böylece tren ve deniz yolu güzergâhlarına uzak vilayetlerin ekonomik kaynakları İstanbul pazarına ve iç pazara ulaştırılması mümkün olacak, dolayısıyla bölgenin ve ülkenin sosyo-ekonomik gelişimine katkıda bulunulacaktı.

Kaynaklar

Arşivler ve Resmi Yayınlar

Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi

Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi

Düstur, Üçüncü Tertib

Resmi Gazete

TBMM Kanunlar Dergisi

TBMM Zabıt Ceridesi

Trabzon Vilayeti Salnamesi

Umumi Müfettişler Toplantı Tutanakları

Gazeteler ve Dergiler

Çoruh Gazetesi

Kitaplar ve Makaleler

Arslan, Zehra-Yel, Selma, "Atatürk Döneminde Trabzon-Tebriz Transit Yolu (1923-1938)", *Turkish Studies*, 13/1, (2018), s. 1-12.

Aydoğan, Erdal, "Üçüncü Umumi Müfettişliğinin Kurulması ve III. Umumi Müfettiş Tahsin Uzer'in Bazı Önemli Faaliyetleri", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, Sayı: 33-34, Mayıs-Kasım Ankara 2004, s. 1-14.

Baskıcı, Murat, "XIX. Yüzyılda Trabzon Limanı: Yükseliş ve Gerilemiş", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 67/3 (2012), s. 33-56.

Bayur, Yusuf Hikmet, *Türk İnkılap Tarihi, Cilt I*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1991.

Burgaç, Murat, *Türkiye'de Umumi Müfettişliklerin Kurulması ve Trakya Umumi Müfettişliği*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2013.

Cuinet, Vital, *La Turquie d' asie, Geographie Administrative Statistique Descriptive et Raisonnee de L'Asie Mineure, C. I*, Ernest Leroux, Paris 1894.

Çadırcı, Musa, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1997.

Fatma İnce, *İsmet İnönü'nün 1935 Yılı Trabzon-Erzurum Gezisi ve III. Umum Müfettişliğin Kurulması*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Trabzon, 2008.

- Issawi, Charles, *The Economic History of Iran 1800-1914*, Chicago-London 1971.
- İnönü, İsmet, *Defterler (1919-1973)*, 1. Cilt, (Haz.: Ahmet Demirel), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2001.
- Karadeniz Havzası Şimal Kısmı, Tabii, Zirai, Beşeri, Baytarî, Cilt 5*, Genelkurmay Matbaası, Ankara, 1936.
- Koçak, Cemil, *Umumi Müfettişlikler 1927-1952*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2003.
- Korkmaz, Ender, *Tahsin Uzer'in Yaşamı ve Faaliyetleri*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2011.
- Lynch, Harry Finis Brosse, *Armenia, Studies and Travels II*, London, 1901.
- Okur, Mehmet, "Osmanlının Uygulayamadığı Bir Proje: Karakin Pastırmacıyan'ın Anadolu Şarki Şimendifer Projesi", *Toplumsal Tarih*, Sayı: 179, Kasım 2008.
- Ortaylı, İlber, *Tanzimat Sonrası Mahalli İdareler*, TODAİE Yayınları, Ankara, 1974.
- Özmen, Abidin, "Genel Müfettişlikler hakkında Bir Düşünce", *İdare Dergisi*, Yıl: 18, Sayı: 184, (Ocak-Şubat 1947), s. 237-249.
- Öztürk, Saygı, *Kasadaki Dosyalar*, Ümit Yayınevi, Ankara, 2005.
- Şahin, Mustafa, *Tahsin Uzer'in Hayatı, İdari ve Siyasi Faaliyetleri*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2015.
- Tanpınar, Ahmet Hamdi, *Beş Şehir*, Dergâh Yayınları, İstanbul, 1997.
- Tozlu, Selahattin, "19. Yüzyılda Trabzon Limanı", *Trabzon Türk Ocağı, Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu*, 3-5 Mayıs 2001, Trabzon, 2002, s. 383.
- Trakya Raporu (1934)*, *Umumi Müfettiş İbrahim Tali Bey'in Gözünden 1930'lu Yıllarda Trakya*, (Yay. Haz.: Murat Burgaç), Kaynak Yayınları, 2017.
- Uzer, Tahsin, *Makedonya'da Eşkîyalık Tarihi ve Son Osmanlı Yönetimi*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1979.
- Uzun, Ali, "Karadeniz Sahil Yolunun Doğal Kıyılar Üzerindeki Etkileri ve Ulaşım Sorununa Coğrafi Bir Bakış", <https://www.researchgate.net/publication/324057386>.

Ek 2-Harita

