



SAMSUN
BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ
KÜLTÜR VE SOSYAL İŞLER DAİRESİ BAŞKANLIĞI

SAMSUN

Araştırmaları

İkinci Kitap

***“İktisat Tarihi, Ekonomik Yapı, Turizm,
Nüfus ve Coğrafi Çevre”***

Yayına Hazırlayan / Editör

Prof. Dr. Cevdet YILMAZ

2013 / SAMSUN

Samsun Büyükşehir Belediyesi

Kültür ve Sosyal İ ler Dairesi Başkanlığı

  Bütün hakları saklıdır.

Yazıların içeriğinden yazarları sorumludur. İleri sürülen fikir ve  neriler Samsun Büyükşehir Belediyesi'nin resmî g r    değildir. Kitaptaki bilgilerden kaynak gösterilmek suretiyle alıntı yapılabilir.

ISBN: 978-605-87130-6-2

Geni letilmi  ikinci Basım: Mayıs 2013

Yayına Hazırlayan / Editör: *Prof. Dr. Cevdet YILMAZ*

Baskı – Cilt:

*Erol Ofset Matbaacılık Yayıncılık Ambalaj San. ve Tic. Ltd.  ti.
Pazar Mah. Necati Efendi Sk. No: 41/A – İlkadım / SAMSUN
Tel : 0.362 431 98 96 – 432 38 18 – Faks : 432 41 17*

Dağıtım:

*Samsun Büyükşehir Belediyesi
Kültür ve Sosyal İ ler Dairesi Başkanlığı
SAMSUN*

İçindekiler

Sunuş	V
<i>Yusuf Ziya Yılmaz</i>	
Sunuş	VII
<i>Necmi Çamaş</i>	
Önsöz	IX
<i>Prof. Dr. Cevdet Yılmaz</i>	
16. Yüzyılda Sinop Tersanesi İçin Canik Sancağı'ndan Malzeme Temini	1
<i>Mehmet Ali ÜNAL</i>	
19. Yüzyılın Ortalarında Samsun Vakıfları ve Gelirleri	17
<i>Mehmet BEŞİRLİ</i>	
13275 Numaralı Evkâf Defterine Göre Canik Sancağı'nda Bulunan Vakıflar ve Muhasebeleri	33
<i>Mehmet BEŞİRLİ</i>	
İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre 1841 Yılında Samsun ve Çevresinde Ticaret	59
<i>K. Tuncer ÇAĞLAYAN</i>	
19. Yüzyılın İkinci Yarısında Samsun'da Deniz Ulaşımı	73
<i>İlhan EKİNCİ</i>	
İngiliz The Times Gazetesi'ne Göre Samsun (1908-1925)	101
<i>Enis ŞAHİN</i>	
Mütareke Yıllarında Samsun'un Ekonomik Durumu (1919-1920)	129
<i>Bünyamin KOCAOĞLU</i>	
Cumhuriyetin İlk Yıllarında Samsun Limanı	153
<i>Coşkun TOPAL</i>	
Samsun Sahil Demiryolu	157
<i>Nedim İPEK</i>	
Bir Savaş, Bir Kent; İkinci Dünya Savaşı ve Samsun	173
<i>Seher BOYKOY</i>	
Türk Kooperatifçilik Tarihi İçerisinde Samsun'un Yeri	189
<i>Özlem Y. KOCABAŞ</i>	
Küresel Rekabet Karşısında Samsun'daki İhracatçı Firmaların Rekabet Stratejileri	201
<i>Dilber ULAŞ</i>	
Samsun Semt Pazarları	215
<i>Cevdet YILMAZ</i>	
Tütün Üretimi, Yaprak Tütün Ticareti ve Sigara Sanayinin Samsun'un Tarımsal ve Sosyo-Ekonomik Yaşamı Üzerindeki Rollerini	233
<i>Necdet ÇAMAŞ</i>	
Türkiye Su Ürünleri Avcılığı Sektöründe Samsun İli Balıkçılığının Önemi, Sorunları ve Çözüm Önerileri	249
<i>Osman SAMSUN (vd.)</i>	

Sosyo-Ekonomik Kriterlere Göre Samsun İlinin Karadeniz Coğrafi Bölgesi ve Türkiye’deki Yeri	271
<i>H. İbrahim ZEYBEK</i>	
Dünyada ve Türkiye’de Termal Turizmin Önemi ve Havza Kaplıcaları	287
<i>Cevdet YILMAZ</i>	
Samsun İlinin Ekoturizm Açısından Değerlendirilmesi ve Bir Eğitim Programı Önerisi	307
<i>Eriman TOPBAŞ</i>	
Samsun İl Nüfusunun Sosyo-Ekonomik Yapısı, Demografik Nitelikleri ve Coğrafi Dağılışı Özellikleri	323
<i>Cevdet YILMAZ</i>	
Samsun İlinde Nüfus Hareketleri	349
<i>Cevdet YILMAZ</i>	
Samsun İlinin Başlıca Coğrafya Özellikleri	379
<i>Ali UZUN</i>	
Samsun İlinde Etkili Olan Başlıca Doğal Afetler	405
<i>H. İbrahim ZEYBEK</i>	
Samsun Şehir Taşkınlarına Coğrafi Bakış	429
<i>Ali UZUN</i>	
Samsun Deltaları ve Beklenen Değişmeler	439
<i>Ali UZUN</i>	
Şehirlerin Etki Alanlarının Ulaşım Sistemlerine Göre Değişmesi; Samsun Örneği	447
<i>Hamza AKENGİN</i>	
Kasabadan Şehre Geçiş Sürecine Bir Örnek: Engiz (Ondokuzmayıs / Samsun)	463
<i>Hamza AKENGİN</i>	
Tekkeköy Mağaraları	485
<i>Ali UZUN</i>	
Samsun Yöresi Coğrafya Araştırmaları	493
<i>Cevdet YILMAZ</i>	



Sunuş

Aziz Samsunlular, değerli okuyucular

Göreve geldiğimiz günden bu yana şehrimize ve onun güzide insanları olan sizlere hizmet etmekten büyük şeref ve mutluluk duyuyoruz. Bütün çabamız dünya tarihinde eşi görülmemiş bir mücadele ve onur savaşının ilk meşalesinin yakıldığı Samsunumuzu bu tarihî misyonuna lâyık ve asrın gereklerine uygun bir cazibe merkezi haline getirmek; modern dünyanın ve çağdaş Türkiye Cumhuriyeti'nin önemli bir şehri yapmaktır. Bu azim ve kararlılık içinde, büyük Türk milletinin milatlarından birinin yaşandığı şehrimizin sahip olduğu tarihî, iktisadî, coğrafi, sosyal ve kültürel değerleri bilimsel araştırmalar ve yayınlar yoluyla halkımızın istifadesine sunmayı en önemli görevlerimiz arasında sayıyoruz. Çünkü biz belediyeciliği sadece alt ve üst yapı çalışmaları olarak algılamıyoruz. Tarihi Kentler Birliği üyesi olan şehrimizde tarihsel mirasımıza sahip çıkmayı, doğal güzelliklerimizi korumayı, tüm halkımıza yönelik sosyo-kültürel faaliyetlerde bulunmayı, sizler için daha yaşanabilir bir çevre oluşturmayı, kısaca Samsunumuzu ülkemizin en önemli kültür merkezlerinden biri yapmayı her şeyden çok önemsiyoruz.

Sevgili dostlarım, elinizde bulunan ve bize Samsunumuzu tanıtan üç ciltlik bu eser, belediyemizin yukarıda sözünü ettiğim amaçları çerçevesinde ortaya çıkan önemli bir kültür faaliyetidir. Büyük emek ve zaman harcayarak Samsun'la ilgili elde ettikleri bilimsel bilgilerini bizlerle paylaşan, bu bilgileri Samsunumuzun hizmetine sunma imkânını bize veren değerli akademisyenlerimize ayrı ayrı teşekkür ediyorum. Bu çalışmanın hazırlanıp yayınlanmasında büyük emekleri geçen başta Prof. Dr. Cevdet Yılmaz olmak üzere, Kültür ve Sosyal İşler Dairesi Başkanlığımız çalışanlarını da ayrıca kutluyorum.

Bu duygularla, kendi alanında çok önemli bir eksikliği giderecek olan bu eserin Samsunumuza en yüksek düzeyde katkı sağlaması ve faydalı sonuçlar vermesini diler, sevgi ve saygılarımı sunarım.

Yusuf Ziya YILMAZ

Samsun Büyükşehir Belediye Başkanı



Sunuş

Değerli Okuyucular,

Hepimizin bildiği gibi, bir toplumun ileriye doğru başarılı adımlar atması kendisini tanımasına, öz güven duygusuna sahip olmasına ve bunun için de geçmişten günümüze sahip olduğu tüm değerleri bilmesine bağlıdır. Samsun Büyükşehir Belediyesi Kültür ve Sosyal İşler Dairesi Başkanlığı olarak şehrimiz ve ilimizle ilgili bilimsel çalışmaların desteklenmesi konusuna verdiğimiz önem buradan gelmektedir. Bu düşünceden hareketle Büyükşehir Belediyesi olarak Samsun tarihine ait akademik çalışmaların basım ve yayımı yanında, bilimsel toplantılar düzenleyerek Samsun'un geçmişini aydınlatmaya çalışıyor, Kent Arşivi ve Kent Müzesi gibi modern bir kent için olmazsa olmazları tek tek hayata geçiriyoruz.

Bu çalışmalar sayesinde ki; Samsun'un Türkler tarafından kurulan bir şehir olduğu, bu şehrin özellikle Selçuklu, Osmanlı ve Millî Mücadele dönemlerinde ülke savunmasına ve ekonomisine önemli katkılar sağladığı, Samsunlu iş adamlarımızın bazı alanlarda Türkiye'ye örnek olacak ilklere imza attıklarını öğrenmiş bulunuyoruz. Samsunumuzun sadece Millî Mücadele'nin başlatıldığı kent olarak anılmakla kalmayıp, ileriki yıllarda da belli alanlarda öncü kent olmaya devam edebilmesi için elbirliği ile yapmamız gereken çok iş olduğunu da yine bu yayınlardan anlıyoruz.

Kurumumuzun desteğiyle yapılan çalışmalar ve bunların sonucunda ortaya çıkan özgün bilgiler yayımladığımız kitaplarla ve kent müzesi vasıtasıyla hemşerilerimizin ilgisine sunulmaktadır. Burada yeni bir adım daha atarak bir taraftan belediye halk bütünleşmesini sağlamak, diğer taraftan siz okuyucularımızın şehrimizin geçmişine ait bilgilerini kamuoyu ile paylaşmanızı sağlamak adına yeni projeler geliştirmekteyiz. Yakın bir gelecekte bu projeler de hayata geçirilecektir.

Yayınlığımız ve kültürel alandaki projelerimiz sonucunda Samsun'un sadece ekonomik değer üreten bir yerleşim birimi değil, aynı zamanda kültür üreten bir şehir olduğu gerçeğinin de ortaya çıkacağı inancını taşıyoruz. Bu çalışmalarımızda siz değerli hemşehrilerimizin de bizlere destek olacağınızı biliyoruz. Bu vesileyle eserin genişletilerek ikinci kez yayınlanması işini üstlenen Prof. Dr. Cevdet Yılmaz'a, basım ve yayımda emeği geçenlere teşekkür ediyor, siz okuyuculara saygılarımı sunuyorum.

Necmi ÇAMAŞ

*Samsun Büyükşehir Belediyesi
Kültür ve Sosyal İşler Dairesi Başkanı*



Önsöz

2006 yılı Mayıs ayında çeşitli üniversitelerden 70'e yakın bilim insanının katılımıyla gerçekleştirilen "Geçmişten Geleceğe Samsun Sempozyumu"nda sunulan bilimsel çalışmaların bir bölümü 2006'da 'Birinci Kitap' olarak, arta kalanlar ve diğer çalışmalar da 2007'de 'İkinci Kitap' olarak daha önce yayınlanmıştı. Elinizdeki üç ciltlik bu eser mevcudu kalmamış söz konusu bu iki eser ile onlara ilave edilmiş yeni çalışmalardan oluşmaktadır. Asıl gayemiz siz değerli okuyucularımızı Samsun'u tanıtan orijinal kaynaklarla buluşturmak olsa da, elinizdeki kitabın aşağıda belirttiğimiz şu faydaları da temin etmesi umulmaktadır. Bunlar;

1. Bilindiği gibi ülkemiz üniversitelerinde sayısız araştırma yapılmakta ve yayınlanmaktadır. Fakat bunlardan özellikle Enstitü bünyesinde yapılan çalışmalar tez olarak sunulduktan sonra birkaç nüsha olarak YÖK ve üniversite arşivlerinde yerlerini almakta, belki hiçbir zaman gün yüzüne çıkmamaktadır. Fakülteler bünyesinde yapılan araştırmaların da yine büyük kısmı akademik dergilerde ve sempozyum kitaplarında yerlerini almakta, bunlardan da ilgili bilim adamlarının dışında yine çoğu zaman kimsenin haberi olmamaktadır. Gerçekleştirdiğimiz bu faaliyetle, muhtelif üniversitelerden çok sayıda akademisyenimizin Samsun'la ilgili yaptıkları ve erbabı dışındakilerin ilgilenmediği bu araştırmaları Samsun'daki ilgili kurum ve kuruluşlarla birlikte, halkımızın ve Samsun sevdalılarının dikkatine ve istifadesine sunduğumuzu düşünüyoruz. Böylece bir yandan söz konusu araştırmalarda ortaya konan görüş ve önerilerin uygulayıcı konumunda olan idarecilerin dikkatine sunulmasıyla bu bilgilerin onlar için önemli bir kaynak ve yol gösterici olması hedeflenmiş; diğer yandan da, yapılmış ve bitmiş mevcut bu çalışmalar tanıtılarak, konu tekrarı yerine, Samsun'la ilgili bilgi boşluklarının ne olduğu ve daha başka ne tür çalışmalar yapılabileceği hakkında genç araştırmacılara bir fikir vermesi amaçlanmıştır.

2. Millî Eğitim Bakanlığı'nın bütün okullarda uygulamaya koyduğu yeni müfredat ana hatları ile öğrenci merkezli olup, sistemin özü öğrencilerin kendi çevrelerinden, kütüphanelerden ve daha çok internet ortamından buldukları bilgileri derleyip sınıf ortamında paylaşımlarına dayanmaktadır. Takdir edersiniz ki, öğrencilerin doğru bilgiye ulaşmaları araştırdıkları konuların daha önceden uzman kişiler tarafından yazılması, yayınlanması ve web ortamına aktarılması ile mümkündür. Bugün herkesin rahatlıkla kabul edebileceği bir husus, Samsun'la ilgili kolay erişilebilir yazılı kaynak eserlerin çok az olmasıdır. İnternet ortamına bakıldığında ise Samsun'la ilgili verilerin büyük kısmının yetersiz ve birbirinin tekrarı olan özensiz ve basit bilgilerden oluştuğu görülecektir. Birbirinden kopya ile çoğaltılmış ve çoğu da hatalı olan bilgiler yerine, öğrencilerimizin doğru bilgiye

ulaşmalarını kolaylaştırmak için onlara gerçek bilimsel veri alt yapısı sunmanın akademik ve idarî bir görev olduğuna inanıyor, bu yayının bu ihtiyaın bir kısmını karşılayacağını düşünüyoruz. Amacımız bugüne kadar olduğu gibi, bundan sonra da yazılmış veya yazılacak bilgileri derlemek, bu amaçla yeni çalışmaları teşvik ederek Samsun’la ilgili bu bilgi eksikliğini zamanla ortadan kaldırmaktır. Elde edilen veriler bu kitap serisinin devamı olarak neşredilecek, ayrıca PDF formatında ilgili web adreslerinde de yayınlanacaktır. Böylece kitabın ulaşmadığı veya kitaba ulaşılamayan yerlerdeki ilgili herkes gibi, öğrencilerimizin de Samsun’la ilgili doğru ve kapsamlı bilgilere bu yolla kolaylıkla erişmesi sağlanacaktır.

3. Yukarıda da belirtildiği gibi üç ciltlik bu eserin ortaya çıkmasında 2006’da düzenlenen sempozyum temel oluşturmuştur. şehrimizde halka açık olarak yapılan bu tür bilimsel faaliyetlerin her yıl belirli konular ne çıkartılarak tekrarlanması yararlı olacaktır. Böylece; bir yandan elinde Samsun’a ait belge ve bilgi bulunan vatandaşlarımızın dikkati çekilerek Samsun kültürüne katkı yapabileceğini düşündüğümüz birçok değerli materyalin gün yüzüne çıkması sağlanabileceği gibi, Samsun’un il düzeyinde bilimsel altyapısının tamamlanmasında ve yeni araştırma alanlarının ortaya çıkmasında da kayda değer katkıları olacaktır. Bu tür etkinlikler ayrıca, Samsun’la ilgili araştırma yapan bilim insanlarını bir araya getirerek fikir alışverişlerini sağlayabileceği gibi, diğer bilim insanlarının da dikkatlerinin Samsun’a çevrilmesine neden olacak, böylelikle ülke çapında Samsun’la ilgili daha fazla tanıtım ve araştırma yapılmasının yolu açılmış olacaktır.

4. Samsun Büyükşehir Belediyesi Kültür ve Sosyal İşler Dairesi bünyesinde yapılan bu ve benzeri alışmalar ‘Samsun Kent Arşivi’nin zenginleşmesine yardım edeceği gibi, ‘Kent Müzesi’nin bilimsel altyapısının desteklenmesine de katkıda bulunacaktır. Her iki birimde oluşturulan ve Samsun’un değerlerini içeren bu bilgi havuzunun şu faydaları sağlayacağı da umulmaktadır: Üniversitelerimizde yüksek lisans veya doktora seviyesinde çalışma yapan ve yapacak olan araştırmacılara tezlerinde kullanabilecekleri bilgi ve malzeme vermek, onları Samsun’la ilgili henüz çalışılmamış fakat ihtiyaç duyulan alanlara yönlendirmek, yayınlanan eserlerin kaynakçaları vasıtası ile araştırma evrenlerini genişletmek. Ayrıca tüm bunlara ek olarak halkımızın da yine bu yolla doğru bilgiye kolay yoldan ulaşmasını sağlamak, bu bilgilerle kentsel bilinçlerini arttırmak, içinde bulundukları mekânı daha iyi öğrenerek yaşadığı kente sahip çıkması için onu gerekli temel bilgiyle donatmak.

5. Kitapta yer alan araştırmaların bir kısmı daha önce başka yerlerde yayınlanmıştır. Akademisyenlerimizin bu makalelerinin Samsun başlığı altında tekrar bu eser çerçevesinde yayınlanmış olması her ne kadar akademik açıdan dublikasyon gibi görünse de, bizlere makale desteği veren değerli araştırmacılarımızın kendi özgeçmiş ve eserler listelerinde bu hususu dikkate alacaklarına şüphemiz yoktur.

Samsun Araştırmaları 1., 2., 3. Kitap adıyla yayına hazırlanan bu eserin gelecek yıllarda Samsun zerine yapılan yeni çalışmalarla 4.,5.,6. Kitap şeklinde devam ettirilmesi dileklerimle, emeği geçen herkese sonsuz teşekkür ederim.

Prof. Dr. Cevdet YILMAZ

Editör

OM Eğitim Fakültesi Dekanı

Araştırmalar

*“İktisat Tarihi, Ekonomik Yapı, Turizm, Nüfus ve
Coğrafi Çevre”*

ONALTINCI YÜZYILDA SİNOP TERSANESİ İÇİN CANİK SANCAĞI'NDAN MALZEME TEMİNİ

*Mehmet Ali ÜNAL**

Giriş

Sinop, 1461 yılında Karadeniz kıyısındaki diğer bir kısım topraklarla beraber Osmanlı topraklarına katılmıştı. Stratejik öneme sahip olan Sinop'ta, askeri ve ticari bakımdan son derece mühim limanın yanı sıra bir de tersane bulunuyordu. Osmanlı fethi sırasında faal durumda bulunan bu tersanenin Osmanlı Devleti için büyük bir kazanç olduğu görülmektedir. Nitekim Osmanlı devrinde Sinop tersanesi daha da genişlemiş ve canlılık kazanmıştır. Bu gelişmeye yol açan üç temel sebebi vardı. Birincisi Karadeniz'in 15. yüzyılın ikinci yarısından itibaren bir Osmanlı iç denizi haline gelmesiyle güvenli olması; ikincisi gemi yapımı için gerekli olan malzemenin bol miktarda bulunması ve Karadeniz sahili boyunca uzanan kasabalarda gemi yapımından anlayan bir esnaf ve denizci sınıfının varlığı.

Gemi yapımı sırasında Sinop'a herhangi bir düşman taarruzu söz konusu olamazdı. 19. Yüzyılın sonlarına kadar Sinop bu özelliğini muhafaza etti. Kırım savaşı sırasında 1853 yılında Osmanlı donanmasının Sinop limanında bulunduğu bir sırada Rus donanmasının baskınına uğraması (İlgürel 1988) Sinop tersanesini bir süre için güvenli olmaktan çıkardı. Zaten bu savaş sonunda imzalanan Paris antlaşmasının bir maddesi Sinop'un tersane olarak kullanımını önlüyordu. Malum bu maddeye göre Osmanlı Devleti ve Rusya Karadeniz'de tersane kurmayacaklar ve donanma bulundurmayacaklardı (Karal 1970: 244). Rusya için ağır bir hüküm olan bu madde Osmanlı Devleti için önemli değildi zira Sinop dışındaki Osmanlı tersanelerinin çoğu Marmara denizinde ve İstanbul'da bulunuyordu.

Öte yandan Sinop civarının geniş ormanlarla kaplı olması ahşap gemilerin hüküm sürdüğü 19. yüzyıl ortalarına kadar büyük bir avantaj teşkil etti. Ayrıca Türk denizciliğinin büyük şahsiyetlerinden birisi olan Seydi Ali Reis'in de Sinoplu olduğunu ve daha pek çok denizcinin burada yetiştiğini de hatırlatmakta fayda vardır.

1. Tersanenin Tarihçesi

Sinop tersanesinin tarihi Romalılara kadar uzanmaktadır (Bıjışkyan 1969:28). Osmanlılara ise İsfendiyar oğullarından intikal etmiştir (Darkot:686). Candar Beyliğinin Sinop'ta tersanesi olduğu ve hatta ondan önce burada bir dönem hüküm sürmüş olan Pervane oğullarından Gazi Çelebi'nin donanmasıyla Rumlara ve Cenevizlilere karşı mücadele ettiği bilinmektedir. Sinop Osmanlılar tarafından sulhen alındığında (1461) Sinop limanındaki gemiler içerisinde Napoli ve Aragon krallığı gemileriyle Venedik

* Prof. Dr., Pamukkale Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fak., Tarih Bölümü Öğretim Üyesi.

gemilerinden sonra Candaroğlu İsmail Bey'in yaptırdığı 900 tonluk bir gemi bulunuyordu ki limandaki en büyük gemi idi. Henüz Osmanlı Devleti'nde bu büyüklükte gemi yoktu. Fetih'ten sonra Fatih Sultan Mehmed bu gemiyi İstanbul'a göndermiş ve Osmanlı donanmasına örnek olmuş, ve benzeri yapılmıştı¹.

2. Tersanenin Yeri ve Özellikleri

Sinop tersanesi limanın yanında ve Sinop kalesinin altında bulunuyordu. Surlarla çevrili olan tersane emniyetli ve mahfuz olması itibarıyla gemi yapımı için oldukça uygun bir mahaldi². Tersanenin çevresinde bir mahalle teşekkül etmişti ki, Tersane mahallesi adıyla anılıyordu. Liman fırtınalardan korunaklı bir mevkiide idi (Darkot:684). Sinop Kârhânesi³ adıyla da zikredilen Sinop merkezindeki bu tersanede aynı anda 25-30 gemi yapılabiliyordu. Sinop tersanesi, inşa edilen gemi çeşidi ve miktarı bakımından İstanbul ve Gelibolu tersanesinden sonra Osmanlı Devletinin üçüncü büyük tersanesi durumundaydı (Bostan 1992:18).

Sinop merkezindeki tersaneden başka Küplüağzı, Çayağzı, Çobanlar iskelesi gibi yerlerde de gemiler yapılıyordu. Bunun sebebi gemi inşası için birinci derecede lüzumlu olan kerestenin buralara kolayca nakledilmesi ve ek bir masraf gerektirmemesi idi. Bu konudaki kararı gemi yapımı için görevlendirilen emin veriyor ve merkeze durumu arz ederek olur alıyordu. 22 Ramazan 1118 tarihli Sinop canibinde kalyon inşasına memur Mehmed'e yazılan hükümde Küplüağzı'nın Bafra ve Samsun'a yakın ve kereste cinslerinin çok olması sebebiyle gemi ile Sinop'a kereste nakline hacet kalmayacağı, ayrıca Sinop'ta "amele salih kereste" bulunmadığı da göz önüne alınarak kalyonların Küplüağzı'nda inşası uygun görülmüştür⁴. Çayağzı, Çobanlar ve sair mahallerin Sinop'taki tersaneye tercih edilmesi de benzeri sebepler yüzünden olduğu muhakkaktır.

¹ Halkondil 206'dan nakleden Hammer c.III, 59 ve ondan nakleden İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c.II, Ankara 1975, 50, dipnot 2.; ayrıca aynı yazar, *Anadolu Beylikleri ve Akkoyunlu, Karakoyunlu Devletleri*, Ankara 1984, 145-46.

² "Sinop iskelesi Kale altı müemmen ve mahfuz olmağla fermân olunan iki kıt'a kalyon Sinop nam mahalde yapılmak üzere... fi 17 Şa'bân sene 1117", Maliyeden Müdevver 2150, 144/b.

³ "İşbu sene-i Mübarekede Sinop kârhânesinde bina ve inşası ferman buyurulan iki kıt'a donanma-i hümayûn kalyonlarını..." Bkz. Sinop Şer'iyye Sicili no : 89, 39, hkm. 139.

⁴ "Sinop Canibinde kalyon inşasına memur Mehmed zide mecdühuya hüküm ki, Sinop tarafında bina olunan kalyonların Küplüağzı'nda inşa olunması ricası olmağla miriye dahi vafiri vafi ve hem-resan olup sefine ile kereste nakline hacet kalmaz ve hem Sinop havalisinde amele salih kereste bulunmaz Küplüağzı ise Bafra ve Samsun kazalarına karib ve hem kerestenin ecnası vefret üzere olmağın mahall-i mezbura nakl için sen ki mumailihsin ilam eylemen ile ilamın üzere münasib olduğu vechile mahall-i mezbura nakl ve anda bina tekmil eylemek babında ferman-ı alışan sadır olmuştur. Fi 22 Ramazan 1118". Cevdet-Bahriye 3998.

3. Sinop ve Çevresinin Malzeme ve İşgücü Bakımından Elverişliliği

19. yüzyılın ikinci yarısında buharlı gemilerin devreye girmesine kadar gerek ticari, gerekse savaş gemilerinin yapımında kullanılan ana malzemenin ahşap olduğu malumdur. Belgelerden takip edebildiğimiz kadarıyla gemilerin yapımında muhtelif cins ağaç ve kereste kullanılmaktadır. Öyle ki bir geminin sereni, sütunları, bodostamaları, astarı ve sair kısımları için farklı cins ve çeşitlilikte ağaçlardan istifade edildiği görülmektedir. İktisadi elverişlilik bakımından Sinop ve çevresi iklim yapısı ve bitki örtüsü itibarıyla ahşap gemilerin yapımında tercih sebebi idi. Sinop'un bu özelliği Strabon'un da dikkatini çekmiştir. Strabon, *"Hem Sinopitis'de ve hem de Bithynia'ya kadar uzanan ve evvelce sözü edilen kıyının gerisindeki topraklarda gemi yapımı için olağanüstü elverişli olan ve kolaylıkla ihraç edilebilen kereste bulunur"*, demektedir⁵.

Sinop ve çevresindeki ormanlar sadece Sinop tersanesi için değil, İstanbul'daki tersane-i âmire için de başlıca malzeme kaynağı olduğu gibi, oldukça uzak mesafede olmasına rağmen zaman zaman Süveyş tersanesi için de kereste deposu durumundaydı. Gerçekten 27 Receb 978 tarihli bir mühimme defteri kaydına göre Süveyş'te donanma inşası için gerekli kerestenin önemli bir kısmı Sinop ormanlarından tedarik edilmiş⁶, bunun için komşu Canik sancağından urganlar istenmişti⁷. Mühimme defterlerindeki kayıtlar, Süveyş için binlerce kereste hazırlandığını ve bunun için Kastamonu sancağındaki bütün kazalar halkının seferber edildiğini ortaya koymaktadır⁸. Fakat bunların nakledilmesi geciktiğinden sefer zamanında tımarlı sipahilerin ve diğer sınıfların savaşa gitmesi üzerine Süveyş kerestesini eşkiyadan korumak bir mesele haline geldi. Bu yüzden Sinop kadısına muhafaza hizmetine kalanlar ve Canik Alaybeyisi ile haberleşip, Sinop kalesinden hisar erleri ihraç ettirip keresteleri ve reâyâyı ehl-i fesad ve şenâatden koruması için gereken tedbirleri alması yolunda emirler verildiği görülmektedir⁹. Ne var ki Süveyş

⁵ Strabon, *Geographika*, XII, III, 12'den nakleden Adem Işık, *Antik Kaynaklarda Karadeniz Bölgesi*, Ankara 2001, 106.

⁶ "Sinop kadısına ve gemiler binası üzerinde olan Mehmed Çavuş'a hüküm ki; Sinop'da Süveyş için kesilecek kerestenin üzerine tayin olunan sipahi oğlanlarından Mustafa Cezayir beylerbeyisi Kaptan Ali Paşa'ya mektûb gönderüp Sinop'da derya kenarında hazırlanan Süveyş keresteleri...", Mühimme 14, 844-875.

⁷ "Hâlâ Süveyş mühimmi için Sinob'da kesdürilmek emrolunan keresteyi tağdan çeküp yalılara indürmeğe yoma ve isparçena urganları lâzım olduğu arz olunmağın taht-ı kazândan kifâyet mikdârı urgan tedârük eyleyüp göndermek emridüp buyurdum ki, vardukda, te'hîr eylemeyüp zikrolunan keresteyi çeküp yalılara indürmek lâzım olan urganlardan kifâyet mikdârı urgan tedârik eyleyüp ber-vech-i isti'câl Sinob kâdîsı ile kereste üzerinde olan Mehmed Çavuş'a ve sipâhî-oğlanlarımdan Mustafâ'ya irsâl ü îsâl eylesin ki, keresteyi vakti ile yalılara indürüp gemilere tahmîl oluna...", 12 Numaralı Mühimme Defteri 978-79/1570/72, I, Ankara 1996, 76; ayrıca bkz. 16 Şaban 978 tarihli hükümler, Mühimme 14, 807, 808.

⁸ Bkz. Kullanılan Malzemeler ve Temini kısmı.

⁹ "Sinop kadısına hüküm ki, Hala Süveyş kerestesi olduğu yerlerin etrafında bazı ehl-i fesad ve şenaat zuhur idüp kereste ve sair reaya ve berayaya zarar ve gezend irişmek ihtimali olup ol

için kesilen kerestelerin bir kısmı Sinop'da yaptırılan 15 adet kadirganın inşasında kullanılınca işler karışmış ve bir sürü yazışmaya yol açmıştı. Hatta Çobanlar mevkiinden Süveyş kerestesinden 673 adedini gemisine yükleyen Ahmed Reis 10 mil yol alıp Sinop'a geldiğinde gemisindeki kerestelere inşa olunmakta olan hâssa kadirgalar için el konulmuş fakat Ahmed Reis'in navlunu ödenmemiştir. Bunun üzerine Ahmed Reis dîvâna müracaat ederek navlun ücretinin ödenmesini talep etmiştir. Dîvân, Sinop kadısına gönderdiği hükümde adı geçen reisin hakkının alı verilmesini emr etmektedir¹⁰.

Sonunda ödünç alınan Süveyş kerestenin yerine konulması ve Sinop'ta bina olunan 3 kıt'a barça'ya yüklenerek nakli¹¹ yoluna gidilmişti¹².

Keza 1111 yılında Azak kalesi Ruslar'ın eline geçtikten sonra, Azak tarafından düşman gemilerinin geçmesini önlemek için Kırım'da Kerç boğazı yakınında Akıntı burnunda müceddeden bir kale bina ettirilmek istendiğinde kerestesinin Sinop canibinden temini kararlaştırılmıştı (Defterdar Sarı Mehmet Paşa 1995:741).

Gemi yapımında kullanılan diğer mühim malzemeler arasında kendirden yapılan çeşitli ip ve halatlar ile katran, zift, demir ve bakır geliyordu. İp ve halatlar komşu Canik sancağında imal ediliyordu. Katran ise Kastamonu dağlarından temin

etrafın hıfz u hıraseti lâzım olmağın muhafazaya ta'yîn olunan Canik Alaybeyi ile haberleşüp dahi muhafaza içün alıkonan yirmi nefer sipahiden ma'âdâ lâzım olursa Samsun ve Ünye ve Sinop kalelerinden kifayet mikdârı hisareri ihrâc eyleyüp ileri cemiyeti lâzım olan yerleri hıfz u hırasat eylemek emr idüp buyurdum ki... Yevmül-erbaa 14 Muharrem 979", Mühimme 10, 46, h.67.

¹⁰ "Hâliyâ Ahmed nâm reis dergâh-ı mu'allâma gelüp Mısır'a tâbi Süveyş cânibinde olan hâssa kadirga gemileri maslahatı içün kazâ-i Sinob'da Çobanlar nâm mahalde gemüme altı yüz yetmiş üç aded ağaç tahmil idüp on mil yerden Sinop'a geldüğümde zikr olunan ağaç eşyâyı Sinob'da yapılan Hâssa kadirga gemilerine lâzım olmağın alınup mîrî içün zabt olundu bana âid olan navlunum mîrî cânibinden virilmedi virilmesin taleb iderim diyü bildirdi...", Kepeci 67, 268.

¹¹ "Bundan akdem Süveyş mühimmatı içün emr-i şerifim mucebince ihzar olunan kereste anda bina olunan 3 kıt'a barçaya mevsimi ile tahmil etdirüp muaccelen Süveyş'e irsal eylemek emr idüp buyurdum ki, emrim üzere anda bina olunan 3 pare barçanın cümle levazım ve mühimmatı ve alâtı bittamam tekmi olunup kalafat olundukdan sonra Süveyş mahimmi içün ihzar olunan keresteyi tahmil itdirüp mevsimi ile alet-tacil Süveyş'e irsal ve isal eylemek bâbında envai ihtimam eyleyesiz", (16 Şaban 978), Mühimme 14, 808.

¹² Sinop kadısına ve gemiler binâsı üzerinde olan Mehmed Çavuş'a yazılan hükümde, Sinop'da Süveyş için kesilecek kerestenin üzerine ta'yîn olunan sipahi oğlanlarından Mustafa, Cezayir beylerbeyisi Kaptan Ali Paşa'ya mektup gönderüp Sinop'da deryâ kenarında hazırlanan Süveyş keresteleri miri kadirgalar için iktizâ ettikçe alınıp hala yerine konmadığı ve bu keresteyi nakl içün mavna ve top gemisi irsâl olunması lâzım olduğu ve Samsun iskelesine indirilecek olan direk ve serenleri dağdan yalıya indirmek için kalın organlara ihtiyaç olduğunu bildirmekle organ için Samsun kadısına yazıldığı ve kerestenin orada olan barçalara büyüklüğü tahmil edilip ufak kerestenin rencber gemilerine yükledilmesi ve Süveyş kerestesinden karzen alınan kerestenin yerine konup ikmal edilmesi emr olunmaktadır (23 Ramazan 978), Mühimme 14, 844; ayrıca, 12 Numaralı Mühimme Defteri 978-79/1570/72, I, Ankara 1996, 77-78, 251-252.

ediliyordu. Bu açıdan da Sinop gemi inşası için son derece elverişli bir konumda bulunuyordu. Demirin ise umumiyetle Rumeli'den, Dersaadet'den, Ahyolu ve Samakov'dan temin ediliyordu.

Sinop'un gemi yapımı bakımından avantajlı olmasının bir sebebi de Karadeniz limanlarında gemi yapımı konusunda yetişmiş bir iş gücü oluşu idi. Sadece Sinop'ta değil, Şile'den başlayarak Batum'a kadar bütün Karadeniz kasaba ve şehirlerinde gemi inşası işinde uzmanlaşmış *marangoz*, *burgucu*, *bıçkıcı*, *kalafatçı*, *oymacı*, *üstüpücü* türünden geniş bir esnaf sınıfı teşekkül etmiş bulunuyordu. Çünkü her liman şehrinde en azından sandal, balıkçı tekneleri, tüccar gemileri ve saire yapımı söz konusu idi. Evliya Çelebi 17. yüzyılın ortalarında İnebolu'dan Sinop'a giderken uğradığı sahildeki Şatır Köyü'nden bahsederken halkının hep marangoz olduğunu kaydediyor¹³. Tersanelerde öncelik devlete ait resmi gemilerin yapımı idi. Ancak savaş gemisi veya nakliyat amaçlı olan bu gemilerin dışında özel ve sivil gemilerin yapımı da birçok tersanede yapılıyordu. Bundan dolayı zaman zaman devlet merkezdeki tersane-i âmire için muhtaç olduğu marangoz, burgucu, bıçkıcı ve sair elemanlar için sık sık Karadeniz sahilindeki kazalara hüküm gönderiyordu. Mesela 3 Şaban 1149 tarihli bir hükümle devlet tersane emini Hacı Murtaza'nın arzıhali üzerine müceddeden inşası ferman olunan firkate ve kancabaşlar hizmetinde istihdam olunmak üzere Şile, Sakarya, Akçaşar, Bartın, Amasra, İnebolu, Ayandon, Sinop kazalarından toplam 240 nefer marangoz ve 115 nefer burgucu talep ediyordu¹⁴. Bu sayılan mahallerde çeşitli büyüklüklerde gemilerin yapıldığı tersaneler mevcuttu. Gemi yapım ustalarının bulunmasının sebebi buydu. Mesela Seyyah Klaviyo 1404 yılında İnebolu'ya geldiğinde bu havalideki en güzel kerestelerin burada bulunduğunu gemi yapıldığından bahsetmektedir (Klaviyo 1975:58).

Kısacası Sinop tersanesi gemi yapımı bakımından mükemmel şartları haiz olup 16. ve 17. Asırlarda kadirge ve daha sonra pek çok kalyon yapılmıştır. Sinop tersanesi daha sonraki tarihlerde de mühim surette faaliyet göstermiş kalyon ve firkateyn yapılmış ve 19. asrın sonlarına kadar önemini korumuştur (Uzunçarşılı 1984:605).¹⁹

¹³ "...Âhir menzil olan Şatır Köyü önünde lenger atdık. Yolcular taşra çıkdılar. Burası leb-i deryâda kasaba ki ma'mûr bir köydür. Kastamonu hâkindedir. Burada azîm gemiler yapılır. Halkı hep marangozdur". Evliya Çelebi, *Seyahatnâme*, c.II, 72.

¹⁴ "...Şile'den Sinob'a varınca sahil-i deryada olan kazaların kadıları zide fazlühum ... tevki-i refi-i hümâyûn vasıl olıcak malum ola ki, ... tersanem emini El-hac Murtaza zide mecdühu rikab-ı hümâyûnuna arzıhal idüp tersane-i âmiremde müceddeden inşası fermanım olan firkate ve kancabaşların hizmetinde istihdam olunmak üzere marangoz ve burgucu ve bıçkıcı amelelerinin ziyade lüzumu olup ol taraflarda zikr olunan amelenin kesret ve vefreti olduğun haber virilmekle Şile kazâsından 15 nefer marangoz ve 5 nefer burgucu ve Sakarya kazâsından 10 nefer marangoz ve 5 nefer burgucu...cem'an 240 nefer marangoz ve 115 nefer burgucu zikr olunan kazâlardan ihrâc ve tersâne-i âmireme irsal itdirilmek bâbında...", Sinop Şer'iyye Sicili no: 89, 7, hkm 10. 1737-39/1149-1152 Tarihli Sinop Şer'iyye Sicili, (Basılmamış Y. Lisans tezi, haz. Fahri Sakal) Samsun 1990, 32-33.

Klâsik dönemdeki ahşap gemilerin ana malzemesi kereste ve tahtadır. Sinop'un tercih sebebi de Sinop ve Kastamonu'nun gemi yapımına elverişli çeşitli ağaçları ihtiva eden ormanlarla kaplı olmasıdır.

Sinop'ta gemi inşasına karar verildiği zaman yapılacak geminin sayısına ve özelliklerine göre ihtiyaç duyulan kereste miktarı, hangi cins ağaçlar kullanılacağı ve kaç adet olacağı, serenlik mi, sütunluk mu, astarlık mı olacağı kullanılacağı yere göre tesbit ve tasnif olunmaktadır. Ağaç işlerinden iyi anlayan uzmanlaşmış kişilerden istifade edilerek hangi cins ağacın hangi mahalde bulunacağı belirlenerek her kazaya defter ile tevzi olunmakta¹⁵ ve buna göre kaza dahilindeki köylerin verecekleri ağaç cinsleri ve miktarı tesbit edilmektedir. Bu iş için bazen Sinop kazası ormanları kifayet etmemekte, çevre kazalar halkına da tevzi olunarak kereste temini konusunda görevlendirilebilmektedir¹⁶. Mesela 1582 tarihinde yaptırılması kararlaştırılan 15 kadirğa ve 3 mavna için Canik reâyâsına da kereste tevzi olununca reâyâ, *"biz kendir hizmetindeyiz"* diyerek *"taallül"* etmişti. bunun üzerine Canik Sancağibeyine ve kadılarına hüküm yazılarak her kazaya tevzi olunan kerestenin temini hususunda kimseye *"kendirciyiz diyü taallül ve bahâne"* ettirmeleri emr olunmuştu¹⁷. Ayrıca mîrî gemiler inşa olunacağı zaman sivil gemiler için, belgelerdeki deyimi ile *"rencberân tâifesi"*ne ağaç kesilmesi yasaklanmakta ve devlete ait gemilere öncelik tanınmaktadır¹⁸.

¹⁵ "Hala müceddeden binâsı fermân olunan 15 kıt'a kadirğanın keresteleri her birinizin taht-ı kazâsına defter ile tevzi olunup kat'ı lâzım keresteyi tersâne-i âmiremnden virilen mühürlü defter mücebince ve bahaları ile teftiş olunduğu üzere virilüp kat' itdirilüp ve bahası için gemiler binâsına me'mûr olan iftiharül-emacid vel-ekarim südde-i saadetim kapucibaşlarından Davud dame mecdühu yedinden ashabına tevzi olunup...", Mühimme 78, 18.

¹⁶ "Sinop kadısına hüküm ki, Sinob'da binâ olunmak emr olunan kadirgaların kerestesi ihzârına muâvenet için etrâfda olan kasabât ve kurâ halkına emr olunmağın Bafra kasabası halkına dahi tekîf olunup hizmetlerin edâ eylemişler iken...", 12 Numaralı Mühimme Defteri 978-79/1570-72, I, Ankara 1996, 245-46.

¹⁷ "Canik sancağibeyi ve kadılarına hüküm ki, Bundan akdem emrim üzere Sinop'da binâsı fermân olunan gemilerin kerestelerin gemi binâ olunacak mahalle indirmek için her biriniz taht-ı kazâsına ta'yîn olunan keresteyi indirmekde reâyâ ve gayriden biz kendir hizmetindeyiz diyü taallül iderlerimiş buyurdum ki, bu bâbda mübâşir tayin olunan dergah-ı muallam çavuşlarından Mehmed zide kadrühu vardukda bundan akdem her biriniz taht-ı kazâsına tevzî ve ta'yîn olunan gemi kerestesin bizzat mahall-i memûra indirüp teslim eyleyüp kimesneye olvechile kendirceyüz diyü taallül ve bahâne itdirmeyesiz şöyle ki, biriniz taht-ı kazâsında tayin olunan ağacı mahalline indirmeyesiz sonra övrünüz makbûl olmaz ana göre mukayyed olasız", (17 ramazan 973/7 Nisan 1566), Mühimme 5, 522, h. 1430.

¹⁸ "Sinop ve Samsun ve Bafra ve Alaçam ve Çakıllı ve Sahil kadılarına hüküm ki, Haliya işbu sene-i mübarekede Sinop'da üç kıta kalyon inşa olunmak için taht-ı kazalarının vaki dağlardan lazım gelen keresteleri ve direkleri kat' itdirmek fermanım olmağın imdi zikr olunan üç kıta kalyon kerestesi ve direkleri kat' ve tekmi olmadıkça rencberan makulesine kereste kat' ve nakl itdirilmeyüp bu bahane ile kimesneye teaddi itdirilmeye diyü emr-i şerif virilmek babında ferman", İbnülemin-Bahriye 1463, 4.

Kereste temini hususunda 1150 tarihli bir Sinop Şer'iyye Sicili kaydı yeterli bilgiler vermektedir. Buna göre Sinop'da yapılacak 53 zira boyundaki 2 kıta kalyonlar için meşe ve çam cinsi keresteye ihtiyaç duyulduğundan bunlar köylere göre taksim edilmiştir¹⁹:

“Karye-i Çayağzı maa Küplüağzı ve Yabancılar ve Küblüce ve Göktaş: omurga 3, katene 30, tahtalık 30, asdar 50, çubuk çam 50, kuğuş 128.

Ahâli-i merkûmeden Hatiboğlu ve bir nefer dahi olup nâzır-ı kalyon tarafından ber-vech-i peşin verilen 500 guruş, yalnız beş yüz guruşdur.

Karye-i Çanakçılar: top tekerleği aded 600, yalnız altı yüzdür.

Karye-i Aldiger maa Timurcu Köyü: Kazıklık aded 100, zirâ 5, gürgen ağacından ola. Irgad-ı sagîr aded 2, zirâ 3, kara ağaçdan ola.

Karye-i Ordu Köyü: varyozluk aded 10, zirâ 3, kara ağaçdan ola. Diyâme-i kebîr aded 50, zirâ' 10, her ne cins ağaçdan olur ise olsun.

Karye-i Astavran: Diyâme-i kebîr aded 50, zirâ' 10, her ne cins ağaçdan olur ise olsun. Irgad-ı Manola aded 60, zirâ' 6, her ne cins ağaçdan olur ise olsun.

Karye-i çiftlik ve Ağaçeri maa Çengi köyü: Yarpalık aded 300, zirâ' 5, her ne cins ağaçdan olur ise olsun.

Karye-i Sarboğa: makas direk aded 2, zirâ' 27, köknar ağacından olup dalı altışar karış ola. Diyâme-i sagîr aded 50, zirâ' 8, her ne cins ağaçdan olur ise olsun.

Karye-i Kızılcaelma: sehven mükerrer olmağla Kencot tevzî' olmuştur. Makaslık direk aded 2, zirâ' 27 gürgen ağacından olup dalı altışar karış ola. Seren direği aded 4, zirâ' 25, dalı dört karış gürgen ağacından ola. İşbu zikr olan direk-i seren ve makaslıklar gelmeyüp tekrâren beşlü ağasına mürâsele virilmiştir.

Karye-i Celledâr: Seren direği aded 4, zirâ' 25, dalı dört karış gürgen ağacından ola. Diyâme-i sagîr aded 30, zirâ' 8, her ne cins ağaçdan olur ise olsun.

Karye-i Karapınar: Seren-i sagîr aded 8, zirâ' 20, dalı dört karış gürgen ağacından ola. Diyâme-i sagîr aded 20, zirâ' 8, her ne cins ağaçdan olur ise olsun.

¹⁹ “İşbu sene-i mübâreke medîne-i Sinob'da müceddeden binâsı fermân buyurulan elli üç zirâ iki kıt'a mîrî kalyonların mühimmât-ı lâzîmesinden olup ecnâs-ı meşe kerestesi ve ecnâs-ı çam kerestesidir ki kurâlara tevzî' olunup sâlifü-z-zikr kalyonlara mübâşir ta'yîn buyurulan dergâh-ı mu'allâ gediklülerinden olup Saatçi Mehmed Paşa-zâde Mustafa Ağa hazretleri yediyle verilen akçalardır ki her bir dîvân zikr olunur”, Sinop Şer'iyye Sicili no: 89, 43, hkm 136; 1737-39/1149-1152 Tarihli Sinop Şer'iyye Sicili, (Basılmamış Y. Lisans tezi, haz. Fahri Sakal), Samsun 1990, 176.

Karye-i Kuyumcu Oluğu: fınduk çubuğu 2. Beşlü ağasına mürâsele olunmuştur”²⁰.

Kereste ile ilgili kayıtlar bunlarla sınırlı değildir. Adı geçen Şer’iyye Sicilinde daha pek çok köyler halkı kereste temini ile görevlendirilmiştir²¹.

Kerestenin bu şekilde tevziinden sonra bunları kalyonların inşa olunacağı Çayağzı iskelesine nakletmek işi ortaya çıkmaktadır. En büyük zorluk da buradadır. Çünkü uzak mesafedeki dağlardan iskelelere keresteleri indirmek son derece meşakkatli ve zaman alan bir iştir. 16. yüzyılda Süveyş için muhtelif cins ve miktardaki keresteyi temin için Taşköprü, Araç ve Daday kazalarına tevziât yapıldı. Toplam binlerce ağacın en yakın iskeleye nakli pek kolay görünmüyordu. Daha Süveyş kerestesi tekml olunmadan bir de Sinop’da inşa olunacak kalyonlar için yeniden kereste tevzi olununca reâyâ için altından kalkılmaz bir iş ortaya çıkmıştı. Çünkü belgede bir *bellût vürdunar* kerestesinin sahile 4-5 günde indirilebildiğinden ve reâyânın takat yetiremediğinden bahs olunmaktadır²². Bu iş için gerekli camus öküzleri de aynı kerestede olduğu gibi köyler halkına tevzi edilmektedir²³.

Gemiler için tayin olunan gemilerin kerestelerinin vaktinde tersaneye nakl olunmaması gemilerin planlanan zamanda bitirilememesine yol açtığından tersane eminleri telaşlanıyor ve gecikmeye yol açan kadılıkları merkeze şikayet ediyorlardı.

²⁰ Fahri Sakal, Sinop Şer’iyye Sicili no: 89, aynı yer.

²¹ Bu hususta ayrıca bkz. İbrahim Güler, “XVIII. Yüzyılda Sinop’ta Gemi İnşa Teknolojisinde Altyapı, İstihkam, İstihdam, Üretim ve Pazarlama Sorunu”, *Birinci Türk Bilim ve Teknoloji Kongresi, 15-17 Kasım 2001*, (Bildiri metni), İTÜ İnşaat Fakültesi. Dr. Güler, Şer’iyye Sicilindeki kayıtları tablolar halinde vermiştir, (Tablo 3 ve 4). Bildiri metninin fotokopisini vermek nezaketinde bulunan Doç. Dr. İbrahim Güler’e teşekkür ederim.

²² “...Taşköpri kazâsına Süveyş kerestesinden bin dört yüz on dört mütenevvi`a ağaç tevzî` olup henüz itmâma irişmedin kadirga kerestesinün ta`yîn olunandan bin beş yüz bellût vürdunar tevzî` olup ve Arac re`âyâsına Süveyş kerestesinden sekiz yüz aded mütenevvi`a ağaç tevzî` olup re`âyâ anun itmâmında iken kadirga levâziminden yedi yüz elli aded vürdunar ta`yîn olup ve ehl-i vukûf haberleri mücebince her vürdunar leb-i deryâya dört-beş günde inüp re`âyâ tâkat getürmeyüp Taşköpri re`âyâsında tokuz yüz yetmiş vürdunar bâkî kalup ve Arac re`âyâsında dört yüz on vürdunar bâkî olup âhar kazâlara tevzî` olunmak...”, 12 Numaralı Mühimme Defteri 978-79/1570/72, I, Ankara 1996, 128-129.

²³ “İşbu sene-i mübâreke müceddeden binâ olunacak iki kıt’a mîrî kalyonların iktizâ eden olurgalar Çayağzı iskelesine nakl için kadımden camus öküzleri tedârik olunmak lâzım gelmeğin kurâ ahâlilerine vaz’ ve tahmîl olunan kurâların mürâselesi tahrîr olup Dizdâr Ömer Ağa yedine verilmiştir. Nefs-i Yaykıl : camus öküzü çift 10. (Karye-i) Mahmudtarı çift 5, (Karye-i) Çırnık çift 5, (Karye-i) Karlu çift 5, (Karye-i) Yakadibi çift 5, (Karye-i) Sorgun çift 10, (Karye-i) Sarnıç çift 10, (Karye-i) Baş Sekü çift 10, (Karye-i) Gür Sekü çift 10, (Karye-i) Sazak çift 5, (Karye-i) Sarımsak çift 20, Divân-ı nefis-i Saray çift 15.”, Fahri Sakal, Sinop Şer’iyye Sicili no: 89, aynı yer.

Divan, gemilerin tehirine sebep olan kadılıkları ihtiyaç duyulan kerestelerin bir an evvel tersaneye ulaştırılması için tehdit dolu emirler gönderiyordu²⁴.

Bu arada eski gemilerin kerestesinden de istifade yoluna gidildiği ancak çok yıpranmış ve ahşabı çürümüş olan gemilerin sökülmesinin bazen ekonomik olmadığı görülmektedir²⁵.

4. Kendir teli ve Cânîk Kendir Emâneti

Gemilerin yapımında kullanılan en önemli malzemelerden birisi de kendir telidir. Kenevir sapından çıkarılan lif demek olan kendir, gemilerin inşası ve donatılmasında kullanılacak olan halat ve bezlerin ham maddesi olarak kullanılıyordu (Bostan 137). Belgelerde Keten, kettan, kendir, kendir teli ve kendir lifi olarak da zikr edilmektedir. Keten ile kendir arasında bazı farklar bulunmaktadır. Kendirden daha çok kaba dokunan çadır, branda, kalın kumaş, ip, urgan, halat gibi malzemeler yapımında, ketenin ise daha çok yazlık türü elbiselik kumaşlarda kullanıldığı ifade edilmekle beraber, her iki bitkinin de neticeten aynı fonksiyonu icra ettiği belirtilmektedir (Taşdemir 2003: 3-5). Canik Sancağı Osmanlı ülkesinde en çok kendir üretilen yerdi. Ocaklık olarak işletilen Canik Sancağı kendir emâneti 16. yüzyıldan 19. yüzyıla kadar gemilerin ihtiyacı olan halat ve ip ihtiyacını karşılamıştır. Evliya Çelebi Samsun için *“halkı hep keştibân ve kendirciyândır”* ve *“kendir ipleri ise bütün dünyaya buradan gidecek kadar çokdur”*, demektedir (Evliya Çelebi 1314, II, 77-78).

Devlet, donanmanın ve tersanelerin ihtiyacı olan kendiri tedarik etmek için Cânîk sancağı halkını avâızları mukabelesinde ocaklık olarak her yıl aynî olarak kendir teli vermelerini kararlaştırmıştı. Her avâız hânesi başına 40 kıyye kendir takdir edilmişti ki, 5612 avâız hânesinden 5100 kantar civarında kendir toplandığı

²⁴ “Sinop Mollasına ve Sahil ve Çakıllı ve Gerze kadılarına hüküm ki, Hala Sinop iskelesinde müceddeden binâsı fermân olunan baştarde ve kadırgalar mühimmi için taht-ı kazânuzda kat’ ve tahsîl ve tedâriki lâzım olan keresteleri tevziat defteri mücebince tevzi ve kat’ ve mahall-i me’mûra irsâl eylemeyüp baki kalmak ile gemilerin tehirine bâis olduğunuzu bi’d-defâ’at tersâne-i âmire emîni i’lâm itmeğin cümlenüz mesul olmuşsuzdur imdi tehir ve tevakkuf eylemeyüp zikr olunan keresteleri tevzi olunan defter mücebince tedârik ve tahsîli lâzım olan keresteyi bu defa ta’cilen cem’ ve tedârik idüp vakit ve zamanı ile mahall-i me’mûra nakl ve teslîm itdirmeğin ikdam ve ihtimâm eylesin...”, (23 C.evvel 1018), Mühimme 78, 21.

²⁵ “Bu defa Sinop iskelesinde müceddeden inşâları fermân olunan iki kıt’a donanma-yı hümayun kalyonlarının inşâlarına me’mûr dergah-ı âlî kapucubaşlarından Süleyman Ağa kullarının gönderdiği memhur kaimesinin hûlâsa-i mefhumunda zikr olunan kalyonların iktizâ iden kerestesinin etrafta nakli için cânib-i mezkurede feshine me’mûr olduğu tüccar kalyonlarından Ganem-zâde kalyonunun ahşab ve âhenisinden otuz üç zirâ’ bir kıt’a tombaz sefinesi inşâsı için sâdir olan emr-i âlîşân mucibince kalyon-ı mezkurun üzerine varılıp marifet-i şer’ ve rüesâ ve mimar ve vukuf-ı tammi olanlar ile keşf ve tahmîn oldukça ahşabı bilküllüye amele gayr-ı salih olup ancak hatab yerine isti’mâl olunmakdan gayri bir işe yaramayacağı ve kalyon-ı mezbûrun hamulesi olan kereste dahi müddet-i vafireden berü deryâda durmak takribiyle kurd düşüp fenâ bulmak ihtimali vardır diyü...”, Cevdet-Bahriye 734.

görülmektedir (Taşdemir 11-13). 16. Yüzyılın ortalarında başlayan bu uygulama bütün 17. Yüzyıl boyunca devam etmiştir. 17. yüzyılda 5000 kantar civarında kendir teli ocaklık olarak işletiliyordu ki, bu da 40 kadirgaya yetecek bir miktar teşkil ediyordu (Bostan 137-138).

Sinop'ta inşa olunan gemiler için komşu sancakta üretilen kendir nakliyat açısından da büyük bir avantaj teşkil ediyordu. Gemi yapımı kararı alındıktan sonra malzeme teminiyle ilgili olarak çevre kazâlara hükümler gönderildiği zaman kendir teli konusunda da derhal Canik sancağı kadılarına ihtiyaç duyulan miktardaki kendiri *narh-ı câri* üzere temin etmeleri konusunda emir veriliyordu²⁶. 1169-1172 yılları arasında inşa olunan 51 zirâ 2 kıt'a kalyon ve 33 zirâ 1 kıt'a tonbaz karavelesi Canik sancağından 2600 kantar kendir teli satın alınmıştı. Bunun 600 kantarı tonbaz için 2000 kantarı da 2 kıt'a kalyon için kullanılmıştı²⁷. Bir başka belgede ise yine aynı dönemde 2 kalyon ve 1 tombaz için 620 kantar tel gerektiğinden bahs olunmaktadır²⁸.

Kâtib Çelebi, Samsun'dan her yıl alınan kendir miktarının 7000 kantar olduğunu kaydetmektedir. Fakat 17. yüzyılın ikinci yarısından itibaren avâriz defterlerinde ve ilgili hükümlerde ocaklık olarak ayrılan kazâlardan istenen miktarın 5000 kantar olduğu görülmektedir. Meselâ 1644 tarihinde her ev bir avâriz hânesi kabul edilerek hâne başına 40 kıyye kendir istenmiştir ki, 5612 avâriz hânesinden alınan miktar 5100 kantar etmektedir (Bostan 137).

Tersanenin bulunduğu Sinop kazâsında ise daha çok keten üretimi yapılmaktadır. Kastamonu sancağında ve İnebolu'da da keten üretimi yaygındır (Taşdemir 7). Tahrir defterlerine göre keten ve kendirden öşür olarak yani onda bir vergi alınmaktadır. 1487 tahririne göre Sinop'ta keten ve kendir öşrü 16.390 akçadır.

²⁶ "Canik ve Karahisar-ı şarki sancaklarında Karadeniz yalılarında vaki kadılara ve kethüdayeri ve yeniçeri serdarı ve iskele emînleri ve ayan-ı vilayetin iş erlerine hüküm ki, Hâlâ işbu sene-i mübâreke de Sinop nam mahalde müceddeden inşâ olunmak fermânım olan kalyon-ı hümayunun kendir teli tedarik ve mübâyâ'a olunmak lâzım olmağla imdi narh-ı cari üzere lâzım gelen bahaları kalyonlar binâsına me'mûr kapucıbaşı El-hac Hüseyin zide mecdühu yedinden virilmek üzere taht-ı kazâlarınızda bulunan narhdan kifayet mikdarı kendir teli narh-ı cari üzere mübâyâ'a itdirilüp ve kalyonlara kifayet idecek mikdarı kendir teli tekmiil oldukça rencber taifesine istihdâm ve lakin bu bahane ile reaya fıkârasına teaddi ve akçaları teslim olmakdan ihtiraz eyleysiz diyü emr-i şerîf virildi", Maliyeden Müdevver 2150, 145/b.

²⁷ Cevdet-Bahriye 860.

²⁸ "Sinop cânibinde 2 kıt'a donanma-i hümayûn kalyonları inşâsına me'mûr Dergâh-ı ali kapucıbaşılarından Süleyman Ağa kulları tarafından bu defa Der-aliyyeye vürûd iden kağıdlarının hülasa-i mefhumunda binâsına me'mûr olduğu 2 kıt'a kalyonun mah-ı Şevval evâsıtında bodoslamaların ref' ve dōşeklerine mübâşeret ve tombazın dahi orta kuşakları sarılıp kamaraları ve iç astarları tekmiil ve tahtalarına mübâderet olunduğunu ... zikr olunan 2 kıt'a kalyon ve 1 kıt'a tombaza vürûd iden defter mücebince 620 kantar tel iktizâ idüp mukaddema 300 kantarı ba-fermân-ı âlî havâle buyrulmağla baki 320 kantar tele muhtaç oldukları ..", Cevdet-Bahriye 3594.

Bunun 27 akçası kendirdir. Ancak bundan başka 16.390 akçalık öşrün içerisinde az da olsa meyve ve kovan öşrü de bulunmaktadır. Çünkü bir iki yerde bunlar keten ile birlikte yazılmıştır. Keten ve kendirden her batmandan 15 akça olmak üzere vergi alındığına bakılırsa (Taşdemir 6 DİPNOT 22) $16.390 \times 10 =$ toplam olarak 163.900 akçalık üretim yapılmış demektir. Bu rakamı 15'e bölersek $(164.400/15) = 10.926,6$ batman olarak üretim miktarını buluruz. 1 batman 23.094 kg olduğuna göre, $(10.926,6 \times 23.094) = 252.339$ kg keten ve kendir üretilmiş demektir²⁹. Bu durumda Sinop kazâsındaki keten üretimimi Samsun'dan fazladır. Samsun'daki 1485 yılı üretimi 246.704 kg'dır (Taşdemir 13). Ancak Samsun'da 1520 ve 1576 yıllarına ait üretim rakamları Sinop'taki üretimden çok fazladır.

1560 tahririnde Sinop kazasında toplanan keten öşrü 11.106 akçadır³⁰. Aynı yöntemi takip edersek; $(11.106 \times 10) = 111.060$ akçalık keten üretimi yapılmış demektir. Bu da $(111.060 / 15) = 7.404$ batman demektir. Bu durumda 1560 tahririne göre Sinop'ta $(7.404 \times 23.094) = 170.988$ kg keten üretilmiş demektir³¹. Sinop, Kastamonu'ya bağlı kazalar içerisinde keten üretiminde % 50'nin üzerinde bir paya sahiptir (Taşdemir 7).

1582 tahririnde Sinop'taki keten üretiminde önceki tahrire göre artış olmuştur. Bu tarihte öşür olarak 12.280 akça alınmaktadır³². Buna göre üretimi miktarının, $(12.280 \times 10) = 122.800$, $(122.800 / 15) = 8.186,6$ batman $(8.186,6 \times 23.094) = 189.061$ kg olduğu ortaya çıkmaktadır.

Bu durumda 1487 yılında 252.339 kg keten üretilirken, 1560 yılında bu miktarın 170.988 kg'a düştüğünü fakat 1582 tahririnde bir miktar artış göstererek 189.061 kg'a çıktığı görülmektedir. Samsun, Ünye, Terme, Çarşamba, Bafra'yı içerisine alan Canik sancağındaki üretimin 1576 yılı tahririne göre 970.109 kg olduğuna bakılırsa Sinop kazâsında üretim gerilerken Canik'te üretimin arttığı ortaya çıkmaktadır.

5. Diğer Malzemeler

Gemilerin omurgalarına ve su altında kalan kısımlarına sürülen ve çam ağaçlarından ve maden kömürlerinden elde edilen katran (Bostan 128-29) ile yine buna benzer bir madde olan zift de gemi inşasında mühim bir malzeme idi. Ülkenin çeşitli yerlerinde katran ve zift üretiliyordu. Sinop tersanesi için Kastamonu, Sinop ve

²⁹ Bu rakamlar TD 23m'deki Sinop'a ait kısım değerlendirilerek elde edilmiştir.

³⁰ Taşdemir'in Sinop için verdiği rakamlar eksiktir. TD 456 nolu Evkaf defterinde geçen vakıf köylerdeki üretim dikkate alınmamıştır.

³¹ Bu rakamlar TD 327 ve TD 456'daki Sinop'a ait kısımlar değerlendirilerek elde edilmiştir.

³² Bu rakam Tapu ve Kadastro Gn. Md. Kuyyud-ı Kadime Arşivi'nde bulunan TD 200 ve TD 554'ten Sinop'a ait kısımlar değerlendirilerek elde edilmiştir.

Canik çevresinde istihsal edilen katran ve zift satın alınıyordu³³. Katranı üreten katrancı reâyâsı denilen zümreler vardı.

Gemilerin inşasında çivi olarak ve muhtelif yerlerinde değişik amaçlarla kullanılan demir ham olarak (âhen-i ham) satın alınıyordu. Ayrıca çapa ve lenger demiri olarak bir hayli demire ihtiyaç oluyordu. Lengerler Sinop'da imal edildiği gibi bazen İstanbul'da hazırlanıp Sinop'a gemi ile nakl olunuyordu. Kalyonların her biri için 45-50 kantarlık lenger gerekiyordu³⁴. Büyük kalyonlarda 50'şer kantarlık iki baş demiri, 45'şer kantarlık iki sugunda demiri ve limanda demirlemek maksadıyla 40'ar kantarlık iki demir olmak üzere toplam altı lenger demiri gerektiği belirtilmektedir³⁵. Bu durumda büyük bir kalyonda sadece lenger demiri olarak 270 kantar demir kullanılmaktadır. Lenger demiri olarak eski ve batık gemilerin lengerlerini de kullanmak mümkündür³⁶.

Bir belgeye göre kalyon başına kullanılan toplam demir miktarı ise 800 kantar idi³⁷. Ancak demir miktarı şüphesiz kalyonun büyüklük ve özellikleri ile devrin

³³ "Sinop ve Samsun ve Bafra ve Alaçam e Çakıllı ve Sahil kadılarına hüküm ki, Hala işbu sene-i mübâreke Sinop nam mahalde müceddeden inşâ olunmak üzere iki kıt'a kalyon için iktizâ iden katran ve zift tedarik ve mübâya'a olunmak lâzım gelmekle imdi narh-ı cari üzere lâzım gelen bahaların kalyon binâsına me'mûr dergah-ı muallam kapucibaşlarından El-hac Hüseyin zide mecdûhu yedinden virilmek üzere taht-ı kazâlarınca bulunan yerlerden kifayet miktarı katran ve zift narh-ı cari üzere mübâya'a itdirilüp kalyonlara kifayet idecek miktarı katran ve zift tekmi olundukça rencber taifesi istihdâm ve lakin bu bahane ile reaya fıkârasına teaddi olunmamak bâbında...", Maliyeden Müdevver 2150, 145/a.

³⁴ "Âstane kaimakamına ve defterdâr vekiline ve tersâne eminine hüküm ki, hâlâ Çayağzı'nda binâsı fermân olunan iki kıt'a kalyon için kırk beşer ve ellışer kantar lenger Âstane'den irsâl olunmak üzere şimdilik kifâyet mikdârı lenger Âstane'den mu'accelen yapıdırılıp gönderilmek üzere emr-i şerîf yazılmak bâbında arz ve telhis olundukda telhis mücebince ahkâmı virilmek bâbında fermân-ı âlî sadır olmağın emr-i şerîf virilmiştir. Fi 25 Rebiül-âhir sene 1108", Maliyeden Müdevver 2150, 145/b; ayrıca bkz. Cevdet-Bahriye 3821.

³⁵ İdris Bostan, aynı eser, 151; "Dergâh-ı âlî kapucibaşlarından Elhac Hüseyin Ağa kullarının Sinop nam mahalde inşâsına me'mûr olduğu ellışer zirâ' 2 kıt'a kalyon ve Azak seferi için 45'er ve 44'er zirâ' 10 kıt'a kalite ... icmal ve hülasa olunduğu üzere Samako cânibinden 1500 kantar ve tersâne-i âmireden bin kantar ki cümle 2500 kantar âhen-i ham 8 kebir kalyon lengeri ve 40 kalite lengerinden ma'âdâ.. (1 Muharrem 1110)", Maliyeden Müdevver 5075, 43-44

³⁶ "Sinop'da müceddeden inşâ olunun 2 kıt'a kalyon-ı cedidlerin eazım-ı levazimatından olan lenger demürleri Çeşme limanında kazâzede olan kalyonların demürlerinden virilmek üzere bundan akdem birkaç defa sa'âdetlü Kapudan Paşa hazretlerine tahrîr ve 12 kıt'a kebir kalyon demürü irsâl olunması ifade olunup ancak bu defa emr ü fermânlarıyla reisler kethüdâsı marifetiyle isticar olunacak kebir Çekevele sefainlerini tayin olunan Çavuş mübâşeretiyle sa'âdetlü Kapudan Paşa hazretlerine irsâl ve liman-ı mezkurdan ihrâc olunup der mahzen olan kebir lenger demürlerinden Sinop'a irsâl olunmak üzere 12 kıt'a kebir lenger demürlerini alâ eyyihalin beş on gün zarfında çekeleve-i mezkurlara tahmil ve aceleten bu tarafa irsâl eylemek üzere sa'âdetlü kapudan paşa hazretlerine hitâben bir kıt'a müekked emr-i alişan inayet ve ihsan buyrulmak bâbında...", Cevdet-Bahriye 60.

³⁷ "...bundan maada her bir kalyona ber-vech-i tahmîn sekizer yüz kantar demür olmak üzere..", (12 Eylül 1706/3 C.ahir sene 1118), İbnülemin-Bahriye 648.

teknolojik şartlarına göre değiştiği anlaşılmaktadır. 18. yüzyılın ikinci yarısında (22 Haziran 1776) tarihli bir belgeye göre kalyonlar için kullanılan demir miktarı her bir kalyon için 3000 kantardır³⁸. Bir diğer belgede ise bir kalyon, bir tombaz ve bir karavele için 5386 kantar demir geldiği ancak daha 3614 kantar ham demire ihtiyaç olduğundan bahsetmektedir ki bu durumda üç kıt'a gemi için toplam 9000 kantar demir kullanılıyor demektir³⁹. Bu belgenin tarihi 1755-1758/1169-1172 yıllarına aittir. Yukarıda 1776 tarihli belgede de her gemi için 3000 kantar demir kullanıldığı dikkate alınırsa aradan geçen 22 sene zarfında gemiler için sarf olunan demir miktarında değişme olmamış demektir.

Ham demirin kaynağı büyük ölçüde Bulgaristan'daki Samakov idi ve gemilerle Sinop'a nakl ediliyordu⁴⁰. Ancak İstanbul'da tersâne-i âmirede mevcut ham demir stokundan da Sinop'a gönderildiği oluyordu. Bazı hallerde nalbur esnafından demir temin edildiği de oluyordu⁴¹. Nakil işinde İstanbul gümrük emini devreye giriyor ve gemiciler ve yiğitbaşı ile birlikte gemi ayarlıyorlardı. 5 Haziran 1738/16 Safer 1151 tarihli bir belgeye nazaran 500 kantar demir ve 70 kantar kumanyanın Sinop'a nakli için kantar başına 12 akça *nevl-i sefine* isteniyordu. Bu da toplam 57 guruş tutuyordu. Buradan bu dönemde guruşun resmi fiyatının 120 akça olduğu istidlal olunabilir⁴². Bir diğer belgede ise *nevl-i sefine* olarak 9 akça ödenmiştir. Bunun sebebi Ayandonlu

³⁸ "...Sinop sahasında inşâları fermânım olan iki kıt'a kalyonların mikdar inşâ ve tekmilleri ve levâzımât-ı muktezîyyelerinin isti'dâm ve isti'câleti hâvi bundan akdem sâdır olan emr-i şerîfim lede'l-vusûl muâyene olundukda kalyon-ı mezkurlar altı bin kantar âhen-i hama muhtâc iken şimdiye dek ancak beş yüz kantar demir irsal olunup ol tarafda ise demirin adem-i vücudu kalyon-ı mezkurların tehirlerine bâis olmağla...", Cevdet-Bahriye 8832.

³⁹ "...Dersaadet'den gönderilen beş bin üç yüz seksen altı kantar âhen kalyonlar ile inşâdı emr olnan Tonbaz ve Karavele'ye masraf olup vech-i meşrûh üzere üç bin altıyüz on dört kantar âhen ile...", Cevdet-Bahriye 860.

⁴⁰ "...bundan maada her bir kalyona ber-vech-i tahmîn sekizer yüz kantar demür olmak üzere iki bin dört yüz kantar demürü () Bergos iskelesine tenzil ve mahall-i mezbûra sefine ile irsal olunmak üzere Samakov câniblerinden mübâya'asıçün şimdiden emr-i şerîf...", İbnülemin-Bahriye 1463; "Haliya Sinop cânibinde dergah-ı muallam kapucıbaşılarından El-hac Hüseyin zide mecdûhu mübâşeretile binâsı fermân olunan kalyonlar mühimmâtıçün Samakov cânibinden Bergos iskelesine nakli fermân olunan âhen-i ham inşâallahu teala iskele-i mezbûra vardukda...", İbnülemin-Bahriye 648.

⁴¹ "Sinop sahasında inşâ olunan kalyon-ı hümayûnun lâzime-i tekmiî için iktizâ iden 50 kantar demür-i hammin serian irsâline evâmire-i aliyye taalluk itmekden naşı rayici üzere bahası an-nakd hazîne-i hümayûndan ahz olunmak şartıyla 50 kantar demür-i ham nalburlar esnafından mübâya'a ve kabzına me'mûra teslim olunduğu...", Cevdet-Bahriye 12172.

⁴² "Sinop iskelesinde inşâ olunan donanma-yı hümayûn kalyonlarına irsâli fermân olunan beş yüz kantar demür ile yetmiş kantar bir kıt'a kumanayı vaz' ve Sinop'a nakl için gümrük emini ağa kulları ma'rifetiyle ahz olunan sefineye zikr olunan eşyanın beher kantarına on ikişer akça nevl virilmek üzere münasib görölüp mu'âyene olunduğu emin-i mûmâileyh i'lâm ider ma'lûm-ı devletleri buyuruldukda i'lâmı mücebince hesâb itdirildikde zikr olunan beş yüz yetmiş kantar demür ve kumananın on ikişer akçadan lâzım gelen elli yedi guruş itmekle meblağ-ı merkûmun tezkeresi virilmek bâbında fermân", Cevdet-Bahriye 10930.

Hüseyin Reis'in zaten Sinop'a gidecek olması olabilir⁴³. Çünkü tarihler birbirine çok yakındır.

Gemi inşasında kullanılan bir diğer maden de bakır idi. Sinop bu açıdan da uygun bir mevkide idi. Zira sinop gibi Kastamonu sacağına tabi olan Küre kazası ta Cenevizliler zamanından beri işletilen bakır yataklarına sahipti. Bu sebeple ihtiyaç duyulan bakır için Küre-i nuhas kadılığına ve maden eminine hüküm yazılarak temini yoluna gidiliyordu. Bedeli tersane emini tarafından ödeniyordu⁴⁴.

Gemi inşasında kullanılan bazı malzemelerin İstanbul'da tersâne-i âmireden gönderildiğini biliyoruz. Bunlar lenger demirleri, yelken bezi, yelken, makaralar ve bazı âlâtlardır⁴⁵. Bazı belgelerde kullanılan yelkenlerin cinsleri sayılmaktadır⁴⁶.

Reâyâya yüklenen ağaç kesme, nakil işlerinde kullanılan camus öküzü verme, zift, katran, demir, kendir teli ve diğer mal ve hizmetler bedelsiz alınmamak ve halk angarya olarak çalıştırılmamaktadır. Mal ve hizmetler ya vergi muafiyeti karşılığı olmakta ya da para ödenmektedir⁴⁷.

Ancak hemen belirtelim ki, her ne kadar devletin reâyâdan aldığı mal ve hizmetlere karşılık bedelini "*narh-ı câri*" üzerinden ödediği kaynaklarda ifade ediliyorsa⁴⁸ muhtemelen takdir edilen fiyatlar tatmin edici olmaktan uzaktır. Çünkü

⁴³ "Fermân buyurulan iki yüz kantar âhen-i ham Sinop'a gitmek üzere müheyyâ olan Ayandonlu Hüseyin Reis sefinesine vaz ve tahmil ve iktizâ eden nevl-i sefinesi ber-mûceb-i sâbık beher kantarı dokuzar akçadan yalnız bin sekiz yüz akça itmekle ma'lûm-ı devletleri buyuruldukda emr ü fermân devletlü saadetlu sultânım hazretlerindir fi 10 Şa'bân 1153. Bende-i Seyyid İshak emini-gümrük-i Âsitane", Cevdet-bahriye 3252.

⁴⁴ "Ve Kastamnu'da vaki küre-i nuhas kadısı ve Küre eminine ve Küre'de ayan taifesine hüküm ki, Zikr olunan kalyonlar levâzımatı için Kastamonu'da Küre-i nuhas madeninden yüz batman nuhas mübâyâ'a ve lâzım gelen bahası kalyonlar binâsına me'mûr Hüseyin zide mecdûhu yedinden ashabına bittamâm virilmek üzere emr-i şerif virilmiştir. fi 25 R.ahir sene 1108", Maliyeden Müdevver 2150, 145/b.

⁴⁵ "...bu tarafdân gönderilmesi iktizâ iden yelken bezi ve yelken ve alat ve makaraları tersane-i âmirem tarafından virilüp irsâl olunmağın sütun ve seren ve zift ve katran ve sair lâzimesin ol tarafdân tedârik...", Cevdet-Bahriye 440.

⁴⁶ "Tersâne-i âmire emini efendiye hüküm ki, Vezîr-i mükerrem kapudan İbrahim Paşa divan-ı hümâyûnuma arz gönderüp Sinop'da ve Çayağzı'nda kurulan altı kıt'a kalyon için tersâne-i âmirede iktizâ iden otuz aded gemi ve iki yüz aded makara palanga-i kebir ve iktizâ iden palaşkerme için üç kıt'a demür lenger ve bir kıt'a maystire yelkeni ve bir sılâ(?) yelkeni tersâne tarafından işтира ve mahalline isali için arz olundukda arz olunduğu üzere tersâne emini efendi mübâyâ'a idüp mahalline gönderilmek fermân-ı alî sadır olmağın...", Cevdet-Bahriye 791.

⁴⁷ "Kastamonu beyine ve livâ-i mezbur kâdılarına hüküm ki, Sinop'da yapılacak gemilere kesilen keresteyi iskeleye indirmek için ta'yîn olunan çiftlere ve baltacılar bir çift öküz ve iki baltacıya beş yüz akça ücret verilmesi bâbında...", Mühimme 22, 40.

⁴⁸ "Sinop ve Samsun ve Bafra ve Alaçam ve Çakıllı ve Sahil kâdılarına hüküm ki, İşbu sene-i mübârekede Sinop nam mahalde müceddeden inşâ olunmak üzere fermânım olan üç kıt'a kalyon için iktizâ iden katran ve zift tedârik ve mübâyâ'a olunmak lâzım gelmekle imdi narh-ı

halk kendilerinden istenen hizmetlere her zaman gönüllü olmamakta çoğu zaman isteksiz davranmaktadır. Mesela 17. yüzyılın sonlarında Sinop ve Çayağzı'nda inşa olunan 6 kıt'a kalyon için gerekli kereste zamanında tedarik olunamayınca tersane emini Hacı Mustafa reâyâyı merkeze şikayet etmiş ve inad eden reâyâyı habs etmek için emir verilmesini talep emişti⁴⁹. Bu belki de halktan istenen yükümlülüklerin sıklığı ve hadsizliği ile alakalıdır. Nitekim İnebahtı bozgunundan sonra bir kış içerisinde Sinop'ta 25 kıt'a gemi yapımına başlandığı zaman kereste tedariki için çevre kazalar halkı mu'âvenet için seferber edildi. Hatta bazen bir kaza halkına iki defa hizmet teklif edilince onlar da hükûmet merkezine şikâyetle bulundular. Dîvân, kadırga mühimmâtı tedarikinde köy ve kasaba halkına adaletli davranılması konusunda hüküm çıkardı⁵⁰.

Sonuç

Sinop Tersanesi Osmanlı Devleti'nin İstanbul ve Gelibolu'dan sonra üçüncü büyük tersanesi idi. Çevresindeki ormanlarda gemi yapımı için elverişli kerestenin temin edilebilmesi, ahşap gemilerin yürürlükte kaldığı 19. yüzyılın ortalarına kadar Sinop tersanesi önemini korudu. Ahşap gemilerin en mühim malzemelerinden olan halat, organ ve çeşitli iplerin kendir ve ketenden imal edilmesi bu ürünlerin üretimini bir devlet politikası haline getirmiştir. Bu bitkilerin yetişmesine iklim olarak Karadeniz bölgesinin uygun olması Canik ve Kastamonu Sancakları ile Ordu ve Trabzon'a kadar uzanan sahil kesiminde kendir ve keten üretimi devlet tarafından teşvik edilmiştir. Canik sancağı en çok üretimin yapıldığı bölge olmakla dikkati çeker.

cari üzere lâzım gelen bahaları kalyon binâsına me'mûr (yazılmamış) zide mecdûhu yedinden virilmek üzere taht-ı kazâlarınızda bulunan yerlerden kifayet mikdârı katran ve ziftin mübâyâ'a itdirilüp tekmi'l olundukça rencber taifesine aldırılmaya ve lakin bu bahane ile reaya fıkârasına teaddi ve kimesnenin bir akçası ketm olunmakdan ihtiraz olunmak üzere emr-i şerîf yazılmak bâbında...", İbnülemin-Bahriye 1463, 6.

⁴⁹ "Bu kulları Sinop ve Çayağzı nâm mahalde müceddeden binâsına me'mûr olduğu altı kıt'a kalyonun Bafra ve Alaçam kazâlarına hüccet-i şer'iyye ile akçası virilüp kat' olunmasın ta'ahhüd eyledikleri üç kalyon kerestesinin lâyıkı mikdârı kat' itmeyüp naklinde ta'annüd iderler bundan akdem dahi tekmi'li karib üç kalyon kerestesinden ta'ahhüd eyledükleri kereste getirmediklerinden te'hîre bâis olmuşlar reâyâsı gayet şedîd olmağla ta'annüd idenler habs olup hüccet-i şer'iyye mücebince keresteleri kat'itdirilmek bâbında fermân-ı şerîf rica olunur. Bende-i el-hac Mustafa", İbnülemin-Bahriye 431.

⁵⁰ "Sinop'da binâ olunmak emr olunun kadırgaların kerestesi ihzârına mu'âvenet için etrâfda olan kasabât ve kurâ halkına emr olunmağın Bafra kasabâı halkına dahi teklîf olup hidmetlerin edâ eylemişler iken kadı olan kimesne sâir kasabât halkına teklîf eylemeyüp tekrâr Bafra kasabâı halkına teklîf eyledüğü kasaba halkı arz-ı hâl ile i'lâm eylemeğın buyurdum ki, vardukda zikr olunan kadırgalar mühimmi için lâzım olan kereste ve sâir âlât ü esbâb neyse eger kasabât halkına ve eger kurâ ahâlisine ber-vech-i te'âdül tevzî' itdirüp mu'accelen gemileri rûz-ı hızırdan on beş gün mukaddem irişdirüp İstanbul'a göndermek bâsında sa'y ü ikdam eylesin", 12 Numaralı Mühimme Defteri 978-79/1570/72, I, Ankara 1996, 245-246.

Kaynakça

- Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Tapu Tahrir Defterleri 23m, 327, 456.
- Tapu ve Kadastro Gn. Md. Kuyud-ı Kadime Arşivi, Tapu Tahrir Defterleri 200, 554.
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Maliye Ahkam Defteri (MAD) 2150, 5075
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Cevdet Tasnifi, Bahriye 60, 440, 734, 791, 860, 3252, 3594, 3821, 3998, 8832, 10930, 12172
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İbnülemin Tasnifi, Bahriye 648, 431, 1463
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Mühimme Defterleri 5, 10, 14, 22, 78
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Kepeci Tasnifi 67,
- Sinop Şer'iyye Sicili 89
- 12 Numaralı Mühimme Defteri 978-79/1570/72, I, Ankara 1996.
- BIŞKYAN, P. Minas, *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası, 1817-1819*, (terc. Hrand D. Andreevian), İstanbul 1969.
- BOSTAN, İdris, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Ankara 1992.
- DARKOT, Besim, "Sinop", *İA*, c.X.
- Evliya Çelebi, *Seyahatnâme*, c.II, İstanbul 1314.
- GÜLER, İbrahim, "XVIII. Yüzyılda Sinop'ta Gemi İnşa Teknolojisinde Altyapı, İstihkam, İstihdam, Üretim ve Pazarlama Sorunu", *Birinci Türk Bilim ve Teknoloji Kongresi, 15-17 Kasım 2001*, (Bildiri metni).
- IŞIK, Adem, *Antik Kaynaklarda Karadeniz Bölgesi*, Ankara 2001.
- İLGÜREL, Mücteba, "Rus Donanmasının Sinop Baskını", *Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri (13-17 Ekim 1986)*, Samsun 1988, 163-177.
- KARAL, Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi, V, (1789-1856)*, Ankara 1970.
- Klaviyo, *Timur Devrinde Sermerkanda Sayahat*, trc. Ömer Rıza Doğrul, İstanbul 1975.
- SAKAL, Fahri, *Sinop Şer'iyye Sicili no: 89, 1737-39/1149-1152 Tarihli Sinop Şer'iyye Sicili*, (Basılmamış Y. Lisans tezi) Samsun 1990.
- Sarı Mehmed Paşa, *Zübde-i Vekâyiât, Tahlil ve Metin (1066-116/1656-1704)*, haz. Abdülkadir Özcan, Ankara 1995.
- TAŞDEMİR, Mehmet, "Karadeniz Bölgesinde Kendir-Keten Üretimi ve Kullanım Alanları", *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, sayı 8 (İstanbul 2003), 1-24.
- UZUNÇARŞILI, İ. H., *Anadolu Beylikleri ve Akkoyunlu, Karakoyunlu Devletleri*, Ankara 1984.
- UZUNÇARŞILI, İ. H., *Osmanlı Tarihi*, c.II, Ankara 1975.
- UZUNÇARŞILI, İ. H., *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, Ankara 1984.
- ÜNAL, Mehmet Ali, "16-18. Yüzyıllarda Sinop Tersanesi", *15. Türk Tarih Kongresi (9-14 Eylül 2002)* Bildiri metni.

13275 NUMARALI EVKÂF DEFTERİNE GÖRE CANİK SANCAĞI'NDA BULUNAN VAKIFLAR VE MUHASEBELERİ

Mehmet BEŞİRLİ*

Giriş

Vakıf, yardımlaşma esasına dayanan bir teşkilat olarak uzun yıllar İslam tarihinde ve Osmanlı'larda varlığını sürdürmüştür. İslam dünyasında insana hizmet etmenin ibadet sayıldığı telakkisinin bir sonucu olan vakıflar, toplumda sosyal dayanışmayı sağlayan bir teminat vazifesi görmüşlerdir. Eğitim-öğretim, sağlık, belediyelere ait yol, su vb. hizmetler ile sosyal birçok diğer hizmetin ifasında vakıflar rol oynamışlardır¹.

Vakıf kelimesinin sözlük anlamı hapsetmek ve alıkoymak anlamına gelmektedir. İmam-ı Azam Ebu Hanife'ye göre, "Vakıf, mülk olan bir aynı, vakfedenin mülkünde hapsetmek ve menfaatlerini (gelirini) fakirlere ve diğer hayır yollarına tasadduk etmekten ibarettir"².

İmam-ı Azam'ın iki talebesi İmam Muhammed ve İmam Yusuf ise, vakfın hükmi bir şahsiyete sahip ve vakıf malların mülkiyetinin Allah'a yani, kamuya ait olduğunu ileri sürerek vakfın hukuki hükmü konusunda hocalarından farklı düşünmüşlerdir³.

Osmanlı'da daha çok İmameyn'in görüşü doğrultusunda vakıf tanımlanmıştır. Ancak bazı İslam hukukçuları da hem İmam-ı Azam Ebu Hanife'nin hem de İmameyn'in gayr-i sahih vakıfların tariflerini birleştirmek için, genel olarak vakfı, "bir aynı, menfaati Allah'ın kullarına ait olmak üzere, aslını ebedî olarak hapsedmek" şeklinde tanımlamışlardır⁴.

Osmanlı Devleti'nde Tanzimat'a kadar Osmanlı hakimiyeti altında bulunan bütün yerlerde vakıfların teftiş ve kontrolünü, vâkıfların tayin ettikleri nâzırlar, devletçe vakıfların kontrolünü yapmak için atanan müfettişler ve kazalarda da kadılar yürütmekteydi. Ancak Tanzimat öncesi vakıfları kontrol eden birçok idare söz konusuydu. Bu karmaşıklığı önlemek ve Sultan vakıflarının gelirlerini korumak, kollamak ve bu vakıflara ait hayır müesseselerinde çalışanların maaş, müesseselerin tamiri ve inşası ile devamlarını sağlamak için 1826'da Evkaf Nezareti kurulmuştur. Evkaf Nezareti, zamanla genişleyerek mütevellileri bulunmayan veya vakfa zararları olan vakıfları da vâkıfların amaçlarına uygun olarak işletmek üzere idarelerini

* Prof. Dr., Çankırı Karatekin Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü Öğretim Üyesi.

¹ A. Akgündüz, *İslâm Hukukunda ve Osmanlı Tatbikatında Vakıf Müessesesi*, (Ank., 1988), s. 2.

² Ö. N. Bilmen, *Hukuk-ı İslâmiye ve İslâhat-ı Fıkhiyye Kamusu*, C. 4, (İstanbul, 1969), C. 4, s. 4.

³ Akgündüz, *a.g.e.*, s. 41.

⁴ Elmalı Muhammed Hamdi Yazır'ın görüşünü aktaran Akgündüz, *a.g.e.*, s. 44.

üstlenerek bunların mütevellisi haline gelmiştir. Kısacası, zamanla Evkaf Nezareti Osmanlı topraklarında bulunan mevcut ve müstesna vakıfların dışındaki bütün vakıfların nezâret görevini üstlenerek muhasebelerini yapmaya başlamıştır. Artık Evkaf Nezareti, mazbut ve idaresi mazbut vakıfların hem mütevellisi hem nâzırı, mülhak vakıfların ise tek nâzırı haline gelmiştir⁵.

İlk kuruluş anında Evkaf-ı Hümâyûn Nezâreti, başlarda “Kesadarlık”, “Zimmet Halifeliği” ve “Sergi Halifeliği” olmak üzere idari bakımdan üç daireden ibaretti. Ancak daha sonra vakıfların sayısının artması, işlerin çoğalmasına sebep oldu. Bu sebepten nezaret işlerini süratli ve verimli bir şekilde yürütmek amacıyla ferâğ ve intikâl senetlerini kaydetmek, yeni zapt edilen vakıfların muhasebe işlemlerini yürütmek üzere “Tahrirât Baş Kitâbeti”; bütün vakıf gediklerinin mukataalarını toplamak, mahlûlâtın ferâğ ve intikâlini kaydetmek üzere “Mülhakât Gedikleri Kıtâbeti; cami, mescit ve imaret gibi bütün hayri müesseselerin tamir ve bakımını yapmak üzere de “Ruznamecilik” daireleri kuruldu⁶.

Daha sonra mazbut vakıflara ait, vergi, resim, harç ve gayrimenkul kiralарını, mülhak vakıf mütevellilerinden 1/4 ve 1/3 nispetlerinde alınan “mâl-ı maktû”, “ma’âş-ı muharrer” ve “harc-ı muhâsebât” adı altında alınan maktu gelirleri tahsil etmek, nezâretçe zapt edilen terekelerin tesviyesini yapmak üzere “Varidât-ı Umumiye Dairesi”; memur maaşlarını ödemek, mutad olsun olmasın inşaat ve tamirat giderlerini tediye etmek üzere de “Masarîfât-ı Umumiye Dairesi” kuruldu⁷. Bu dairelerin sayıları ve işlevleri zamanla çoğaldı.

Taşraya ise, 1847 yılından itibaren Evkaf müdürleri atanmaya başlanmıştır. Bunda devletin vakıfları nizam ve disiplin altına alma isteği ve vakıfları daha iyi yönetme arzusu etkili olmuştur. “Verilen talimata göre vakıflar, vakfiyeleri ve tayinle birlikte müdürlere teslim edilen talimat esaslarına göre idare edilecek, her sene tutulan muhasebe kayıtlarına uygun olarak çıkarılan bilanço ve tasdikli defterlerle birlikte, “mürettebât-ı hazine”nin “harc-ı ferâğ ve intikâlât” ve “rûsumât-ı saire” olarak zamanında vakıflarına ve Hazine-i Evkâf-ı Hümâyûn’a gönderilecek, hesapların görülmesi sırasında zuhur edecek gelir fazlalarıyla, müteveli ve diğer görevliler dahil kime ait olursa olsun, öncelikle tamire muhtaç hayratın imar ve ihyası sağlanacak, müessesât-ı hayriye temiz tutulacaktır”⁸.

1. 13275 Numaralı Evkaf Defteri

İncelediğimiz 13275 numaralı Evkaf defteri, Başbakanlık Osmanlı Arşivi’nde Evkaf Defterleri (EV) kodu ile kayıtlıdır. 24 varaktan oluşmaktadır. Deftere Canik

⁵ Akgündüz, *aynı eser*, s. 282-283.

⁶ N. Öztürk, *Türk Yenileşme Tarihi Çerçevesinde Vakıf Müessesesi*, (Ankara, 1995), s. 77-78.

⁷ A.g.e., s. 78.

⁸ A.g.e., s. 83-84.

Sancağı'na bağlı Çarşamba, Bafra ile Alaçam, Kavak, Samsun ile Bafra, Terme ile Akçay kazalarına ait olmak üzere tek ya da birlikte bazı vakıfların muhasebeleri kaydedilmiştir. Vakıfların muhasebeleri deftere kaydedilirken, birer birer gelir ve giderlerin dökümü yapılmıştır. Hazineye ait olan "ma'âş-ı muharrer ve harc-ı muhâsebe"ler toplanmış, "müdîr-i evkâf" a verilecek olan miktar çıkarıldıktan sonra, geri kalan kısım Evkaf-ı hümayun hazinesine aktarılmıştır⁹. Bazı kaza vakıflarının muhasebeleri 1 yıllık, bazıları 3, 4, 8 ve 11 yıllık gibi daha uzun sürelerde yapılmıştır.

Defterde vakıfların muhasebelerinin dökümüne geçmeden önce giriş mahiyetinde evkafın bağlı olduğu büro (Nezâret-i evkâf-ı hümayun-ı mülûkâneye mülhâk evkafdan¹⁰ ya da Haremeyn-i muhteremeyne mülhâk evkâfdan¹¹), vakfın bağlı olduğu idari birimin adı (Canik sancağı dâhilinde kâ'in), idari birime bağlı kaza/kazalar (Çaharşenbe nâm-ı diğer Arım kazâsına muzâfa Ökse ve Ayvacık kazâlarında vâki'), evkafın nevi (mekteb ve cevâmî' ve köprünün), muhasebenin yapıldığı tarih aralığı (altmış dört senesi mah-ı Muharremü'l-harâmının ibtidâsından altmış altı senesi Zî'l-hicce-i şerîfinin gâyetine değin), muhasebenin yapıldığı esnada kimlerin görev aldığı ve defterin nerede hazırlandığı (ehl-i mürtezika hazîrûn oldukları halde ma'rifet-i şer'-i şerîf ve ma'rifetimizle ru'yet) ve masraf dışında kalan fazlanın nereye aktarıldığı ve miktarı (ez-gayr-i mesârifât zuhûr fazladan hazîne-i celîleye â'id mürettebâtın zikri âtî mikdârını)¹², defterin yazıldığı ya da muhasebenin yapıldığını belirten ifade (zeyl-i defter tahrîr ve temhîr kılınmıştır) yer almaktadır¹³. Örneğin, Zilkade 1267/Ağustos-Eylül 1851 tarihli bir kayıta "Nezâret-i evkâf-ı hümayun-ı mülûkâneye mülhâk evkafdan Canik sancağı dâhilinde kâ'in Çaharşenbe nâm-ı diğer Arım kazâsına muzâfa Ökse ve Ayvacık kazâlarında vâki' ehl-i hayrâtın vakf eylemiş olduğu mekteb ve cevâmî' ve köprünün altmış dört senesi mah-ı Muharremü'l-harâmının ibtidâsından altmış altı senesi Zî'l-hicce-i şerîfinin gâyetine değin bâ-berât kabûlu ve ehl-i mürtezika hâzirûn oldukları halde ma'rifet-i şer'-i şerîf ve ma'rifetimizle ru'yet ez-gayr-i mesârifât zuhûr fazladan hazîne-i celîleye â'id mürettebâtın zikri âtî mikdârını mebnî icmâl vechle hülâsasıdır. ZA sene 1267 (Ağustos-Eylül 1851)¹⁴" gibi.

Bunun altına örneğin "Çaharşenbe tâbi' livâ-i Canik" şeklinde bir başlık atıldıktan sonra, yıllara göre ilgili vakıfların isimleri ile ma'âş-ı muharrer ve harc-ı muhâsebe alt alta yazılmakta ve "ber-vech-i bâlâ ma'âş-ı muharrer ve ber-vech-i bâlâ harc-ı muhâsebe" toplanıp, bu meblağdan evkaf müdürüne verilen 1/5'lik (humsu

⁹ Başbakanlık Osmanlı Arşivi, *Evkaf Defteri*, No.: 13275, Varak, 2b (Bundan sonra EV., 13275, V. 2b şeklinde gösterilecektir).

¹⁰ EV., 13275, V. 2a.

¹¹ EV., 13275, V. 3a.

¹² EV., 13275, V. 2a.

¹³ Aynı yer.

¹⁴ Aynı yer.

müdüri evkâf) miktar çıkarılmakta ve hazineye aktarılacak meblağ ortaya çıkmaktaydı¹⁵.

Sonuçta da yukarıda (bâlâda) toplanan rakamların hangi kaleme tekabül ettiği, vakıfların adedi, muhasebenin ait olduğu yıllar, şer'î mahkemede mütevellilerin bulunmasıyla peyderpey muhasebelerin gerçekleştirildiği, masraflar dışında kalan kısımdan Evkaf-ı hümayun hazinesine ait olan muharrer maaşı ve muhasebe harcının miktarı, humsunun Evkaf müdürü için ayrıldığı, geriye kalan kısmın da hazineye intikal ettirildiği tekrar yazılmaktaydı. Örneğin, 13 Safer 1267/18 Aralık 1850 tarihli bir muhasebe kaydında durum şöyle ifade edilmekteydi: “Bâlâ(da) murakkam ve meşrûh olduğu üzere atmış dokuz kıt'a cevâmi' ve mekteb ve köprü evkâfın altmış dört senesi mah-ı Muharremü'l-harâmın ibtidâsından altmış altı senesi gâyetine değin üç senelik muhâsebesi ma'rifet-i şer'-i şerîf ve ma'rifet-i acizânemizle mütevelliler hâzır olduğu halde yegân yegân muhâsebeleri bi'r-rû'ye ez-gayr-i mesârif zuhûr fazladan hazîne-i celîle-i evkâf-ı hümayuna â'id olan ma'âş-ı muharrer ve harc-ı muhâsebe olarak ber-vech-i bâlâ ikibin dörtyüz seksan dokuz gurûş otuz paraya bâliğ ve resîde olub ve meblağ-ı ma'lûmeden sû-(y)i çâkeriye â'id olan humsu bi't-tenzîl bâkî bin dokuz yüz doksan bir gurûş otuz para bu def'a hazîne-i celîleye sûy ve îsâl kılınmış olmağın icâb eden sûret-i muhâsebesiyle zimmetinin taraf-ı çâkeriye irsâli ma'razında işbu zeyl-i defter tahrîr ve temhîr kılınmıştır. Bâkî irâde efendimizindir. Fî 13 Safer sene 1267 (18 Aralık 1850)”¹⁶ gibi.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi Katalogunda kayıtlı 13275 numaralı Evkaf defterinde, Canik sancağına bağlı bazı kazalarda mevcut evkafın, 1 Muharrem 1264-27 Şevval 1268 (9 Aralık 1847-14 Ağustos 1852) tarihleri arasındaki muhasebelerinin kaydedildiği ortaya konulmasına rağmen, bazı vakıfların dört ve on bir yıllık muhasebelerinin görüldüğü anlaşılmaktadır.

Canik sancağı kazalarında mevcut evkafın ferağ¹⁷, intikâlât¹⁸ ve mahlûlâtı¹⁹ ile cami, mektep vb.lerinden dolayı Evkaf-ı hümayun hazinesine ait mürettebâtın defteri,

¹⁵ Aynı yer.

¹⁶ Aynı yer.

¹⁷ Ferağ, kelime anlamıyla, bir mülkün tasarruf, sahip olma hakkını başkasına terketme demektir. Devellioğlu, s. 306. Ancak hukuki bir terim olarak manası ise, bir kimsenin bir şey üzerindeki tasarruf hakkını bir başkasına terk ve tefviz etmesidir. Bilmen, *a.g.e.*, IV, s. 160. Ferağ'ın hukuki durumu ile ilgili daha geniş bilgi için bk. H. Cin, *Osmanlı Toprak Düzeni ve Bu Düzenin Bozulması*, 2. Baskı, (İstanbul, 1985), s. 120-157.

¹⁸ İntikâlât, kelime anlamıyla; geçme, birinden diğerine geçme demektir. F. Devellioğlu, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lügât*, Ankara 1970, s. 529. Hukuki bir terim olarak “mîrî arazinin icâre-i müeccele mukabilinde, kanunda sayılan kimselere tefvizidir”. Bu konuda daha ayrıntılı bilgi için bk. Cin, *a.g.e.*, s. 177-214.

¹⁹ Mahlûlât, kelime anlamı olarak, mirasçısı olmayan bir ölünün evkafa veya mîrîye kalan mirası demektir. Devellioğlu, *aynı lügat*, s. 678. Hukuki bir terim olarak ise, mîrî arazi mutasarrıfının ölümü veya izinsiz olarak Osmanlı tabiyetini terketme gibi diğer bazı hadiselerin

Canik sancağı evkaf müdürü Hüseyin Hüsnü Efendi'nin görevi sonunda hazırlanan evkafın muhasebelerini göstermektedir²⁰.

Yani Canik Sancağı Evkaf müdürü Hüseyin Hüsnü Bey görevi yeni Evkaf müdürü Mustafa Bey'e devretmiştir. Bu bakımdan halef-selef evkafın gelir-gider muhasebesi yapılarak, teslim-tesellüm işlemi gerçekleştirilmiştir²¹.

2. Evkaf Muhasebeleri

2. 1. Samsun Kazası

Defterde Samsun kazasına bağlı vakıf muhasebelerine ait üç kayıt bulunmaktadır.

- Ahi Ali Zaviyesine Ait Taşhan: Hameyn-i muhteremeyne mülhak evkafdan Samsun nahiyesinde bulunan Mahmud bin Ahmed bin Ali Bey vakfı mülhakatından Ahi Ali Zaviyesi'ne ait olan Taşhan'ın mütevellisi Es-Seyyid İbrahim mahallinde hazır bulunmadığından vakfın gelir ve masrafları görülememiş, ancak vazife olarak verilen meblağlar fermanlarda kayıtlı olduğundan, Muharrem başı 1258'den 1268 senesi sonuna kadar (Şubat 1842/Ekim 1852) on bir sene zarfında vakfın gelir ve masraflarını havi muhasebesi Evkaf müdürü nezaretinde ehl-i mürtezikanın hazır bulunmasıyla gerçekleştirilmiştir.

Buna göre, Taşhan'ın mütevellisinin mevcut olmamasına rağmen, 11 yıllık muhasebesi, 21 Zilkade 1267/17 Eylül 1851 tarihinde ehl-i mürtezika es-Seyyid Mehmed Naim Efendi'nin hazır bulunmasıyla yapılmıştır. Vakfın geliri (icar) 11 yıllık süre zarfında 51.550 kuruş olmuş, vakfın tamir masrafları 650 kuruş, Osman Efendi'nin maaşı 1.650 kuruş, es-Seyyid Mehmed Naim ile Ahmed Reşid efendilere ödenen meblağ 17.842 kuruş 20 para olmak üzere miktar toplam 20.142 kuruş 20 paraya ulaşmıştır. Ayrıca 1.571,5 maaşı muharrer ve 392 kuruş 35 para da harc-ı muhasebe olmak üzere toplam 1.964 kuruş 15 paraya baliğ olmuş, 393 kuruş da Evkaf müdürüne verilmiştir. Buna göre, giderlerin toplamı 22.106 kuruş 25 paraya yükselmiş, gelir-gider muhasebesi sonrasında 29.442 kuruş 5 para meblağ ortaya çıkmış, bu meblağ mütevellinin yedinde kalmıştır²².

ortaya çıkması halinde araziye karşılıksız olarak yahut tapu denilen bir bedel karşılığında iktisap edebilecek bir mirasçının bulunmaması sebebiyle arazi devlete döner, buna mahlûliyet denir. Bu konuda daha ayrıntılı bilgi için bk. Cin, *a.g.e.*, s. 223-232.

²⁰ EV., 13275, V. 24'ün son sayfasında bulunan evkafın durumu ile ilgili karar.

²¹ EV., 13275, V. 24'ün aynı belge.

²² EV., 13275, V. 3a.

Masraflar dışında hazineye ait olan muharrer maaşı ve muhasebe harcı toplamı 1.964 kuruş 15 para olmuş, toplamdan 1/5'lik evkaf müdürüne verilen kısım çıkarıldıktan sonra, geri kalan 1.571 kuruş 35 para Evkaf hazinesine aktarılmıştır²³.

- Yine kazaya bağlı Koymat köyü hududu içinde Hızır Mehmed Paşa vakfı arazisinden çiftlik ve arazilerin bedeli 7.525 kuruş olmuş, bunlardan dellaliye, ihbariye ve harc-ı istifa çıkarıldıktan sonra, 7.232 kuruşluk bir miktar kalmıştır. Bunun humsu olan 1.452 kuruş evkaf müdürünün payı olarak ayrılmış, geri kalan 5.810 kuruş 26 Safer 1268/21 Aralık 1851'de Evkaf hazinesine aktarılmıştır²⁴.

- Samsun'a tabi Kuru Gökçe, Cemaller, Canikli, Taflan, Kara Oyumca, Beğlik, Dereköy, Balaç, Alanos, Kara Karık, Çepni, Kürtün, Samsun kasabası civarında Kadıköy'de bulunan Sultan Bayezid-i Veli vakfı arazilerinden hasıl olan ferâgât, yine aynı vakfa bağlı Devrek ve Dereköy'de bulunan arazilerden hasıl olan intikâlât, Hızır Mehmed Bey vakfına bağlı Çevril ve Akalan köylerindeki arazilerden hasıl olan ferâgât, yine Samsun kazasına bağlı Çırlayık, Taflan, Karkun, Çorak, Balaç, Büyük Oyumca, Dereköy, Mamados köylerinde Sultan Bayezid-i Veli vakfına ait muhasebe Muharrem başı 1268 senesinden Şevvali sonuna kadar (Ekim 1851-Ağustos 1852) on aylık süre için yapılmıştır. Buna göre, Samsun köylerinde Sultan Bayezid-i Veli vakfı arazisinden olarak, ferağ, intikâlât ve mahlûlât bedeli 3.182 kuruş 30 paraya ulaşmış, bunun humsu olan 632 kuruş 10 para Evkaf müdürüne terk edildikten sonra, geri 2.550 kuruş 30 para kalmıştır. Bu meblağdan da 1.430 kuruş bilumum giderlere harcadıktan sonra, kalan 1.120 kuruş 30 para Selhi Şevval 1268/16 Ağustos 1852 Evkaf hazinesine aktarılmıştır²⁵.

2.2. Samsun ve Bafra Kazası

Samsun ve Bafra kazalarına bağlı bazı vakıfların muhasebeleri deftere birlikte kaydedilmiştir.

- Samsun kazasına bağlı Canıklü, Dereköy, Ahulu, Balaç, Büzmüllü, Çırlayık, Türkmenler, Büyük Oyumca, Kara Oyumca, Karakum, Çevril, nefsi-i Akalan, Kara Karık, Mamados, Devrek, Ahno? ve Gerçeme köyleri hudutları içinde bulunan Sultan Bayezid-i Veli vakfı arazisine bağlı köylerdeki 60 adet arazinin mahlûlât miktarı 12.949 kuruş 33 para, Samsun'a bağlı Koymad köyü hududu içinde Hızır Bey ve Mehmed Bey vakfı arazisinden Tekkeköy ardı, Çukurlar ve Gökçelik denilen boş arazinin müzayede de Hacı Abdullah'a satışından elde edilen mahlûlât miktarı 1.470 kuruş, ayrıca Bafra kazasına bağlı mahalleler civarında bulunan Mirza Bey Zaviyesi vakfı arazisinden türbe bahçesi, Martı Kal'a hududu içinde Hüdaverdi adlı tekke arazisinden, yine Martı Kal'a dahilinde Hızır Dede Zaviyesi arazisinden olmak üzere mütevellisi na-malum olan

²³ EV., 13275, V. 3a.

²⁴ EV., 13275, V. 12b.

²⁵ EV., 13275, V. 20b-24a.

mahlûlât ve harcın miktarı 17.370 kuruş olmak üzere genel yekûn 31.789 kuruş 33 para olmuştur. Buna 632 kuruş 10 para Sultan Bayezid vakfından ferağ, intikal ve resm-i adi, 132 kuruş 20 para, Hızır Mehmed Bey vakfından resm-i feragat eklendiğinde 32.554 kuruş 23 paralık bir miktar elde edilmiştir. Bu miktarın humsu 6.510 kuruş 5 para Evkaf müdürüne verildikten sonra, kalan 26.044 kuruş 18 para Selhi Cemaziyelevvel 1267/2 Nisan 1851 tarihinde Evkaf hazinesine aktarılmıştır.²⁶.

2.3. Bafra Kazası

Defterde Bafra kazasına bağlı vakıf muhasebelerine ait iki kayıt bulunmaktadır.

- Bafra kasabasında şehir içinde Sûk-ı Sultânî'de arsası Atik Ali Bey vakfına ait bir dükkan ve üç arsa 2.900 kuruş ve Bafra kazasına bağlı Derbend, Müstecib, Demir Büklü, Gazi, Kullu köylerinde bulunan 8 adet arazilerden vuku bulan mahlûlâtın miktarı 2.940 kuruş, Kuşçulu köyü, Çilehane mahallesinde Atik Ali Paşa vakfı arazisinden tarla, Martı Kal'a, Beşe Şeyh, Asar Alan Yalağı köylerinde bulunan araziler, Yaka mahallesinde Atik Ali Paşa vakfı arazisinden oluşan feragatın miktarı 485 kuruş olmak üzere toplam olarak 5.434 kuruştan humsu 1.086 kuruş Evkaf müdürüne ayrıldıktan sonra, geri kalan 4.348 kuruş 27 Safer 1267/1 Ocak 1851 senesinde Evkaf hazinesine aktarılmıştır²⁷.

- Bafra kazasına tabi Torun Uşağı, Hoca Hüseyin, Asar, Canıklü, Kuşkas, Tarbugaz, Sürmelü, Kelekler, Karahanlu, Kavak Gülü, Doğancı, Ayagut, Şeyh Ulaş, Gazi Beylü, Darboğaz, Bel Alan, Karasu Meskenler, Çotu, Martı Kal'a, Müstecib, Çerçiler, Kavaklu, Paşa Şeyh, Hıdırlı köylerinin arazilerinden, ayrıca Atik Ali Paşa evkafından Bafra kasabası mahallerinden İshaklu mahallesi, Emir Efendi mahallesi ve Kuşçular köyü arazisi mahlûlâtı, Sultan Bayezid vakfı arazisinden Şeyh Ulaş ve Kıran köyleri arazilerinden mahlûlât bedelleri deftere kaydedilmiştir. Buna göre, Bafra kazasında mazbut evkaftan ve nezaret-i evkaf-ı hümayuna ait vakıflardan Haziran başı 1267 senesinden 1268 senesi Mayıs sonuna kadar (Haziran 1850-Mayıs 1851) bir yıllık süre zarfında resimler dışında oluşan ferağ ve mahlûlât miktarı 3.447 kuruş 20 para olmuş, bunun humsu 689 kuruş 16 para Evkaf müdürüne bırakıldıktan sonra, geri kalan 2.757 kuruş 4 para Gurre-i Zilkade 1268/17 Ağustos 1852 tarihinde Evkaf hazinesine aktarılmıştır²⁸.

²⁶ EV., 13275, V. 7b-11a.

²⁷ EV., 13275, V. 11b-12b.

²⁸ EV., 13275, V. 2b.17a-19b.

2.4. Bafra İle Alaçam Kazaları

Defterde bazı kayıtlarda Bafra ile Alaçam kazaları “Bafra ma’a Alaçam tâbî kaza-i Canik” şeklinde birlikte kaydedilmiştir.

- Bafra ile Alaçam kazalarında bulunan sekiz adet cami, mektep, pınar ve çeşmenin 1264 senesi Muharrem başından Zilhiccesi sonuna kadar (Aralık 1847-Kasım 1848) bir yıllık muhasebesi, mütevelliler hazır olduğu halde gerçekleştirilmiştir. Masrafların çıkarılmasından sonra, Evkaf-ı hümayun hazinesine ait olan muharrer maaşı ve muhasebe harcı 652 kuruş 28 paraya baliğ olmuş, bu meblağın 1/5’i olan 130 kuruş 21 para Evkaf müdürüne ayrıldıktan sonra, geri kalan 522 kuruş 7 para 21 Zilhicce 1267/17 Ekim 1851 tarihinde Evkaf hazinesine aktarılmıştır²⁹.

2.5. Çarşamba Kazası

Defterde Çarşamba kazasına bağlı vakıf muhasebelerine ait dört kayıt bulunmaktadır.

- Kazada bulunan 69 adet cami, mektep ve köprü evkafın 1264 senesi Muharrem başından 1266 senesi sonuna (Aralık 1847-Kasım 1850) kadar üç yıllık muhasebesi, mütevelliler hazır olduğu halde Şer’î mahkemede evkaf müdürü nezaretinde gerçekleştirilmiştir. Masrafların çıkarılmasından sonra, evkaf-ı hümayun hazinesine ait olan muharrer maaşı ve muhasebe harcı 2.489 kuruş 30 para olmuş, bu meblağın 1/5’i olan 498 kuruş evkaf müdürüne ayrıldıktan sonra, geri kalan 1.991 kuruş 30 para Evkaf hazinesine aktarılmıştır³⁰.

- Çarşamba ve nam-ı diğer Arım kazasında Rahtıvan Mehmed Bey’in inşa ettiği cami-i şerifin mütevellisi Mehmed Efendi hazır olduğu halde vakfın Muharrem başı 1267 senesinden sonuna kadar (Kasım 1850-Ekim 1851) bir yıllık muhasebesi yapılmıştır. Bu muhasebeden maaş-ı muharrer ve harc-ı muhasebe payı 175 kuruş 12 para olmuş, bundan 34 kuruş 2 para Evkaf müdürüne ayrıldıktan sonra, geri kalan 151 kuruş 10 para 27 Şevval 1268/14 Ağustos 1852 tarihinde Evkaf hazinesine aktarılmıştır. Bu meblağı müteveli kendisi alıp hazineye bizzat götürmüştür³¹.

- Çarşamba kazasına müzafa Ayvacık kazasına tabi Sofualan köyünde mevcut Şeyh Ali Zaviyesi zaviyedarı olan es-Seyyid Osman ve Salih ve sair hissedarlar hazır bulundukları halde mahkeme ve Evkaf müdürü tarafından vakfın muhasebesi yapılmıştır. İlk önce vakfın arazilerine senetle mutasarrıf olan kişilerin ferağ, intikâl ve mahlûlât vukuunda temessüklerin hissesi olan meblağın miktarı tespit edilmiştir.

Buna göre, bu intikaller 2.011,5 kuruş mahlûlat bedeli ve 112,5 kuruş feragâtadan resm-i adi olmak üzere toplam 2.124 kuruş olmuş, bu meblağdan % 10

²⁹ EV., 13275, V. 2b.

³⁰ EV., 13275, V. 2a.

³¹ EV. 13275, V. 3b.

hesabıyla ortaya çıkan 106 kuruşluk resm-i adi çıkarıldıktan sonra, vakfın 2.018 kuruşluk geliri mal muhasebesine irad kaydedilmiştir. Yine 1.518 kuruş değişik masraflar 46 kuruş 35 para maaş-ı muharrer ve 15 kuruş 25 para da harc-ı muhasebe olmak üzere toplam 1.715,5 kuruşluk bir gider ortaya çıkmıştır. Gelir-gider muhasebesinden sonra geriye 302,5 kuruş meblağ kalmıştır. Bu meblağdan 106 kuruş resm-i adi, 62,5 kuruş maaş-ı muharrer ve harc-ı muhasebe, 33,5 kuruş Evkaf müdürüne verilen meblağ ayrıldıktan sonra, 135 kuruş 23 Muharrem 1268/18 Kasım 1851 tarihinde Evkaf hazinesine aktarılmıştır³².

- Çarşamba kazasına tabi Ökse kazasına bağlı Çınarlık, Eğercilü, Katır Ağzı, Uluköy, Sarıca, Kara Muslu, Muslicu, Irmak Sırtı, Balahur köyleri ile Ayvacık kazasına tabi Sunualan köyü hudutları dahilinde Sultan Bayezid-i Veli vakfı arazileri ile Evkaf-ı hümayuna mülhak evkafdan ferağ ve mahlûlât bedeli olarak 1.196,5 kuruşluk miktarlık meblağ ortaya çıkmış, 239 kuruş 10 para Evkaf müdürüne verildikten sonra, geri kalan 957 kuruş 10 para 15 Şevval 1268/2 Ağustos 1852 senesinde Evkaf hazinesine aktarılmıştır³³.

2. 6. Kavak Kazası

Defterde Kavak kazasına bağlı vakıf muhasebelerine ait üç kayıt bulunmaktadır.

- Kavak kazasında mevcut sekiz adet cami ve medrese vakfının 1264 senesi başından 1267 senesi Zilhicce sonuna kadar (Aralık 1847-Ekim 1851) dört senelik muhasebeleri görülmüş, oluşan toplam 163 kuruş 10 paralık meblağdan 32 kuruşu evkaf müdürüne verilmiş, geri kalan 131 kuruş 10 para Gurre-i Zilhicce 1267/27 Eylül 1851 tarihinde Evkaf hazinesine aktarılmıştır³⁴.

- Yine Kavak kazasına bağlı Çakallı köyünde bulunan dört tarafı taş duvar ile çevrili 4 ahşap odası bulunan eski han mütevellisi olmadığından yıllardan beri muattal kalmış, han Kavak meclisinde şer'i mahkeme ve evkaf müdürü vasıtasıyla müzayedede 10.000 kuruş müeccel ile Samsunlu Ahmed Cemali bin el-Hac Emin Efendi'ye satılmıştır. Bu miktardan 350 kuruş dellaliye, ihbariye ve harc-ı istifaya, 1.930 kuruş da Evkaf müdürüne ayrıldıktan sonra, geri kalan 7.720 kuruş 23 Zilkade 1267/19 Eylül 1851 tarihinde Evkaf hazinesine aktarılmıştır³⁵.

- Kavak kazasına bağlı Emirlü, Tabaklu, Celallı, Kayır Dağan, İdrislü, Çayırılı köylerinde bulunan Sultan Bayezid-i Veli ve Atik Ali Paşa vb. evkaf arazilerinden mu'accel-i mahlûlât ve feragâtdan resm-i adi 817 kuruş 25 paralık bir miktar oluşmuş,

³² EV. 13275, V. 4b.

³³ EV. 13275, V. 20a-21a.

³⁴ EV., 13275, V. 3a.

³⁵ EV., 13275, V. 12-b.

bunun 163 kuruş 20 parası Evkaf müdürüne verildikten sonra, geri kalan 654 kuruş 5 para Selh-i Şubat 1267/12 Mart 1852 tarihinde Evkaf hazinesine aktarılmıştır³⁶.

2.7. Terme ile Akçay Kazaları

Defterde Terme ile Akçay kazasına bağlı vakıf muhasebelerine ait dört kayıt bulunmaktadır.

- Terme ve Akçay kazalarında mevcut 16 adet cami ve mekteplerin Muharrem başı 1264-Zilhicce sonu 1267 senesi (Aralık 1847-Ekim 1851) arasındaki dört senelik muhasebeleri görülmüş, toplam 764 kuruş 20 paradan 153 kuruşu Evkaf müdürüne verilmiş, geri kalan 611,5 kuruş 20 para 27 Şevval 1268/14 Ağustos 1851 tarihinde Evkaf hazinesine aktarılmıştır³⁷.

- Yine Terme ile Akçay kazalarında Evkaf-ı hümayun hazinesine ait bulunan Hatuniye Vakfı arsasından vuku bulan ferağ ve intikal bedelleri kaydedilmiştir. Buna göre, kazalara bağlı Hatuniye vakfına ait Doğanucu, Fenk, Hüseyin Mescidi, Üskütü ve Göregös köylerinde mevcut toplam 68 adet tarla ve arsalarından hasıl olan ferağ ve intikal bedeli 28.518 kuruş olmuş, bunun humsu olan 5.636 kuruş 16 para Evkaf müdürüne ayrıldıktan sonra, geri kalan 22.881 kuruş 24 para Gurre-i Rebiyülâhir 1266/14 Şubat 1850 tarihinde Evkaf hazinesine aktarılmıştır³⁸.

- Akçay kazasına bağlı Doğanucu, Üskütü, Hüseyin Mescidi, Göregös, Fenk, Şehabeddin ve Kara Hatlu? köylerindeki Hatuniye vakfına ait 39 araziden hasıl olan ferağ, intikâl ve mahlûlât bedelâtı olarak 8.460 kuruş 30 paralık bir miktar oluşmuştur. Bu meblağdan 1.751 kuruş 24 para Evkaf müdürüne ayrıldıktan sonra, geri kalan 6.709 kuruş 9 para Evkaf hazinesine aktarılmıştır³⁹.

- Yine Terme kazasına tabi Fenk ve Hüseyin Mescidi köylerinde Hatuniye Vakfı arazisinden mahlûlât bedelâtı 4.352 kuruş 20 para olmuş, bundan 87 kuruş 2 para dellaliye ve ihbariye, 65 kuruş 10 para da harc-ı istifa olarak düşüldükten sonra, geri 4.200 kuruş 8 para kalmıştır. Bunun humsu 840 kuruş Evkaf müdürüne ayrıldıktan sonra, geri kalan 3.360 kuruş 8 para 1266/1849-1850 tarihinde Evkaf hazinesine aktarılmıştır⁴⁰.

2.8. Genel Değerlendirme

13275 Numaralı Evkaf Defterinde Canik sancağı kazalarında bulunan evkafın genel muhasebesine bakıldığında, bütün evkafdan vuku bulan ferağ, intikâl, mahlûlât, cami, mektep vb.lerden dolayı Evkaf hazinesine ait olan mürettebat 111.301 kuruş 14

³⁶ EV. 13275, V. 21b.

³⁷ EV., 13275, V. 5a.

³⁸ EV., 13275, V. 5a-7b.

³⁹ EV., 13275, V. 13b-15a.

⁴⁰ EV., 13275, V. 15a-16b.

para olmuş, bu meblağdan humsu 22.240 kuruş 14 para sabık evkaf müdürü Hasan Efendi'ye layiha mucibince verilmiştir. Geri kalan 89.056 kuruş 11 para Canik sancağı sabık Evkaf müdürü Hüseyin Hüsnü Efendi vasıtasıyla muhtelif tarihlerde Evkaf hazinesine intikal ettirilmiştir. Kalan 7.528 kuruş 29 paradan 1.430 kuruş kırtasiye masraflarına harcadıktan sonra, baki 6.098 kuruş 29 para sabık Hüseyin Hüsnü Efendi tarafından yeni evkaf müdürü Mustafa Bey'e devredilmiş, "halef u selef kâ'idesince rû'yet-i muhasebe" olunmuştur.

Ancak evkafın muhasebesi esnasında Samsun'a kazasına bağlı Koymat köyünde bulunan üç adet arazi eskiden beri halkın kullandıkları meraları olduğu şahitlerin şahadetleri ile anlaşılınca muhasebeye dahil edilmemiştir. Yine Hazinesar-zâde Süleyman Paşa evkafına bağlı Kurşunlu Çiftliği konusunda da eksik muhasebenin yapıldığı anlaşılarak bunun düzeltilmesi istenmiştir. Kurşunlu Çiftliği mütevellisi Hazinesar-zâde Abdülhamid Bey ile yapılan muhasebede adı geçen vakfın yıllık hasılatının 18.844 kuruş olduğu ortaya konulmuş, ancak masraf yüksek gösterilip fazla hasılat mütevelliyeye ait denilerek genel yekünden çıkarılmıştır. Halbuki Kurşunlu Çiftliği mülhakatı ve müsakkafatı hasılatının toplam olarak 100.000 kuruştan fazla olduğu, vâkıfa vazife ve masraflar dışında 80.000 kuruştan fazla bir tutarın oluşması gerektiği, bu fazlanın mütevelliyeye ait olmayıp, vakfiyeye göre vâkıfın ruhu için hayrat ve mizana ihdasına meşrut olduğu erbab-ı vukuf tarafından ihbar edilmiştir. Bu surette çiftlik için ileri sürülen muhasebenin oldukça düşük olduğu, hasılatın müteveli tarafından gizlendiği, bu durumun Evkaf hazinesinin zararına yol açtığı, şu halde muhasebenin doğru yapılmasının zorunluluğu açıklanmıştır. Muhasebelerin tamamlandığı ve arızanın yazıldığı tarih, olarak 5 Rebiyülâhir 1269/'dır⁴¹.

Sonuç

Bu çalışmada Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde bulunan 13275 numaralı Evkaf Defterine göre, Canik sancağına bağlı Samsun, Bafra, Alaçam, Çarşamba, Kavak, Terme ve Akçay kazalarında bulunan mazbut ya da Evkaf-ı Hümayun Nezaretine bağlı bazı evkafın muhtelif tarihlerdeki muhasebeleri incelenmiştir. Mazbut ya da Evkaf-ı hümayuna bağlı olan evkafın muhasebeleri yapılırken, gelirler ve giderler yanında mahlûlât, ferağ ve intikâlât miktarları da muhasebelerde yer almıştır. Evkaf-ı Hümayun hazinesine ait maaş-ı muharrer, harc-ı muhasebe, ferâğât dan resm-i adi ya da rûsum-ı harç, harc-ı istifa der-meclis, dellaliye, ihbariye vb. harçların miktarları da deftere kaydedilmiştir. Gerek merkezde yer alan gayrimenkul icarları ve gerekse kırsal kesimdeki köylerdeki arazilerden mahlûlât, ferağ ve intikâlât bedelleri birer birer deftere kaydedilmiştir. Sonuçta Evkaf-ı hümayûn hazinesine aktarılan miktarların yekûnu ortaya çıkmıştır.

⁴¹ EV., 13275, V. 24.

Ekler

Ek: 1

EV., 13275, V. 3b

Nezâret-i evkaf-ı hümayûn-ı mülûkâneye mülhak evkafdan Canik sancağı dâhilinde kâ'in Çaharşenbe nâm-ı diğ̃er Arım kazasında vâki' Rahtıvan Mehmed Beğ̃in binâ ve inşâ eylediğ̃i câmi'-i şerîfin bâ-berât-ı âlî-şân mütevellisi Mehmed Efendi hâzır olduğı halde vakf-ı mezbûrın altmış yedi senesi mah-ı Muharremü'l-harâmın ibtidâsından sene-i merkûmenin gâyetine değ̃in bir sene zarfında vukû'bulan vâridât ve mesârifâtı ma'rifet-i şer'-i şerîf ma'rifetinizle vakf-ı mezbûrın vakfiyesine tatbiken ru'yet olunan muhâsebesidir. Sene ZA 1268.

Fi'l-asl

Mâl-ı nukûd-ı vakf-ı şerîf-i mezbûr
43.387 kuruş 14 para

el-vâridât

vakf-ı mezbûrun bir senelik vâridâtı sene 67
ber-mûcib-i defter vakf-ı mezbûr
7.058 kuruş 10 para

Minha el-mesârifât

Vakf-ı mezbûrun ehl-i vezâyifiyle sâ'ir verilen mesârifin mikdârı
6.799 kuruş

Ma'aş-ı muharrer

Harc-ı muhâsebe

13 kuruş 3 kuruş 10 para
Yekûn
6.815 kuruş 10 para

Mizân

7.058 kuruş 10 para ber-vech-i bâlâ vâridât
6.815 kuruş 10 para masraf

243

243 fazla-i mezkûr-ı nukûd-ı vakf humsunda

Ber-vech-i bâlâ asl-ı mâl-ı mezbûrı

43.387 kuruş 14 para asl-ı mâl

243 kuruş

43.630 kuruş 14 para

el-vâridât

vakf-ı mezbûrun ehl-i vezâ'ifle vesâ'ire sarf eylediği mesârifinin mikdârı

4.450 kuruş

ma'âş-ı muharrer harc-ı muhâsebe

127 kuruş 10 para 31 kuruş 32 para

Yekûn

4.609 kuruş 2 para

Mizân

6.994 kuruş 2 para Ber-vech-i bâlâ vâridât

4.609 kuruş 30 para Masraf

2.385 kuruş 28 para

2.385 kuruş fazla-i mezkûr-ı nukûd vakf-ı humsda

Ber-vech-i bâlâ asl-ı mâl-ı nukûdı

ber-vech-i vakf-ı mezbûr

43.630 kuruş 14 para asl-ı mâl

2.385 kuruş 28 para nukûd-ı humsda

46.016 kuruş 2 para

Ber-vech-i bâlâ vakf-ı mezbûrın güzârân iden altmış
yedi ve sekiz senelerine mahsûben vakf-ı şerîfin muhâsebesi bi'r-rû'ye

hâsıl olan ma'âş ve harc-ı muhâsebenin mikdârı

16 kuruş 10 para bedel-i evvel

159 kuruş 2 para bedel-i sani

175 kuruş 12 para

34 kuruş 2 para â'id-i humsu müdir-i evkaf

Bâlâda meşrûh ve murakkam olduğu üzere vakfın muhâsebesi ma'rifet-i şer'le bi'l-muhâsebe zuhûr-ı fazladan celîleye ma'âş-ı muharrer ve harc-ı muhâsebe yüzyetmişbeş gurûş on iki paraya bâliğ ve resîde olub ve meblağ-ı ma'lûmeden humsu bi't-tenzîl bâkî yüzellibir gurûş on paraya bu def'a Hazîne-i celîleye takdîm eylemek üzere kendüsü alıp götürmüş olduğu mübeyyen işbu zeyl-i defter tahrîr ve temhîr kılınmıştır. Bâkî irâde efendimizindir. 27 L sene 68.s

Ek: 2

EV., 13275, v. 24 Ariza

Bâlâ-yı defter nâtık olduğu üzre Cânîk Sancağı evkâf müdürî bulunan Hüseyin Hüsni Efendi'nin bedâyet-i me'mûriyetinde infisâli tarihine kadar tesviye etmiş olduğu kâffe-i evkâfın vukû' bulan ferâğ ve intikâlât ve mahlûlât ve cevâmî'-i şerîf ve mekteb-i münîf ve sâ'ireden dolâyı hazîne-i celîle-i evkâf-ı hümâyûna â'id olan mürettebâtın mûmzâ defteri mûcibince bir yük on bir üç yüz gurûş on dört paraya bâliğ ve resîde olmuş olduğu müdür-i sâbık-ı mûmâ-ileyh ile müdür-i lâhik Mustafa Beğ bendeleri ifâde idüb ancak derûn-ı defterde mukayyed olan üç kıt'a arâzi bâlâsında şerh verildiği vechle Koymat karyesi ahâlîlerinin hayvânâtlarına mahsûs mer'â-yı kadîmileri olduğu mahall-i mezbûrda aslâ intizâ'îleri olmayan kurâ-yı âhar ahâlîlerinden cem'-i gâzîr şehâdetleriyle bi'l-muvâcehe ber-nech-i şer'-i şerîf ba'de's-subût arâzi-i mezkûreler kemâ-fi'l-kadîm ahâlîleri mer'âları olmak üzre terk itdirilmiş işbu Kurşunlu Çiftliği tevliyyeti uhdesinde bulunan Hazinedâr-zâde Abdülhamid Beğ ile rû'yet-i muhâsebede vakf-ı mezbûrın hasılât-ı seneviyyesi on sekiz bin sekiz yüz kırk dört kuruştan rû'yet etmiş ve mesârifâtı ziyâde gösterilüb fazla hasılâtı mütevellî-i mûmâ-ileyhe â'id denilerek fûrû-nihâde olmuş ise de mezkûr Kurşunlu Çiftliği ve mülhâkâtı olan müsakkafât hasılâtı cem'an senevî yüz bin gurûş ziyâde olduğu ve hasılât-ı mezkûreden ber-mûcib-i şart-ı vâkîf vezâ'if ve mesârif-i sahîhesi ba'de't-tesviye senevî seksan bin gurûş mikdârı fazla hasılâtı kalacağı ve işbu fazla hasılât tevliyyete meşrût olmayub rûh-ı vâkîf içün hayrât ve mizâne ihdâsına meşrût olduğu vakfiyye-i memûlû'n-bihâsında mestûr ve mukayyed bulunduğu erbâb-ı vukûf tarafından mütevâtir olarak ihbâr ve ifâde olunmuş ve bu takdîrde bâlâda görünen sûret-i muhâsebe pek dûn olub mütevellî tarafından ketm vâkî' olarak mürettebât hazîne-i celîleye mûcib-i hasâr görünmekle bu halde muhâsebe-i mezbûr fâsit olub hakikiyyeti vechle müceddeden şimdiye kadar muhâsebesinin sıhhati ve hakikiyyeti vechle rû'yet ve tesviyesi irâde-i aliyyeye menût bulunmuş ve mezkûr hân dahi bâlâsında şerh verildiği vechle Belkoz vakfından olmak üzre mütevellisi olmak za'miyle mûmâ-ileyh Ahmed Efendi'ye on bin gurûş bedel-i mu'accel ve senevî onar gurûş icâre takdîriyle icâr ve ol dahi isticâr iderek bedel-i mu'accel-i mezbûrdan iki bin gurûşunu müdür-i sâbık Hüseyin Efendi'ye â'id humsu ba'de't-tevkîf üçyüz elli gurûş dahi ihbâriyye ve harc-ı istifâ virdüm deyü ifâde ve mu'accel-i mezkûrdan yedi bin yedi yüz yirmi gurûş dahi hazîne-i evkâf-ı hümâyûna irsâl etdim diyerek kayd etmiş ise de hân-ı mezbûr Bergos Medresesi müstekâlâtından olub vakf-ı mezbûrın bâ-berât-ı âlî-şân mütevellisi bulunan Mehmed Efendi müdür-i sâbık ve lâhik-i mûmâ-ileyhâ hazirân oldukları halde mûmâ-ileyh Ahmed Efendi ile bi't-terâfu' hân-ı mezbûr Bergos Medresesi vakfı müstekâlâtından olduğu ve Bergos ile Belkoz ikisi dahi bir vakf olduğu ber-nehc-i şer'-i şerîf bi'l-muvâcehe sâbit olmağın mûcibiyle hân-ı mezkûrdan mûmâ-ileyh Ahmed Efendi'ye keff-i yed itdirilmiş olmağın ve mûmâ-ileyhümâ halef ve selef kâ'idesinde muhâsebe rû'yet eylediklerini ve müdür-i sâbık-ı mûmâ-ileyhin zimmeti

görünen yedi bin beş yüz yirmi sekiz gurûş yirmi dokuz paradan bin dört yüz otuz gurûş mesârif-i kırtasiye bi't-tenzîl baki altı bin doksan sekiz gurûş yirmi dokuz parayı mümâ-ileyh Mustafa Bey'e devr ve teslîm etmiş olduğunu ve ol dahi ahz ve kabûl eylediğini meclîsçe çâkerânemizde ifâde etmiş olmalarıyla işbu zeyl-i defter tahrîr ve temhîr olunmuştur. Her halde emr u ferman hazret-i menlehü'l-emrindir. Fî 5 R sene 69.

Mühür ve İmzalar

Kaynaklar

- AKGÜNDÜZ, A. *İslâm Hukukunda ve Osmanlı Tatbikatında Vakıf Müessesesi*, Ankara, 1988
- BİLMEN, Ö. N. *Hukuk-ı İslâmiye ve Islâhat-ı Fıkhiyye Kamusu*, C. 4, İstanbul, 1969.
- DEVELLİOĞLU, F. *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lügât*, Ankara 1970
- ÖZTÜRK, N. *Türk Yenileşme Tarihi Çerçevesinde Vakıf Müessesesi*, Ankara, 1995
- YEDİYILDIZ, B., "Samsun halkının kullandığı eşyalar üzerinde bir tahlil denemesi (1797-1842) I", *II. Milletlerarası Türk Folklor Kongresi Bildirileri*, c.V, Ankara, 1983.
- YEDİYILDIZ, B., "1485-1576 yılları arasında Samsun Şehri", *Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri*, Samsun, 1988.

ONDOKUZUNCU YÜZYILIN ORTALARINDA SAMSUN VAKIFLARI VE GELİRLERİ

Mehmet BEŞİRLİ*

Giriş

19. yüzyılın ortalarına kadar, Samsun kazası, idarî taksimat bakımından Sivas eyaletine bağlı Canik sancağının merkez kazası durumundadır. Bu idarî bölünmede Canik sancağı ve dolayısıyla Samsun merkez kazası, bu süreçte her ne kadar idarî taksimatta Sivas eyaletine bağlı görünse de idarî ve ekonomik yapı bakımından Trabzon eyaletiyle iç içedir. Çünkü bu dönemde Canik sancağının idarî geliri muhassıllık adı altında genellikle Trabzon valilerine verilmiş, onlar da sancağa bir muhassıl vekili atayarak yönetimi sağlamışlardır¹.

Canik, 1847 yılında Sivas eyaletinden ayrılarak, Trabzon eyaletine bağlı bir sancak durumuna getirilmiştir².

19. yüzyılın ilk yarısında Samsun, özellikle Tanzimat'a kadar küçük bir iskele kasaba görünümündedir. Ancak diğer Osmanlı kentlerinde olduğu gibi, Samsun'da da hayır sahiplerinin yaptırdığı ve yaşattığı sosyal ve dinî hayatın organizasyonuna hizmet eden cami, mescit, zaviye, medrese, su vb. vakıf eserler bulunmaktadır. Bunların muhasebeleri zaman zaman şer'îye sicillerine kaydedilmekteydi.

Bu çalışmada, 1856 ve 1857 numaralı Samsun şer'îye sicillerine kaydedilmiş vakıf müfredat defterleri çerçevesinde Samsun kasabasında mevcut bazı vakıf ve muhasebeleri (gelirleri) incelenmiştir.

Ayrıca bu çalışmanın ana kaynakları olan 1756 ve 1757 numaralı Samsun şer'îye sicilleri, yürütücülüğünü yaptığımız "Karadeniz Şehirlerinin Sosyal ve Ekonomik Tarihi I (1785-1840): Tokat-Samsun-Trabzon" adlı Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) İleri Araştırma projesi kapsamında elde edilmiştir.

Osmanlı'da Vakıf Kültürü

"Vakıf" kelimesi Arapça'da durdurmak, alıkoymak manasına olup, istilah olarak, 6. yüzyıl ortalarından 19. yüzyıl sonlarına kadarki evrede, İslam ülkelerinin

* Prof. Dr., Çankırı Karatekin Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü Öğretim Üyesi.

¹ Mehmet Beşirli, XIX. Yüzyılın Başlarında Samsun Şehri (1755 Numaralı Samsun Şer'îye Siciline Göre, H. 1200-1255; M.1785-1839) Ondokuzmayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Samsun 1993, s. 47-48.

² Beşirli, aynı tez, s. 33.

iktisadî ve içtimaî hayatında önemli rol oynayan dînî-sosyal bir müessese olarak kabul edilmektedir³.

Vakıf, hukukî bir anlaşma olup, bununla bir kimse, Allah’a yakın olma gayesiyle menkul ya da gayri menkul mülk veya emlakini dînî, hayrî ve sosyal bir gayeye istinaden tahsis eder⁴.

Vakfeden kimseye vâkıf, vakfın konusu olan şeye mevkûf veya mahal-i vakıf, vakfın gelirinden faydalananlara mevkufun-aleyh denilmektedir⁵.

Vakıf, birçok İslam hukukçusu tarafından temelde aynı olmakla birlikte çeşitli biçimlerde tanımlanmıştır. Ancak İslam hukukçusu İmam-ı Azam Ebu Hanife’ye göre, “vakıf, mülk olan bir aynı, vakfedenin mülkünde hapsetmek ve menfaatlerini (gelirini) fakirlere veya diğer hayır yollarına tasadduk etmekten ibarettir”⁶.

Vakıflar, Osmanlı’da devletin genel koordinatörlüğünde, şahısların hür iradeleriyle tesis edilmişlerdir. Ancak 18. yüzyılın sonlarına kadar devlet, genel gözetim ve hedef belirlemenin ötesinde vakıfların kuruluş ve işleyişine müdahale etmemiştir. Yani vakıflar, vâkıfın koyduğu esaslar çerçevesinde müstakil olarak hizmet vermişlerdir⁷.

Zamanla mütevelliler yerine vakıfların düzen ve işleyişine başka taraflardan müdahale edilmesi ve vakıf işlerinde menfaate istinaden adam kayırmaların başlaması üzerine devlet müdahale etmeye başlamıştır.

Tanzimat sonrası taşrada bazı kişilerin, kendi evladı ya da akrabasının çocuklarını askere gitmekten alıkoymak üzere cami, mescit ve zaviye gibi hayrat eserler yaptırdığı, bu yerlerin hitabet ve şeyhliğini kendi yakınlarına tevcih ettirmek istediği görülmektedir. Bazıları da çok cüz’i bir mal vakfederek, hayır müesseseleri kurmuşlardır. Bu gibi hayır kuruluşları zamanla çalıştırdıkları elemanlarının maaş ödemeleri bir tarafa eserin tamir masraflarını bile karşılamadığı görülmüştür. Bu durumda devlet, müdahale ederek, vakıf yapacak kişinin binaları sağlam yapması, vakfın işlemesi ve tamirine yetecek derecede akar bırakmak zorunluluğunu getirmiştir. Bu durumda hem kişilerin içinde bulunduğu sosyal ve ekonomik durum hem de yeni çıkarılan mevzuatlarla 19. yüzyılın ortalarında yeni vakıf tesis etmek zorlaştırılmıştır⁸.

³ Bahaeddin Yediyıldız, “İslâm’da Vakıf”, *Doğuştan Günümüze Osmanlı Tarihi*, Cilt 14, İstanbul 1989, s. 19. Bu konuda daha geniş bilgi için bk. Aynı yazar, *XVIII. Yüzyılda Türkiye’de Vakıf Müessesesi. Bir Sosyal Tarih İncelemesi*, Ankara 2003.

⁴ Bahaeddin Yediyıldız, “Vakıf”, *İslam Ansiklopedisi*, Cilt 13, İstanbul 1986, s. 153.

⁵ Ahmet Akgündüz, *İslâm Hukukunda ve Osmanlı Tatbikatında Vakıf Müessesesi*, Ankara 1988, s.30.

⁶ Aynı eser, s. 41.

⁷ Nazif Öztürk, *Türk Yenileşme Tarihi Çerçevesinde Vakıf Müessesesi*, Ankara 1995, s. 31.

⁸ Öztürk, aynı eser, s. 32.

Bu süreçten sonra 19. yüzyılın ortalarından sonra artık hayırseverler, yeni vakıf tesis etmek yerine daha çok daha önce kurulmuş mevcut bir vakıf eserin bakım ve onarımını sağlamayı, cami, mescit ve zaviye gibi binaların ısınma, aydınlatma, temizlik ve donatım giderlerini karşılamayı, buralarda hizmet gören personelin ücret ve sosyal durumlarını düzeltmeyi, vefatlarından sonra kendileri ve diğer akrabaları için hatim ve mevlit okutup, dua ettirmeyi, sosyal ve dîni bazı kurumların yaşaması için yardımda bulunmayı seçmişlerdir⁹.

19. yüzyılın ilk çeyreğinde vakıfların yönetimi, 1826 yılında kurulan Evkaf-ı Hümâyûn Nezâreti'ne devredildi ve vakıflar merkezin tasarrufuna geçti¹⁰.

Osmanlı'da taşrada da vakıfların merkezileştirilmesi amacıyla Evkâf-ı Hümâyûn ve Haremeyn hazinelerine ait taşradaki mazbut vakıf bina ve arazilerinin yönetim ve gelirlerinin düzenlenmesi için Muharrem 1255/Nisan 1839 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere talimatname hazırlanmıştır. Bu talimatname ile taşralarda bulunan mazbut vakıfların belde hakimi nezaretinde mahallî meclislerce idare edilmesi öngörülmüştür. Bu durumda taşra mazbut vakıflarının idaresi büyük ölçüde belde hakiminin yetkisine bırakılmıştır. Ancak bu uygulama başarı sağlayamayınca, 1842 yılından itibaren mülki amirlerin kontrolünde mahallen atanan memurlar vasıtasıyla taşra mazbut vakıfları yönetilmeye başlanmıştır. 1845 yılına gelindiğinde bu iki tür uygulamanın da mazbut vakıfların istenilen düzeyde yönetilemediğini göstermiş, su-istimaller artmış, vakıflardan elde edilen gelirler zamanında Evkaf Nezareti'ne aktarılmamıştır. Bu bakımdan 1845'ten itibaren merkezden atanan evkaf müdürlerinin tayini ve yanlarına yeterli kâtiplerin verilmesi ile vakıfların idaresi yeniden düzenlenmiştir¹¹.

19. Yüzyılın Ortalarında Samsun Vakıfları ve Gelirleri

1. Genel Değerlendirme

Bu çalışmada 1756 ve 1757 numaralı Samsun şer'îye sicillerine kaydedilen 13 cami ve mescit, 10 medrese ve mektep, 5 zaviye ve 11 akarsu vakfı ve muhasebeleri ele alınmıştır. Bu vakıfların bazılarının müessesat-ı hayriyeleri, Osmanlı öncesi ve erken Osmanlı döneminde yapılmıştır. İncelediğimiz dönemde 1756 ve 1757 numaralı Samsun şer'îye sicili defterlerine bu hayır kurumlarının bazı yıllardaki muhasebeleri hem de zaman zaman yeni nakit vakıf ilaveleriyle artan gelirleri kaydedilmiştir. Sicillerde vakıfların muhasebe kayıtları mahkeme defterlerine yıllara göre kronolojik olarak değil de düzensiz olarak kaydedilmiştir. Bu vakıfların gelirleri 19. yüzyılın ortalarında yaklaşık 30 yıllık bir süre içinde bir defa kaydedilmişken, bazılarının da aynı dönem içinde birkaç defa muhasebelerinin kaydedildiği görülmektedir. Yine sicil

⁹ Öztürk, *aynı eser*, s. 33.

¹⁰ Öztürk, *aynı eser*, s. 69.

¹¹ Öztürk, *aynı eser*, s. 81-83.

içinde yeni nakit vakıflar ve gelirleri de kadîm müessesat-ı hayriyelerin muhasebeleri ile birlikte düzensiz olarak kaydedilmişlerdir.

Nakit vakıflar içinde 1756 ve 1757 numaralı Samsun şer'îye sicillerine kaydedilen en eski tarihli vakıf, Evail-i Cemaziyelevvel 1246/Ekim sonları 1830 tarihli Hançerli mahallesinden Terzi Hacı Süleyman'ın eşi Ayşe Hatun'a ait 300 kuruşluk nakit vakfıdır. Vâkıfe Ayşe Hatun, bu meblağı Osman Paşa Medresesi'nde müderris olanlara vakfetmiş ve 300 kuruşluk vakıf meblağ, medrese müderrisi İbrahim Efendi'ye teslim edilmiştir. Yine Ayşe Hatun, 3 Cemaziyelâhir 1246/20 Ekim 1830 tarihli bir vakıf kaydına göre, kale içinde Cami'-i Kebir'de müezzin olarak görev yapanlara 100 kuruş, Hançerli Camisi'nde müezzin olanlara verilmek üzere de 100 kuruş vakfetmiştir¹².

İncelediğimiz vakıflar arasında en geç tarihli olanı da 26 Muharrem 1287/27 Nisan 1870 tarihli Hançerli mahallesinden Mehmed kızı Ayşe Hatun'a ait 100 kuruşluk nakit vakfıdır. Vâkıfe, mahallede bulunan bir çeşmenin gelirine katılmak üzere malından 100 kuruşu çeşme mütevellisi Ahmed Ağa oğlu Mehmed Ağa'ya "nükûdı istirbâh olunub hâsıl olan gurûşu çeşme-i mezkûr ta'mîrâtına sarf olınmak üzere teslim" etmiştir. Yani, Ayşe Hatun, 100 kuruşluk nakdin işletilmesini ve elde edilecek paranın çeşme tamiratına kullanılmasını şart koşmuştur¹³.

2. Vakıf Gelirleri

2.1. Cami Vakıfları

2.1.1. Yalı Camisi Gelirleri

Gurre-i Safer 1245/22 Ocak 1830 tarihinde Hacı Çetin İbrahim'in zevcesi Fatma Hatun kendi malından Yalı Camisi imametine 100 kuruş vakfetmiş, meblağ cami imamı Hafız Osman Efendi'ye teslim edilmiştir¹⁴.

25 Recep 1246/9 Ocak 1831 tarihinde Said Ağa kızı Fatma Hatun, malından 150 kuruşu "Yalı Câmî'-i şer'î kapûsında cemâ'at-ı Müslimîn ayak pabuçlarını aydınlukda giymek için" vakfetmiş ve vazifeyi yerine getirmek için meblağ cami müezzini Ali Efendi'ye teslim edilmiştir¹⁵.

Evail-i Rebiyülevvel 1247/Ağustos ortaları 1831 tarihinde Müezzin Kör Hafız Ağa'nın eşi Hanife Hatun, Hançerli mahallesinde vakfettiği emlak gelirinden Yalı Camisi'ne iki kandil için 36 kuruş vakfetmiştir¹⁶.

¹² *Samsun Şer'îyye Sicili, Defter No: 1756, Varak No: 56A, Belge No: 2* (Bundan sonra SŞS, 1756, 56A/2 şeklinde gösterilecektir).

¹³ SŞS, 1757, 27A/2.

¹⁴ SŞS, 1756, 55B/2.

¹⁵ SŞS, 1756, 77B.

¹⁶ SŞS, 1756, 41B/1.

Evail-i Recep 1249/Kasım ortaları 1833 tarihinde aslen Bursalı olan Hacı Çetin İbrahim Ağa'nın eşi Fatma Hatun, Yalı Camisi müezzinliğine 100 kuruş vakfetmiştir. Bu vazifenin yerine getirilmesi için Tutu Hafız Hüseyin Efendi'yi müteveli atanmış ve 100 kuruşluk meblağ müteveli tarafından Yalı Camisi müezzini Koymad İmamı-zâde Osman Efendi'ye teslim edilmiştir¹⁷.

1256/1841 yılında Yalı Camisi'nin toplam 537 kuruşluk geliri vardı. İsa Baba altında bir bostan-hane icarı 200 kuruş, camide Cuma günü Kur'an-ı Kerim okunması için Sadullah adlı kişinin vakfettiği dükkân icarı 80 kuruş, yine hayrat sahibinin Kur'an-ı Kerim okunması için vakfettiği 100 kuruşun rıbhı¹⁸ 15 kuruş, başka bir hayrat sahibinin vakfettiği 470 kuruşun rıbhı olan 47 kuruş, müteveffa Yalı Camisi imamı Osman Efendi'nin bağ mahsulünden tayin ettiği 100 kuruş, diğer zeytin bahçesi 40 kuruş olmak üzere 442 kuruşluk meblağ, imam ve hatip olanlara vazife olarak tahsis edilmiştir.

Yine vâkıf sahibi, 925 kuruş meblağın rıbhı olan 95 kuruşu ve iki adet zeytin bahçesinin geliri olan 40 kuruşu caminin müezzinine vazife tahsis etmiştir¹⁹.

15 Ramazan 1272/20 Mayıs 1856 tarihinde Samsun Said Bey mahallesinden Hacı Mustafa Efendi, 1000 kuruş vakfetmiş, meblağın nemasıyla Said Bey Camisi mihrabında bulunan kandillerin yakılmasını şart koşmuş ve Yalı Camisi'ne bitişik Kadiriyye tarikatından zaviyedar Şeyh Mehmed Yar Efendi'yi müteveli atamıştır. Ayrıca vakıftan kalacak fazla ile şeyhin bir hatim okumasını ve sevabının ölümünden sonra ruhuna bağışlanmasını istemiştir²⁰.

2.1.2. Cami'-i Kebir'in Gelirleri

Caminin banisi Arif Hızır Bey'dir. Samsun kazasında kale içinde inşa edilmiştir²¹.

1756 numaralı Samsun şer'îye siciline kaydedilen gelirler:

¹⁷ ŞŞS, 1756, 41A/1.

¹⁸ Kuruluşu gerçekleştirilen vakfın asl-ı mâlî (sermayesi) müteveli tarafından işletilmekte ve elde edilen gelir vakfın kuruluş amacı çerçevesinde gerekli yerlere harcanmaktaydı. Nukûd-ı mevkûfenin nasıl işletileceği konusunda vakfiyelerde genellikle istiğlâl, istirbâh ve murâbaha ya da faideye verilmek şeklinde ifadeler geçmektedir. Bunlarla kasdedilen şey, vakıf paranın gelir (galle, rıbh, fâide) getirecek şekilde işletilmesidir. Burada belli bir şekil yoktur. İşletme şekli çoğu zaman müteveliye bırakılmıştır. Ancak bazı vakfiyelerde vakfedilen paranın muâmele yada mu'amele-i şer'îyye ile istirbâh olunması istenmektedir. Yani yasak olan faizden kaçınmak için bir tür kredi verilmesi şeklinde telakki edilen muâmele-i şer'îyye oranı çoğu zaman ona on bir (%10), ona on bir buçuk (% 15) ve ona on iki (%20) şeklinde tespit edilmiştir. Ayrıntılı bilgi için bk. Tahsin Özcan, *Osmanlı Para Vakıfları. Kanûnî Dönemi Üsküdar Vakıfları*, Ankara 2003, s. 53, 59.

¹⁹ ŞŞS, 1756, 11A/3.

²⁰ ŞŞS, 1757, 50B/2.

²¹ ŞŞS, 1757, 21B/1.

Terzi Hacı Süleyman'ın eşi Ayşe Hatun, malından 100 kuruşu 3 Cemaziyelevvel 1246/20 Ekim 1830 tarihinde Cami'-i Kebir'de müezzin olanlara vakfetmiştir²².

Evail-i Recep 1249/Kasım ortaları 1833 tarihinde aslen Bursalı olan Hacı Çetin İbrahim Ağa'nın eşi Fatma Hatun, Cami'-i Kebir müezzinliğine 100 kuruş vakfetmiştir. Bu hususta da Tutu Hafız Hüseyin Efendi'yi müteveli atamıştır. Bunun üzerine 100 kuruşluk meblağ, Cami'-i Kebir müezzini Süleyman Güle-zâde Hasan Efendi'ye teslim edilmiştir²³.

15 Recep 1251/6 Kasım 1835 senesinde Cami'-i Kebir evkafı mütevellisi, vakıf arsalarından Müftüoğlu bağı yakınında bulunan arsayı Canik muhassılı vekili Abdullah Bey'e 2000 kuruşa satmış, bu meblağın ribhı 200 kuruşu vakfa gelir kaydetmiştir.

Gurre-i Muharrem 1254/27 Mart 1838 tarihinde Samsunlu Kör Hafız Efendi'nin eşi Safiye Hatun'un vakfettiği mülk evinin satışından elde edilen meblağdan müteveli vasıtasıyla cami imamına 15 kuruş ve müezzinliğe 5 kuruş tahsis edilmiştir²⁴.

*1757 numaralı Samsun şer'îye sicilinde kaydedilen Cami'-i Kebir imamı olanların gelirleri*²⁵:

Ribhı imam olanlara verilen meblağ 350 kuruş, imamı Ahmed Efendi'dedir.

Müftüoğlu bağı yakınında vakıf arsasından Abdullah Bey'e satılan arsanın kıymeti 2000 kuruşun ribhı olan 200 kuruş, imamdadır.

Arsa icarı için Abdullah Bey'den her sene verilen icar 10 kuruştur.

Yine camide devirhan olanlara vazife olmak üzere eski mübayaacı Hacı İbrahim'in eşinin vakfettiği 100 kuruş, meblağ Gulam-zâde Hasan Efendi'dedir.

Camide kandil yakılmak için müteveffâ Hacı Arif'in vakfettiği 300 kuruş, Köseoğlu Molla Ömer'dedir.

Cami minaresinde Cuma günü sela verenlere ribhı vazife olarak vakfedilen 50 kuruş, Amiz Osmanoğlu Ömer'dedir.

Taşhan yakınında dükkân icarından üçte biri cami tamirine ve üçte ikisi imamına vazife tayin edilmiştir.

İsa Baba altında bir bostan bahçesi cami imametine vakfedilmiş olduğunu cami imamı Hüseyin Efendi ikrar etmiş ve durum sicile kaydedilmiştir.

²² ŞŞS, 1756, 56A/3.

²³ ŞŞS, 1756, 41A/1.

²⁴ ŞŞS, 1756, 64B/3.

²⁵ ŞŞS, 1757, 18B.

Derviş'in bahçesi içinde dört zeytin ağacı, Hasan Kethüdâ-zâde Hasan'ın bağı içinde belli miktarda zeytin ağaçları, Zincirlikuyu yakınında yedi zeytin bahçesi ağacı, Elicik altında Hasan'ın bağı arsası içinde zeytin ağaçları, Yirmibeşoğlu Hüseyin'in bağı arsası içinde zeytin ağaçları, Osman Beşeoğlu Monla Ali'nin bağı içinde zeytin ağaçları, Çayırıcı'nda sekiz zeytin ağacı, yine Çayırıcı'nda dört zeytin ağacı, Kayhanoğlu'nun ziraat ettiği zeytin bahçesi, Zincirlikuyu yakınında cümlelinin zeytin bahçesinden sekizde bir hisse, Atik Muslu yakınında cümlelinin zeytin bahçesinden sekizde bir arsa hissesi, Koruklu köyü altında bir tarla, deniz kenarında bir bostan-hane, Zincirlikuyu yakınında zeytin bahçesi ile on altı ağaç, Subaşı'nda bir kahve bahçesi, Berber Hüseyin evi arsası icarı 1 kuruş, Canikli Ali'nin evi arsası icarı 1 kuruş, Kondakçioğlu evi arsası icarı 1 kuruş, Abdülaziz Bey evi icarı 10 kuruş ve Emrah Efendi evi arsası icarı 10 kuruştur.

Cami içinde ve gerek minaresinde yirmi altı adet kandil yakılması için müteveffâ Tiryaki Ağa'nın Uzunyazu adı verilen tarla icarından vakfetmiş olduğu meblağ. Vazifesini yürütmek üzere oğulları İbrahim ve Mehmed müteveli atanmışlardır.

*Cami müezzini olanların gelirleri*²⁶:

Bezzazistan içinde bir adet dolap, Elicik Çeşmesi yakınında Saka Osman'ın bağı arsası içinde on altı zeytin ağacı, Kerim Efendi'nin Ali bağı ağaçlarından bir çeyrek hisse, Atik Muslu yakınında cümlelinin zeytin bahçesinden sekizde bir hisse, Zincirlikuyu yakınında cümlelinin zeytin bahçesinden sekizde bir hisse, Süleyman Ağa'nın bağı içinde zeytin ağacından çeyrek hisse, Hacı Abdullah bağı arsası icarından bir çeyrek hisse, Niksarlı Salih bağı icarından bir çeyrek hisse, Çolakoğlu Hacı Müezzini bağı icarından bir çeyrek hisse, ribhî vazife olmak üzere Müezzinoğlu kızı Ayşe Hatun'ın vakfettiği 100 kuruşluk meblağ, müezzini'dedir. Yine ribhî vazife olmak üzere diğer vakfedilen 100 kuruş, Tiryaki Feyzullahoğlu Müezzini İsmail'dedir.

*Cami ferraşına ve yakınında hela temizlenmesine vakfedilen gelir*²⁷:

Hacı Ebe yukarısında bağ içinde on beş zeytin ağacı ve Atik Muslu yakınında üç zeytin ağacı²⁸.

Hatice Hanım, Bezzazistan'a bitişik vakfettiği bir adet dükkânının icarından camideki kandillerde üç kıyye²⁹ yağ yakılmasını ve her yıl bir hatm-i şerif okunmasını şart koşmuştur³⁰.

²⁶ ŞŞS, 1757, 19A.

²⁷ ŞŞS, 1757, 19A.

²⁸ ŞŞS, 1757, 19A.

²⁹ Bir kıyye=400 dirhem=1282 gr.dır. Mustafa Öztürk, "Tokat'ta Fiyatlar (1772-1823) I", *Türk Kültüründe ve Tarihinde Tokat Sempozyumu*, 2-6 Temmuz 1986, Ankara 1987, s.196.

³⁰ ŞŞS, 1757, 20B/4.

*1265/1849 yılında Cami’i Kebir’in tamirine, imamet, hitabet, tevliyet, devirhanlık, müezzin, ferraşlığa, kandillerde zeytin yağı yakılmasına, Cuma günü selaciya verilen gelirler*³¹:

Müteveffa Abdullah Paşa’nın vakfettiği 550 kuruşluk nakdin 82,5 kuruşu, merhum Birâder Ağa’nın eşi Hatice Hanım’ın deniz kenarında vakfettiği bir bostanlık icarı 220 kuruş, merhum Lala Ali Ağa’nın Subaşı mahallinde vakfettiği bostan satıldığından elde edilen hissesi olan 7000 kuruşun rıbhı vazife, Odabaşı Ali Ağa’nın Kürklü köyünde vakfettiği bir tarla icarı (8 kile 40 kuruş), Hacı Hüseyin’in Kara Oyumca köyünde vakfettiği dört tarla, merhum Abdullah Ağa’nın Çayırıcı’nda vakfettiği bir zeytin bahçesi ile 8 ağacın hasılatı 20 kuruş.

Üçte biri caminin tamirine ikide biri imamlığa meşrû merhum Said Ağa’nın Sûk-i Sultânî’de Taşhan yakınında vakıf bir attâr dükkânı, kiracısı Hacı İmam-zâde Derviş icarı 200 kuruş.

Mübâyaacı Hacı İbrahim Ağa’nın eşinin vakfettiği 100 kuruşluk nakdin 15 kuruşu, Siyavuş Ağa’nın Çayırıcı mahallinde vakfettiği bir zeytin bahçesinde on iki adet ağacın hasılatı 40 kuruş, yine adı geçen ağanın Zincirlikuyu altında vakfettiği iki zeytin bahçesinde 23 ağacın hasılatı 95 kuruş, Hasan Kethüdâoğlu’nun icarı bir kuruş ve 10 zeytin ağacının hasılatı 50 kuruş, Yirmibeşoğlu Hüseyin’in bağ icarı 1 kuruş ve 10 adet ağacın hasılatı 20 kuruş, Osman Paşaoğlu Molla Ali’nin bağ icarı bir kuruş ve 10 adet zeytin ağacı icarı 10 kuruş.

Câmi’-i Kebîr’de kandillerde zeytin yağı yakılmasına şart koşulan gelir:

Merhum Hacı Arif Ağa’nın vakfettiği 300 kuruşluk nakdin 45 kuruşu, Tiryaki Mehmed Ağa’nın oğlunun vakfettiği Uzun Yazu’da bir tarla olmak üzere toplam 45 kuruş.

Cami’-i Kabir müezzinliğine şart koşulan gelir:

Müezzinoğlu kızı Ayşe Hanım’ın vakfettiği 200 kuruşluk nakdin 30 kuruşu, müteveffâ Süleyman Paşa’nın vakfettiği Bezzazistan içinde bir dolap icarı 80 kuruş ve Said Ağa’nın Zincirlikuyu’da vakfettiği zeytin bahçesi otuz bir ağacın hasılatı 30 kuruş olmak üzere toplam 140 kuruş.

Camide her Cum’a selât-ı selâm hizmetine meşrûta Kondakçıoğlu Mustafa’nın vakfettiği 50 kuruşluk nakdin geliri olan 7,5 kuruş.

Caminin ferrâşiyeye ve helâ temizlenmesine şart koşulan gelirleri:

Odabaşı Mehmed Ağa’nın Hacı Ebe yakınındaki bir bahçenin senelik icarı 70 kuruş ve Hacı Emin Ağa’nın Maslâ yakınında vakfettiği üç zeytin ağacı.

³¹ ŞŞS, 1757, 21B/1.

Câmi'-i Şerîf'in imamlığına meşrûat icâre-i zemîn:

Berber Hasan'ın evinin zemin icarı 1 kuruş, Canikli Ali'nin evi icarı bir kuruş ve Kondakçioğlu'nun evinin icarı bir kuruş olmak üzere toplam 3 kuruş. 1265/1849 yılındaki toplam hasılat 1.061 kuruştur.

25 Muharrem 1269/8 Kasım 1852 tarihinde cami imamına meşrut Subaşı mahallinde bir adet arsanın bahası 7000 kuruş ile ilave 550 kuruş olmak üzere toplam 7550 kuruş, mütevellî Hacı İmam-zâde Hüseyin Efendi'ye teslim edilmiştir³².

Yine 1757 numaralı sicile kaydedilen muhtemelen 1272/1856 yılında Cami'-i Kebir mahallesinden Yirmibeş-zâde Mehmed oğlu Derviş Salih Ağa, emvalinden 2000 kuruşun gelirinden bir kısmını Cami-i Kebir'de bulunan 32 kandilde Ramazan-ı Şerif gecesinde her gece kandillerde zeytin yağı yakılmasına ve ayrıca kapı önündeki kandilde de yağ yakılmasına vakfetmiştir³³.

1757 numaralı sicile kaydedilen bir diğer belgede Büyük Cami mahallesinden³⁴ müteveffa Çelebi eşi Fatma Hatun Dereköy mevkinde müştereken mutasarrıfe olduğu bahçe ve tarlalardan, kendi hissesi olan 300 kuruşu Cami'-i Kebir'deki kandillerde 3 kıyye yağ yakılmasını ve sevabını validesinin ruhuna gönderilmesini ve yine her yıl bir hatim okunmasını sevabının kendi ruhuna gönderilmesini şart koşmuş ve mütevellî olarak Çelebioğlu Mehmed'i atamıştır³⁵.

1757 numaralı sicile kaydedilen bir başka belgede Cami'-i Kebir mahallesinden Ümmü Gülsüm Hatun, 1000 kuruş vakfetmiş, bu meblağın rıbhıyla Kur'an-ı Kerim'den kendi ruhu için bir hatim okunmasını ve Cami'-i Kebir'de yakılmak üzere bir balmumu yaptırılmasını ve sevabının kendi ruhuna olmasını şart koşmuş, vazifeleri yerine getirmek üzere Öküoğlu Hacı İbrahim'in oğlu Mehmed'i mütevellî atamıştır³⁶.

2.1.3. Hançerli Camisi Gelirleri

Terzi Hacı Süleyman'ın eşi Ayşe Hatun, malından 100 kuruşu 3 Cemaziyelevvel 1246/20 Ekim 1830 tarihinde Hançerli Camisi'nde müezzin olanlara vakfetmiştir³⁷.

Evail-i Rebiyülevvel 1247/Ağustos ortaları 1831 tarihinde Müezzin Kör Hafız Ağa'nın eşi Hanife Hatun, Hançerli mahallesinde vakfettiği emlakın gelirinden Hançerli Camisi'nde ferraş olan kimseye yıllık 5 kuruş verilmesini şart koşmuştur³⁸.

³² ŞŞS, 1757, 22B/2.

³³ ŞŞS, 1757, 24A/4.

³⁴ Bu belgede Büyük Cami geçmektedir.

³⁵ ŞŞS, 1757, 50B/3.

³⁶ ŞŞS, 1757, 51B/4.

³⁷ ŞŞS, 1756, 56A/4.

³⁸ ŞŞS, 1756, 41B/1.

Gurre-i Safer 1249/20 Haziran 1833 tarihinde Said Bey mahallesinden Hanife Hatun kızı Hacı İsbir Hatun, mülk bahçesini 1000 kuruşa satmış, meblağın bir kısmını Ömer Efendi'nin mülkü civarında akarsu üzerine vakıf olmak üzere yeniden bir kemer köprü kurulmasına sarf etmiş, ayrıca meblağdan 100 kuruşu Hançerli Camisi'nde Cuma günleri Kur'an-ı Kerim okunmasına vakfetmiştir³⁹.

Gurre-i Muharrem 1254/27 Mart 1838 tarihinde Safiye Hatun, bir mülk evini vakfetmiş, evin satışından elde edilen gelirden de mütevellinin cami ferraşıyetine 5 kuruş vermesini ve her yıl camiye bir balmumu yapılmasını şart koşmuştur⁴⁰.

1256/1841 yılında Hançerli Camisi hayrat sahibinin vakfettiği 250 kuruşun ribhı olan 75 kuruş cami imamına vazife verilmiştir. Ayrıca caminin bir bostan-hane icarı 250 kuruş, ev arsaları icarı ve zeytin ağaçlığı icarı 11 kuruş ve üç zeytin bahçesi icarı olmak üzere toplam 336 kuruşluk geliri de mevcuttu.

Yine hayrat sahibinin vakfettiği 100 kuruşun ribhı olan 10 kuruş Cum'a selası için müezzine, ferraşıyet için Hanife Hanım vakfından 10 kuruş, Bezzazistan yakınında bir dükkân icarı 50 kuruş ve iki zeytin bahçesi 20 kuruşluk gelir de camiye aitti⁴¹.

15 Safer 1278/22 Ağustos 1861 tarihinde Hançerli mahallesinden müteveffa Müftüoğlu eşi Hanife Hatun, mülkünden 300 kuruş vakfederek, nemasından bir kandil yapıp Hançerli Camisi'nde yakılması ve yılda bir hatim okunmasını, sevabını ecdadı ve kendi ruhuna bağışlanmasını vasiyet etmiş ve oğlu Seyyid Ali'nin de müteveli olmasını şart koşmuştur⁴².

2.1.4. Pazar Camisi Gelirleri

Gurre-i Safer 1249/20 Haziran 1833 tarihinde Said Bey mahallesinden Hanife Hatun kızı Hacı İsbir Hatun, mülk bahçesini 1000 kuruşa satmış, meblağdan 100 kuruşu Pazar Camisi'ne, yine diğer bir 100 kuruşu her yıl camide kandillerde yakılmak için yağ, diğer 100 kuruşu da her yıl camide hatm-i şerif okunması şartıyla vakfetmiştir. Osman Efendi, bu vazifelerin yerine getirilmesi için müteveli atanmıştır⁴³.

Evail-i Recep 1249/Kasım ortaları 1833 tarihinde aslen Bursalı olan Hacı Çetin İbrahim Ağa'nın eşi Fatma Hatun, Pazar Camisi müezzinliğine 100 kuruş vakfetmiş ve Tutu Hafız Hüseyin Efendi'yi müteveli atamıştır. Daha sonra meblağ, Pazar Camisi müezzini Ömer Efendi-zâde Hafız Osman Efendi'ye teslim edilmiştir⁴⁴.

³⁹ ŞŞS, 1756, 80A.

⁴⁰ ŞŞS, 1756, 64B/3.

⁴¹ ŞŞS, 1756, 11A/4.

⁴² ŞŞS, 1757, 26A/2.

⁴³ ŞŞS, 1756, 80A.

⁴⁴ ŞŞS, 1756, 41A/1.

Gurre-i Rebiyülâhir 1267/3 Şubat 1851 tarihinde Pazar mahallesinden Hüseyin kızı Kezban Hatun, hayatında malından 1000 kuruş vakfederek, nemasından Pazar Camisi'ne beş adet kandil yapılması ve iki hatim okunmasını şart koşmuştur⁴⁵.

18 Rebiyülâhir 1273/17 Aralık 1856 tarihinde Pazar mahallesinden Ali kızı Zeynep Hatun, vakfettiği 1000 kuruş ve rıbhı olan 100 kuruş olmak üzere toplam 1100 kuruşun üçte biri ile Pazar Camisi'nde yılda bir hatim okunmasını ve bir kandil yakılmasını koşmuştur⁴⁶.

15 Safer 1278/22 Ağustos 1861 tarihinde Pazar mahallesinden Osman oğlu Hacı Şaban mülkünden 1200 kuruş vakfederek, oğlu Ömer Efendi'yi mütevellî atamış ve paranın işletilmesiyle bir adet kandilin Pazar Camisi'nde yakılmasını şart koşmuştur⁴⁷.

1757 numaralı sicile kaydedilen bir belgede Hasan Kethüda-zâde müteveffa Mehmed Ağa, evi bitişiğindeki bir semerci dükkânını vakfetmiş, dükkânın geliri ile Pazar Camisi'nde bulunan türbe ziyaret olundukça senede bir mevlid-i şerif okunmasını ve camide öd ağacı yakılmasını, şerbet içilmesini ve mevlit okuyanlara sarf edilmesini şart koşmuştur⁴⁸.

2.1.5. Hızır Bey Camisi Gelirleri

Caminin banisi Hızır Bey'dir. Hayrat sahibinin vakfettiği 550 kuruşluk nakdin rıbhı olan 55 kuruş, vakıf bir arsa icarı 10 kuruş, vakıf bir dükkân icarı 100 kuruş, bir tarla hasılatı iki kile arpa 50 kuruş, bir bostan-hane geliri 100 kuruş, vakıf arsa icarı, bağ, bahçe ve ev arsalarından her yıl alınan 19 kuruş icar olmak üzere 334 kuruşluk meblağ, cami imam ve hatibine vazife olarak tahsis edilmiştir.

Yine caminin 9 adet zeytin bahçelerinden 600 kuruş geliri mevcuttu.

Ayrıca camide kandil yakılması için 300 kuruşun rıbhı 30 kuruş, devir-hanlara vakfedilen 100 kuruş nakdin rıbhı 10 kuruş da vazife olarak tayin edilmiştir.

Cami müezzinlerine vazife olmak üzere vâkıf tarafından 200 kuruşun rıbhı 20 kuruş vazife tahsis edilmiştir. Bir dükkân icarı 80 kuruş, vakıf bağların icarı 6 kuruş ve iki adet diğer zeytin bahçeleri geliri 20 kuruş olmak üzere toplam 106 kuruş ile yedi diğer zeytin bahçeleri cami içinde görev yapan mevcut kişiler arasında taksim olunması vakıf şartlarındandı. Cami ferraşı için de, hayrat sahibi bir adet bağ ve içinde zeytin ağaçları geliri olarak 30 kuruş vakfetmiştir⁴⁹.

⁴⁵ ŞŞS, 1757, 22A/3.

⁴⁶ ŞŞS, 1757, 24B/3.

⁴⁷ ŞŞS, 1757, 26A/3.

⁴⁸ ŞŞS, 1757, 51B/3.

⁴⁹ ŞŞS, 1756, 11A/5.

2.2. Cami ve Medrese Vakıfları

2.2.1. Said Bey Medresesi ve Camisi Vakfı Gelirleri

Said Bey Medresesi ve Camisi, Said Bey tarafından inşa edilmiştir.

25 Şevval 1247/28 Mart 1832 tarihinde Samsun kalesinde sakin Abdullah kızı Şirin Hatun, vakfettiği çarşı içinde bulunan Amasyalıoğlu İbrahim'in icarındaki bir ekmekçi fırını icarından gelen gelirle her yıl Said Bey Camisi'nde bir kıyye balmumu yakılmasını şart koşmuştur⁵⁰.

Yine Evail-i Recep 1249/Kasım ortaları 1833 tarihinde Fatma Hatun'un, Said Bey Camisi müezzinliğine vakfettiği 100 kuruş, Said Bey Camisi müezzini Salih Hoca-zâde Hafız Ali Efendi'ye teslim edilmiştir⁵¹.

29 Rebiyülâhir 1251/24 Ağustos 1835 tarihinde Said Bey mahallesinden Yakupoğlu kızı Havva Kadın, kendi malından 500 kuruş vakfederek bunun rıbhından gelen gelirle yılda bir hatim okunmasını ve bir kandil yapıp camide yakılmasını şart koşmuş, vazifenin yerine getirilmesini için de Osman oğlu Müderris Recep Mehmed Efendi mütevellî atanmıştır⁵².

Cami ve medresenin vakıf hamam, arazi, arsa, zeytin bahçesi hasılatı vb. olmak üzere 1841 yılında 4579,5 kuruş geliri mevcuttu. Vakfın şartları gereği gelir, cami harap olduğunda harcanacak, geri kalan fazla da beratla camide görev yapan imam, hatip, medresede vazifeli müderris ve mütevellisi olan Samsun müftüsü Şeyh Hacı Mehmed Emin Efendi'ye vazife olarak verilecektir⁵³.

Yine 1256/1841 yılında Said Bey Camisi müezzinlerine vazife olmak üzere zeytin ağaçları gelirinden 40 kuruş, Süleyman Paşa vakfından yıllık verilen 30 kuruş ve Cuma günleri camide sela verecek olanlara vazife 400 kuruş olmak üzere vakfın toplam 470 kuruşluk başka geliri vardır⁵⁴.

2.2.2. Hazinedar-zâde Süleyman Paşa Medresesi ve Medrese Camisi İle Diğer Camisinin Gelirleri

Medrese ve içinde bulunan caminin banisi, uzun yıllar Canik muhassılı ve Trabzon valiliği yapan Hazinedar-zâde Süleyman Paşa'dır.

⁵⁰ ŞŞS, 1756, 57B/1.

⁵¹ ŞŞS, 1756, 41A/1.

⁵² ŞŞS, 1756, 73B/3.

⁵³ ŞŞS, 1756, 10A/2.

⁵⁴ ŞŞS, 1756, 10A/3.

Gurre-i Safer 1249/20 Haziran 1833 tarihinde Said Bey mahallesinden Hanife Hatun kızı Hacı İsbir Hatun, mülk bahçesini 1000 kuruşa satmış, meblağdan 100 kuruşu Medrese Camisi'ne vakfetmiştir⁵⁵.

Evail-i Recep 1249/Kasım ortaları 1833 tarihinde aslen Bursalı olan Hacı Çetin İbrahim Ağa'nın zevcesi Fatma Hatun, Medrese Camisi müezzinliğine vakfettiği 100 kuruş, Medrese Camisi müezzini Gündülcü-zâde Hafız Hüseyin Efendi'ye teslim edilmiştir⁵⁶.

Yine 15 Safer 1246/5 Ağustos 1830 tarihinde Medrese Camisi müezzini Gündülcü-zâde Hüseyin Hafız Efendi'ye Köprülü Terzi Usta Hasan Ağa, devir-hanlık için 100 kuruş vakfetmiştir. Bu meblağ adı geçen müezzine teslim edilmiştir⁵⁷.

Samsun köylerinden Büyükoyumca köyünden Karaköseoğlu Hüseyin'in eşi Fatma Hatun, emlakinden bağışladığı 300 kuruşun ribhı ile Medrese Camisi'nde 3 kıyye yağ yakılmasını şart koşmuştur⁵⁸.

Yine Pazar mahallesinden Nalbant Usta Yakup'un Yüksek Kahve altında olan bir dükkân hasılatı icarından Medrese Camisi'nde üç kıyye yağ yakılmasını şart koşmuştur⁵⁹.

Paşanın vakfından, medrese müderrisi ve içinde inşa ettiği caminin imamı, hatibi, müezzin, kürsi şeyhi ve devir-han olanlara verilen vazifelerin 1841 yılındaki vazifeleri de şöyle idi:

Müderrise 100 kuruş, kürsi şeyhine 49, her hafta hatm-i haccan okunması için 123 kuruş vazife verilmiştir. Ayrıca müteveffa Kerim Efendi'nin hamamı hasılatından da cami imamına 17,5 kuruş vazife tahsis edilmiştir. Yine Ramazan ayında sahurda ve Cuma günleri Kur'an-ı Kerim okunması için cami imamına 40 kuruş, devir-hanlara 25, kayyım, ferraş ve hela temizlenmesi için de vazifelilere 50 kuruş tahsis edilmiş, müteveffa Kerim Efendi'nin hamamı hasılatından da 7,5 kuruş vazife verilmiştir. Vâkîf Süleyman Paşa, vakfettiği 400 kuruşluk meblağın ribhı olan 40 kuruşu cami imamı olanlara, vakfettiği diğer 400 kuruşun ribhı 40 kuruşu da her gün öğle namazında fetih suresini okuyanlara ve müderrise 60 kuruşu müderrise vazife tahsis etmiştir⁶⁰.

Yine Süleyman Paşa, inşa ettirdiği diğer camide görev yapan imam, hatip, kürsi şeyhi, devirhan, kayyım, müezzin ve ferraş olanlara da vazifeler tahsis edilmiştir. 1841 yılında bu camide görev yapan imam ve hatip olanlara 100 kuruş, ikinci müezzin,

⁵⁵ ŞŞS, 1756, 80A.

⁵⁶ ŞŞS, 1756, 41A/1.

⁵⁷ ŞŞS, 1756, 41A/2.

⁵⁸ ŞŞS, 1756, 74A/4.

⁵⁹ ŞŞS, 1756, 74A/4.

⁶⁰ ŞŞS, 1756, 10, B/1.

devir-han ve kayımlara 69, birinci müezzin için 54 ve kürsi şeyhi için de 39 kuruş vazife tahsis edilmiştir. Yine Süleyman Paşa, 500 kuruş nakdin rıbhı olan 50 kuruşu camide görev yapan imam ve hatiplere tahsis etmiştir. Yine dört zeytin ağacının hasılatı olan 20 kuruşu ve arsası vakıf olan bağlar ve bahçelerin icarı 37 kuruş ile diğer ev arsalarının icarından hasıl olan 8 kuruş da cami imamına, 8 adet zeytin bahçesi hasılatı olan 200 kuruş cami müezzinine tahsis edilmiştir⁶¹.

Gurre-i Rebiyülâhir 1267/3 Şubat 1851 tarihinde Pazar mahallesinden Hüseyin kızı Kezban Hatun, hayatta iken malından 1000 kuruş vakfederek, nemasından Medrese Camisi'ne 5 adet kandil yakılması ve iki adet hatim okunmasını şart koşmuştur⁶².

2.3. Mescit Vakıfları

2.3.1. Hacı Hatun Mescidi Gelirleri

Mescit, Hacı Hatun tarafından inşa edilmiştir. 1841 yılında imam ve hatiplerine Oyumca köyü mezrası öşründen hasıl olan çeyrek hisse, bağ, bahçe ve gerek ev arsalarından her sene alınan yedi icar bedeli 27,5 kuruş ve adet zeytin bahçeleri geliri 60 kuruştur. Müezzinlerine de Oyumca köyü öşrü çeyreğinden verilen 5,5 kuruş ve iki adet zeytin bahçesinden birinin geliri olan 20 kuruş da kandil yakılmasına hasredilmiştir⁶³.

5 Zilkade 1256/29 Ocak 1841 tarihli vakıfname suretine göre, Abdullah kızı Şirin Hatun hayatta iken bir ekmekçi fırını ve bunun akarı ile nakit 500 kuruş vakfetmiştir. Bu meblağdan mescitte sarf olunmak üzere bir kıyye balmumu yapılmasını şart koşmuştur⁶⁴.

*1757 numaralı sicile kaydedilen Hacı Hatun Mescidi'nde imam ve müezzin olanlara vazife olarak tayin edilen gelirler*⁶⁵:

Oyumca köyü aşarından bir çeyrek hisse, Elicik altında bir zeytin bahçesi ile arsa ve tarla, Çayırıcı'nda 15 adet zeytin ağacı, Tekke'de zeytin bahçesi arsa 8 adet ağaç, Molla Hüseyin'in bağı arsası ile zeytin ağacı, Recep Efendi'nin evi arsası icarı 25 para, Nalbant Şaban'ın menzil arsası icarı 25 para, İbrahim'in gulâmının arsa icarı 2 kuruş, Mescit yakınında Tatir Salih'in evi arsası icarı 2 kuruş, Kürtünlü Mehmet'in menzil arsası icarı 0,5 kıyye şem'-i revgan, müstakilen müezzine ait Aka'nın Salih'in evi arsası icarı 0,5 şem'-i revgan, müezzine ait Kadıköyü altında bir zeytin bahçesi ile arsa, Tankal Ali'nin bahçesi icarı 25 kuruş, Abdullah Ağa'nın bostan-hane arsası icarı 2

⁶¹ SŞS, 1756, 10B/2.

⁶² SŞS, 1757, 22A/3.

⁶³ SŞS, 1756, 11B/1.

⁶⁴ SŞS, 1756, 72B/1.

⁶⁵ SŞS, 1757, 119B/1.

kuruş ve dört zeytin ağacı, Ali Ağaoğlu Emin'in bahçesi icarı 24 para ve Kara Samsun'da imamlığa ait bir tarla.

2.3.2. Hacı Halil Mescidi

Caminin banisi Hacı Halil'dir. Ancak inşa ettiği mescit, daha sonra yıkılmıştır. Bunun üzerine mescidin arsası üzerine Canik sancağı vekili Hazinedar-zâde Abdullah Bey tarafından yeni bir mescit kurulmuştur.

Gurre-i Recep 1248/24 Kasım 1832 tarihinde Hacı Halil Mescidi harap oldukça yenilenmesi gerektiği, dört duvarı yıkılarak elde edilen taşlarla mescit tamir olunduktan sonra, geri kalan taşların satılması ve elde edilen gelirle mescit harap olduğunda tamir edilmesi şart koşulmuş, bu işlerin yerine getirilmesi için mescit imamı Ali Hafız Efendi müteveli atanmıştır.

Mescidin tamiri için gelirler⁶⁶:

Rıbhıyla tamir olunmak üzere mescidin taşları satıldıktan sonra hasıl olan meblağ 500 kuruş, rıbhıyla tamir olunmak için Kara Hafız'ın mescide vakfettiği 170 kuruş, yine mescidin tamiri için Perdal kızının vakfettiği 100 kuruş, yine mescidin tamiri için Koca Reisoğlu Mehmed'in vakfettiği 80 olmak üzere vakfedilen toplam 850 kuruşluk meblağ. Bu meblağın 600 kuruşu, 1247/1831 yılından beri mescit imamı Hüseyin Efendi'dedir.

Mescidin imametine ait gelirler⁶⁷:

Mescit yakınında Keleşoğlu'nun evi arsası icarı 3 kuruş, Selman'ın evi arsası icarı 4 kuruş, Kerim Efendi'nin Hacı Ali'nin evi arsası icarı 5 kuruş, Kılıçdede yukarısında sekiz zeytin ağacı, Kırbaç'ta zeytin ağacı, diğer Kırbaç'ta beş adet tarla (Rükûb Ağzı adlı mahalde mübadele olmuştur), Kabili Mustafa bağı yakınında on iki zeytin ağacı, Hacı Mehmed Ağa'nın tarlasında on iki zeytin ağacı, Elicik üstünde zeytin bahçesi ve içinde elli adet ağaç (bu bahçe ile Rükûb Ağzı'nda tarla), İsababa üstünde Bostanhâne ve içinde on altı zeytin ağacı, Kerim Efendi'nin Hacı Ali'nin bağı arsasından zeytin ağaçlarından çeyrek hisse, Süleyman Ağa bağından çeyrek hisse, Niksarlı Salih bağından çeyrek hisse, Hacı Abdaloğlu bağından çeyrek hisse, Çolakoğlu Hacı müezzin bağından çeyrek hisse, Zincirlikuyu yakınında cümlemin zeytin bahçesinden sekizde bir hisse, Atik Muslu yakınında cümlemin zeytin bahçesinden arsa ile sekizde bir hisse, Çapkunoğlu Musa bağı içinde bulunan beş zeytin ağacı arsa ile beraber ve Kasımoğlu Zani yakınında bir zeytin ağacı.

⁶⁶ ŞŞS, 1757, 20A.

⁶⁷ ŞŞS, 1757, 20A.

*Mescit müezzini olanlara verilen gelirler*⁶⁸:

Ayucübükü altında bir tarla dört zeytin ağacı, Kırbaç yukarısında sekiz zeytin ağacı, Topdefne yakınında bir tarla, Hacı Hasan bağı yakınında bir tarla dört zeytin ağacı ile, Kadıköyü yukarısında bir tarla altı zeytin ağacı, Atik Muslu yakınında cümlenin zeytin bahçesinden sekizde bir hisse, Zincirlikuyu yakınında cümlenin zeytin bahçesinden arsa ile sekizde bir hisse.

Ancak Topdefne yakınındaki tarlayı kimse ziraat etmediğinden müezzine bir kârı olmuyordu. Bu bakımdan Müezzin Molla Mehmed ve Evkaf müdürü Mehmed Emin Efendi vasıtalarıyla bu yerin değiştirilmesi kararlaştırılmış ve 7 Şevval 1278/7 Nisan 1862 tarihinde tarla 1500 kuruşa satılmıştır. Elde edilen bu meblağ ile Kadıköy altında Ahmed Bayrakdaroğulları Hasan ve Mustafa'dan arsası ile bir bahçe 44 dip zeytin ağacıyla birlikte satın alınmış ve vakfa mal edilmiştir⁶⁹.

1841 yılı itibarıyla yeniden inşa edilen bu mescit harap olduğunda tamirine sarf olunmak üzere 850 kuruşun ribhı olan 85 kuruş, mescit müezzinlerine vazife olmak üzere de üç ev arsası icarları 7,5 kuruş, ziraat yapıldığında icarı vazife olan beş tarladan çıkan üç Samsun kilesi buğday 150 kuruş ve bir Samsun kilesi arpa 25 kuruş olmak üzere 175 kuruş ve vakıf asası icarından her sene alınan 5 kuruş olmak üzere toplam 337,5 kuruş geliri mevcuttu. Yine Kılıçdede yakınında altı zeytin ağacı da vakfın gelirleri arasındaydı.

1841 yılında bu gelirlerden dört vakıf tarla hasılatı beş kile buğday 15 kuruş ve bir miktar zeytin ağaçları 30 kuruş olmak üzere toplam 45 kuruş mescitte görevli müezzinlere tahsis edilmiştir⁷⁰.

2.3.3. Mekde Mescidi Gelirleri

1841'de tarla içinde zeytin ağaçları icarından her sene alınan 40 kuruş, hayrat sahibinin vakfettiği 130 kuruşun ribhı olan 13 kuruş, Kuşçulu, Kıran ve Badırlı köyleri mezraları aşarından yarım hisse ve beş zeytin bahçesinin geliri 370 kuruş geliri vardı. Ayrıca 12 Samsun kilesi görevlilere vazife olmuştur⁷¹.

5 Zilkade 1256/29 Ocak 1841 tarihli vakıfname suretine göre, Abdullah kızı Şirin Hatun hayatta iken bir ekmekçi fırını ve bundan gelecek akarı ile nakit 500 kuruşu vakfetmiştir. Bu meblağdan mescitte sarf olunmak üzere bir kıyye balmumu yapılmasını şart koşturmuştur⁷².

⁶⁸ ŞŞS, 1757, 20B/1.

⁶⁹ ŞŞS, 1757, 20B/2.

⁷⁰ ŞŞS, 1756, 11B/2.

⁷¹ ŞŞS, 1756, 11B/3.

⁷² ŞŞS, 1756, 72B/1.

*1757 numaralı sicile kaydedilen Mekde mescidinde imam olanların geliri*⁷³:

Elicik yukarısında zeytin bahçesi ile arsa yirmi ağaç, Kızılıçık eteğinde zeytin bahçesi ile arsa 22 ağaç, Sabancı arsası ve içinde yirmi iki zeytin ağacı, diğer yukarısında altı zeytin ağacı, Hassa Aba başında zeytin bahçesi ile arsa yetmiş ağaç, Tulumoğlu İsmail arsası icarı 20 kuruş ile zeytin ağacı, Kadıköyü altında bir zeytin bahçesi, 130 kuruşluk meblağın ribhı, meblağ müteveffa Hacı Hafız Efendi'dedir.

21 Safer 1272/2 Kasım 1855 tarihinde Samsun Kıran köyünden Ömer kızı Refia Hatun, malından 150 kuruş vakfederek mektep hocası Sadullah Efendi'ye teslim etmiş ve meblağın gelirinden yıllık bir kandil yapıp Mekde mescidinde yakılmasını şart koşmuştur⁷⁴.

2.3.4. İç Kalede Kabili Seyyid Mustafa Mescidi Gelirleri

Banisi Seyyid Mustafa'dır. 1841 yılında mescitte imam olanlara 200 kuruşun ribhı olan 20 kuruşu vakfetmiştir⁷⁵.

*7 Rebiyülevvel 1261/17 Mart 1845 tarihinde mescit imamına vazife olan gelirler*⁷⁶:

Ribhı imam olanlara tayin kılınan 435 kuruş (Said Bey kızı meblağ mukâbilinde evini rehin vermiştir). Bu 435 kuruşluk meblağ, vâkıfın oğlu Ahmed'dedir.

2.3.5. Yukarı Kale Kapısı Bitişğinde Mescit

25 Şevval 1247/28 Mart 1832 tarihinde Samsun kalesinde sakin Şirin Hatun, çarşı içinde bulunan Amasyalıoğlu İbrahim'in icarındaki bir ekmekçi fırını vakfetmiştir. Fırın icarından gelen gelirle her yıl mescitte bir kıyye balmumu yakılmasını şart koşmuştur⁷⁷.

2.4. Medrese Vakıfları

2.4.1. Ariz Çelebi Medresesi Gelirleri

1841 yılında Samsun kasabasına bağlı Çakırlar köyü mezrasından hasıl olan yarım aşar-ı şer'iyeden beşte biri vakıf mütevellisine, geri kalan müderrise vazife olarak verilmiştir. Yine 5,5 Samsunî kile buğdayın beşte biri vakfın mütevellisine, geri kalanı müderris olanlara vazife, yine 4,5 Samsun kilesi arpanın beşte biri vakıf mütevellisine geri kalanı da müderrise vazife olarak verilmiştir⁷⁸.

⁷³ SŞS, 1757, 19B/2.

⁷⁴ SŞS, 1757, 24A/3.

⁷⁵ SŞS, 1756, 12A/1.

⁷⁶ SŞS, 1757, 20B/3.

⁷⁷ SŞS, 1756, 57B/1.

⁷⁸ SŞS, 1756, 10B/3.

*1757 numaralı sicile kaydedilen Ariz Çelebi Medresesi müderrisi gelirleri*⁷⁹:

Samsun'a bağlı Çakırlar köyünden yarım malikâne hisse, Bafra'ya bağlı Kalferi? köyünden yarım malikâne hisse, Engiz köyünden yarım malikâne hisse, Dede'nin evi arsası icarı bir kuruş, Topal Osman evi arsası icarı iki kuruş, Piroğlu Mehmed ve eniştesi Ali evleri icarı iki kuruş ve Kırımî Kadir'in evinde sonradan çıkma odanın arsası icarı iki kuruş.

2.4.2. Osman Paşa Medresesi Gelirleri

Medresenin banisi Hazinedar-zâde Osman Paşa'dır.

Evail-i Cemaziyülâhir 1246/Ekim sonları 1830 tarihinde Terzi Hacı Süleyman'ın zevcesi Ayşe Hatun, Osman Paşa Medresesi müderrisliğine 300 kuruş vakfetmiştir. Meblağ, medrese müderrisi İbrahim Efendi'ye teslim edilmiştir⁸⁰.

Evail-i Rebiyülevvel 1247/Ağustos ortaları 1831 tarihinde Müezzîn Kör Hafız Ağa'nın zevcesi Hanife Hatun, Hançerli mahallesinde Yalı Camisi bitişinde bulunan bir evi ile iki oda, bir kileri ve altında beş mağazasıyla vakfetmiştir. Hanife Hatun, vakfettiği bu emlakın gelirinden Osman Paşa Medresesi'nde müderris bulunan efendi ile ilim öğrenen fakir talebelere 100 kuruşun verilmesini, yine medresede müderris olan kişilerin senede bir hatim okuması karşılığında 10 kuruş ve haftada bir kere hatm-i hâcegan okunması için 5 kuruşun mütevellî tarafından verilmesini şart koştur⁸¹.

Vâkıfın vakıf kasap dükkânından verilen 160 kuruş, haftada bir defa hatm-i hâcegan okunması için 5 kuruş, yılda bir defa hatm-i şerif okunması için 10 kuruş, Hanife Hatun'ın vakfettiği meblağ rıbhından 100 kuruş olmak üzere 275 kuruş, yine müderrise vazife olmak üzere Osman Paşa'nın vakfettiği 550 kuruşun rıbhından 55 kuruş olmak üzere toplam 330 kuruş 1841 yılında müderrise vazife olarak verilmiştir⁸².

*1757 numaralı Samsun siciline kaydedilen Osman Paşa Medresesi'nde müderris olanların geliri*⁸³:

Osman Paşa'nın vakfettiği kasaphane icarından tayin ettiği 160 kuruş, haftada bir hatim edecek hocalar için 5 kuruş, Kör Hafız eşi Hanife Hatun vakfından tayin olunan vazife 100 kuruş ve yılda bir hatim okunması için 10 kuruş olmak üzere toplam 110 kuruş, rıbhı vazife olmak üzere müteveffa Celep Hacı Süleyman'ın vakfettiği 300 kuruş, rıbhı vazife olmak üzere Amasyalı Hacı Bektaş Ağa'nın vakfettiği 200 kuruş,

⁷⁹ ŞŞS, 1757, 49BA/2.

⁸⁰ ŞŞS, 1756, 56A/2.

⁸¹ ŞŞS, 1756, 41B/1.

⁸² ŞŞS, 1756, 10B/4.

⁸³ ŞŞS, 1757, 49A/1-2.

rıbhı vazife olmak üzere Canikli Veli eşinin vakfettiği 100 kuruş ve Küçük Hasan eşinin vakfettiği 50 kuruş. Ayrıca Üçanbar-zâde İbrahim Efendi'nin vakfettiği 14 ciltlik kitap.

2.4.3. Müderris Recep Efendi Medresesi

Gurre-i Muharrem 1254/27 Mart 1838 tarihinde Samsunlu Kör Hafız Efendi'nin zevcesi Safiye Hatun, hayatında mülk evini vakfedip, Müderris Recep Efendi Medresesi'ne 100 kuruş vazife vermiş ve kendisinden sonra zevcesi Hafız Efendi'nin daha sonra da diğerlerinin mütevelliliği üstlenmesini şart koşmuştur. Ancak zevcesi mütevellî Kör Hafız'ın vakfın yapısını değiştirebileceği ve satabileceği konusunda fetva almış, ancak Recep Efendi Medresesi'ne 100 kuruşluk vazifesinin vermesini şart koşmuştur. Bunun üzerine Hafız Efendi, menzili 6000 kuruşa satmış ve bunun rıbhından 100 kuruşu medreseye vermiştir⁸⁴.

2.4.4. Ahmed Efendi Medresesi

Gurre-i Muharrem 1254/27 Mart 1838 tarihinde Samsunlu Kör Hafız Efendi'nin zevcesi Safiye Hatun'un vakfedilen mülk evinin satışından zevcesi mütevellî tarafından medreseye bezir yağı için 100 kuruş verilmiştir⁸⁵.

2.5. Mektep Vakıfları

2.5.1. Hacı Mehmed Bey Sıbyan Mektebi

Aşağı kale kapısında Hacı Mehmed Bey tarafından yapılmıştır. 1841 yılında mektepte bulunan sıbyan muallimi olanlara 130 kuruşun rıbhı olan 13 kuruş ile üç zeytin bahçesi geliri 20 kuruş olmak üzere toplan 33 kuruş vakfedilmiştir⁸⁶.

1757 numaralı sicilde mektebin gelirleri olarak nakit 130 kuruşluk, Çayırıcı'nda 11 adet zeytin ağacı, Körçeşme üstü ve altında zeytin bahçeleri ile arsa 20 adet, Esedoğlu Odabaşı bağı yakınında bir zeytin bahçesi ile arsa kaydedilmiştir⁸⁷.

2.5.2. Hazinesdar-zâde Süleyman Paşa Mektebi

1757 numaralı sicile göre, mektebin geliri, Koşumlu, Kıran ve Badırlı köylerinin üçte bir malikâne aşarının Monla Fahrüddin zaviyesi zaviye-darları ile sıbyan muallimleri arasında eşit paylaşımından oluşmaktadır⁸⁸.

⁸⁴ ŞŞS, 1756, 64B/3.

⁸⁵ ŞŞS, 1756, 64B/3.

⁸⁶ ŞŞS, 1756, 12A/4.

⁸⁷ ŞŞS, 1757, 21A/3.

⁸⁸ ŞŞS, 1757, 21A/1.

2.5.3. Canik Muhassılı Hazinesdar-zâde Abdullah Paşa Mektebi

Ramazan 1247/Şubat 1832 tarihinde Kale içinde Cami'-i Kebir yakınında merhum Hoca İshak Ağa evi kapısı bitişiğinde bulunan caminin tetimme arsası bir miktar boş arsa üzerine Abdullah Bey'in bir mektep inşa etmesine mahkemeden izin verilmiştir. Abdullah Paşa, mektepte sıbyan muallimi olarak görev yapacak kişiye 150 kuruş vazife tayin etmiştir⁸⁹.

150 kuruşluk gelir, 1757 numaralı sicile de kaydedilmiştir⁹⁰.

2.5.4. Yekçeşm Alemdar ile Ayşe Hanım'ın Müşterek Mektepleri

Bu mektebi, Said Bey mahallesinden Tirebolulu Yekçeşm Alemdar ile Lala Ağa eşi müteveffıye Ayşe Hanım müştereken inşa ettirmişler ve mektepte muallimlik yapanlara vazife olmak üzere Arasta'da bulunan kebabçı dükkânı icarından 20 kuruş vazife tayin etmişlerdir. Vazifelilere harcamanın yapılmasından sonra, eğer fazla gelir kalırsa, bu gelirle de mektebin tamir edilmesini şart koşmuşlardır. Bu görevin yerine getirilmesi mütevellıye bırakmışlardır⁹¹.

2.6. Zaviye Vakıfları

2.6.1. İsa Baba Zaviyesi Gelirleri

Hayrat sahibi, İsa Baba'dır. Gelirleri arasında bağ ve bahçe vardır. Toplam geliri 1841 yılında 137 kuruştur. Bu meblağ, berat ile zamanın Samsun müftüsü Şeyh Hacı Mehmed Emin Efendi'de bulunmaktaydı⁹².

2.6.2. Şeyh Hamza Zaviyesi Gelirleri

Şeyh Hamza Zaviyesi zaviyedârı olanlara ve zaviye harap olduğunda tamir edilmesi için gelirler; Ayıcıbükü köyü mezrasından hasıl olan buğday aşarı 120 kuruş, arpa aşarı 70 kuruş olmak üzere toplam 200 kuruşluk geliri vardır⁹³.

2.6.3. Ahi Evran Zaviyesi Gelirleri

1841 yılında vakfın iki adet tarlası vardı. Bir tarlanın icarı 15 kuruş, diğer tarlanın hasılatı ise 2,5 Samsun kilesi 125 kuruş, 44 bağ-bahçe icarı ise 23,5 olmak üzere toplam 163,5 kuruşluk geliri vardır.

1757 numaralı sicile kaydedilen Pazar mahallesinde bulunan Ahi Evran Zaviyesi'nin zaviyedârı olanların gelirleri⁹⁴:

⁸⁹ SŞS, 1756, 41B/1.

⁹⁰ SŞS, 1757, 21A/2; ve yine 1757, 48B/2.

⁹¹ SŞS, 1757, 48B/1.

⁹² SŞS, 1756, 10A/3.

⁹³ SŞS, 1756, 11A/1.

Kızılcuk dibinde Ali Hafız'ın bağı ile değiştirilen zeytin bahçesi ile arsası onbir adet ağaç, Müftüoğlu İbrahim'in bağı icarı 2 kuruş ve içinde yirmi altı ağaç, Said Ağa bir adet tarlası icarı 40 para, Kara Samsun'da bir tarla, Cezayirli tarlası bir adet, Çatal Mağra önünde bir tarla icarı 15 kuruş, Kör Çeşme yakınında defterle sabit elli bağ ve bahçe.

2.6.4. Molla Fahrüddin Zaviyesi

1757 numaralı Samsun şer'îye siciline kaydedilen bir belgede Yukarı Kale kapısında bulunan Monla Fahrüddin Zaviyesi mahallinde Hazine-dar-zâde Süleyman Paşa'nın yeniden bir mektep inşa ettiği kayıtlıdır. Zaviye ve mektebin gelirleri, kasabaya bağlı köyler mezraları mahsulünden hasıl olan aşardan oluşuyordu. Şarta göre, Koşumlu, Kıran ve Badırlı köylerinin üçte bir malikâne aşar gelirini, zaviyedar ile mektep hocalarının eşit şekilde paylaşması öngörülmüştür⁹⁵.

2.6.5. Şeyh Kudbiddin Zaviyesi

23 Safer 1267/28 Aralık 1850 tarihinde Şeyh Kudbiddin zaviyesinin zaviyedarı, Pazar mahallesi civarında bulunan zaviye toprağının senetle mutasarrıfı olan Nalbant Ali Usta, yeni senetle kabristan civarında bulunan bahçeyi 500 kuruş bedel ile oğlu Hafız Mustafa Efendi'ye devretmiştir. Senedin arkasında Nalbant Ali Usta'nın oğlu Hafız Mustafa'ya boyu ve enine 1008 arşın⁹⁶ olan toprağa han inşa etmek istediğinde vakfa yıllık 5 kuruş bedel-i muaccele vermesi şartıyla han inşasına ruhsat verilmiştir⁹⁷.

2.7. Akarsu ve Çeşme Vakıfları

2.7.1. Çorlulu Ali Paşa Ma'i Carisinin (Akarsu) Gelirleri

Samsun'da Çorlulu Ali Paşa ma'i carisinin gelirleri arasında dükkân, arsa, bağ, bahçe, tarla icarları ile bunlar üzerinde bulunan zeytin ağaçları gelirleri vardır. Bu gelirlerin toplamı 1841 yılında 1955 kuruştur. Vakfın şartları gereği bu meblağın, akarsu vakfının yolları harap olduğunda tamirine sarf edilmesi ve geri kalacak fazlanın da mütevellî olanlara vazife olarak verilmesi şart koşulmuştur. 1955 kuruşluk meblağ,

⁹⁴ ŞŞS, 1757, 49B.

⁹⁵ ŞŞS, 1757, 21A/1.

⁹⁶ Arşına zirâ da denir. Çarşı ve mimar arşını diye ikiye ayrılır. Burada mimar arşını ele alınmıştır. Buna göre, 1 arşın 24 parmakdır. Başka bir deyişle dirsekten orta parmak ucuna kadar olan bir uzunluk ölçüsü. 75-90 cm. arasında değişir. Bakınız Ferit Devellioğlu, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lügât*, Ankara 2002, s. 1188; Ahmet Vefik Paşa, *Lehçe-i Osmânî*, Ankara 2000, s. 23, 890; Ali Nazîmâ ve Faik Reşid, *Mükemmel Osmanlı Lügâtı*, (Hazırlayanlar: Necat Birinci, Kâzım Yetiş ...), Ankara 2002, s. 571.

⁹⁷ ŞŞS, 1757, 22B/1.

berat ile vakıf mütevellisi Samsun müftüsü Hacı Mehmed Emin Efendi üzerinde bulunmaktaydı⁹⁸.

19 Rebiyülâhir 1267/21 Şubat 1851 tarihinde Ali Paşa su vakfından Samsun'da Değirmenbaşı denilen boyu 140, eni 10 arşın toplam 15.400 arşın arsa yıllardan beri muattal olduğundan, her arşını 10'ar paradan 3600 kuruşa içinde 34 adet zeytin ağacıyla beraber şer'i mahkeme ve evkaf müdürü vasıtalarıyla Kayserili Sarraf Lazeroğlu Bazirgan'a satılmış, ayrıca sarraf da arsaya bina ve inşa ettiğinde her yıl vakfa 15 kuruş icar-ı muaccele ödemeyi kabul etmiştir⁹⁹.

Yine 19 Rebiyülâhir 1267/21 Şubat 1851 tarihinde Ali Paşa akarsu vakfından Samsun'da Değirmenbaşı denilen başka bir arsa boyu 83, eni 53 arşın olmak üzere toplam 4399 arşın arsa yıllardan beri muattal olduğundan, her arşını 25'er paradan 2200 kuruş bedel-i muaccele ile şer'i mahkeme ve evkaf müdürü vasıtalarıyla Kayserili Sarraf Lazeroğlu Bazirgan'a satılmış, ayrıca sarraf da, arsaya bina ve inşa ettiğinde her yıl vakfa 5 kuruş icar-ı muaccele ödemeyi kabul etmiştir¹⁰⁰.

2.7.2. Hacı Mehmed Bey Ma'i Carisi

Banisi, Hançerli mahallesinden Hacı Mehmed Bey'dir. Gurre-i Cemaziyelâhir 1254/22 Ağustos 1838 tarihinde ma'i carinin tamiri için 3000 kuruşluk bir geliri vardı. Bu meblağın rıbhıyla akarsu tamire muhtaç oldukça tamir edilmesi şart koşulmuştur. Ancak bu meblağın yeterli gelmeyeceği göz önüne alınarak Mehmed Bey'in malından 3000 kuruş daha alınarak meblağın 6000 kuruşa çıkarılması kararlaştırılmış ve müteveli Usta Mustafa'ya teslim edilmiştir. Mehmed Bey'in kardeşi Zeynelabidin Bey de nazır tayin edilmiştir. Bu meblağ ile müteveli ve nazırın vasıtalarıyla akarsuyun yolları ve sakat olan yerlerinin tamir edilmesi kararlaştırılmıştır. Müteveli 3000 kuruş için evini ve diğer 3000 kuruş için de bir palancı dükkânını rehin vermiş, durum sicile kaydedilmiştir¹⁰¹.

1841 yılında akarsu yolları harap olduğunda tamir olunması için 6000 kuruşun rıbhı olan 600 kuruş vakfedilmiştir. Bu hizmeti yerine getirmeye mütevellinin kardeşi Hacı Abdullah Bey müteveli atanmıştır¹⁰².

7 Ramazan 1273/1 Mayıs 1857 tarihinde Said Bey mahallesinden Hacı Seyyid Mehmed kızı Fatma Kadın, malından üçte biri olan 500 kuruşun rıbhını Mehmed Bey'in inşa ettirdiği akarsu vakfının tamiri için vakfetmiştir. Meblağ, Müteveli Kavaklı

⁹⁸ ŞŞS, 1756, 10A/1.

⁹⁹ ŞŞS, 1757, 22A/1.

¹⁰⁰ ŞŞS, 1757, 22A/2.

¹⁰¹ ŞŞS, 1756, 64/2.

¹⁰² ŞŞS, 1756, 12A/3.

Ahmed Ağa vasıtasıyla müteveffiyenin babası Hacı Seyyid Ağa'ya istirbah olunmuştur¹⁰³.

*20 Cemaziyelevvel 1277/4 Aralık 1860 tarihinde Mehmed Bey suyunun geliri*¹⁰⁴:

Ahishavî Mustafa ve Yusuf'un vakfettiği 2000 kuruşun bir senelik rıbhı 300 kuruş (27 Rebiyülevvel 1276), Yirmibeş-zâde Hacı Rıza Ağa'nın vakfettiği 1000 kuruşun bir senelik rıbhı 150 kuruş (Gurre-i Şaban 1276), Yenaloğlu Ahmed'in vakfettiği 500 kuruşun bir senelik rıbhı 75 kuruş (Gurre-i Cemaziyülâhir 1276), Nalbant-zâde Hafız Mustafa'nın vakfettiği 75 kuruş (Gurre-i safer 1276) olmak üzere toplam 4600 kuruş.

Yukarıdaki gelirler mütevellisi Hacı Hafız Hasan Efendi'ye 29 Cemaziyelevvel 1277/13 Aralık 1860 tarihinde teslim edilmiştir.

Gurre-i Muharrem 1278/10 Temmuz 1861 yılı itibarıyla Hacı Tahir Efendi'nin mütevellie vermiş olduğu 500 kuruş da vakfa ilave edilmiştir.

Gurre-i Şaban 1279/21 Ocak 1863 tarihinde Müteveli Kösefoğlu Ali Ağa'nın müteveffie Hacı Zarife Hatun'un Hoca suyu çeşmesi ceryan etmek ve müteveli vasıtasıyla istirbah olunmak üzere müteveli Hacı Hafız Hasan Efendi'ce işletilen 1000 kuruşluk nakit.

*1757 numaralı sicilde Hacı Mehmed Bey ma'i carisinin sebilini temizlemek ve harap olduğunda tamir edilmesi için vakfedilen gelirler*¹⁰⁵:

Vakfedilen 6000 kuruşun rıbhıyla akarsuyun tamir edilmesi şart koşulmuş ve meblağ mukabelesinde evi ve dükkânı rehin verilmiştir. Meblağ müteveli Taşçı Mustafa'dadır ve işletilmek üzere kardeşi Hacı Abdi Bey'e verilmiştir.

2.7.3. Hacı Emine Hanım Ma'i Cari Çeşmesi

Banisi Abdullah Paşa'nın eşi Hacı Emine Hanım'dır. Pazar mahallesinde Cebecioğlu Ömer Ağa'nın evi yakınındadır¹⁰⁶. 1841 yılında ma'i cari çeşme harap olduğunda tamir edilmesi için bir dükkân icarı 150 kuruş ve bir zeytin bahçesi vakfedilmiştir. Bu hizmeti yerine getirmeye oğlu Hacı Mustafa müteveli atanmıştır¹⁰⁷.

İcarıyla çeşmenin tamir edilmesi şartıyla vakfettiği Kemer altında bir dükkân (Arasta yakınında Hacı Mehmedoğlu Molla İsmail'in dükkânı) ve Seyyid Kudbiddin

¹⁰³ ŞŞS, 1757, 24B/5.

¹⁰⁴ ŞŞS, 1757, 26A/1.

¹⁰⁵ ŞŞS, 1757, 50A/1.

¹⁰⁶ ŞŞS, 1757, 50A/2.

¹⁰⁷ ŞŞS, 1756, 12A/5.

yukarısında arsası ile zeytin bahçesi ve 30 adet ağaç. Gelirler çeşme mütevellisi Kara Hasanoğlu Hacı Mustafa'dadır¹⁰⁸.

2.7.4. Hafız Ali Çeşmesi

Said Bey mahallesindedir. Banisi Ezerkafi-zâde Hafız Ali Efendi'dir¹⁰⁹. 1841 yılında çeşmenin yolları harap olduğunda tamir edilmesi için nakit 300 kuruşun ribhı 30 kuruş vakfedilmiştir. Hizmeti yerine getirmeye vâkîf kendisini mütevellî atamıştır¹¹⁰.

Gurre-i Cemaziyelâhir 1260/18 Haziran 1844 tarihinde Hafız Ali Efendi'nin yaptırdığı çeşmenin tamiri için vakfedilen 300 kuruşun ribhıyla çeşmenin tamir edilmesi şart koşulmuştur. Gerek çeşme ve gerek sebili harap olduğunda ve gerekse temizlenmesi gerektiğinde işlemleri yerine getirmek için 300 kuruş Kadıköyü reayalarından Taşcıoğlu Cerşüd adlı zimmiye teslim edilmiş ve durum sicile kaydedilmiştir¹¹¹.

2.7.5. İçkale'de Ma'i Cari Çeşme

İç kale içinde akan ma'i cari çeşmenin kale dışında olan ahşap mizamları harap oldukça gelirinden tamir edilmesi için Hatice Hanım, Bezzazistan'a bitişik bir dükkânının icarını vakfetmiştir¹¹².

2.7.6. İbrahim Ağa Evi Altında Bulunan Çeşme

İbrahim Ağa evi altında bir çeşme mevcuttu. Bu çeşmenin sebili harap olduğundan tamir edilmesi için Hatice Hanım, Bezzazistan'a bitişik bir dükkânının icarını vakfetmiştir¹¹³.

2.7.7. Mekde Mahallesinde Üç Adet Çeşme

5 Rebiyülevvel 1270/6 Aralık 1853 tarihinde Bayrakdaroğlu'nun kızı Ayşe Hatun, Mekde mahallesinde bulunan üç çeşmenin mecralarını tamir için 500 kuruş vakfetmiş ve meblağı mütevellî atadığı Ragıp Efendi'ye teslim etmiştir. Ragıp Efendi de 500 kuruş vakfettikten sonra mütevellilikten ayrılmış, toplam 1000 kuruşu yönetmek üzere Samancı Hacı Abdullah Ağa mütevellî atanmıştır¹¹⁴.

Mekde mahallesinde bulunan Kırımî Hacı Halil'in evi bitişğinde olan akarsu çeşme ile Refia Hatun evinde olan çeşme ve Mustafa Bey evinde olan çeşme olmak üzere toplam üç adet çeşme harap olduğunda tamir olunması için, Yusuf'ın evi

¹⁰⁸ ŞŞS, 1757, 50A/2.

¹⁰⁹ ŞŞS, 1757, 50A/3.

¹¹⁰ ŞŞS, 1756, 12A/6.

¹¹¹ ŞŞS, 1757, 50A/3.

¹¹² ŞŞS, 1757, 20B/4.

¹¹³ ŞŞS, 1757, 20B/4.

¹¹⁴ ŞŞS, 1757, 22A/4.

başında Kadıköyü yolunda bir tarla ve içinde zeytin ağaçları hasılatı vakfedilmiştir. Çeşme mütevellileri Seyfullah-zâde Mustafa Bey'dir¹¹⁵.

2.7.8. Kalyon Burnu Mahallinde Su Kuyusu

15 Safer 1278/22 Ağustos 1861 tarihinde Pazar mahallesinden Osmanoğlu Hacı Şaban mülkünden 1200 kuruş vakfederek, oğlu Ömer Efendi'yi müteveli atamış ve nakdin işletilmesiyle elde edilecek pay ile Kalyon Burnu mahallinde olan su kuyusunun tamir edilmesini şart koşmuştur¹¹⁶.

2.7.9. Karıcıoğlu Kızı Ayşe'nin Yaptırdığı Su Çeşmesi

26 Muharrem 1287/27 Nisan 1870 tarihinde Hançerli mahallesinden Mehmed kızı Karıcıoğlu kızı Ayşe mülkünden 100 kuruşu su çeşmesi nakdine ilave ederek müteveli Merzifonlu-zâde Ahmed Ağa oğlu Mehmed Ağa'ya teslim etmiştir. Bu meblağın işletilmesinden elde edilecek gelirle çeşmenin tamir edilmesini şart koşmuştur¹¹⁷.

Sonuç

Sonuç olarak vakıfların toplum açısından faydaları sayılamayacak kadar fazladır. Vakfın sosyal fonksiyonları dendiği zaman verdiği hizmetleri anlıyoruz. Dolayısıyla yol kenarındaki çeşmeden kervansaray, dağ başındaki zaviye ve tekkeden en büyük medreseye, ufacık bir mescitten büyük camilere, handan hamama, aşevinden hastaneye kadar, toplumun bütün fertlerine hizmet verebilen her sosyal eseri vakıf müessesesinin ilgi alanı içinde görmek mümkündür. Bu anlamda bu kadar geniş bir sahaya yayılan vakıf müessesesi toplumun kültürünü, eğitimini, politikasını, ekonomisini, ahlakını, dinini, sanatını ve düşüncesini mutlaka olumlu yönde etkileyecektir. Bu amacıyla vakıf, hem devlet hem de özel sektörden sonra üçüncü bir kurum olarak gündeme gelmektedir, ancak diğerlerinden farkı kutsal olması ve gönüllüler sektörü olmasıdır.

Vakıf, Selçuklu ve Osmanlı devrinin kültür ve medeniyetinin muhteşem bir göstergesidir. Herhangi bir caminin, mescidin, çeşmenin, hamamın, medresenin vs. kitabesine bakan kişi, bu büyük ve muhteşem medeniyetin izlerini açıkça görebilir.

Samsun kasabasında da Osmanlı döneminde önemli eğitim-öğretim, dînî ve sosyal ihtiyaçların büyük bir kısmı vakıflar vasıtasıyla gerçekleştirilmiştir. İncelediğimiz dönemde Samsun'daki vakıf gelirlerine baktığımızda aşağı yukarı hayır kurumlarının tamir ve görevlilerine verilen vazifeleri karşıladığı görülmektedir. Çoğu zaman insanlar değişik tarihlerde inşa edilen müessesât-ı hayriyelerin tamir ve görevlilerine vazife

¹¹⁵ ŞŞS, 1757, 51B/1.

¹¹⁶ ŞŞS, 1757, 26A/3.

¹¹⁷ ŞŞS, 1757, 27A/2.

olmak üzere nakit vakıflar kurmuşlar ve vakıfların yaşamasını kolaylaştırmışlardır. Samsun'da medrese, cami, mescit, zaviye, mektep ve çeşmelerin tamiri ve görevlilerine ücret olmak üzere birçok kişi ya nakdini ya da tarla, bağ, bahçe, dükkân vb. gayrimenkullerinin icarını vakfetmişlerdir. Öte yandan vefatlarından sonra kendi ruhları için hatim ve diğer surelerin okunmasını, önemli gecelerde cami içinde ve minaresinde kandil yakılmasını isteyenler olduğu gibi, Müslümanların ayakkabılarını aydınlıkta giymek için kandil yakılmasına nakdini vakfedenlere de rastlanmaktadır.

Kaynakça

Arşiv Kaynakları

1756 Numaralı Samsun Şer'iyeye Sicili, Tarihi H. 1251,1264, 1246-1265

1757 Numaralı Samsun Şer'iyeye Sicili, Tarihi H. 1266, 1260-1281

Araştırmalar

Ahmet Vefik Paşa. (2000). *Lehçe-i Osmânî*, Ankara:Türk Dil Kurumu Yayınları.

Ali Nazîmâ ve Faik Reşid. (2002). *Mükemmel Osmanlı Lügâtı*, (Hazırlayanlar: Necat Birinci, Kâzım Yetiş ...), Ankara: Türk Dil Kurumu Yayınları.

AKGÜNDÜZ, Ahmet. (1986). *İslam'da ve Osmanlı Tatbikatında Vakıf Müessesesi*. Ankara. Türk Tarih Kurumu Basımevi.

BEŞİRLİ, Mehmet. (1993). *XIX. Yüzyılın Başlarında Samsun Şehri (1755 Numaralı Samsun Şer'iyeye Siciline Göre, H. 1200-1255; M.1785-1839)* Ondokuzmayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. Samsun: Basılmamış Yüksek Lisans Tezi.

DEVELLİOĞLU, Ferit. (2002). *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lügât*, 19. Baskı, Ankara: Aydın Kitabevi.

ÖZCAN, Tahsin. (2003). *Osmanlı Para Vakıfları*. Kanûnî Dönemi Üsküdar Vakıfları, Ankara: Türk tarih Kurumu Basımevi.

ÖZTÜRK, Mustafa. (1987). "Tokat'ta Fiyatlar (1772-1823) I", *Türk Kültüründe ve Tarihinde Tokat Sempozyumu*, 2-6 Temmuz 1986, Ankara 1987, s. 184-211.

ÖZTÜRK, Nazif. (1995). *Türk Yenileşme Tarihi Çerçevesinde Vakıf Müessesesi*. Ankara: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları.

YEDİYILDIZ, Bahaeddin. (1989). "İslâm'da Vakıf". *Doğuştan Günümüze Osmanlı Tarihi. Cilt 14*. İstanbul: Çağ Yayınları.

_____; (1986). "Vakıf". *İslam Ansiklopedisi. Cilt 13*, İstanbul: Milli Eğitim Bakanlığı Basımevi.

_____; (2003), *XVIII. Yüzyılda Türkiye'de Vakıf Müessesesi. Bir Sosyal Tarih İncelemesi*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.

İNGİLİZ KONSOLOSLUK RAPORLARINA GÖRE 1841 YILINDA SAMSUN VE ÇEVRESİNDE TİCARET

K. Tuncer ÇAĞLAYAN*

İngiltere'nin Osmanlı Devleti ile imzaladığı 1838 Ticaret Sözleşmesinden¹ sonra İngiliz diplomatik temsilciliğinin ilgi alanı içine ticaretin giderek artan tonda yerleştiğini görüyoruz. Osmanlı Devleti'nin önemli bölgesel merkezlerinde konsoloslukların açılması bu ilginin bir göstergesidir. Samsun şehri de bu yüzyılda önemli bir liman kenti olarak İngiltere'nin ilgi alanında bulunan ve bu münasebetle Trabzon'daki Konsolosluğuna bağlı olarak Konsolos Vekilliği açılmaya layık görülen bölgesel bir merkezdir². Günümüzde de Orta Karadeniz ve iç Anadolu'nun kuzey kısımlarının ticaretini etkileme gücüne sahip olan Samsun'un Tanzimat Fermanını takip eden yıllardaki ticari yapısını görmek için Konsolos Vekili R. W. Stevens'in raporları bu bildiride bize yol gösterici olacaktır.

Stevens'in Samsun'un 1841 yılı ticaretini inceleyen geniş bir raporu ve bu rapora ek olarak hazırlanmış diğer raporları, Samsun ve çevresi ile ilgili olarak kayda değer bilgiler içermektedir³. Konsolos Vekilinin raporunda Samsun limanına giren ve çıkan gemiler, gemilerin tonajı, taşıdıkları malın İngiliz sterlini üzerinden değeri ve personel sayısı ile ilgili verdiği istatistikleri incelediğimizde şu tablo ile karşılaşyoruz.

Tablo 1. Samsun Limanında Toplam Ticaret Hacmi 1 Temmuz – 31 Aralık 1841⁴

	Gelen Gemiler				Giden Gemiler			
Tabiiyeti	Gemi Sayısı	Tonaj	Personel Sayısı	Malın Değeri	Gemi Sayısı	Tonaj	Personel Sayısı	Malın Değeri
Türk	59	12.010	1.155	95.575	65	12.620	1.205	87.475
Avusturya	34	6.210	1.084	36.254	34	6.210	1.084	33.560
Rus	3	510	30	1.050	3	510	30	103
İskandinav	1	120	7	500	1	120	7	...
Toplam	97	18.850	2.276	133.379	103	19.460	2.326	121.138

* Prof. Dr., Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Eğitim Fakültesi Öğretim Üyesi.

¹ Bu sözleşme kısmen Osmanlı-İngiliz ticaretini geliştirmeyi hedefliyordu. Antlaşma ile Osmanlı İmparatorluğu'nda İngiliz tüccarlarına ayrıcalıklar ve bağışlıklar teyit ediliyor, İngiltere vatandaşlarının imparatorluğun herhangi bir yerinde serbestçe ticaret yapmasına izin veriliyor ve Osmanlı ithalatının üzerindeki gümrük vergisi *ad valorem* % 9 ile sınırlandırılıyordu. Daha fazla bilgi için bakınız M. S. Anderson, *Doğu Sorunu 1774-1923 Uluslar arası İlişkiler Üzerine Bir İnceleme*, Çev: İdil Eser, Yapı Kredi Yayını, 2001, s. 112-113.

² Osmanlı klasik dönemi Samsun'un sosyo-ekonomik durumu için bakınız Mehmet Öz, *XV-XVI Yüzyıllarda Canik Sancağı*, Türk Tarih Kurumu, 1999.

³ FO 336/1/E 1831 British Consulate in Samsun 1837 –1842, Report on the Trade of Samsun, 31 Aralık 1841.

⁴ FO 336/1/E 1831 31 Aralık 1841, ek 1.

Bu tabloya göre Türk bayrağı taşıyan gemiler önde gelmektedir. Dikkat çekici bir husus limana uğrayan Avusturya gemilerinin sayısıdır. Yine bu tablo, Samsun ve çevresinde ve Karadeniz'in genelinde Avusturya tüccarının yoğun bir ilgisinin olduğunu göstermektedir. İngiliz temsilci tablonun ortaya koyduğu veriyi değerlendirirken limana uğrayan gemiler arasında hiçbir İngiliz gemisinin bulunmamasından şikâyetçidir. Bir ara İngiliz *Peninsular & Oriental* Şirketinin çalışma hattını Karadeniz'e genişletme ve bu hat üzerinde büyük ve güçlü gemilerini devreye sokma kararı memnuniyet uyandırmış, ancak daha sonra kararın iptali aynı derecede hayal kırıklığı yaratmıştır. Kararın uygulanması durumunda İngiltere ve Türkiye'nin bu bölgesi arasında kurulacak doğrudan ticaret diğer yabancı şirketlerin tasfiyesini beraberinde getirecekti. Konsolos Vekili bu kararın tekrar alınması ve uygulanması ümidini taşımakta ve şu ifadeyi kullanmaktadır: *Bu bölgelere buharlı gemi taşımacılığını getiren İngilizlerin bir gün gelip yabancıların tek taraflı (rakipsiz) olarak faydalandıkları buharlı gemi taşımacılığı ticaretine bizim bayrağımızın ortak olması duamdır*⁵.

Avusturya gemilerinin sayısının fazla olmasının temel sebebi olarak *Danube Steam Navigation* [Tuna Buharlı Gemi Taşımacılığı] şirketinin İstanbul-Trabzon arası seferlerinde Samsun'u ara liman ya da istasyon olarak değerlendirmesi gösterilmektedir. Avusturya buharlılarının en büyüğü 160 beygir gücünde olup 1841 Nisanında Amasra yakınlarında kaza yapmıştır. Rapora göre, İstanbul'a götürülen geminin halen tamiri devam etmekteydi ve hâlihazırda biri 140, diğeri 120 beygir gücünde iki Avusturya gemisi İstanbul-Samsun-Trabzon arasında düzenli sefer yapmaktaydı. Ayrıca 150 beygir gücünde İngiliz yapımı olan bir Türk gemisi bir İngiliz kaptanın yönetiminde düzenli olarak limanlar arasında seferlerini gerçekleştirmekteydi⁶.

Stevens'a göre mevcut gemilerin yıllık olarak artışı devam eden Trabzon ticaretinin taşımacılığını ve Samsun'da artan iş yükünü yeterli şekilde karşılaması imkânsızdı. Ticari mallardan başka yıl boyunca 18.870 yolcu taşınmıştı. Yolcuların 11.200 ü askeri birlikler olup yolcu taşımacılığının ticaretteki oranı % 24 ve getirisi 15.924 sterlin olmuştu⁷.

Raporunda konsolos, Samsun limanında son altı ayda gerçekleştirilen ithalat – ihracatı gösteren listeler eklemiştir. Canik bölgesinin ticarî kapasitesini göstermesi açısından son derece zengin olan bu listelerden, ithal ve ihraç edilen ürünler, üretim miktarları ve gidiş ve geliş yerleri hakkında geniş bilgi edinmek mümkündür.

⁵ FO 336/1/E 1831.

⁶ FO 336/1/E 1831.

⁷ FO 336/1/E 1831.

Tablo 2. Samsun'dan buharlıların 1841 yılı tamamı ve diğer gemiler tarafından 1 Temmuz – 31 Aralık 1841 tarihleri arasında ithal edilen ürünlerin listesi⁸

Mallar	Miktar		Notlar
Mamul	Sandık	3.918	Mamul ürünler genellikle İngiliz imalidir. Küçük Asya'da şehir ve kasabaların çoğunda eski zamanlardan gelen, kahvehanelerin dövmüş kahveyi Jamiz (temiz) adı verilen bir müesseseden alma alışkanlığı hala devam etmektedir. 600 çuval kahve Hükümetin talimatıyla civar kasabalardaki kahve satıcı kurumların ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla ithal edilmiştir. Tırpanlar Rumeli'de imal edilmektedir. Rumeli kumaşı aba adı verilen ve ülkenin genelinde fakir kesimin giydiği kumaştır. Fakat özellikle Doğu Karadeniz (Lazistan) bölgesi halkının tercih ettiği bir kumaştır. Defolu ve döküntü kumaşlar, İstanbul'daki terzilerin artık kumaşları olup uzun yolculuğa çıkacak olan göçmenlerin giysi ihtiyaçlarını üreten imalathaneler tarafından kullanılmaktadır. Hükümet depolarında iç Anadolu'daki askerler için askeri kıyafetler depolanmıştır. Diğerleri arasında yer alanların tek tek adını ve miktarını tam olarak tespit edemedim. Demir genellikle baharda ithal ediliyor ancak miktarı çok düşük. Mısır Tuna bölgesinden ve buğday ise Rusya'dan gelmektedir.
Kahve	Çuval	1.396	
Şeker	Fıçı	64	
Sabun	Kasa	167	
Petrol	Varil	104	
Zeytinyağı	Varil	34	
Çelik	Kasa	5	
Tırpan	Kasa	35	
Pipebowl [Seramik pipo]	Kasa	37	
İran tütünü	Balya	10	
Kuru meyve	Kasa	208	
Twist (kırsal)	Balya	60	
Bakır	Fıçı	10	
Rumeli kumaşı (bezi)	Balya	614	
Defolu kumaş	Balya	30	
Keten kumaş	Balya	10	
Cam	Sandık	51	
Hükümet erzakı	Sandık	150	
Diğer	Paket	749	
Toplam Paket		7.650	
İngiliz demiri	(kental)1.464	(ton) 81	
Rus demiri	(kental)4.160	(ton)231	
Tuz	Kilo	24.100	
Mısır	Kilo	10.200	
Buğday	Kilo	26.500	

Bu liste Türk gemilerin taşıdığı ürünleri içermemektedir. Gelen malların ne kadarının Samsun için, ne kadarının ise iç kesimler için getirildiği tam olarak tespit edilememiştir. Ancak konsolosun yaptığı araştırmadan gelen paketlerden 1550 sinin Samsun ve çevresi, geri kalan 6100 ünün ise iç Anadolu'ya sevk için limana getirildiği anlaşılmaktadır⁹.

Konsolos Stevens İngiltere'den bölgeye ne kadar mal satılabileceğini tespit etmek üzere beraberinde demir, pamuk ve diğer ticari emtiadan anlayan İngiliz üreticiler getirmiştir. Samsun tüccarı ihtiyaçlarını buharlı gemilerle düzenli olarak İstanbul'dan karşıladığı için kendisine ilk başta pek ilgi gösterilmemiştir. Fakat Erzurum'da vuku bulan veba salgını yüzünden Hükümet karantina ilanına karar verip Samsun limanını da karantinaya dahil edince İstanbul'dan mal sevkiyatı sekteye

⁸ FO 336/1/E 1831, ek 2.

⁹ FO 336/1/E 1831.

uğramıştır. Mal arzındaki daralma sonucu Stevens kendi mallarına yönelik bir ilginin gerçekleştiğini fakat depolarındaki malın da talebi karşılamaya yetmeyeceğini ifade etmektedir. Karantinanın kalkması durumunda mahalli tüccarın, mal ihtiyaçlarını doğrudan İstanbul'dan tedarik etmeye devam edip etmeyeceği kesinlik kazanmamıştır. Samsun'daki tüketim tek başına ciddi boyutta değildir. Bununla birlikte, ticarî malların Samsun'da depolanması çevre vilayetlerdeki tüccarları Samsun'a çekebilirdi. Fakat Stevens'a göre bunun gerçekleşmesi için sabra, ümide ve ısrarlı bir çalışmaya ve aynı zamanda İngiltere'den Samsun'a doğrudan ithalat için gerekli idarî ve hukukî temelin hazırlanmasına ihtiyaç vardı.

Tablo 3. Samsun Limanından 1841 yılı tamamında Avusturya Buharlılarının ve 1 Temmuz 1841 –31 Aralık 1841 tarihleri arasında diğer gemilerin gerçekleştirdiği ihraç malları¹⁰

Mallar	Miktar	Üretim Yeri	Notlar
Tütün	Balya	6.044	Canik
Sülük-Salyangoz	Tüb [kutu]	1.780	Samsun (975) Kayseri (805)
İpek	Balya	190	Canik ve Amasya
Keten	Balya	4	Canik
Meyve	Sepet	20	Canik
Öküz boynuzu	Çuval	12	Canik
Kendir	Balya	780	Canik
Pirinç	Çuval	370	Canik
Fasulye	Çuval	515	Canik
İçiriş	Çuval	543	Malatya
Kitre (Geven)	Çuval	817	Malatya
Galls [Mazı]	Çuval	552	Malatya
Mamul	Balya	839	
Balmumu	Çuval	191	Canik, Amasya Çorum
Mahlep	Çuval	559	Tokat
Keçi yünü	Balya	94	Sivas
Koyun yünü	Balya	176	Sivas
Siğir derisi	Balya	844	Kayseri
Pastırma	Balya	1.033	Kayseri
Keçi derisi	Balya	90	Kayseri
Üvez	Çuval	1.592	Kayseri, Tokat, Çorum
Anason tohumu	Çuval	26	Kayseri
Ham bakır	Paket	1.196	Tokat
Kabuklu meyve	Çuval	160	Kayseri
Mantar	Balya	125	
Litharge [Kurşun monoksit]	Sandık	19	Keban
Twist (Kırsal)	Balya	14	Tekrar ihraç edildi
Kalem kamışı	Balya	8	İran
Alum [Şap]	Çuval	24	Karahisar
Kök boyası	Çuval	54	Tokat

¹⁰ FO 336/1/E 1831, ek 3.

<i>Rumeli bezi</i>	<i>Balya</i>	<i>81</i>	<i>Tekrar ihraç</i>	
<i>Bagaj [Bavul]</i>	<i>Paket</i>	<i>398</i>		
<i>Diğer</i>	<i>Paket</i>	<i>232</i>		
<i>Toplam Paket</i>		<i>19.382</i>		
<i>Keten tohumu</i>	<i>Kilo</i>	<i>2.000</i>	<i>Canik</i>	
<i>Buğday</i>	<i>Kilo</i>	<i>19.000</i>	<i>Tekrar ihraç</i>	
<i>Pease [Bezelye]</i>	<i>Kilo</i>	<i>100</i>	<i>Amasya</i>	
<i>Amerikan mısırı</i>	<i>Kilo</i>	<i>4.000</i>	<i>Tekrar ihraç</i>	
<i>Tuz</i>	<i>Kilo</i>	<i>3.500</i>	<i>Tekrar ihraç</i>	
<i>Valonea [Palamut]</i>	<i>Kental</i>	<i>2130</i>	<i>Yozgat</i>	
<i>Bakır</i>	<i>Kental</i>	<i>8.500</i>	<i>Tokat'ta rafine</i>	
<i>Kurşun</i>	<i>Kental</i>	<i>500</i>	<i>Keban</i>	
<i>Çıra</i>	<i>Kental</i>	<i>8</i>	<i>Canik</i>	

Samsun'da Rus demiri ciddi bir orana sahip olduğundan İngiliz demirinin miktarı önemsizdir. İngiliz demirine rağbet edilmemesinde, Türkiye'nin diğer bölgelerinde görülen ön yargının etkisi Samsun'da az olmasına rağmen, talebin düşük olması raporda doğrudan ithalin eksikliğine bağlanmıştır. Rus idaresi Trabzon'da yaptığı gibi Samsun'da da stoklama yapmış, talebe cevap verecek arzı önceden hazırlamıştır. Ancak Rus demirinin satışını yapan İstanbullu bir Ermeni olan temsilcisi, yüksek limitler ile sınırlandırıldığından istediği oranda bol miktarda satış yapamamaktan şikâyetçidir. Ton başına 18 sterlinden aşağı satamazken diğerleri tonunu 13 sterlinden satmaktaydı¹¹.

İthal edilen ürünler arasında bölgenin ihraç etmesi gereken bir ürün olan mısırın bulunmasını Stevens şu şekilde açıklamıştır: 1839-1840 yıllarında ürün yeterince bol mahsul vermemiş, dolayısıyla pazarda darlık oluşmuş, ortaya çıkan açık ithalat ile kapatılmaya çalışılmıştır. Fakat son hasat üreticinin yüzünü güldürmüş ve ürünlerdeki darlık kısmen sona ermiştir. Kısmen değerlendirmesini geçen yılın kıtlığından kaynaklanan fiyatların yükselmesinin halka ağır bir bedel ödetmesi ve halen hububatın normal fiyat seviyesine inmemiş olmasından dolayı yaptığını ifade etmiştir¹².

Stevens ihraç ürünleri arasında Kayseri menşeli malların Samsun'daki yoğunluğuna dikkat çekmiştir. Bu yoğunluk 1841 de aynı derecede gerçekleşmemiştir. Kayseri tüccarı bir yıl önce gerek buharlıların kapasitelerinin yetersizliği gerekse askeri birliklere gemilerde yer ayırma zorunluluğunun bir sonucu olarak mallarının Samsun'da veya ellerinde kalmasından dolayı büyük zarara uğramıştır. Bu yıl ise Nizip'te dağıtımı yapılacak olan redif kuvvetlerinin Samsun'dan gönderileceğini bilen Kayseri tüccarı geçen yılın benzer zararını yaşamamak için daha uzun ve zahmetli ama sonucundan emin oldukları karayolunu tercih ettikleri anlaşılıyor. Konsolos Vekili bütün Kayseri ticari malının Samsun limanından ihracının, büyük tonajlı gemilerin

¹¹ FO 336/1/E 1831.

¹² FO 336/1/E 1831.

limanlar arasında düzenli sefer yapmaları durumunda mümkün olabileceğini ifade etmiştir¹³.

Raporda Samsun'da tarım ile ilgili olarak da önemli tespitler yer almaktadır. Nehirlerin sonbaharda taşması yüzünden Samsun'un ovalarında çeltik ve keten tohumu üretimi ciddi zarara maruz kalmıştır. Ancak Rusya'da da benzer şekilde mahsulün yetersiz kalmasının etkisiyle İstanbul'da keten tohumu fiyatı yükselmiş, dolayısıyla üretici ve tüccarın zararı telafi edilmiştir. Samsun ovalarında yetişen keten tohumunun kalitesi iyi olmakla beraber üretim ve toplama aşamasında yeterince dikkatli olunmaması beraberinde kirlenme ve tohumun diğer unsurlarla karışması sonucu verdiği için Avrupa pazarında satılabilmesi için mutlaka temizlenmesi gerektiği vurgulanmaktadır¹⁴.

Canik bölgesinde üretilen kendir ve kereste için Osmanlı idaresinin bir sınırlama getirdiği ve bu ürünlerin tek alıcısının devlet olduğu raporda görülüyor. İngiliz temsilci bu uygulamadan son derece rahatsızdır. Hatta ülkesi ile Osmanlı Devleti'nin imzaladığı Ticaret Sözleşmesinin bazı ek maddelerinin Babiâli tarafından yanlış tercüme edilmiş olabileceğini ileri sürerek bu uygulamanın yürürlükten kaldırılması için girişimlerde bulunulmasını teklif etmektedir. Kendir ve kereste ihracının önündeki engellerin kaldırılması İngiliz tüccarı için gerçek bir kazanç olacaktır¹⁵.

Listeden görüleceği üzere Samsun'un en önemli ihraç ürünü tütündür. Tütünle ilgili olarak ayrı bir ek rapor tanzim eden Stevens tütünü çeşitli açılardan ele almıştır. Vergilendirilme yönünden tütünün iki türlü vergiye tabii olduğunu söyler: Birincisi yaş gümrük (fresh custom) denilen, tütünün toplanmasından önceki yeşil haldeyken alınan vergi, ikincisi ise kuru gümrük (dry custom) denilen tütün pazara getirildiğinde alınan vergidir. Vergi oranları Trabzon Valisi tarafından belirlenmektedir. 1841'in yaş gümrüğü için Vali İstanbul'a 125.000 lira (1.250 sterlin) ödemiştir. Bu vergiyi aşağıdaki şekilde üç kısımda düzenlemiştir:

1.Samsun'un doğusunda Batman Suyu (çayı) ile batısında Kürtün Irmağı arasındaki üretim için 45.000 kuruş = 450 sterlin.

2.Batman çayının doğusundan Çarşamba'ya kadar olan için 117.000 kuruş = 1.170 sterlin.

3.Kürtün ırmağının batısından Bafra'ya kadar olan bölge için 125.000 kuruş 1.250 sterlin. Toplam da 287.000 kuruş = 2.870 sterlin olarak vergilendirilmiştir¹⁶.

¹³ FO 336/1/E 1831.

¹⁴ FO 336/1/E 1831.

¹⁵ FO 336/1/E 1831.

¹⁶ FO 336/1/E 1831, ek no 4.

Stevens'in hesaplamasına göre toplanan verginin 162.000 kuruşu Valiye kazanç olarak kalmıştır. Paşaya vergiyi toplayanlar, birinci bölgenin 70.000, ikinci bölgenin 167.000 ve üçüncü bölgenin 200.000 kuruş ödeme yapacaklarını hesaplayarak işe koyulurlar. Toplamda 437.000 kuruş olarak hesap edilen verginin 287.000 kuruşun fazlası olan 150.000 kuruş, vergiyi toplayanlarca kâr olarak tasarruf edilir. Ancak bu kâr payı her zaman garanti değildir. Mahsulün kötü sezon dolayısıyla zarar görme riskini üstlenmişlerdir. Vergi şu şekilde tahsil edilir: Tütünün toplanmasına altı hafta kala tarlalar ölçülür, her bir 70 feet ürün için üretici 112 para öder. Kullanılan ölçümdeki anlaşmazlıkları gidermek için sonunda Samsun Kadısının mührünü taşıyan bir kordon [ip] kullanılır.

Kuru gümrük ise batman ¹⁷ başına 6 kuruşa sabitlenmiş olup, tütünü alan tüccardan tahsil edilir. Tüccar ise verdiği vergiyi üreticiden keser. 1841 de Trabzon Paşası İstanbul'a 400.000 kuruş ödemiştir. Bütün mahsul satılana kadar Paşa vergiyi kendi hesabında tutar. Ne kadar tuttuğu bilinmemekle beraber Samsun'u aşağıdaki bölgelere ayırarak İstanbul'a göndereceği vergiyi tahsil ettirdiği raporda belirtilmiştir:

Çarşamba ve Samsun arası tütün için	200.000 kuruş = 2.000 sterlin
Samsun ve Bafra arası tütün için	450.000 kuruş = 4.500 sterlin
Geri kalan bölgenin tütünü için	50.000 kuruş = 500 sterlin
Toplam	700.000 kuruş = 7.000 sterlin

Stevens'in yaptığı hesaba göre Paşanın toplanan vergiden kârı 300.000 kuruştur.

İstanbul'a giden tütünden Samsun'da vergi alınmaz, çünkü vergilendirilmesi İstanbul'da yapılmaktadır. Yine Stevens'a göre tütünün miktarı 40.000 kentali aşarsa Babiâli aldığı verginin bir kısmını Paşaya gönderir, fakat bu miktar hiç aşılmaz.

Yukarıdaki hesaptan anlaşılacağı üzere Babiâli tütün üzerinden vergilendirdiği halkın ödediği paranın çok az bir kısmını sadece 6.000 sterlini (600.000 kuruş) tahsil eder. Bunu sebebini izah etmek Stevens'a göre neredeyse imkânsızdır. Eğer tütün üzerinden alınan ve bol miktarda tahsisat olabilecek verginin yarısı tütün vergisini toplayanlara tahsis edilse Sultan'ın hazinesinde mevsim başına 360.000 kuruş gelir artışına sebep olabilecektir. Diğer ülkeler için bu miktarın çok büyük bir para olmadığını söyleyen Stevens Türkiye gibi maliyesi darda olan bir ülke için bunun ciddi bir rakam olduğunu vurgulamıştır¹⁸.

¹⁷ XIX. Yy.da Anadolu'da yaygın olan kervan batmanı 6 okka=7,77 kg. XVI. yy.da yöreden yöreye 3-8 kg. arasında değişiyor. Bkz. W. Hinz, İslam'da Ölçü Sistemleri, çev. S. Acar, İstanbul 1990, s. 26. Stevens'in hesabına göre 1 batman=7,5 kg.

¹⁸ FO 336/1/E 1831, ek no 4. Canik'te üretilen tütünün miktarını hesaplamak için aşağıdaki şekilde tahminî bir hesap yapılmıştır: Eğer kuru gümrük 700.000 kuruş ise

Rapora göre 1841 boyunca buharlı gemiler kanalıyla İstanbul'dan 24.000 sterlin değerinde para, mal almak için Samsun'a gelmiştir. Samsun'dan nakledilen mal, değer olarak 43.000 sterline tekabül etmişti ki bunun 25.000 sterlini tüccarların hesabına, 10.000 sterlini ise Paşa tarafından Babiâli'ye gönderilen paradır¹⁹.

Konsolos Vekili 1838 ticaret sözleşmesinin geniş şekilde uygulanmadığından, en azından bölgede halen yürürlüğe fiilen girmediğinden şikâyet etmektedir. Mahallî otoritelerin sözleşmeyi geçersiz kılmak için çok istekli olduklarını vurgulayan Stevens bunu bir örnekle pekiştirir: İstanbul'da temsilciliği olan bir İngiliz firması için Amasya'dan ipek alan bir Avrupalı, mezkur sözleşme gereğince yürürlükten kaldırılmış olması gereken bir verginin Trabzon Valisi Abdullah Bey tarafından talep edildiğini ancak İstanbul'daki merkezine firma durumu bildireceğini söyleyince, Vali geri adım atmıştır. Bunun üzerine Samsun'dan müdahale etmesine gerek kalmadığını üstlerine rapor eden Stevens, Vali Abdullah Bey'in kendisine karşı tavizkâr bir duruma düşmemek için de son derece dikkatli davrandığını belirtmiştir. Hatta kendisinden yaptığı ticaret için, diğer bir deyişle vergisi İstanbul'da ödenecek ticari malların sevki için gerekli tezkereye sahip olup olmadığının dahi sorulmadığını ifade etmiştir. Ancak diğerlerine karşı Valinin aynı hassasiyeti göstermediğini bir başka örnekle açıklamaktadır: Bazı Avusturyalı tüccarlar Sinop-Trabzon arasındaki geniş bölgede sülük-salyangoz imtiyazını İstanbul'dan 900 sterlin karşılığında satın almışlar. Salyangoz daha çok Samsun civarında bulunduğu için faaliyetlerini Samsun çevresinde yoğunlaştırmışlar. Ancak Vali Abdullah Bey, salyangozun ihracına kendisi işten hisse almadığı müddetçe izin vermeyeceğini söylemiş. Avusturyalılar, Valinin söylediğini yapmaya yetkisi ve imkânları olduğunu çok iyi bildiklerinden teklifini, daha doğrusu tehdidini kabul etmişler ve sülük-salyangoz işinin imtiyazını muhafaza etmek için kendisine imtiyazın belli bir kısmını vermişlerdir. Valiye okka başına 68 kuruş ödenmiştir. Kaba bir tahminle, Avusturyalı tüccarlar Valiye sülük işinden 1.500 sterlin (150.000 kuruş) kâr payı ödemişlerdi²⁰.

Stevens'a göre Samsun'da Avrupa kurumlarının (şirket temsilciliklerinin) yokluğu Ticaret Sözleşmesinin çıkaracağı faydayı engellemiştir. Ancak Canik sancağı ve komşu bölgeleri gibi ihraç potansiyeli çok büyük olan bu coğrafyada, kesinlikle kısa ya da orta vadede faydalarının hissedileceğinden emindir. Trabzon vilayetinin (Paşalığının) bütün bölgelerinde yaygın olduğu gibi Samsun halen Tanzimat uygulamasına tâbi değildir²¹.

İstanbul'a gönderilenin dışında satılan: 11.600 balya, İstanbul'a ek 3 de gösterilen sevk edilmiş: 6.044 balya, Bafra Kuyum'dan gönderilen: 10.000 balya, Listede görülmeyen Ocak-Haziran dönemi: 200 balya, Toplam: 29.644 balya tütün üretildiğini tahmin etmiştir.

¹⁹ FO 336/1/E 1831.

²⁰ FO 336/1/E 1831.

²¹ FO 336/1/E 1831.

Canik sancağında üretilen kendir²² için de önemli tespitleri olan Stevens, sancakta üretilen miktarın 1841 yılı için yaklaşık 20.000 kental = 1.100 ton olduğunu ifade etmiştir. Canik'te imal edilen tekneler için gerekli kısım ayrıldıktan sonra geri kalan kendir Babîâli tarafından alınmaktadır. Üretilen kendirin 7.000 kentali vergi olarak alınırken artan ürüne İstanbul'dan sabit bir fiyat biçilir ve ürün bu fiyattan satın alınırdı. 1841 de kental başına 80 kuruş ödenmiştir²³. 7.000 kentalin vergilendirilmesi ise şu şekilde gerçekleştiğini bildirmektedir: Canik mutasarrıfı Babîâli'nin açıkladığı fiyattan kendiri satın alır, sonra halka ekili arazilerin tamamını sorar. Gelen bilgiye göre vergiyi tanzim eder.

Kendir vergisi münasebetiyle Canik bölgesindeki erkeklerin mühim bir kısmı askerlikten muaf tutulmuştur. Ağır vergilendirme sebebiyle kâr payı düşük olan kendir üreticileri, üretim sırasında çok dikkatli davranmadıkları için kendirin kalitesi düşüktür. Buranın kendirini mevcut kalitesiyle Avrupa pazarlarına ithal etmenin pek akıl işi olmadığını düşünen Stevens, kendirdeki sınırlamalar kaldırılır ve Avrupa'nın talebi buraya ulaşırsa üretici halkın kendirin hem kalitesini hem de miktarını artıracığından ve bölgedeki kendir potansiyelinin somut üretime dönüşeceğinden emindir²⁴.

Konsolos Vekilinin ek raporlarında Zile panayırı, Amasya ve Tokat'ın ticari durumu hakkında da ciddi bilgiler söz konusudur. Erzurum Konsolosu Mr. Brant ve Kayseri Konsolosu Suter'in talepleri doğrultusunda Kasım ve Aralık aylarında Zile Panayırını ziyaret eden Stevens'in tespitleri oldukça ilginçtir: 1840 panayırının oldukça sönük geçtiği ve hayal kırıklığına sahne olduğu anlaşılıyor. Başarısızlığın temel sebepleri 1841'de söz konusu değildi. Bu sebepler başta Suriye'deki savaş (Mehmet Ali Paşa isyanı sonrasındaki gelişmeler), beklenmedik derecede erken gelen sert kış, ve son iki yılın kıtlığı yüzünden bol mahsulü olmayan üreticinin peşin paraya olan acil ihtiyacıdır. Bu sene söz konusu olumsuzluklar olmamasına rağmen ortaya daha kötü bir sonuç çıkmıştır. Panayıra gelen ziyaretçiler ortalamanın çok altında kaldığı gibi panayıra satış için getirilen mallar da 1840 panayırının yarısından azdır. Malın azlığına ve alıcıların normalden iki hafta daha fazla kalmasına rağmen ancak mevcut malların yarısının satılabildiği görülmektedir. Satış yapabilenler de genellikle 4-5 aya kadar vade yapma gücüne sahip Ankara tüccarlarıydı. Bazı durumlarda vadeyi ertesi yılın Ağustosunda yapılacak Yapraklı panayırına kadar uzattıkları olmuştur. Bütün

²² Kendir üretimi bölge açısından öteden beri önemli olup özellikle XVI. yüzyıldan itibaren Tersane-i Amire'nin ihtiyaçlarını karşılamada önemli bir yeri olmuştur. Bkz. İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Ankara 1992, s. 137 vd.

²³ FO 336/1/E 1831, 28 Şubat 1842, Kendir ve tütün üzerine Stevens'in Kayseri'de İngiliz Konsolosu Henry Suter'e raporu.

²⁴ FO 336/1/E 1831, 28 Şubat 1842.

olumsuzluklara rağmen tüccarlar İstanbul'dan aldıkları mala ödedikleri fiyattan zarar etmeden satışlarını yapmışlardır²⁵.

Rapor panayıra ülkenin hemen her bölgesinden katılım olduğunu belirtmiştir. Alıcıların çoğunluğu Tokat, Sivas, Amasya, Çorum, Yozgat ve Merzifon gibi yakın yerlerdendir. Buharlı gemiyle taşımacılığın bölgeye ulaşmasından önce buralardan İstanbul'a seyahat etmek büyük bir riskti, soygun ve benzeri olumsuzluklar kaçınılmaz karşılanmaktaydı. Bunun sonucu olarak bölgeden İstanbul'a kara yolculuğu son dört yılda terkedilmiştir. Buharlı gemi taşımacılığının Samsun üzerinden artarak etkisini göstermesi ve asayişin artmasına paralel olarak bölgede büyük değişimler ortaya çıkmıştır. İnsanlar artık Samsun üzerinden İstanbul'a nakit paralarıyla gemilerle gidiyor, alacaklarını alıyorlar ve tekrar gemiyle dönüyorlardı. Stevens yaptığı bir hesaplamayla bunu örneklendirir: Amasya'dan çıkan bir tüccar Samsun'a 6 kuruşa, Samsun'dan İstanbul'a 24 kuruşa gidiyor, bir o kadar da dönüş için harcayarak toplamda 60 kuruşa Amasya-İstanbul arasında gidip gelebiliyordu. İstanbul'da günlük 20 kuruş harcadığını ve 10 gün kaldığını düşünürsek toplam harcaması 260 kuruşu veya 4 sterlini geçmeyecektir. Bu masrafa, aldığı malların taşıma ücreti de ilave edilince onun hesabına göre bütün masrafı 5 sterlin civarında olacaktır. Amasyalı tüccar, bizzat kendisinin doğrudan İstanbul'dan alacağı 50 sterlinlik malı bir başkası aracılığıyla alması durumunda, ödeyeceği komisyon ve kar payı dikkate alınırsa, en az % 20 civarında ek ödeme yapacaktır ki bu 10 sterline tekabül eder. Halbuki kendisinin malı İstanbul'dan doğrudan alması durumunda 5 sterline masrafını karşılayıp diğer 5 sterlini kâr hanesine bırakacağı gibi ihtiyaç duyduğu malı seçme şansına sahip olmakla kalmayacak, aynı zamanda başkent İstanbul'u görme zevkini tatmış olacaktır²⁶.

Zile panayırının, buharlı nakliyenin gelişmesi karşısında gerileyeceği raporda vurgulanır. Yakın gelecekte panayırın, büyük baş hayvan pazarına dönüşmesinin ve civar köy ve kazaların küçük dükkânlarına yönelik ticarete hizmet vermesinin kuvvetle muhtemel olduğu not edilmiştir. Kalan az sayıdaki panayır tüccarı ise yakında İstanbul'la doğrudan alış-veriş yapmanın hem daha kolay ve daha çok kârlı bir iş olduğunu fark edecekler ve böylece Zile'deki ticarete son vereceklerdi. Ticaret, dolayısıyla, Zile'den İstanbul'a taşınacak, bir kısmı belki Samsun'a gelecekti. Eğer Samsun'a ciddi manada stok yapılır ve doğrudan ithalat yoluyla İstanbul'a göre daha ucuz rakamlar söz konusu olursa Samsun bölgenin ticaret merkezi olmaya adaydı²⁷.

Zile panayırını son 3 yılda takip ettiğini beyan eden Stevens, bu sürede, İstanbul'dan panayırda görevlendirilen bir memurun panayırdaki madeni paraları topladığını, 1839'da 5.000 sterlin toplarken 1840'da 600 sterlin ve 1841'de 200 sterlin değerinde madeni para toplamasını panayırın ticaret hacminin ve öneminin hızla

²⁵ FO 336/1/E 1831, ek 5, 31.12.1841, Zile Panayırı üzerine rapor.

²⁶ FO 336/1/E 1831, ek 5.

²⁷ FO 336/1/E 1831, ek 5.

azalmasına delil olarak göstermiştir. Madeni paraların panayırda toplanma sebebi olarak ise paranın en çok panayır yerlerinde dolaşacağı beklentisinin bunda etkili olduğunu göstermiştir²⁸.

Panayırda ilgili olarak pek çok tüccarla görüşüğünü ifade eden Konsolos Vekili, tüccarın büyük kısmının kendi görüşlerini paylaştığını ve hatta kendi görüşlerinin şekillenmesinde etkisi olduğunu belirtmektedir. Azınlıkta olan bir grup ise panayırın başarısızlığını 1839-1840 kıtlığına, mahsulün azlığından halkın elindeki paranın yetersizliğine bağlamıştır. Bunlar, Türkiye’de iç istikrarın devamı durumunda ve 2-3 yıl bol mahsul elde edilmesi halinde Zile panayırının eski önemine kavuşacağı kanaatindeydi. Her ne kadar onların temennisine katılmakla beraber Stevens, beklentilerinin gerçekleşmeyeceğini düşünmektedir²⁹.

Amasya’nın ticari durumu ile ilgili kaleme alınan rapor da önemli bilgiler içermektedir. Özellikle Amasya’da ipek üretimi ve ticaretine dikkat çekilmiştir. Amasya’da ciddi miktarda ipek üretimi söz konusudur. 1841’de tahminen 48.000 okka ipek üretilmiştir. Son üç yılda üretimde istikrarlı bir artış olmuştur: 1839’da 28.000 okka üretim olmuş, 1840’ta 12.000 ve 1841’de 18.000 okka artış ile üretim 48.000 okkayı bulmuştur³⁰.

Amasya ipeğinin fiyatı diğer bölgelere göre yüksektir. Geçen sene litresi 25 kuruştan satılan kaliteli ipek bu sene 32 ila 34 kuruştan satılmıştır. 1841 mahsulünün bol ve Avrupa’dan talebin düşük olmasına rağmen ipeğinin fiyatının yüksek olmasını şaşırtıcı bulan Stevens, bunun sebebini iki İsviçre şirketi temsilcilerinin sezon başında diğer Avrupalı alıcıları devre dışı bırakmak için üreticilere oldukça yüksek fiyatlar teklif etmesine bağlamaktadır. Sonuç itibarıyla, ipek üreticileri ve tüccar Avrupa’da ipeğinin değerinin ve fiyatının yüksek olduğu kanaatiyle yüksek fiyatta ısrarcı olmuşlardı. Avrupalılar bu iki şirket aracılığıyla yaklaşık 8. 000 kg. ipek ithal etmişlerdi³¹.

Amasya’da ipek üreticiliğinde yeni bir sistemin yavaş yavaş kullanılmaya başlanıldığı anlaşılmaktadır. Yeni kısa makara sistemi bazı üreticilere zarar veriyse de esas zararın üretim sürecinden çok, Türk alıcıların eski alışkanlıklarını değiştirmede zorlanmalarından kaynaklandığı vurgulanmaktadır. Üretimdeki yenilik bu yüzden başarısızlığa mahkum gözükmekteydi. Fakat Avrupalı alıcıların yeni sistem ürün talep etmelerinin, yeni sistemin kabul edilip yaygınlaşmasında cesaretlendirici olacağı da ciddi bir ihtimal olarak kabul edilmiştir³². Bu yöntemle büyük avantaj sağlanmış olacaktı. Bir başka önemli konuda da başarı sağlandığı rapor edilmiştir. 1841’e kadar ipeği beyazlatmak için kozanın açılması sırasında süt su ile karıştırılarak

²⁸ FO 336/1/E 1831, ek 5.

²⁹ FO 336/1/E 1831, ek 5.

³⁰ FO 336/1/E 1831, ek 6, 31.12.1841, Amasya ve Tokat üzerine rapor.

³¹ FO 336/1/E 1831, ek 6.

³² FO 336/1/E 1831, ek 6.

kullanılmaktaydı. Fakat bu yöntem ipeğin kolayca kenar tutmasını engellediği için Avrupalıların şiddetli eleştirilerine sebep oluyordu. Bu eleştiri Babiâli'ye kadar ulaşmış olmalı ki makara sisteminin kullanılmaya başlanılmasından kısa bir süre önce, Sultan bir ferman yayınlamış ve ipek üretiminde sütün kullanılmasını yasaklamış, uymayanlara ağır müeyyideleri yürürlüğe sokmuştu. Beyazlık konusunda fark dikkat çekmeyecek kadar küçük olduğundan, üreticinin yeni yönteme alışması durumunda Amasya'da Avrupa'nın ipek ihtiyacının çok büyük kısmını karşılayacak üretim potansiyeli vardı³³. Stevens bu noktada, Bursa ipeği ile karşılaştırıldığında kalitesi çok az bir farkla düşük olan Amasya ipeğinin İngiliz pazarı için çok uygun olduğunu belirtmiştir. Ancak Babiâli'nin vergilendirmesi çok yüksektir. Üreticinin vergi indirimi taleplerine kulak tıkayan İstanbul %24 vergi almakta, ayrıca mahalli otoritenin aldığı %10 ile birlikte ipek gerçek değeri üzerinden toplamda %34 vergilendirilmektedir³⁴.

Raporun Tokat bölümüne bakıldığında üvez (yellow burry), kökboyası ve bakıra dikkat çekilmektedir. Mevsimin şiddetli fırtınalar ile geçmesi yüzünden üvez üretiminde ciddi kayıpların olduğu belirtilmiştir. Dolayısıyla, ürün miktar olarak az, kalite olarak ise çok düşüktür. Benzer durum Kayseri üreticileri içinde geçerlidir. Kayserililer, üretim az olduğu için İstanbul ve İzmir'de üvez fiyatlarının yükseleceği beklentisine girmişler ancak Avrupa pazarlarında da hareketlilik olmayınca üretim yerlerinde spekülasyon yapanlar ciddi zarara uğramışlardır. Mevsimin iyi gittiği yıllarda bir ağaç ortalama 13 okka üvez verirken bu sene ağaç başına 1 okka ortalama ürün alınmıştır³⁵.

Tokat kökboyası üzerine araştırma yapan Stevens, bazı numuneleri uzmanlara göndererek İngiliz pazarına uygun olup olmadığını incelemelerini istemiştir. Kalitenin beklentiler seviyesinde çıkması durumunda İzmir'deki kökboyası maliyetinin neredeyse yarı fiyatına Samsun limanından İngiltere'ye nakledilebileceğini bildirmiştir. Tokat kökboyasının kentali 20 kuruş nakliye ücreti ile beraber 140 kuruşa elde edilebilecektir. İzmir'de ise kökboyasının kentali 250 kuruştur³⁶.

³³ FO 336/1/E 1831, ek 6.

³⁴ FO 336/1/E 1831, ek 6. Stevens Amasya'da iken Elbistan'da Afşar kabilelerinin bir kervanı bastıkları, yaklaşık 1.000 sterlin değerinde yağma yaptıkları haberi gelmiştir. Sonrasında Gürün zaptiye kumandanı Ali Bey'in yağmacıları takip ederek malın 2/3 nü kurtarmış, ve 100 gönüllü toplayarak yağmacıları takibe başlamış. Ancak Ali bey ile aşiret reisi arasında dostluk söz konusu olduğundan herhangi bir cezalandırma yapılmamış, hatta yağmanın bir kısmını ellerinde kalmasına göz yumulmuş. Malların sahibi olan Trabzonlu tüccar ise Halep'e ulaşmışlar. Yine raporda dikkat çeken bir bilgi, Babiâli'nin Amasya halkını yıllık 30 sterlinlik bir para cezası ödemeye mahkûm etmesiyle ilgilidir. 1840'ta bölgede karantina çalışmalarında istihdam edilen İtalyan tebaasından bir doktorun halk tarafından öldürülmesi üzerine, Konsolos vekiline göre ilginç bir uygulama olarak halkın tamamı bu cinayetten sorumlu tutulmuş ve doktorun ailesine yıllık söz konusu parayı ödeme zorunluluğu getirilmiştir

³⁵ FO 336/1/E 1831, ek 6.

³⁶ FO 336/1/E 1831, ek 6.

Tokat'ta Gustave de Pauling'in denetiminde inşa edilen büyük bakır işleme tesisinin Mayıs 1842'ye kadar tamamlanacağı tahmin edilmiştir. Başlangıçta 10.000 sterlini geçmeyeceği hesaplanmış iken inşaatının tamamlanmasının en az 15.000 sterline mal olacağı zannedilmektedir. Rafine edilmek üzere 1841'de Tokat'a getirilen bakır miktarı 130.000 batman = 975 tondur³⁷.

Stevens'a göre genele bakıldığında iç Anadolu insanı geçen yıla oranla 1841'de Gülhane Hatt-ı Şerifinden daha memnun görünmektedir. Babiâli mahalli idarecilerin suiistimallerini engellemek için kararlı bir tutum sergilemektedir. Bunun örnekleri olarak Tokat ve Amasya muhassıllarının 1841'de sık sık Tanzimat Fermanına uygun davranmadıkları gerekçesiyle değiştirilmeleri verilmiştir. Daha önce İstanbul'un atamasıyla belirlenen muhassıllar 1841'de Sivas Defterdarı tarafından aday gösterilerek belirlenmektedir.

Sonuç

1841 senesinde Samsun'un Sinop'tan Trabzon'a, Amasya ve Tokat'tan Kayseri ve Malatya'ya kadar geniş bir bölgenin ticaretiyle ilişkili olduğunu görmekteyiz. Adı geçen sancakların üretim fazlalarının ihracı ve ihtiyaçlarını ithali büyük oranda Samsun limanı üzerinden yapılmaktadır. Bu durum itibarıyla İngiltere'nin ilgi alanına giren Samsun yavaş yavaş uluslar arası ticaretin Anadolu'ya giriş noktalarından biri olmaya adaydır. On sekizinci yüzyılın sonu ile karşılaştırıldığında çok büyük değişimin söz konusu olduğu görülür.³⁸

Sadece liman özelliği ile değil, başta tütün olmak üzere kendi üretim maddeleri ile de Avrupa'nın tüccar devletlerinin dikkatini çeken Samsun, İngiliz idaresince temsilcilik açılmaya değer görülmüştür. Temsilcinin özellikle ülkesiyle Osmanlı Devleti'nin imzaladığı ticaret sözleşmesinin ve Tanzimat Fermanının bölgede uygulamada yetersizliklerine vurgu yapması bu ilginin bir sonucudur. İlerleyen yıllarda Samsun, Avrupa tüccarı için giderek artan seviyede vazgeçemeyeceği bir liman kent olacaktır.

³⁷ FO 336/1/E 1831, ek 6.

³⁸ Bayram Kodaman, "XVIII Yüzyıl Sonunda Samsun Gümrüğü" *II. Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri*, Samsun, 1990, s. 92-97. Kodaman'ın ifadesiyle "Sasun gümrüğüne yabancı bandıralı gemiler mal getirmemektedir. Karadeniz ticaret trafiğini Osmanlı bandıralı gemilerin teşkil ettiği ve bu gemilerin hemen hepsinin Müslümanlara ait olduğunu görüyoruz."

Kaynakça

Arşiv

İngiliz Arşivi (Public Records Office) Dışışleri Bakanlığı Tasnifi PRO: FO, 336 numaralı tasnif.

Araştırmalar

ANDERSON M. S., *Doğu Sorunu 1774-1923 Uluslar arası İlişkiler Üzerine Bir İnceleme*, Çev: İdil Eser, Yapı Kredi Yayını, 2001.

BAYRAM Kodaman, “XVIII Yüzyıl Sonunda Samsun Gümrüğü” *II. Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri*, Samsun, 1990, s. 92-97.

BOSTAN, İdris, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Ankara 1992.

HİNZ, W., *İslam’da Ölçü Sistemleri*, çev. S. Acar, İstanbul 1990.

ÖZ, Mehmet, *XV-XVI Yüzyıllarda Canik Sancağı*, Türk Tarih Kurumu, 1999.

ONDOKUZUNCU YÜZYIL'IN İKİNCİ YARISINDA SAMSUN'DA DENİZ ULAŞIMI

İlhan EKİNCİ*

Samsun, bulunduğu konum itibarıyla Orta Karadeniz ve İç Anadolu'nun Karadeniz'e giriş-çıkış noktasında önemli bir yere sahiptir. Bir liman olarak öneminin artması bölgenin ve ardülkesinin Karadeniz ve dünya ticaretine katılması oranında olmuştur. Osmanlı fethi öncesi ve hemen sonrasında, bir ticaret iskelesi olarak Samsun'un öneminin geçici olarak azaldığı anlaşılmaktadır. Bunda hiç kuşkusuz Fatih döneminde başlayan Karadeniz'in kapalılığı politikasının da etkisi olmuştur. Fakat fetih sonrasında oluşan şartlarla, öncelikle kendi iç ticaretini ve ulaşım sistemlerini düzenlemeyi amaçlayan bütün imparatorluklar gibi Osmanlı Devleti'nde de özellikle 16. yüzyılda Karadeniz ticareti yeniden canlanmıştı. Samsun (ve Sinop) 16. yüzyıla kadar Basra-Diyarbakır üzerinden gelen ve İstanbul ve Karadeniz'in kuzey taraflarına ulaşan ticaret yolu üzerinde önemli merkez olmaya devam etmişti¹. Osmanlı fethi sonrasında, 16. yüzyılın sonuna kadar yapılan tahrirlerde Samsun iskelesinin geliri düzenli bir şekilde artmıştı².

17. yüzyıldan sonra yaşanan Celali hareketleri ve savaşlar, bozulan ekonomi bu hareketliliğin devamını engellemiştir. 17. yüzyılda nüfus olarak müstahkem bir köy konumuna inen Samsun, Karadeniz'in uluslararası ticarete kapalı olduğu dönemlerde diğer Karadeniz limanları gibi, Osmanlı imparatorluğunun iç ticaretine hitap etmiştir. Samsun, çevresindeki ormanlarıyla, donanma için önemli olan kendir üretimiyle ve iç bölgelerden gelen malların İstanbul ve Kırım'a ulaştıran bir ihraç limanı olarak iç ticaretteki değerini sürdürmüştü. Yaşanan Osmanlı-Rus savaşları ise Samsun'un hem lojistik destek, hem de muhacirlerin sevk edildiği bir liman olarak hareketliliğini ve önemini artırmıştı³.

1. Karadeniz'in Uluslararası Ticarete Açılışı

Fatih'ten itibaren Boğazlar ve Karadeniz kıyılarının hemen tamamını hakimiyet altına alan Osmanlı Devleti burayı kendi egemenlik sahası olarak gördü. Bundan sonra buraya yabancı gemilerin girmesine müsaade edilmedi. Osmanlı

* Doç. Dr., Ordu Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi Öğretim Üyesi.

¹ Mehmet Ali Ünal, "XVI. Ve XVII. Yüzyıllarda Karadeniz-Basra Körfezi Ticareti" *I. Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bild. (13-17 Ekim 1986), Samsun 1988, s.472.*

² 15 ve 16. yüzyıllarda Fatsa'da, Samsun'a bağlı üç köyde, Bafra'da ve Arım ve Terme kazalarında yerleri belirsiz küçük iskelelere rastlanmaktadır. Samsun'da iskele ve gümrük mukataasının geliri 1485'te 16.000 akçe iken 16. yüzyılın başlarında 80.000 akçeye çıkmıştır. 1554'te ise 90.000 akçeye çıkan bu gelirdeki artış gittikçe canlanan bir deniz ticaretine de ışık tutmaktadır. Onaltıncı yüzyılın sonlarına doğru bu rakam 160.000 akçeye yükselmiştir. Mehmet Öz, *Canik Sancağı*, Ankara 1999, s.106.

³ Osman Köse, "18. Yüzyılın İkinci Yarısı Osmanlı-Rus Savaşlarında Karadeniz Liman Kenti Samsun", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, 2006, s. 274.

Devleti 16. Asırdan sonra Avrupa Devletleri ile barışın korunmasına ve ticarete dair yaptığı antlaşmalarda bu devletlerin gemilerine kendi sularında serbestçe ticaret yapma ve dolaşma hakkını tanımıştı. Fakat bu müsaade kâğıt üzerinde kaldı ve Küçük Kaynarca Antlaşması'na kadar da fiili olarak Karadeniz bir Osmanlı gölü olarak kaldı. Antlaşma, Boğazları ve Karadeniz'i Rusya bandıralı ticaret gemilerine açıyor ve Karadeniz'deki Osmanlı egemenliğine son veriyordu⁴.

Rusya'ya verilen ticari ayrıcalıklar kısa sürede diğer Avrupa devletlerine de yaygınlaştırıldı. İlk olarak 1784'te Avusturya, ardından 1799'da İngiltere ve 1802'de Fransa, Karadeniz sularını kullanma hakkını elde ettiler⁵. Bu gelişmeler üzerine Osmanlı, Karadeniz politikasını değiştirdi. Ve 1829 Edirne Antlaşması sonrası denizi bütün devletlerin serbest ticaretine açtı⁶.

Karadeniz'in sahillerinin ticarete açılmasıyla, şehirler, limanlar, nehirler, ardülkelere uzanan yollar ve köprübaşları önemini iyice artırmıştı. Bunlar üzerinden yürütülen ticari politikalar da değişmişti. Avrupa devletleri, izlemiş oldukları politikalarla, yalnızca Karadeniz'i değil, denize bakan kıyıları, bunlara açılan nehirleri, limanları, bu limanlara ulaşan ticaret yollarını ve mahreçleri de serbestleştirme, Avrupa ticaret yollarının birer uzantısı veya parçası haline getirmek için çalışmaya başlamışlardı. Karadeniz'in ticarete açılmasından sonra Avrupalı devletlerin ilgileri, Karadeniz'le sınırlı kalmamış, ona açılan ve zengin ekonomik kaynaklara sahip tüm ticaret yolları ile de ilgilenmeye başlamışlardır. Dolayısıyla Samsun, Trabzon, Batum, Odessa gibi limanlar ve Eflak, Boğdan, Rumeli başta olmak üzere çok geniş bir bölgenin giriş ve çıkışını sağlayan Tuna ve boğazları da Avrupa devletlerinin ilgi odağı olmuştu. Karadeniz'in uluslararası ticarete açılması büyük rekabetlerin sonucu olduğu gibi yeni politik ve ticari mücadele alanları da yaratmıştı.

2. Vapurların Gelişi

Hiç kuşkusuz Avrupa'da ticaret devrimini tamamlayan ve ona 19. yüzyıldaki gerçek anlamını kazandıracak olan gelişme buhar gücünün ulaşım araçlarına uygulanmasıydı. 18. yüzyılın ikinci yarısında geliştirilmeye başlanan buhar makinelerinin kullanılması, ulaşım konusundaki teknolojik yenilikler eş zamanlı gibi görünseler de, ilk önce denizlerde başlamıştı⁷.

⁴ Cemal Tukin, *Osmanlı İmparatorluğu Devrinde Boğazlar Meselesi*, İst. 1947, s.10.

⁵ A. Üner Turgay, "Trabzon", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri*, İst. 1994, s. 47.

⁶ Kemal Beydilli, "Karadeniz'in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve Miri Ticaret Teşebbüsü", *Belleten*, CLV, S. 214, Ankara 1991, s. 688; Ali İhsan Bağış, "Rusları Karadeniz'de Yayılmaları Karşısında İngiltere'nin Ticarî Endişeleri", *Türkiye'nin Sosyal ve Ekonomik Tarihi (1071-1920)*, Ankara 1977, s. 210-213.

⁷ Robert Fulton, 1797'de Paris'e giderek, orada buhar ile hareket eden "steam boat" inşa etmiş ve bunun tecrübelerini Seine nehrinde yapmıştı. Bu konudaki asıl gelişme 1819 yılında, yelkenli bir gemiye buhar makinesi koyarak okyanusun 26 günde aşılp Liverpool'a

Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa ekonomisiyle bütünleşme süreci 16. yüzyılda başlamıştı. Avrupa'yla yapılan ticaret geliştikçe Osmanlı kapalı ekonomisi çözüldü⁸. Bu bütünleşmenin ve çözülmenin araçlarından birisi de buharlı gemiler olmuştu⁹. Buharlı gemiler hız, güven ve uzak mesafelere gidiş bakımından sahip oldukları üstünlükleriyle, önce yerel ticarî ağları ve usulleri değiştirdi, arkasından bu bölgelerin Avrupa ekonomisine katılmasını kolaylaştıran bir rol oynadılar. Belki daha doğru bir ifadeyle imparatorluğun en uzak noktalarını bile zamanla Avrupa ekonomisinin bir uzantısı haline getirdiler.

Çoğunlukla Batı ülkeleri sermayesi tarafından inşa edilen demiryolları ise başlangıçta ulaştırma masraflarını büyük ölçüde düşürerek ürünlerin limanlara akmasını sağlayan “yardımcı-tamamlayıcı” bir rol oynamıştı. Böylece demiryolları bir sömürge veya yarı sömürge ülkesinin değişik bölgelerini birbirine bağlamak yerine, yeraltı kaynakları ve tarımsal açıdan zengin bölgelerini Manchester, Marsilya ya da Hamburg'un nüfuz alanı içine soktu. Demiryollarının, asıl olan deniz ulaşımının yanında oynadığı bu “yardımcı” rolünden önce, aynı işlevi yelkenli gemiler yapıyordu. Çünkü yüksek kâr sağlayan Osmanlı limanları arasındaki ticaret dışındaki tüm deniz ticaretinin yönü, Avrupa'ya doğruydı ve Osmanlı limanları arasındaki ulaşım, imparatorluk yıkılıncaya kadar artan bir yabancı hakimiyeti söz konusu olmuştu. 19. yüzyılda bu faaliyetlerin aracı olan buharlı gemiler, Osmanlı ülkelerinin veya sahillerinin birbirleriyle olan bağını değil, sahillerin Avrupa'nın önemli limanlarıyla olan bağını güçlendiriyordu. Bu anlamda buharlı gemiler, aynı zamanda, yabancılaşmanın araçlarıydılar.

Tanzimat yenilikleriyle, uzun vadede merkezîyetçiliği güçlendirmeyi hedefleyen Osmanlı devlet adamları, amaçlarının tam tersi yönünde bir gelişmeyle sonuçlanacaktı. Çünkü bu gelişmelerin yoğun olarak yaşanmaya başladığı dönem Tanzimat devriydi.

Buharlı gemiler nehir taşımacılığında da büyük bir değişime sebep olmuştu. O zamana kadar nehir yolculukları genellikle akıntıyla birlikte, tek yönde yapılmaktaydı. Genellikle tekneler yükleriyle birlikte nehrin akış yönünde giderlerdi. Gidecekleri yere

ulaşılmasıyla gerçekleşmişti. 1820'de 110 kadem boyunda vapurlar yapılmaya başlanmış, daha sonraki yıllarda hız ve büyüklük olarak geliştirilmişlerdi. Stephenson'un lokomotifinin Liverpool-Manchester arasında işlemeye başlaması ise 1830'u bulacaktır. Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu (1789-1867)*, Ank. 2001, s.116.

⁸ Donald Quataert, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)*, Ankara 1987, s. 18.

⁹ *Osmanlı Devleti'nin almış olduğu ilk buharlı gemi bir İngiliz subayın idaresindeydi. II. Mahmud, bu gemi ile Şubat 1829 tarihinde Tekirdağ'a seyahat etmişti.* Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu (1789-1867)*, Ankara 2001, s. 116.

varınca da tekneler sökölür, kerestesi satılırdı¹⁰. 19. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı nehirlerinde vapur işletmek için birçok teşebbüs yapılmıştı. Birçoğu başarısızlıkla sonuçlansa da Nil, Tuna, Fırat ve Dicle gibi büyük nehirlerde vapur işletilmişti. Böylece nehirler ve buharlı gemiler ticaretin denizler ve körfezlerde kalınmayarak karaların içlerine kadar taşıma imkânı sağlamıştı¹¹.

3. Karadeniz'e Vapur Seferlerinin Başlaması ve Yabancı Vapur Şirketleri

Yabancı bandıralı vapurlar Osmanlı karasularında 1820'lerden itibaren işlemeye başlamışlardı. 1833'te Odessa Kumpanyası Karadeniz yoluyla İstanbul'a bir gemi gönderdi. Bunu takip eden yılda Avusturya bandıralı bir gemi Tuna üzerinden İstanbul'a vardı. 1840'ların sonunda İngiltere özellikle Kızıl Deniz'de, diğer Avrupa devletleri ise Akdeniz ve Karadeniz'de düzenli gemi seferleri işletmeye başlamışlardı¹².

Kısa zamanda Fransız, Rus, İngiliz vapurları ve şirketleri Osmanlı limanlarında boy göstermeye başlamışlardı. 1840'lı yıllardan itibaren Osmanlı resmî ve özel kuruluşları da devreye girmiş, böylece yabancı bandırası taşıyan vapurlar yanında Osmanlı bandırası ile sefer yapan resmî ve özel şirketlere ait gemiler birlikte çalışmışlardı¹³.

Osmanlı limanlarında en etkili olan vapur kumpanyası Avusturya Lloyd şirketi idi. Karadeniz ve Akdeniz hattının yanında Tuna yoluyla İstanbul'a kadar uzattığı seferleriyle hızla büyümüş ve büyük bir ticaret filosu kurmuştu. Hatta 1833 yılında Aşağı Tuna'da çalışmaya başlayan Avusturya buharlı gemileriyle Viyana, Karadeniz ve İstanbul'a bağlanmıştı¹⁴. Diğer taraftan Avusturya 18. yüzyıl başlarından beri Tuna yoluyla Trabzon'a kadar uzanan ticaret güzergâhında etkin olmaya çalışıyordu. Dolayısıyla hem Trabzon Tuna hem de İstanbul-Trabzon arasındaki hatta en önemli vapur şirketi haline gelmişti. Samsun, ticari potansiyelinin yanında aynı zamanda bu hat üzerinde bir ara liman ve istasyon görevi görüyordu. 1841 yılında Samsun limanına uğrayan 97 gemiden 59'u Osmanlı, 34'ü Avusturya, 3'ü Rus bandıralıydı¹⁵.

¹⁰ Donald Quataert, "Osmanlı İmparatorluğu, 1700-1922" İstanbul 2002, s. 182.

¹¹ İlhan Ekinci, "Osmanlı Devleti'nde Bazı Nehir ve Göllerde Vapur İşletme Teşebbüsleri", *Arayışlar-İnsan Bilimleri Araştırmaları*, Sayı 2, 1998/2, s. 67-90.

¹² Quataert "19. Yüzyıla Genel Bakış: Islahatlar Devri", *Osmanlı İmparatorluğunun Sosyal ve Ekonomik Tarihi II*, İstanbul 2004, s. 920.

¹³ Mübahat Kütükoğlu, "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi", *Çağını Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, İstanbul 1995, s. 166.

¹⁴ BOA, HH, Nr. 33010-J, 7 Eylül 1834, Vidin Valisi'nin tahrirati.

¹⁵ İngilizlerin Samsun'a gösterdikleri ticarî ilgi için bkz. K. Tuncer Çağlayan, "İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre 1841 Yılında Samsun ve Çevresinde Ticaret", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, 2006, s. 284 vd.

1840'larda Karadeniz hattında Avusturya Lloyd şirketinden başka Osmanlı bayrağı taşıyan iki gemi daha sefer yapıyordu. Bunlardan İstanbullu Ermeni bir sarrafa ait olanı 1839'da Samsun'da batmıştı. Avrupa tüccarına ait olan vapur ise 140 beygir gücündeydi ve 1842'de ikinci vapur seferlere başlayınca kadar onbeş günde bir yaptığı seferleri tek başına sürdürmüştü. 1842'de ikinci geminin de seferlere başlamasından sonra Osmanlı vapurları, ücretlerde uyguladıkları indirim dolayısıyla Avusturya vapurlarına ciddi bir rakip olmuşlardı. 1842 yılında Avusturya vapurlarının 4280 yolcusuna karşılık bunlar, asker hariç 6500 yolcu taşımışlardı¹⁶.

İngiliz Konsolosluk raporlarına göre Samsun ve çevresine buharlı gemilerin gelmesi ve bunun ortaya çıkardığı değişim de hızlı olmuştu. *"Buharlı gemiyle taşımacılığın bölgeye ulaşmasından önce buralardan İstanbul'a seyahat etmek büyük bir riskti, soygun benzeri olumsuzluklar kaçınılmaz karşılanmaktaydı. Bunun sonucu olarak bölgeden İstanbul'a kara yolculuğu son dört yılda terk edilmiştir". Buharlı gemi taşımacılığının Samsun üzerinden artarak etkisini göstermesi ve asayişin artmasına paralel olarak bölgede büyük değişimler ortaya çıkmıştır. İnsanlar artık Samsun üzerinden İstanbul'a nakit paralarıyla gemilerle gidiyor, alacaklarını alıyorlar ve tekrar gemiyle dönüyorlardı. Samsun'dan İstanbul'a gidiş ise 24 kuruştur*"¹⁷.

Doğu Karadeniz'de yabancı bandıralı ticaretin artışı Osmanlı yetkililerini de harekete geçirmişti. 1844'de Tersane-i Amire tarafından da bazı hatlara vapurlar çalıştırılmaya başlanmıştı. Fakat Karadeniz hattında Lloyd kumpanyası vapurları yükün büyük kısmını taşıyorlardı. 1846 yılı sonlarında bu vapurlar Trabzon'da yüklenmeyi bekleyen fındık ve fasulye denklemlerini almayınca tüccar güç duruma düşmüş ve Tersane vapurlarından *Eser-i Cedid* bir süre için buraya tahsis edilmişti. Lloyd şirketi Rusya ve İran'dan gelen malları taşımayı tercih ediyor, bu yüzden de Osmanlı ürünleri nakil güclüğü ile karşılaşılıyordu. Artan ticari talepler Fevaid-i Osmaniye'nin kuruluşunu hızlandırmıştı. Fevaid-i Osmaniye Kumpanyasının kuruluşundan sonra Marmara ve Ege seferleriyle birlikte Karadeniz seferlerine de düzenli olarak başlanmıştı. 1851'de mevcut bir vapura ilaveten Osmanlı hükümeti bu hatta her biri beşyüzer beygir gücünde 1500 ve 2000 tonluk iki vapur koymuş; arkasından taşımacılık konusunda İran'la yapılan anlaşmadan sonra uygulanmaya başlanan düşük ücret tarifesini ile Osmanlı bandıralı vapurlar, Doğu Karadeniz hattında diğer şirketleri adeta gölgede bırakmıştı. 1853'te Kırım Harbi dolayısıyla Türk gemilerinin seferleri geçici olarak kesilmişti. Fevaid-i Osmaniye kumpanyasının adı 1871'de Aziziye, 1875'te ise İdare-i

¹⁶ Kütükoğlu, "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri", s.166.

* Bu ifadeye göre; Samsun'a ilk vapur seferlerinin 1837 yılında başladığı ortaya çıkmaktadır. Fakat ilk buharlı geminin, bir İngiliz şirketine ait olduğu ve İstanbul-Samsun-Trabzon arasında 1836 yılında çalışmaya başlamıştı. 1837 yılında da Osmanlı buharlı gemi şirketleri seferlerine başlamıştı. Turgay, "Trabzon, s. 55; Mehmet Murat Baskıcı, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadî Değişim*, Ankara 2005, s. 69.

¹⁷ Çağlayan, "İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre 1841 Yılında Samsun...", s. 294.

Mahsusa olarak değiştirildikten sonra da haftalık Doğu Karadeniz seferlerini devam ettirmişti¹⁸.

19. yüzyılın ikinci yarısında, artan ticaretle birlikte, Doğu Karadeniz sahillerine sefer yapan yabancı vapur şirketleri çoğalmış ve deniz ticaretine egemen olmuşlardı. Gerek yerli gerek yabancı vapur şirketleri için mesafe arttıkça kârlılık düşüyordu. Bu sebeple şirketler sahil boyunca iskelelere uğrayarak ticarî verimliliğini artırmaya çalışıyorlardı. Bu durum, yabancı vapur kumpanyalarının, her devletin yalnızca kendi tebaasına ayırdığı ve kabotaj olarak nitelendirilen, Osmanlı iskeleleri arasındaki ulaşım el atmalarına sebep olmuştu. Bu sebeple vapurlar Karadeniz hattında da İstanbul ile Batum arasındaki sahil iskelelerine uğrayacak şekilde seferlerini düzenlemişlerdi.

Trabzon Vilayet Salnameleri İstanbul'dan Batum'a kadar uzanan sahil iskelelerine uğrayarak giden yerli ve yabancı vapur şirketleri hakkında bilgi vermektedir. 1869 Yılında Osmanlı, Rus, Fransız ve Avusturya vapurlarının düzenli seferler yaptığı Karadeniz sahilinde, Osmanlı Fevaid-i Osmaniye İdaresinin vapurlarından başka, Rusya vapurları İstanbul'dan cumartesi günleri hareket ediyor, İnebolu, Samsun, Ordu, Giresun iskelelerine uğrayarak Salı günü Trabzon'a varıyor, oradan Batum'a gittikten sonra İstanbul'a geri dönüyordu. Fransız vapurları aynı hat üzerinde pazartesi günleri İstanbul'dan hareketle Trabzon'a kadar gitmekteydi. Avusturya vapurları da aynı hattı İstanbul'dan Cuma günleri hareketle Tirebolu iskelesine de uğrayarak Trabzon'a gidiyordu¹⁹.

Vilayet sahilinde bulunan iskelelerde, Fevaid-i Osmaniye ve yabancı vapur şirketlerinin acentelikleri vardı. Fevaid-i Osmaniye'nin 1870'de, Trabzon vilayeti dahilinde Karadeniz'de uğradığı sekiz iskeleden altısında acentesi vardı ve bunların üçü gayrimüslimdi. Fakat ilerleyen yıllarda Osmanlı idaresinin acenteliklerinin Müslüman tüccarlara geçtiği görülmektedir²⁰. Yabancı vapur şirketlerinin uğradıkları

¹⁸ İstanbul'dan Çarşamba günleri hareket eden İdare-i Mahsusa vapurları 1882'ye kadar Ereğli-Bartın-Amasra-İnebolu-Sinop-Samsun-Ünye-Ordu-Giresun-Trabzon (Pazarları)-Rize limanlarına uğrayarak Batum'a kadar giderken bu tarihte Abana'ya da yanaşmaya başlamışlardı. Kütükoğlu, "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri", s.167.

¹⁹ Daha sonra Aziziye ve İdare-i Mahsusa olarak değiştirilen Osmanlı Deniz işletmesinin Karadeniz seferleri aynı hat üzerinde devam etmiştir. *1286 Tarihli Trabzon Vilayet Salnamesi*, s. 81.

²⁰ Trabzon; Andon Efendi, Batum Osman Ağa, Rize ve Tirebolu boş, Giresun'da Haçador, Ordu Kadri Efendi, Ünye'de İsadur, Samsun'da ise üçüncü dereceden nişanı olan Salih Bey'di. Fakat ilerleyen yıllarda Fevaid-i Osmaniye'nin acentlerinde Müslümanlar artmıştır. 1872'de Giresun (Haçador) ve Samsun (Kirkyan Sarkiz Efendi) dışındaki dört iskelede Müslüman acenteler vardı. (Trabzon Mahmut Ağa, Batum Osman Ağa, Ordu Kadir Efendi, Ünye Mehmet Kaptan) Trabzon Vilayet Salnameleri (1870, 1872), s. 76, 81; 1874'te ise Osmanlı vapur şirketinin Trabzon, Batum, Rize, Ordu ve Giresun acenteliklerinden yalnız Giresun acentesi (Artin Efendi) gayri-müslimdir. *1874 Tarihli Trabzon Vilayet Salnamesi*, s.70.

Karadeniz iskelelerindeki acentelerinin tamamı ya kendi ya da gayrimüslim Osmanlı tebaası arasından seçilmişti. Birçok yerde konsolos veya konsolos yardımcıları, ülkelerinin vapur acenteliklerini de almışlardı. Dolayısıyla bunlar özellikle Trabzon, Samsun gibi büyük iskelelerde konsolosluk yoluyla büyük devletlerin himayesine sahip oluyorlardı.

Vapur şirketleri kapitülasyonlardan faydalanarak Osmanlı Devleti'ndeki posta taşımacılığına da el atmışlardı. Yabancı postaların en önemli araçları da yine yabancı vapur şirketleriydi. Denetim ve kontrolleri özellikle kapitülasyonlar sebebiyle imkânsız hale gelmiş olan yabancı vapur kumpanyaları, sahil kentlerinde Rum ve Ermeni faaliyetlerinin aracısı haline dönüşüyorlardı. Nitekim Ermeni komitecilerinin ve Rum Pontus faaliyetlerinin en önemli araçlarından biri basındı. Özellikle Avrupa'da basılan gazeteler gizlice ülkeye sokularak milliyetçi oluşumlar destekleniyor ve yönlendiriliyordu. Anadolu içlerine kadar ulaşan konumuyla Samsun bu tür faaliyetlerin merkezlerinden birisi olmuştu. Gizlice getirilen bir çok Ermeni gazetesinden biri olan Hınçak gazetesinin gizlice dağıtımı, Samsun'da Avusturya Vapur Acentesi tercümanı olan bir Ermeni tarafından yapılıyordu. Yabancı vapur şirketleri yalnızca basın değil aynı zamanda Ermeni komitecileri için kaçak silah sokulmasının da en önemli yoluydu. Denetimden uzak Osmanlı sahillerinde vapurlara kadar gelen kayıklar veya denkleler arasına saklanan silahlar çetelere ulaştırılıyordu. Rusya'ya gidip gelen komitacılar Rus, İngiliz ya da Fransız Messageries vapurlarını kullanıyorlardı²¹.

19. Yüzyılın sonlarına doğru Samsun'da temsil edilen vapur şirketleri ticaretin de artmasıyla çeşitlenmişti; Bu dönemde Fransız Messageries Maritimes ve Paquet, Avusturya Lloyd, Rusya Vapur Şirketi, İdare-i Mahsusa, Gürci, Ynana Panhellenique, ve İtalyan Florio-Rubattino'ydu²². Bu şirketlerden Fransız, Yunan ve İtalyanlar onbeş günde bir diğerleri haftada bir sefer yapmaktaydılar. 1897 yılında 624.524 tonajlık 566 buharlı gemi Samsun limanına uğramıştı. Yelkenli trafiği ise çok azdı ve her yıl azalma eğilimi gösteriyordu²³.

Samsun limanı yüzyılın ikinci yarısında oldukça canlı bir gemi trafiğine sahne olmuş ve yüzyıl sonunda ihracat değerleri açısından Trabzon'un önüne geçmişti. 1841 yılında limana gelen gemi sayısı 97 iken, bu sayı 1890'da 580'e ve kıyı ticaretinin gelişmesiyle birlikte 1910'da da 7364'e kadar yükselmiştir. Gemi trafiği 1841-1890

²¹ Pelin İskender, "Berlin Antlaşmasından Sonra Samsun ve Çevresinde Ermeni Olayları", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, 2006, s. 106.

²² 1318 Tarihli Trabzon Vilayet Salnamesinde, Osmanlı üzerinde artan Alman egemenliğinin bir göstergesi olarak bir Alman vapur kumpanyasının da Trabzon'a kadar ayda bir sefer yaptığı belirtilmiştir. s.173. Fakat daha sonra bu şirkete rastlanılmamaktadır. Almanlar bölgede artan ekonomik faaliyetlerinde özellikle Avusturya Lloyd Vapur kumpanyasını kullanmışlardı.

²³ H. De Cortanze, "Samsun Raporu (1898)", Çeviren Bayram Kodaman, Muzaffer Durmuş, *OMÜ Eğitim Fakültesi Dergisi*, S3, Aralık 1998, s. 186.

arası 49 yılda yaklaşık 6 katına çıktı. 1910'da Samsun limanına gelen buharlı gemi sayısı 701'e ortalama tonaj ise 1.523'e çıkmıştı. Buharlı sayısı 44 yılda yaklaşık 3,5 kat arttı²⁴.

Tablo 1. Samsun'da Devletlere Göre Gemi Tonajları*

Yıllar	Fransa	İngil-tere	Almanya	Avus-turya	İtalya	Rusya	Yunan-istan	Osmanlı
1894	83.850	2.843	8.724	88.140	27.730	52.765	32.260	172.850
1896**	132.594	10.336	6.708	172.740	31.080	85.314	30.628	181.892
1897**	154.128	12.140	2.351	115.732	21.272	139.124	18.039	208.298
1905	179.565	3.132	53.010	124.657	19.830	57.710	90.878	191.728

*Kaynak: Fesch, *Abdülhamid'in Son Günlerinde İstanbul*.

**Bu yıllara ait rakamlar Fransız Konsolosu H. De Cortanze'nin 1898 Yılı Samsun Raporundan alınmıştır.

Tablo 2. Samsun Limanı Gemi Trafiki.

Yıl	Buharlı (Sayısı)	Yelkenli (Sayısı)	Buharlı (Tonaj)	Yelkenli (Tonaj)	Toplam (Tonaj)	Buharlı %
1841	-	-	-	-	18.850	-
1842	-	-	-	-	86.058	-
1853	-	-	-	-	-	-
1857	-	-	-	-	79.406	-
1866	204	29	112.469	3.420	115.889	97,05
1880	415	19	375.009	4.072	379.081	98,93
1885	448	33	453.077	8.250	461.327	98,21
1890	551	29	567.308	6.571	573.879	98,85
1895	618	1.965*	736.598	10.560	747.158	98,59
1900	616	2.375	608.226	12.221	620.447	98,03
1904	662	898	739.368	12.736	752.104	98,31
1910	701	1.653	1.067.795	10.569	1.078.364	99,02
1912	541	1.275	985.901	12.054	997.955	98,79
1913	582	1.972	991.346	13.094	1.004.440	98,70

*1895'ten itibaren kıyı ticareti dahildir.

Kaynak: Baskıcı, 1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadî Değişim, s. 87.

Yüzyılın son çeyreğinde Samsun limanı üzerinden Avrupa ile olan ticaretin gittikçe artması üzerine uğrayan vapur sayısı ve tonajlarında da büyük bir gelişme görüldü. (1841'de 194 olan ortalama tonaj, 1890'larda 989'a yükselmışti.) Fakat limanın durumu gittikçe artan bu trafiği kaldıracak durumda değildi. Bu durum yerli ve yabancıların tepkilerine sebep oluyordu. Fransızlar ve İngilizler, Sinop limanının korunaklı oluşuna karşın Trabzon vilayetinin diğer kıyı ve limanlarının gemilerinin

²⁴ Baskıcı, 1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadî Değişim, s. 87; Mütareke yıllarında Samsun limanının ekonomik potansiyeli hakkında bkz. Bünyamin Kocaoğlu, "Mütareke Yıllarında Samsun'un Ekonomik Durumu (1919-1920)", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, 2006, s. 300 vd.

yanaşmasına uygun olmamasından şikâyet ediyorlardı. De Cortanze yarım ay şeklindeki Samsun limanının çok açık ve kuzey-batı rüzgârlarına karşı korunaksız olduğunu belirtmişti. Rüzgâr estiğinde yükleme-boşaltma işlemlerinin felce uğradığı ve gemilerin Sinop veya Vona (Perşembe) limanına sığınmak zorunda kaldığını belirtmişti. Sığ olan limanın derinliği iki mil uzakta dahi sekiz metreyi geçmiyordu. 180 metre uzunluğunda bir yolcu vapuru iskelesi inşa edilmişti, fakat iyi bakılmadığı için her an kullanılamaz duruma gelmesinden endişe edilmekteydi²⁵. Dahası iskeleleri vilayetin iç kesimlerine bağlayan karayollarının olmayışı veya olanların da kötülüğü sebebiyle ekonomik potansiyelin değerlendirilememesinden yakınmışlardı. Fransız konsolosu *“Samsun veya Sinop’tan başlayarak, Amasya, Tokat, Sivas, Malatya’dan geçen ve Adana, Mersin’e ulaşacak bir demiryoluyla ne büyük sonuçlar alınır!”* diyerek Samsun-Mersin demiryolunun mutlaka yapılması gerektiğini belirtmişti²⁶.

Dünya ticaretinin durumuna, ülkelerin politikalarına ve ihtiyaçlara göre değişmekle birlikte İngiliz malları Samsun limanı için uzun zaman önemli olmuştu. Fakat yüzyılın son çeyreğinde Karadeniz’deki İngiliz etkisi azalmaya başladı. Samsun limanına gelen gemilerin yabancı bandıralara göre dağılımında Fransız gemileri tonaj ve ihracatta ikinci sırada yer alırken, ithalatta beşinci sıradaydılar. Fakat Fransız vapur şirketleri de gemilerinin güzergâhlarını Samsun limanına daha seyrek uğrayacak şekilde düzenlemeye başlamışlardı²⁷. Bu sebeple konsolos bir büyük liman ve rıhtım yapılmasını mutlaka gerekli görüyordu. Bu proje Fransız firmaları tarafından gerçekleştirildiği takdirde Fransa’nın ihracat ve ithalatının artacağı belirtilmişti. Fransa’nın arkasından Avusturya, Yunanistan gelmekte Almanların da hızla ticaretlerini artırdığı gözlenmektedir.

19. yüzyılda Avrupa’nın ekonomik yayılmasının denizlerdeki aracı olan buharlı gemiler, Osmanlı sahillerindeki üstünlüğünü, yüzyılın son çeyreğinde iyice belirginleştirdi. Yeni teknolojinin gelmesiyle bu modern ulaşım araçlarından Osmanlı Devleti’nin deniz ticareti de etkilenmeye başladı. Yelkenden buharlıya geçmekte zorlanan Osmanlı gemiciliği, 19. yüzyıldaki dış ticaret eğilimleri ile yakından ilgili olarak deniz ticaretinin kazandığı hız sebebiyle yeni bir döneme girmişti. 19. Yüzyılın sonları (imparatorluğun son 25 yılı) Yabancı bandıralı deniz ticaretinin hızla arttığı, buna karşılık Osmanlı bandırası altında yapılan deniz ticaretinin hızla gerileyip çöküşe geçtiği bir dönem olarak karşımıza çıkmaktadır. 1914’e gelindiğinde Osmanlı deniz ticaretinin % 90’ı yabancı bandıralarla yapılmaktaydı²⁸.

²⁵ H. De Cortanze, “Samsun Raporu (1898)”, s. 186.

²⁶ Fesch, *Abdülhamid’in Son Günlerinde İstanbul*, İstanbul 1999, s.586.

²⁷ H. De Cortanze, “Samsun Raporu (1898)”, s. 187.

²⁸ Bunun % 17-18 olduğunu ifade edenler de vardır. Yelkenli gemiler limanlar arasında taşımacılıkta hayli büyük bir rol oynamakta ve Osmanlı deniz ticareti işlerinin % 23’ü bunlar tarafından yapılmaktaydı. 1908 yılında II. Meşrutiyet ilan edildiği zaman Osmanlı deniz ticaret

Yabancı vapur şirketlerinin Osmanlı limanlarında görülmeye başlanması ve arkasından da kapitülasyonlardan faydalanarak limanlar arasında ticaret (kabotaj) yapmaya başlamaları, özellikle sahil ticareti yapan yelkenli Osmanlı denizciliğini olumsuz etkilemişti. Fakat buharlı gemilerin bütün egemenliklerine rağmen Osmanlı devletinde daha uzun yıllar yelkenli gemiler yaşamaya devam edecektir. Özellikle Karadeniz bölgesinde yelkenlilerin ve küçük teknelerin canlı bir hareketliliği vapurlar gelmesinden çok daha sonraları bile görülmeye devam edecektir²⁹.

Tablo 3. 1904 Yılında Samsun ve Çevresindeki İskelelerde Bandıralara Göre Deniz Trafiği

Uğrak Yeri	Vapur (Adet)	Vapur (Tonaj)	Yelken (Adet)	Yelken (Tonaj)	Bandıra
Samsun	185	173.590	1.268	10.665	Osmanlı
"	109	135.768	-	-	Avusturya
"	64	49.442	1	90	Rusya
"	109	174.062	-	-	Fransa
"	40	58.408	-	-	Almanya
"	3	4.870	-	-	İngiliz
"	12	19.546	-	-	İtalya
"	104	95.137	5	1.939	Yunan
	626	710.823	1.274	12.694	Toplam
Çarşamba	-	-	1	228	Osmanlı
Terme	-	-	561	-	Osmanlı
Ünye	69	72.329	1.431	6.494	Osmanlı
"	40	61.749	-	-	Fransa
"	4	6.600	-	-	Avusturya
"	4	5.588	-	-	Almanya
"	1	1.013	-	-	Rusya
"	1	1.714	-	-	İngiliz
	119	148.993	1.431	6.494	Toplam
Fatsa	62	66.154	904	3.171	Osmanlı
"	39	42.387	-	-	Fransa
"	6	7.325	-	-	Avusturya
"	1	1.349	-	-	Almanya
"	1	868	-	-	Yunan
	109	118.083	904	3.171	Toplam

Kaynak: 1904 Tarihli Trabzon Vilayet Salnamesi

Buharlı gemilerle rekabet etmek zorunda kalan Osmanlı nakliyecileri yeni duruma karşı tarifelerini indirmek suretiyle mücadele ettiler ve çoğu zaman gemi nakliyatının arttırdığı ticaretten istifade ettiler. Buharlı gemi egemenliğine karşı yelkenli tekneler ilkönce tonajlarını artırarak, büyümeye çalışarak tepki vermişlerdi.

filosunun Osmanlı sahillerindeki payı % 17 ile % 18'i kadardı. Ahmet İsmail, "Osmanlı Ticareti Bahriyesi", *Risâle-i Mevkute-i Bahriye*, Sayı 10, Ağustos 1333, s. 457.

²⁹ 1322 Tarihli Trabzon Vilayet Salnamesi, 449-452.

Örneğin Samsun limanına gelen yelkenli sayısı ise 1866'da 29'du ve 1890'da da aynı kalmıştı. Fakat ortalama tonajları 118'den 226'ya çıkmıştı. Fakat bu büyümeye rağmen buharlı gemiler karşısında toplam tonajda gerilemekten kurtulamamışlardı. Buharlıların toplam tonajdaki payı 1866'da % 97, kıyı ticaretindeki yelkenliler de dahil edilmesine rağmen 1885'te % 98 ve nihayet 1910'da % 99 olmuştu³⁰.

Devletin alınan tedbirlerine ve teşviklerine rağmen buharlı teknolojisini takip edemeyen yelkenliler, tıpkı demiryollarının yayılması karşısında kervanların aldığı konum gibi³¹, onlar karşısında rakip değil yardımcı olacak şekle bürünmek zorunda kaldılar. Yani vapurlara mal akışını sağlayan, görece küçük iskelelerden büyüklerine, büyük buharlı gemilere, mal taşıyacak ikincil vasıtalar haline dönüştüler. Küçük iskelelerde küçük ticarî hacimler ve bunlar aralarındaki deniz trafiği de uzun seferlere odaklanmış buharlı gemilere zaten uygun değildi. Bu da yelkenlilerin, buharlılar karşısında büyüyerek değil, daha sonra hızla küçülerek, tepki vermeleriyle sonuçlanmıştı. Bu küçülme yalnız tekne büyüklüğü değil, ticarî olarak da yaşanmıştır. Yani uzak seferlere uygun şekillerden daha çok kısa mesafelere ve özel tüketime ait malların taşınması ihtiyacına yönelip, demiryolu ve buharlı deniz nakliyatını tamamlayan bir şekle dönüşmüşlerdi. Diğer bir deyişle, Avrupa ekonomisi karşısında imalat sanayinin ölere tarımıyla Avrupa'yı besler bir hale gelmesi şeklinde dönüşerek geçirdiği süreci, Osmanlı denizcileri ve deniz ticareti de yabancı vapur kumpanyalarının liman hizmetlerine, hamallığa, mavnaya ve kayıkçılığa doğru dönüşerek geçirmişti³².

Buharlı gemilere rağmen yelkenli ve küçük kayıkların ayakta kalmasının bir diğer sebebi ise Karadeniz bölgesinin doğal limanlara elvermeyen coğrafyasıydı. Vapurların uğradığı Samsun Ordu, Giresun, Trabzon gibi ana limanlarda ve küçük iskelelerde büyük vapurların yanaşabilecekleri uygun iskele ve rıhtımlar da yoktu. Yeni limanlar kuralları, hacimleri, öncelikleri, işleten sermaye sahipleri, taşıdıkları hammadde ve mamul mallarıyla Avrupa ekonomisine, buharlı gemilere hitap edecek şekilde düzenleniyorlardı. Fakat limanların ve iskelelerin buharlı gemiler için uyumlu

³⁰ Baskıcı, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadî Değişim*, s. 87.

³¹ İlber Ortaylı, "Devenin Taşıma Maliyeti Eğrisi Üzerine Bir Deneme", *Osmanlı İmparatorluğu'nda İktisadî ve Sosyal Değişim*, Ankara 2000, s. 104. Ubicini Osmanlı'daki iç ticarete veya sahil ticaretine hitap eden küçük tonajlı yelken gemiciliğini demiryolu karşısındaki kervanları çağrıştırırcasına "*kervan gemiciliği*" olarak nitelendirmişti. Karada, demiryolları karşısında benzer bir konumda kalan deve kervanları da hemen kaybolmamış, hatta demiryolu çağında bile genişlemeye ve işlemeye devam etmişlerdi. Fakat kaçınılmaz olarak zamanla karayollarının gelişmesi kervanları nasıl olumsuz etkilemişse iskeleler arasındaki yelkenli gemilerle nakliye de bitirmişti.

³² Örnek olarak İstanbul limanındaki durum hakkında; limanda demir atmış teknelerden doklara yük taşınmasında 30 ila 50 ton kapasiteli mavnalar kullanılırdı. 1912 yılında limanda 400 kadar mavnaya vardı. Quataert, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş*, s. 90.

hale getirinceye kadar geçen zaman buradaki yelkenlilerin kısmen ayakta kalmasını sağlıyordu. Samsun limanı başta olmak üzere Karadeniz limanları, Mersin limanı hatta gemilerin büyüklüklerine oranla yetersiz kalan Beyrut limanı böyleydi. Gerçi bu imkânlardan yelkenliler de faydalaniyordu. Fakat faaliyet alanları itibarıyla buharlı gemilerin uğramadığı küçük hacimli iskelelere veya uygun olmayan şartlar sebebiyle buharlı gemilerin açıkta durmak zorunda oldukları limanlarda kayıkçı ve mavnacılar iş yapmaya devam etmişlerdi.

Mavna ve kayıkçıların aracılığı özellikle yabancı tüccarları rahatsız ediyordu. Limanın olmayışı yerli ve yabancı vapurların açıkta demirlemesine; yolcu ve yükün mavnalarla sahile taşınması gibi ikinci bir işleme sebep oluyordu. 1890'larda Samsun limanında yükleme ve boşaltma işlerinde kullanılan tahminen 92 adet mavna vardı. Bunlardan en az 65 tanesi daima kullanılabilir durumdaydı³³. Fakat Samsun örneğinde görüldüğü gibi hayli kabarık mavna sayısına rağmen, yükleme ve boşaltma işlerinin gereği gibi kolay yapılamamasından yakınıyorlardı. Gemiler modern liman tesisleri olmadığı için hava koşulları sebebiyle yılda ancak yüz gün iş yapabilmekteydi. Bir başka sebep ise lonca halinde teşkilatlanmış olan mavnacıların ancak kendilerine uygun gelen şartlarda çalışmalarıydı³⁴.

4. Samsun Üzerinden Yapılan Ticaretin Artışı

18. yüzyılın ikinci yarısında Avrupa devletlerinin baskısı ile Karadeniz'in önce Rusya, Avusturya, İngiltere ve Fransa ardından Avrupa'nın diğer küçük devletlerinin ticaretine açılmasıyla bölgedeki gelişme ve değişim hızlanmıştı³⁵. Karadeniz ticaretinin ve özellikle Samsun, Sinop, Trabzon gibi limanlarda ticaretin hızla artmasının en önemli sebeplerinden birisi Kırım Savaşı olmuştur. Savaş bölge limanlarında bir ticari patlamaya sebep olmuştu³⁶.

³³ H. De Cortanze, "Samsun Raporu (1898)", s. 188; 1904'te Samsun limanında 180 çapar, 91 de küçük sefaın kayıtlıydı. *1322 Tarihli Trabzon Vilayet Salnamesi*, s. 449.

³⁴ *İş başkasının alamayacağından emin oldukları için; hava biraz bozuk olsa, gemi biraz açıkta demirlemişse, yahutta taşınacak mal işlerine gelmiyorsa (tuğla, kiremit gibi) onları ikna etmek oldukça zorlaşmaktadır. Sonuçta pazarlık yapılmakta ve tarifenin üzerinde bir fiyatla anlaşmaya varılmaktadır. Üstelik normal bir tarife bile 100 kiloluk bir koli için 1,5 kuruş gibi oldukça yüksek bir rakamdır* H. De Cortanze, "Samsun Raporu (1898)", s. 188; Limanda hamaliye ve çapar ücretlerinden şikâyetler 1924 yılında yerli tüccarların da şikâyetine sebep olmuştu. Kayık ücretleri İstanbul'dan Samsun'a olan vapur ücretine eşit olmasından yakınılıyordu. Coşkun Topal, "Cumhuriyetin İlk Yıllarında Samsun Limanı", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, 2006, s. 329.

³⁵ Beydilli, "Karadeniz'in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri", s. 687-755; İdris Bostan, "Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787)", *Belleten* 225, Ankara 1995, s. 353-394.

³⁶ İlber Ortaylı, "19. Yüzyılda Trabzon Vilayeti ve Giresun Üzerine Gözlemler", *Osmanlı İmparatorluğu'nda İktisadî ve Sosyal Değişim*, Ankara 2000, s. 121; Selahattin Tozlu, "19. Yüzyılda Sosyo-Ekonomik Bakımından Trabzon Limanı", *Trabzon ve Çevresi Uluslar arası Tarih-*

19. yüzyılın başlarından itibaren bazı limanlar ön plana geçerken, bazı küçük iskeleler de gelişmeye ve etrafında kentlerin ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Karadeniz'in Anadolu kıyılarında Sinop, Samsun ve Trabzon önem kazanmaya başlayan liman kentleri arasında yer aldı. Yüzyılın ilk yarısında İran transit yolunun bitim noktasında yer alan Trabzon hızla gelişirken, yüzyılın son çeyreğinde Orta Karadeniz'den Anadolu içlerine ulaşan konumuyla, geniş bir bölgenin çıkışı olan Samsun limanı işlerlik kazanmaya başladı. Bu durumun bir göstergesi olarak 1830'larda 4.000 olan Samsun kent nüfusu 1890'da 11.000'e, 1912'de ise 25.000'e yükselmisti. Anadolu'nun en önemli dört limanı arasında (İzmir, Trabzon, Samsun ve Mersin) Samsun da yerini almış ve bu limanlarda 1840'dan itibaren 1870 ortasına kadar ihracat 3,5, ithalat ise 4,3 kat artmıştı³⁷.

Samsun'un ticari potansiyeli, Trabzon ve Ege bölgesindeki Rumların da dikkatini çekecek ve gayri-müslim unsurların nüfusunun artmasına sebep olacaktır. Samsun limanı üzerinden gittikçe artan uluslararası ticaret, Avrupa ülkelerinin Osmanlı ve Karadeniz politikalarındaki gelişmelerle yakından ilgili olmuştur. İngilizler, özellikle Trabzon-Tebriz ve Kafkasya üzerinden gelen ticaret yollarına gösterdikleri ilgiyle dikkati çekerken, Avusturya ve Almanya Tuna üzerinden Karadeniz'e doğru uzandıkları ölçüde bölgedeki varlıklarını güçlendirmişlerdi.

Özellikle Marsilya limanı ile kurduğu ekonomik ilişkiler sebebiyle Fransızların da Samsun'la ilgilenmişlerdi. Şehirde açtıkları okul ve sürdürdükleri misyonerlik faaliyetleri bu ilgiyi canlı tutmuştu. Paul Fesch, Fransa'nın Osmanlı Devleti üzerindeki sosyal, ekonomik, siyasî etkileri ve çalışmaları hakkında bilgiler verdiği eserinde Samsun'daki Fransız ticaretinden de bahsetmişti. Buna göre; Karadeniz vilayetinden 1905-1906 yıllarında gerçekleştirilen toplam 2.604.000 tonluk deniz nakliyatında Fransa'nın payı 631.000 tondur. Dolayısıyla Fransız bandırası, Osmanlının Karadeniz sahillerinde önemli bir yere sahipti. Fransa'nın bu kıyılarda mali çıkarları olduğunu savunan Fesch, Kafkasya'daki petrol yataklarının işletilmesindeki Fransız sermayesine de dikkati çekmişti. Gemilerin taşıdığı toplam malzeme, gemilerin ağırlığı ve taşıma kapasitelerinden önemli olduğu için; onların toplam tonaj rakamlarının yanıltıcı olabileceğini belirten Fesch yüzyılın başında Samsun limanındaki ihracat ve ithalat rakamları için bir tablo vermiştir. Bu tabloya göre; Samsun limanı ağırlıklı olarak iç ticarete, yani diğer Osmanlı limanlarıyla ekonomik ilişki içerisindeydi. Fakat 1897 yılından 1906 yılına kadar bu ticarete düşüş gözlenmektedir³⁸.

Dil-Edebiyat Sempozyumu Bildirileri, Trabzon 2002, s. 384; gelişmenin bir göstergesi olarak 19. yüzyılın ikinci yarısındaki Samsun'un idari yapılanmasındaki değişiklikler için bkz. Rıza Karagöz, "II. Meşrutiyet Döneminde Canik Sancağında İdari Yapılanma", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, Samsun 2006, s. 65-81.

³⁷ Donald Quataert, "19. Yüzyıla Genel Bakış: İslahatlar Devri", s. 906,949.

³⁸ Paul Fesch, *Abdülhamid'in Son Günlerinde İstanbul*, s.580.

Tablo 4. Samsun'dan ihracat* (Ton)

Yıllar	Fransa	İngiltere	Almanya	Avusturya	İtalya	Rusya	Osmanlı
1897**	8.523	9.732	793	917	49	220	38.472
1903	4.108	4.814	1.981	2.692	228	304	22.611
1904	4.593	3.709	1.436	2.769	1.108	200	12.309
1905	8.327	4.587	2.907	2.499	232	112	23.774
1906	8.504	6.281	4.024	1.665	176	187	25.114

*Kaynak Fesch, Abdülhamid'in Son Günlerinde İstanbul.

**Bu yıllara ait rakamlar Fransız Konsolosu H. De Cortanze'nin 1898 Yılı Samsun Raporundan alınmıştır.

Tablo 5. Samsun'a ithalat (Ton)*

Yıllar	Fransa	İngiltere	Almanya	Avusturya	İtalya	Rusya	Belçika
1888	1.053	3.231	117	1.484	94	2.768	609
1897**	569	3.305	?	3.022	218	3.267	297
1903	1.149	1.379	2.225	5.239	989	2.853	1.431
1904	1.797	1.490	1047	5.673	853	1.083	1.609
1905	1.780	1.114	1.150	5.232	1.391	1.251	1.767
1906	2.398	1.639	1.178	5.795	1.877	3.189	2.034

*Kaynak Fesch, Abdülhamid'in Son Günlerinde İstanbul.

**Bu yıllara ait rakamlar Fransız Konsolosu H. De Cortanze'nin 1898 Yılı Samsun Raporundan alınmıştır.

Bu tabloya göre; ülkelere göre bir değerlendirme yapmak gerekirse Fransa'nın ihracatı sabit kalırken, İngiltere'ye yapılan ihracat ve ithalatta azalma meydana gelmişti. Buna karşılık yüzyılın sonlarına doğru Samsun limanında (tüm Osmanlı ülkelerinde artan Alman nüfuzuna paralel olarak) Alman mallarının gittikçe daha etkin olmaya başladığı görülmektedir. Hatta Fransızlar, Almanların bu ilerlemelerini “*korkunç*” olarak tanımlamışlardı. Çünkü on yıllık bir süre içinde Almanya'nın Samsun iskelesinden yapmış olduğu ticaret on kat artmıştı. Fransızlar ise geçen yüzyılın rakamlarını ancak iki katına çıkarabilmişti. Samsun'daki Fransız eski konsolosu De Cortanze'nin dikkat çekici raporuna göre Fransa'nın bölgede ticarî etkinliğini artırması için çeşitli tedbirler alınması gerekiyordu. Bunların arasında; mendirek üzerinde gece çalışmayı ve yük alan gemilere tüccarların gitmesini yasaklayan bazı mevzuatın kaldırılması; mavnacıların yük taşıma ücretlerinin düzenlenmesi; gümrük formalitelerinin basitleştirilmesi ve nihayet Fransız nakliyat şirketleri arasında “*aptalca bir rekabete son veren*” bir antlaşmanın yapılması da vardı³⁹.

³⁹ Fesch, Abdülhamid'in Son Günlerinde İstanbul, s.584.

Samsun'daki Fransa konsolosu Coulomb da, Fransa'nın Samsundaki en önemli müşterisinin Fransa olduğunu vurgularken bölgeye en çok ithalatın Almanya tarafından yapıldığına dikkat çekmişti. Fransız konsolosu H. De Cortanze'nin 1898 Samsun Raporunda; Samsun halkının son on yıldan beri Avrupalı giyinmeye başlamasıyla birlikte Samsun'da konfeksiyon elbise tüketiminin önemli ölçüde arttığı belirtirken, Samsun limanından alınan özgün ürünler ise yumurta (3.000 tondan fazla) yağlı tohumlar, kuru sebze (Fransızlar), arpa mısır ve yulaf (İngilizler), tütün ve damarlı ağaçlar (özellikle Almanlar)dı. Buna karşılık Fransa inşaat malzemeleri, Avusturya şeker, İtalya pamuklu ürünleri, Rusya petrol, Almanya demir ürünleri, İngiltere de çeşitli mamullerini satıyordu. Fransız konsolosu, Alman ve Avusturya'nın ucuz malları, kredili satış olanakları, halkın tüketim alışkanlıklarını araştırarak yaptıkları ticaretleri karşısında Fransız mallarının ciddi bir rekabetle karşılaştığı ve zor durumda kaldığından söz etmişti⁴⁰.

5. Hinterlandla Olan İlişkinin Geliştirilmesi Çabaları; Demiryolu ve Nehiryolu Projeleri

17. yüzyılda büyük ticarî gelişme ve bunun sonucu olarak dünyada ortaya çıkan yeni ticarî eğilimler ve yollar, 19. yüzyılda buhar makinesinin kara ve deniz taşıtlarında kullanılmasıyla beraber daha büyük bir ticarî gelişme ve büyümeyi de beraberinde getirmiştir.

İç sularda yapılan taşıma sistemindeki gelişmeler Avrupa'da ve özellikle İngiltere'de 18. yüzyılın sonları ile 19 yüzyılların başlarında ortaya çıktı. Avrupa'da sanayi inkılâbı güvenilir, yüksek kapasiteli ve ucuz maliyetli bir taşıma sistemine gerek duyuyordu. Pratik mühendislik hesaplarının bilime uygulanması ile de kanallar hızla gelişti ve çoğaldı. Ulaşım elverişli nehirlerin temizlenerek hizmete açılması yanında, büyük sermaye gerektiren fakat yapıldıktan sonra insan ve hayvan gücünden büyük ölçüde tasarruf edilmesini sağlayan kanallarla nehirler birleştirildi⁴¹. Taşımaya yapılan yatırımlar özel teşebbüsün normal olarak sahip olabileceğinden çok daha fazla sermayeye ihtiyaç duyuyor, tamamlanması ve yeterli kazanç getirmesi uzun zaman alıyordu. Gerçekleştirildiğinde ise toplumu bir bütün olarak etkilediği ve yararlanmasını sağladığı için büyük değer taşıyordu⁴².

Avrupa'da şehirlerin gelişmesinin tabi sonucu olarak kanal çağı olarak adlandırılan 18. yüzyılın ikinci yarısındaki gelişmeler, farklı bir şekilde de olsa Osmanlı Devleti'nde özellikle 1830'lu yıllardan sonra görülmeye başlandı. Avrupa'da denizcilik

⁴⁰ Fesch, *Abdülhamid'in Son Günlerinde İstanbul*, s.582.

⁴¹ Tek bir at, asfalt bir yol üzerinde 2 ton, demir raylar üzerinde 8 ton yük çekebiliyordu. Fakat bir nehrin kıyısından suda 30, kenarı düzgün bir kanalda ise 50 tonluk yükü çekebiliyordu. Uygun şartlar olduğunda nehir taşımacılığı her konuda büyük tasarruf sağlıyordu. Phyllis Deane, *İlk Sanayi İnkılabı*, Ankara 1994, s.68-72.

⁴² Deane, *İlk Sanayi İnkılabı*, s. 63.

ve denizyollarının gelişmesine paralel olarak bunlardan azami derecede yararlanma arzusu hem Tanzimat devri Osmanlı devlet adamlarının hem de Osmanlı deniz ticaretinde büyük pay sahibi olan Avrupalıların ortak isteğiydi. Demiryolunun kullanımı Osmanlı Devleti için henüz uzak olduğu, karayollarının klasik yol sisteminin bozulmasından sonra hiç geliştirilemediği Osmanlı Devleti'nde geriye denizcilikle ilgili yolların canlandırılması kalmıştı. Avrupa devletlerinin gittikçe artan ticaretine rağmen hammadde isteklerini karşılayamamaları, onları yeni limanlar, yollar, yeni hammadde ve pazar kaynakları aramaya itiyordu. Geniş, zengin hinterlanda sahip limanlar veya böyle bir potansiyeli olup fakat gelişmemiş küçük merkezler, iskeleler, nehirler de bu arayışın odak noktası oldu. Bu arayış, Osmanlı devlet adamlarının iktisadî durumu düzeltmek için var olan yolların geliştirilmesi, yeni yollar açılması ve mevcut ulaşım potansiyelinden azami derecede yararlanma isteği ile birleşti. Osmanlı Devleti'nde ilkönce deniz ve nehir, sonra demiryolları konusunda bir çok teşebbüste bulunuldu. Bazıları teşebbüs aşamasında kalacak olan bu faaliyetlerin Osmanlı Devleti'nin iktisadî olarak gelişme, büyüme ve açılmasına yardımcı olduğu açıktır. Özellikle, 19. yüzyılın ikinci yarısında denizleri ve liman kentlerini içerideki ovalara veya zengin vadilere bağlayan veya önemli yollar üzerinde bulunan nehirler, taşıdıkları potansiyelle daha da önem kazandılar.

Sahillerdeki ticarî baskı nehirlerde vapur işletmek konusunda da kendisini göstermiştir. 19. yüzyılda Avrupalı devletlerin artan ticaretleri, Osmanlı Devleti içindeki nehir ve göllerin de uluslararası ticarete açılması için teşebbüslerde bulunulmasına sebep olmuştur. Bu teşebbüsler yalnızca Osmanlı dışından gelen ticarî baskılar sonucu değil aynı zamanda iç ulaşımı artırmayı hedefleyen Osmanlı devlet adamları tarafından da teşvik edilmiştir. Avrupa devletleri Osmanlı devletini serbest ticaret ilkeleri ile açmaya zorlarken diğer taraftan da sınırları sebebiyle milletlerarası hukuk ve antlaşmaların konusu olmayan ve tamamen Osmanlı sınırları içerisinde doğan ve denize dökülen nehirlerde de vapur işletilmesi hususunda teşebbüsler bulunmuşlardır.

Osmanlı, sınırları içinde akan nehirlerde kabotaj hakkını yabancılara vermeme konusunda hassas davranmış, özellikle sermaye bulma konusunda çekilen zorluklara rağmen yabancılar tarafından yapılan teklifleri geri çevirmiştir. Yabancı şirketlerin antlaşmalardan faydalanarak Osmanlı Devleti içerisindeki serbest hareketleri, bunlara devletin müdahale edememesi, zamanla tekelleşmeleri, beraberinde getirdikleri hukukî problemler sebebiyle bu konuda yapılacak teşebbüslerin yerli tebaa tarafından yapılması istenmişti. Fakat sermaye yetersizliği, yerli teşebbüslerin yabancı sermayeye ihtiyaç duyması sebebiyle yine de dışarıya bağımlı kalmaktan kurtulamamıştır. Bu hususlar vapur işletme konusunda verilmiş olan imtiyazlara ve yapılan mukavelenamelere de yansımıştır.

Osmanlı sınırları içerisindeki nehirlerden ulaşımın yararlanması faaliyetleri 19. yüzyılın ikinci yarısına kadar klasik usullerle yapılmıştır. Nehirlerde vapur işletilmesi teşebbüsleri coğrafi ve nehrin şartları gereği en uygunları olan Tuna, Nil ve Fırat nehirlerinde daha yüzyılın ilk yarısında başlamıştır. Daha sonraki dönemlerde bu nehirlerde vapur işletilmesinden olumlu sonuçlar alınacaktır. Arkasından Osmanlı sınırları içerisindeki daha küçük nehirlerde vapur işletme teşebbüslerinde bulunulacaktır. Nitekim Avrupalılar *“toprakları bu kadar zengin, kıyı biçimleri çeşit çeşit, en muhteşem nehirlerin (Tuna, Meriç, Vardar, Sakarya, Büyük ve Küçük Menderes, Göksu, Kızılırmak, Yeşilirmak, Fırat, Dicle Nil) suladığı bir memleket normal olarak dünyanın en önde gelen ticaret ve gemicilik gücü olmalıydı. Fakat Türkiye Rusya ve Avusturya’dan hububat, un ve kesimlik hayvan ithal etmek zorundadır; yerli gemiler kıyı taşımacılığında bile yetersiz kalmaktadır”*⁴³ denilerek nehirlerin ülke ekonomisindeki potansiyel rolüne dikkati çekmişlerdi. Yabancı vapur şirketleri de, mensubu bulundukları devletler gibi, bölge üzerinde ticari, siyasî hatta manevi rekabet ve nüfuzun birer araçları oldukları için Osmanlı yetkilileri nehirlerdeki vapur işletme teşebbüslerinin yerli tebaaya ait olması konusunda ısrarlı davranıyordu.

6. Yeşilirmak ve Kızılırmak’ta Vapur İşletme Teşebbüsleri

Avrupa ekonomisi liman kentlerine kadar ulaşımı buharlı gemilerle sağlamıştı fakat limanların arkasındaki geniş iç bölgelere uzanan yollar, klasik Osmanlı yol sisteminin bozulması ve geliştirilememesi sebebiyle çok kötü durumdaydı. İç bölgelerde üretilen malların sahillere, liman kentlerine indirilebilmesi için karayollarının düzenlenmesi, nehirlerde ulaşılabilen noktalara kadar vapur işletilebilmesi ve nihayet demiryolu yapılması gibi faaliyetlerde bulunuluyor veya projeler ortaya atılıyordu. Orta Karadeniz bölgesinde Kızılırmak ve Yeşilirmak hem suladıkları geniş havza ile hem de üzerinde ulaşım yapabilme imkânıyla bu arayışların merkezlerinden birisi olmuştur.

Kızılırmak ve Yeşilirmak üzerinde kayıklarla yapılan nakliyat şüphesiz yalnızca tarım alanlarını limanlara veya merkeze bağlamak için değil, sahillerin de nehirlerin uzandığı iç bölgelere kadar bağlanmasına imkân tanıyordu. Fakat geleneksel ulaşım biçimi, verimli olmaktan uzak, zor ve masraflıydı. Vezirköprü ve Bafra iskelesi arasındaki nakliyat kayıklarla nehirde gerçekleştirilmekteydi⁴⁴.

19. yüzyılın sonlarına doğru, Ahmet Şakir Paşa’nın Anadolu ıslahatı için hazırlamış olduğu rapor ve çalışmalar, bölgedeki mevcut durumu ortaya koymuştu. Ulaşım şartlarının kötülüğünün bölgedeki ticaretin gelişmesi ve servetin artmasına engel olduğunu belirtmiş ve çeşitli tedbirler alınması istenmişti. Şakir Paşa bu duruma çözüm olarak (1896) iç gümrüklerin kaldırılmasını, acil olarak yol inşaatına

⁴³ Andreas David Mordtmann, *İstanbul ve Yeni Osmanlılar*, İstanbul 1999, s. 356.

⁴⁴ Nedim İpek, *“Samsun Sahil Demiryolu”*, *Geçmişten Geleceğe Samsun*, 2006, s. 333.

başlanmasını ve ulaşım için nehir ve göllerden yararlanılmasının yollarının aranmasını önermişti. Şakir Paşa'ya göre; Yeşilırmak, Kızılırmak, Sakarya, Mihaliç, Menderes, Seyhan, Asi, Aras, Fırat, Dicle ve Zab suyu nehirlerinin bazılarında kısmen, bazılarında ise bütünüyle gemi işletmeciliği mümkündü. Bunun için vapur ve sulama şirketleri kurulabilirdi. Anadolu ve Rumeli vilayetlerinde Şakir Paşa ve Heyet-i Teftişîye vasıtasıyla uygulanan ıslahatlar çerçevesinde, haberleşme ve nakliyatın kolaylaştırılması, memleketin yer altı ve yerüstü zenginliklerinden hakkıyla yararlanılması hususları özellikle dikkate alınmaktaydı⁴⁵. İmtiyazın dahili bir şirkete verilmesi gerektiği özellikle vurgulanmıştı⁴⁶.

Vilayat-ı Sitte dışındaki bazı kazaları da gezen Ahmet Şakir Paşa, Çarşamba kazasını teftiş etmişti. İdare binalarının harap, hükümet konağının da *"mübalağasız bir ahır heyetinde"* olduğunu belirten Paşa, Çarşamba'dan geçen Yeşilırmak nehrinde ulaşım yapmanın imkânlarını da araştırdı. Bu nehirde gemi işletilmesinin halka ve devlete büyük yararı olacağını savunan Şakir Paşa, halkı teşvik için, zahire taşımacılığında kullanılmak üzere cebinden yüz lira vererek Ünye'de yaptırdığı 1250 kiloluk bir gemiyi işletmeye koydurmuştu. Ayrıca bu nehir üzerinde bazı köprüleri de tamir ettirmişti. Şakir Paşa bu çalışmaları esnasında Kızılırmak nehrinde gemi işletilmesi ve bu gayeyle de bir şirket kurulması için hazırladığı layihayı Babıali'ye gönderdi. Babıali'nin isteği üzerine layiha üzerinde çalışmalar yapan Ticaret ve Nafia Nezareti, bazı maddeleri ağır bulduğunu Şakir Paşa'ya bildirdi. Nezaretin isteği üzerine yeni bir layiha hazırlayan Şakir Paşa bu layihayı ilgili yerlere gönderdi⁴⁷.

1890'ların başında Şakir Paşa'nın ortaya attığı bu fikirler muhtemelen bölge ileri gelenlerini harekete geçirmişti. Çünkü 1900 yılında Yeşilırmak nehrinin temizlenerek üzerinde vapur işletilmesi ve deniz yoluyla gelecek vapurların nehre girmesini sağlayacak çalışmaların yapılması konusunda girişimde bulunulmuştu. *Amasya ileri gelenlerinden ve muteber tüccarlarından Kırıcızade? Mehmed, tüccardan Muhacir Yusuf ve Ayranosyan Hacı Marduk ve Papasyan Karabet Efendiler imtiyaz isteği ile hükümete başvurmuşlardı*⁴⁸.

Yeşilırmak için yapılan bu girişimin nehrin sahilinde bulananlar değil de içerideki tüccarlar tarafından yapılması dikkati çekmektedir. Çünkü üretilen malların pazarlanması ya da limana gelen malların iç kısımlara getirilmesinde asıl sıkıntı denizden sahilinden uzaklaştıkça daha da artmaktaydı. İmtiyaza göre; Yeşilırmak nehrini temizledikten ve ulaşım elverişli bir hale getirdikten sonra vapur işletilmesine açılacaktı. İmtiyaz süresi 60 yıl olacaktı. İmtiyaz mukavelenamesi teati edildikten sonra bütün ortakları ve hissedarları Osmanlı olmak şartıyla çıkarılacak hisse senetleri

⁴⁵ Ali Karaca, *Anadolu Islahatı ve Ahmet Şakir Paşa (1838-1899)*, İstanbul 1993, s.80.

⁴⁶ *Deniz Müzesi Arşivi (DMA)*, Mülga Bahriye Nezareti Kısım, Defter No 135,20.09.1900;

⁴⁷ Karaca, *Ahmet Şakir Paşa ve Anadolu Islahatı*, s. 125.

⁴⁸ *DMA, Mülga Bahriye Nezareti Kısım*, Defter No 135,17.09.1900.

sahipleri Osmanlı tebaası olacak ve tahviller adlarına yazılmak şartıyla bir şirket kurulacak ondan sonra iç tüzüğü oluşturulacaktı⁴⁹.

İmtiyaz tarihinden itibaren altı ay zarfında Çarşamba ve Niksar olmak üzere nehrin her iki tarafından beşer kilometrelik kısmının, temizlenecek yerlerin uygun ölçekteki haritaları düzenlenecekti. Bu onaylandıktan sonra bir yıl içinde Niksar ve Çarşamba arasında yapılması gereken işlemler tamamlanacak ve sonra da seferlere başlanacaktı. Şirket, Niksar'dan yukarıya veya Çarşamba'dan aşağı nehrin ağız kısımlarında gerekli ameliyatı tamamıyla kendisi yapmak şartıyla seyri sefain dairesini genişletebilecekti. Şirket on sene müddetle gümrük resminden ve çıkaracağı hisse senedi damga vergisinden muaf olacaktı. İmtiyaz sahipleri ihtiyacı karşılayacak derecede şilep ve vapur çalıştıracaklar fakat bu araçların şekil, kapasite ve teknik özelliklerini belirlemede şirket yetkilileri serbest olacaktı. Nehir üzerinde imtiyaz sahipleri dışında vapur ve şilep çalıştırılmayacak, fakat halkın yapmış ve yapacak olduğu kayıkların işlemesine de engel olunmayacaktı. Yalnız şirket bu kayıklardan, temizlemiş ve seyri sefere açmış olduğu kısımlarda devletin de onaylayacağı ve değiştirme yetkisinin olduğu bir tarifeyle tonilato başına belli bir miktar vergi alabilecekti. Ancak şirket, nehrin ağızındaki temizliği yapmadan denizden Çarşamba'ya gelen vapur ve kayıklardan vergi alamayacaktı⁵⁰.

İmtiyaz sahibi elde olmayan sebepler yüzünden nakliyatı kısmen veya tamamen aksatırsa devlet burada nakliyat konusunda geçici olarak müdahale yetkisine sahip olacaktı. Yine bu dönemin diğer taşıma imtiyazlarında olduğu gibi; toplu asker taşınmasında ücretin üçte biri, askerlerin münferit seyahatlerinde ise yarısı ödenecekti. Devlet postaları ücretsiz nakledilecek, şirket kendiışlerine münhasır olmak şartıyla vapur güzergâhında nehir boyunca telgraf hattı döşeyebilecekti. Bu hat devletin telgraf hizmetleri için de kullanılabilecekti. Şirket güvenlik için iskelelerde bulunacak subay ve askerler için oda inşa edecekti. Hatta Bahriye nezaretinden buna iskele ve liman görevlileri için de birer oda inşa edilmesi istenmişti. Osmanlı devletinde bulunmayan teknik elemanlar dışında şirket çalışanları Osmanlı tebaası olacaktı⁵¹.

Bu mukavelede, Osmanlı Devleti'ndeki diğer nehir imtiyazlarından farklı olarak haberleşme, güvenlik ve nakliyat konularında devletin müdahale yetki ve alanı artırılmış görünmektedir. Bunda coğrafi, bölgenin stratejik önemi veya diğerlerinden daha sonra imzalanmış olması etkili olmuş olabilir. Dikkati çeken hususlardan birisi, kurulacak şirketin her yönüyle Osmanlı olması istenmesidir. Kârlı imtiyazlar bir süre sonra yabancı sermayenin eline geçtiği için, şirket yabancı müdahalesine (yargı veya hisse) tamamıyla kapatılmaya çalışılmıştır.

⁴⁹ DMA, Mülga Bahriye Nezareti Kısmı, Defter No 135,20.09.1900

⁵⁰ DMA, Mülga Bahriye Nezareti Kısmı, Defter No 135,20.09.1900

⁵¹ DMA, Mülga Bahriye Nezareti Kısmı, Defter No 135,20.09.1900

İmtiyaz aşamasına geldiği veya kısmen faaliyete geçildiği için haberdar olduğumuz bu teşebbüslerin dışında, Kızılırmak'ta da vapur işletmek üzere ön araştırma yapılmıştı. Kızılırmak'ta vapur işletme konusundaki ilk araştırmalar 1858 yılına kadar uzanmaktadır⁵². 1900'de Yeşilirmak'ta vapur işletme imtiyazı alanlar, imtiyaz mukavelenamesine Kızılırmak'ta da gemi işletme konusunda ortaya çıkacak diğer imtiyaz talepleri olduğu takdirde tercih edileceklerine dair bir ifade (yirmibirinci madde) koydurmuşlardı. Dolayısıyla aynı kişilerin Kızılırmak konusunda da teşebbüsleri olduğu anlaşılmaktadır.

Sonuç

Kuşkusuz denizyolları, karadan gelen veya denizyollarının karadaki hinterlandına bağlandığı oranda bir iskelenin veya limanın önemini artırmaktadır. Çok geniş bir hinterlandın limanı olması Samsun ile iç bölgeler arasında demiryolu yapılması fikrini gündeme getirmişti. 1840'lardan beri gündemde olmasına rağmen bu demiryolunu yapmak mümkün olmamıştı. 1893'de Trabzon İngiliz konsolosu Longworth "Eğer Samsun demiryoluna sahip olursa ikinci bir Odessa olacaktır" diyerek demiryolunun önemine dikkati çekmişti⁵³. Nitekim Orta Karadeniz bölgesi de önemini gittikçe artıran bir bölgeydi. Özellikle II. Meşrutiyet sonrası Fransız ekonomik faaliyetlerinin bir alanı haline gelmişti. Tütün ve Reji idaresinin de faaliyette bulunduğu, bölgede İttihat Terakki'nin I. Dünya Savaşı öncesi antlaşmalarında Samsun-Sivas-Harput demiryolu ana bir güzergâh olarak hep gündemde kalmıştı. Karadeniz bölgesi demiryolları yapma imtiyazı olarak Samsun-Sivas demiryolu, Tokat'a ve Harput'a doğru bir kol, özellikle Yeşilirmak ve Kızılırmak arasındaki su bölümü çizgisine kadar Sulusaray-Yozgat demiryolu, Havza-Bolu ve Ereğli'ye doğru bir kol bu ana hattın dışında uzatılması gereken yan hatları içeriyordu. Osmanlı işletme şirketi biçiminde kurulacak olan aynı Fransız firması 30 yıl için bu demiryollarını işletmesi öngörülmüştü⁵⁴. Keza bu güzergâhı daha gelişmiş bir limanla tamamlama isteği yine Osmanlı-Fransız görüşmelerinde konu edildi ve anlaşmaya bağlandı. Hatta Fransızlar, bu hattı Almanlarla birleştirmek için 1914 yılında bir Alman-Fransız antlaşması da imzalamışlardı⁵⁵.

I. Dünya Savaşı öncesi yapılan bu antlaşmalar yürürlüğe girmedi. Fakat Samsun'dan başlayarak iç bölgelere kadar uzanan demiryolu yapma projeleri nehirlerde vapur işletme düşüncesi ve faaliyetlerini durdurduğu anlaşılmaktadır.

⁵² DMA, *Mülga Bahriye Nezareti Kısmı*, Defter No 31/210-A, 15.07.1858 (Defter Zuhur Etmemiştir.); Kızılırmak'ı gemi işletilmeye uygun bir hale getirmek amacıyla bir şirket kurulması ve Yeşilirmak'ın keşfiyle de Sivas'a yeni bir yol açılması hususunda Şakir Paşa tarafından gönderilen tahriratin gereğinin yapılması istenmişti., Başbakanlık Osmanlı Arşivi, A.ŞMKT.MHM. 722/14, 25.07.1897.

⁵³ Baskıcı, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadî Değişim*, s. 88.

⁵⁴ Yusuf Hikmet Bayur, *Türk İnkılabı Tarihi*, II/III, Ankara 1991, s. 427.

⁵⁵ Bayur, *Türk İnkılabı Tarihi*, s. 429,442.

Çünkü benzer teşebbüsler diğer Anadolu nehirleri hatta Fırat ve Dicle’de vapur işletme çabalarının geliştirilmesi söz konusu olduğunda da yaşanmıştı. Gerek hız ve gerekse ulaşım maliyeti bakımından nehirlerde vapur işletilmesi demiryolları karşısında verimli olamıyordu. Nehirlerdeki vapur işletmeleri ancak demiryollarını tamamlayabildiği ölçüde varlıklarını devam ettirebiliyorlardı. Özellikle Anadolu nehirlerinin düzensiz rejimleri, az su taşımaları ve hızlı akışları, işletilebilecek vapurların küçük olmasına sebep oluyor, fakat akıntılarla baş edebilmesi için aynı zamanda güçlü bir makine istiyordu. Bu da yapım maliyetini artırıyordu.

Bir diğer husus bu nehirlerde vapur işletebilmek için öncelikle yatağının düzenlenmesi zorunluluğuydu. Bu da ciddi bir sermaye gerektiriyordu. Yatağı seyri sefere uygun biçimde tutabilmek de ayrı bir sorundu. Bu sebeple demiryollarının ulaştığı veya ulaşması düşünülen bölgelerde, nehirlerde vapur işletme projeleri ikinci planda kalmış, zamanla unutulup gitmiştir. Hatta Anadolu’da demiryollarının artması yalnızca nehirlerdeki vapur işletme teşebbüslerini etkilemekle kalmamış bölgedeki limanlara seferler yapan vapur şirketlerini bile (biraz da yersiz olarak) düşündürmüştü. Fransız vapur şirketleri olan ve Karadeniz bölgesine seferler yapan Messageries Maritimes ve Paquet kumpanyaları, hizmetlerinin iyileştirilmesine karşın bu ticaretin demiryollarına kayma riski Fransızları endişelendirmişti⁵⁶.

Ek

Mukavelename⁵⁷

Bir taraftan Devlet-i Aliyye namına hareket eden Ticaret ve Nafia Nazırı Devletlü Zihni Paşa Hazretleri ile diğer taraftan Amasya Eşrafından Karyecizade Mehmed ve tüccardan Muhacir Yusuf ve yine tüccardan ve Millet-i Hristiyanıye muteberanından Ayranosyan Hacı Marduk ve Papaysan Karabet Efendi beyninde mevadd-ı atıye kararlaştırılmıştır.

Birinci madde- Yeşilirmak nam nehri bazı ameliyat ile seyri sefaine salih bir heyete ifrağ ederek derununda vapur ve gemi ve kayık vasıtasıyla nakliyat icra eylemek üzere şerait-i atıyeye tevfiken Hükümet-i Seniyye canib-i ‘âlîsinden mumailayhim Karyecizade Mehmed ve Yusuf ve Ayranosyan Hacı Marduk ve Papaysan Karabet Efendilere imtiyaz verilmiştir.

İkinci madde- İmtiyaz müddeti ferma-ı ‘alî tarihinden itibaren altmış senedir.

Üçüncü madde- Ashab-ı imtiyaz ferman-ı âlinin itası ve mukavelenamenin teatisi tarihinden itibaren bir sene müddet zarfında bilcümle müessis ve hissedarları tebea-i Devlet-i Aliyyeden olmak ve çıkarılacak hisse senedat ve tahvilatı Devlet-i Aliye tebeasından olacak olan ashabı namına muharrer bulunmak üzere teşkil edecekleri

⁵⁶ Fesch, Abdülhamid’in Son Günlerinde İstanbul, s.583.

⁵⁷ DMA, Mülga Bahriye Nezareti Kısmı, Defter No 135,17.09.1900.

şirketin nizamname-i dahilisi ba-irade-i seniyye neşredilmiş olan numune esasına tevfikeyen tanzim ile Ticaret ve Nafia Nezaretinin nazar-ı tasvib ve tasdikine arz eyleyecektir

Dördüncü madde- Ashab-ı imtiyaz ferman-ı âli tarihinden itibaren altı ay zarfında Niksar ile Çarşamba arasındaki nehir aksamının iki tarafından la-akl beşer kilometre ba'id mesafesini şamil olarak yirmibinde bir nisbetinde harita-i umumisini ve ameliyat icrasını tasdim eyledikleri mahallerin dahi haritasıyla beraber binde bir nisbetinde ve irtifaat on kat büyüdölmüş olmak üzere müsennemlerini Nafia Nezaretine takdim edeceklerdir. Nezaret-i müşarüileyha işbu harita ve müsennemleri tarih-i takdiminden itibaren iki ay zarfında bi't-tedkik yolunda bulunduğı suretde haliyle ve olmadığı takdirde icab eden tadilat ve tashimatın icrasıyla tasdik edecekdir.

Beşinci madde- Ashab-ı imtiyaz madde-i sabıkada muharrer keşfiyat-ı kat'i haritasının tasdiki tarihinden itibaren bir sene zarfında Niksar ile Çayağzı arasında icrası lazım gelen ameliyatı ikmal ile Ticaret ve Nafia Nezaretine tahriren ihbar-ı keyfiyet edeceklerdir. Nezaretce dahi ameliyatın vilayet veya liva mühendisiyle mahalli liman reisi marifetiyle muayenesi bi'l-icra icab ederse verilecek mezuniyet üzerine ashab-ı imtiyaz tarafından seyrü sefer icrasına mübaşeret olunacaktır.

Altıncı madde- Zikrolunan nehir ıslahıyla seyri sefain temin olunduktan sonra şirket kendi vapur ve sefaininin seyrü seferine istidadını anladığı takdirde Niksar'dan yukarıdaki nehir aksamında nehrin denize mansıb olduğı Çayağzında Ticaret ve Nafia Nezaretince tasdik olunacak umumi harita ile maktu tûlanî ve arzanîye tevfikeyen kendi marifetiyle ameliyat-ı lazime bi'l-icra seyri sefaini daha ziyade temdid ve temin eylemek hak ve selahiyetini haizdir. Ashab-ı imtiyazın tesis edecekğı iskele ve acentehane ve ambar ve müteferriatına muktezi arasından efrad uhdesinde bulunan mahaller ashabı bi'l-rıza olunacaktır. Şayed inşaat-ı mebhuse arazi-i haliye-i emiriye içinde tesis olunacak olur ise bunlar için lüzum-ı hakikisi tahakkuk edecek mikdarı ashab-ı imtiyaza meccanen terk olunacaktır. Şurası mukarrerdir ki ashab-ı imtiyaz kendi teşebbüsât ve icaraatından dolayı ashabı uhdelerinde bulunan arazi ve emlake 'âriz olacak zarar ve hasarı tamamıyla tazmin eyleyecektir

Yedinci madde- Ashab-ı imtiyazın imtiyaza müteallik ebniye ve emlaki ve sermayesi on sene müddetle resm ve vergiden muaf olacaktır. Fakat gerek mahalline yapacağı sefainin kereste ve sair edevatıyla demir fabrikası alatı ve gerek haricde inşa ettirib getireceğı sefain muhteviyatı bir defalık olmak ve lüzumu olan maden kömürü dahi müddet-i imtiyaziyenin ilk on senesine münhasır bulunmak üzere gümrük resminden vareste olacağı gibi çıkarılacak hisse senedatından dahi damga resmi alınmayacaktır.

Sekizinci madde- Ashab-ı imtiyaz lüzumu kadar vapur ve işleb tedarik ederek nakliyata başlayacaktır. Ashab-ı imtiyazın vesait-i nakliyesi her halde ihtiyaca kafi

derecede bulunmak meşrut olduğundan tedarik olunan vapurların kifayetsizliği mahallince maddeten tayin ve tahakkuk eder ise Ticaret ve Nafia Nezareti vesait-i nakliyenin ihtiyac nisbetinde tezyidine şirketi davet edecektir.

Şirket işleteceği sefain ve işleblerin şekil ve cesametini tayinde muhtardır. Ashab-ı imtiyazın müddet-i imtiyaziye zarfında nehrin kendi tarafından vesait-i nakliye işledilen aksamında bir şahıs veya aher şirket canibinden vapur ve işleb gibi şeylerle nakliyat icra edilmesine mümanaata selahiyeti olup ancak Hükümet-i Seniyyenin eşyay-ı ticariye nakletmemek şartıyla nakliyat-ı askeriye için nehr-i mezkura vapur ve süfun-ı saire idhal buyurmak ve işletmek hakkı katiyyen mahfuzdur. Bundan başka ashab-ı imtiyaz nehirde elhaletehazihi mevcut merakıb-ı bahriye ile bundan böyle ahali tarafından inşa olunacak her nevi merakıbın işledilmesine ve icray-ı nakliyat eylemesine mani olamaz. Şu kadar ki ameliyattan istifade eden yani ameliyat icrası hasebiyle şimdide kadar gidemedikleri mahallere giden kayıkların beher tonilatosu üzerine Hükümet-i Seniyyece kabul ve tasdik buyurulacak vechle bir resm istifa edebilir

Ashab-ı imtiyaz Çayağzında duhulü temin eden ameliyatı icra etmediği halde haricden Çarşamba'ya kadar gelecek sefain ve kayıklardan hiçbir resm taleb edemez. Çayağzının derinliğini temin eden ameliyatı icra edib de duhul ve huruc kesb-i suhulet edecek olur ise o halde oradan geçen kayıklar için de ameliyatın ehemmiyeti nisbetinde kezaik musaddık tarife mucibince resm alınabilir. Mumamelat-ı şirketin müsaadesi halinde Hükümet-i Seniyyece tarifelerce lüzum görülecek ve teklif olunacak tadilatı şirket kabule mecbur olacaktır.

Dokuzuncu madde- İmtiyaz sahibi yolcu nakliyatının umur-ı zabıtasına ve hüsn-i muhafazasına müteallik olup elyevm mevcut bulunan ve ileride tanzim olunacak olan bilcümle nizam-ı Devlet-i Aliyyeye tevfiik hareket etmeğe mecburdur. Ashab-ı imtiyazın kusurundan naşi nakliyat kısmen veya külliyyen tatil olunduğu halde Hükümet-i Seniye mesarif ve zarar ve hasarı ashab-ı imtiyaza aid olmak üzere her nevi sefainin muvakkaten işledilmesini temin için tedabir-i lazime ittihaz edebilecektir

Onuncu madde- Gerek esna-yı harbde ve gerek vakt-i hizada devlet hesabına müctemian icra olunacak nakliyat-ı askeriye için tarifelerdeki ücretin sülüsü istifa olunacaktır. Münferiden seyahat eden asakir-i berriye ve bahriye ve jandarma ve polis efradından nisf ücret alınmak ve zabitan güverte ücretleriyle ikinci kamaraya ve ikinci kamara ücretiyle birinci kamaraya kabul edilmek meşrutdur. Müctemian nakliyat icrasına devletce mecburiyet elverdiğinde şirket asakir-i berriye ve bahriye ve muavene ve jandarma ile bunların heyet-i ictimaiyelerine ve zatlarına mahsus ihmal ve iskallerini ve hayvanlarını ve edevat-ı harbiye ve erzak-ı askeriye sevk ve irsal etmek üzere hükümet-i seniyye tarafından tahriren vukubulacak taleb üzerine nakliyat-ı saireye tercihan vesait-i nakliyesini bu işlere tahsis edecektir. Hükümet-i Seniyye lede'l-hace sefain ve merakıb-ı bahriye-i saireyi kaffe-i vesait-i nakliye ve edevatıyla beraber yedd-i idaresine almak selahiyetini haiz olacak ve vesait-i

nakliyenin devletin yedd-i idaresinde bulunduğu müddet için şirketle ayrıca bir mukavele akd olunacaktır.

Onbirinci madde- Mahbusin ve mahkumin ile muhafazasına memur olanlar tarifelerdeki ücretin nisfiyla nakl olunacaktır. Bunun için vukubukacak talebe göre sefain ve merakıb-ı bahriyede icab eden mahaller ashab-ı imtiyaz tarafından irae ve tahsis edilecektir.

Onikinci madde- Nakliyat ve ameliyatın teftiş ve muayenesine memuren Nafia Nezaretinin emriyle seyrü seyahate mecbur olanlar meccanen nakl olunacaklardır.

Onüçüncü madde- Devlet-i Aliyyenin kurşun ile kapanmış posta çantalarını ve grub ve paket ve evrak-ı sairesini velhasıl posta nezaretince kabul edilmiş olan her nevi emaneti ve bunları getürüb ve götürcek memurları meccanen nakl etmeğe ve bu babda taraf-ı devletden vukubulacak taleb üzerine ikinci mevkide mahal tahsis eylemeğe ashab-ı imtiyaz mecbur olacaktır. Ashab-ı imtiyaz Hükümet-i Seniyyenin müsaade-i mahsusasını istihsal etmeksizin hiçbir ecnebi postası nakliyatını deruhde edemeyecektir.

Ondördüncü madde- Devlet-i Aliye müddet-i imtiyaziyyenin otuz senenin inkızasından sonra her vakit imtiyazı mübaya etmek selahiyetini hazi olacaktır. İmtiyaz hangi senede iştira olunacak ise ondan evvelki beş sene zarfında vukuubulan hasılat-ı gayri safiyyenin mikdar-ı mütevasıtı bulunarak onun yüzde yetmişine müsavi bir meblağı müddet-i imtiyaziyyenin hitamına kadar her sene ashab-ı imtiyaza ifa edecek ve işbu tekasit-i seneviyyenin evkat-ı muayenede tediyesi taraf-ı devletten temin ve bu hususa dair tarafeynce bir mukavele-i mahsusa tanzim edilecektir.

Onbeşinci madde- Şirket gerek edevat-ı mütaharrikesini ve gerek iskelelerini hüsn-i halde bulundurub kaza vukuuna meydan vermemeğe fevkalade dikkat edecektir.

Onaltıncı madde- Ashab-ı imtiyaz mücerred seyri sefaine müteallik mektub ve çantalarını posta nezaretine bir güne resm vermeksizin kendi vesait-i nakliyesiyle nakl edebileceklerdir.

Onyedinci madde- Ashab-ı imtiyaz her nevi hasılat-ı seneviyyenin cedvellerini beher sene martının ibtidasında Ticaret ve Nafia Nezaretine takdim edecektir.

Onsekizinci madde- Ashab-ı mücebbereden madud bir maniin zuhuru tahakkuk etmeksizin ashab-ı imtiyaz müddet-i muayyene zarfında imalata mübaşeret edemediği veya imalatı ikmal eylemediği velhasıl taahhüdat-ı vakıasını ifa edemediği ve taahhüdatı vechle vapur işlemediği takdirde tebea-i Devlet-i Aliyyeden diğer bir şirkete imtiyaz itasıyla beraber taahhüdatını ifa edemeyen ashab-ı imtiyazın hukuk-ı imtiyaziyesini iskat etmekde Hükümet-i Seniyyenin hakk-ı ihtiyari olacaktır. Ber-

minval-i muharrer diğ er bir şirk ete imtiyaz verildiğ i takdirde imtiyazdan ıskat edilen şirket mevcut emval-i gayri menkulesini aher bir iş de kullanmak üzere tasarruf ve edevat-ı müteharrikesini nehrden çıkarıb diğ er mahalle irsal etmek veyahud bunları yeni şirk ete satmak hususunda muhtar kalacaktır.

Ondokuzuncu madde- Ashab-ı imtiyaz nehir boyunca lüzum görünecek iskele mahallerinde ebniye yaptırdığ ı ve bu ebniye derununda taraf-ı hükümetden jandarma ikame olunduğ u takdirde anlara ve posta memurları bulunduğ u halde posta memurlarına münasib birer oda tahsis edecektir.

Yirminci madde- Ashab-ı imtiyaz mesarifi kendisine aid olmak üzere sefain işletmekde olduğ u nehir boyunca telgraf direkleri rekz ve temdid edebilecek ve fakat bunları seyri sefain umuruna tealliki olmayan muhaberat-ı hususiyede istimal edemeyecektir.

Devlet-i aliye mezkur nehirler boyunca telgraf hattı temdid edecek olur ise ashab-ı imtiyazın telgraf direklerine rabt edebilecek ve bu direkler kifayet etmediğ i takdirde seyri sefain muamelatına sekte getirmeksizin kendi mesarifiyle nehirler boyunca başkaca direkler rekz eyleyecek ve devlet telgraflarında bozukluk olduğ u müddetçe mevkilerde telgrafhane memurları bulundurularak merakıb-ı nehriyenin muamelatı sektedar edilmemek üzere muhaberat-ı resmiye nehrin telgrafıyla icra icra etdirilecektir.

Yirmibirinci madde- Ashab-ı imtiyaz Kızılırmak'da dahi sefain ve merakıb-ı bahriye-i saire işletmek için zuhur edebilecek aher imtiyaz talepleri üzerine ş erait-i mütesaviye ile hakk-ı rüchani haiz olacaktır.

Yirmikinci madde- Müddet-i imtiyaziyenin hitamında Hükümet-i Seniyye imtiyazı aher bir Osmanlı şirk etine ihale edebileceğ i gibi karargir olacak ş erait tahtında şirket-i mevcude uhdesinde dahi ika etmek veyahud mevcut şirketin bila-imtiyaz muamelatında devam etmesine müsaade eylemek hususunda muhtar olub Hükümet-i Seniyye imtiyazı aher şirk ete ihale buyurulduğ u halde şirket-i mevcude edevat-ı müteharrikesi hakkında onsekizinci madde mucibince hareket edebilir. Hükümet-i Seniyye şirket-i mevcudenin bila-imtiyaz devam-ı muamelatına müsaade buyuracak olur ise ol takdirce şirket-i mevcude işbu imtiyaz mukavelenamesinde muayyen olan ş erait-i imtiyaziyenin hükmünden istifade edemez.

Yirmiüçüncü madde- Ashab-ı imtiyaz tebea-i Devlet-i Aliyyeden olduğ u gibi makamına kaim olacak şirket dahi Osmanlı olacağ ından bi't-tabi işbu mukavelename ile merbut tarife ahkâmında mütevellid ihtilafatın tefsiri Ş uray-ı Devlete aid olacaktır

Ashab-ı imtiyaz şirket ile efrad-ı ahali meyanesinde tahaddüs edebilecek hukuk-ı şahsiye davaları aid olduğ u mehakim-i Osmaniyyede rüiyyet ve fasl edilecektir. Şirket kaffe-i devair-i resmiye ile Türkçe muhabere eyleyeceğ i gibi kaffe-i muamelat-ı

resmîyesi de devletin lisan-ı resmîsi olan Türkçe ile cereyan edecek ve nakliyatın vakit ve hareketlerini tayin için ezani saat istimal olunacaktır.

Yirmidördüncü madde- şirketin bilumum memur ve müstahdemini tebea-i Devlet-i Aliyyeden intihab ve yalnız dahilde fen memuru bulunamadığı halde haricden celb ve istihdam olunacaktır.

Kaynakça

Arşiv

BOA, HH, Nr. 33010-J

DMA, Mülga Bahriye Nezareti Kısım, Defter No 135,20.09.1900

DMA, Mülga Bahriye Nezareti Kısım, Defter No 31/210-A

A.}MKT.MHM. 722/14, 25.07.1897

Basılı kaynaklar

BASKICI, M. Murat, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadî Değişim*, Ankara 2005.

BAYUR, Yusuf Hikmet, *Türk İnkılabı Tarihi*, II/III, Ankara 1991.

BEYDİLLİ, Kemal, "Karadeniz'in Kapallılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve Miri Ticaret Teşebbüsü", *Bellekten*, CLV, S. 214, Ankara 1991.

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

CORTANZE, H. De, "Samsun Raporu (1898)", Çeviren Bayram Kodaman, Muzaffer Durmuş, *OMÜ Eğitim Fakültesi Dergisi*, S3, Aralık 1998, s.185-205.

ÇAĞLAYAN, K. Tuncer, "İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre 1841 Yılında Samsun ve Çevresinde Ticaret", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, 2006, s.283-299.

DEANE, Phyllis, *İlk Sanayi İnkılabı*, Çeviren: Tevfik Güran, Ankara 1994.

EKİNCİ, İlhan, "Osmanlı Devleti'nde Bazı Nehir ve Göllerde Vapur İşletme Teşebbüsleri", *Arayışlar-İnsan Bilimleri Araştırmaları*-,Sayı 2, 1998/2, s. 67-90.

FESCH, Paul, *Abdülhamid'in Son Günlerinde İstanbul*, İstanbul 1999.

GENCER, Ali İhsan, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu (1789-1867)*, Ankara 2001.

İPEK, Nedim, "Samsun Sahil Demiryolu", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, 2006, s.333-349.

İSKENDER, Pelin, "Berlin Antlaşmasından Sonra Samsun ve Çevresinde Ermeni Olayları", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, 2006, s.99-115.

KARACA, Ali, *Anadolu Islahatı ve Ahmet Şakir Paşa (1838-1899)*, İst. 1993.

- KARAGÖZ, Rıza, "II. Meşrutiyet Döneminde Canik Sancağında İdari Yapılanma", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, 2006, s. 65-81
- KOCAOĞLU, Bünyamin, "Mütareke Yıllarında Samsun'un Ekonomik Durumu (1919-1920)", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, 2006, s.299-327.
- KÖSE, Osman, "18. Yüzyılın İkinci Yarısı Osmanlı-Rus Savaşlarında Karadeniz Liman Kenti Samsun", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, 2006, s.273-283.
- KÜTÜKOĞLU, Mübahat, "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi", *Çağını Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, İstanbul 1995
- ORTAYLI, İlber, "19. Yüzyılda Trabzon Vilayeti ve Giresun Üzerine Gözlemler", *Osmanlı İmparatorluğu'nda İktisadî ve Sosyal Değişim*, Ankara 2000, s. 121-138
- İlber, "Devenin Taşıma Maliyeti Eğrisi Üzerine Bir Deneme", *Osmanlı İmparatorluğu'nda İktisadî ve Sosyal Değişim*, Ankara 2000, s.95-104.
- ÖZ, Mehmet, *Canik Sancağı*, Ankara 1999.
- QUATAERT, Donald, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)*, Ankara 1987
- , Donald, "Osmanlı İmparatorluğu, 1700-1922" İstanbul 2002.
- , Donald, "19. Yüzyıla Genel Bakış: Islahatlar Devri 1812-1914", *Osmanlı İmparatorluğunun Sosyal ve Ekonomik Tarihi II*, İst. 2004.
- TOPAL, Coşkun, "Cumhuriyetin İlk Yıllarında Samsun Limanı", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, 2006, s.327-333.
- TOZLU, Selahattin, "19. Yüzyılda Sosyo-Ekonomik Bakımından Trabzon Limanı", *Trabzon ve Çevresi Uluslar arası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu Bildirileri*, Trabzon 2002, s. 379-397.
- Trabzon Vilayet Salnameleri (1286, 1287, 1320, 1322)*
- TUKİN, Cemal, *Osmanlı İmparatorluğu Devrinde Boğazlar Meselesi*, İst. 1947.
- TURGAY, A. Üner, "Trabzon", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri*, İstanbul 1994, s. 45-74.
- ÜNAL, Mehmet Ali, "XVI. Ve XVII. Yüzyıllarda Karadeniz-Basra Körfezi Ticareti" *Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri (13-17 Ekim 1986)*, Samsun 1988.

İNGİLİZ THE TIMES GAZETESİ'NE GÖRE SAMSUN (1908 – 1925)

Enis ŞAHİN*

Giriş

Bu bildiri, İngiltere'nin en önemli basın elemanlarından birisi olan ve neşredildiği süre içerisinde etkin bir yayın politikası takip ederek, ülkenin yarı resmî yayın organı niteliğini kazanan The Times gazetesinin¹, 1908 – 1925 yılları arasında, Samsun ve çevresiyle ilgili olarak yayınladığı haber, makale ve yorumların incelenmesine dayanmaktadır. 15 yılı aşkın bir süreyi kapsayan bu çalışma için, gazetenin beşbinden fazla nüshası incelemeye tabi tutulmuştur. Bu inceleme sonucunda, The Times'ın, Samsun merkezli Orta Karadeniz bölgesinin tarihine ait önemli tespitlerde ve yayınlarda bulunduğu anlaşılmıştır. Üstelik böylece, yakın dönem Türk Tarihi'nin en önemli evrelerinden birisi olan Meşrutiyetten Cumhuriyete kadar devam eden dönemde Samsun ve çevresi, Batı basınının bakış açısıyla aydınlatılmaya çalışılmıştır.

Çalışmanın bir diğer ilginç tarafı da, bu İngiliz gazetesinin iyi bir haber alma ağının var olduğunun tespitidir. Zira The Times'ın, belirtilen dönemdeki nüshalarının incelenmesi sonucunda, Samsun ve çevresindeki temel gelişmelerin atlanmadığı, özetle de olsa bilgi verildiği görülmüştür. Bu durum, gazetecilik ve habercilik açısından son derece önemli bir gelişme olsa da, Türk ve İngiliz bakış açılarının farklılığı ve hatta çoğu zaman birbirine zıt prensipler içermesi, çelişkili durumlar ortaya çıkarmaktadır.

* Prof. Dr., Sakarya Üniversitesi, Fen – Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü Öğretim Üyesi.

¹ İngiliz The Times gazetesi, 1 Ocak 1785 Pazartesi gününden itibaren yayınlanmaya başlamıştır. İlk yayınlandığı tarihlerde The Daily Universal Register adıyla çıkmaktaydı (The Daily Universal Register, January 1, 1785, Saturday, No. 1). Üçüncü kuruluş yılında, yani 1 Ocak 1788 tarihinden itibaren, The Times adıyla çıkmaya başladı (The Times, January 1, 1788, Tuesday, No. 940) ve halen de bu isimle yayınlanmaktadır. Ve İngiltere'nin The Guardian ve The Daily Telegraph ile birlikte en önemli gazetesi sayılmakla birlikte, diğerlerinden hep bir adım önde ve daha tanınmış ve etkili bir yayın organı olarak kabul edilmektedir. Zaman zaman İngiliz hükümetlerinin resmî yayın organı olacak kadar etkili yayın politikaları izlemiş, hükümetlerin genel politikalarıyla adeta özdeşleşmiştir. Martin Walker'ın Basının Gücü adlı değerli çalışması The Times gazetesi ile başlamaktadır. Söz konusu yazar eserinde bu gazeteye oldukça geniş bir yer ayırmıştır. Walker'ın kitabının, gazeteyle ilgili olarak kaleme aldığı 40 sayfalık bölümünde yer verdiği şu ifadeler, The Times'ın önemini şu şekilde ortaya koymaktadır: “The Times kendi devrinde bir örnek, dünya çapında basın için çığır açan bir önder olmuştur. Çoğu gazeteden fazla, kendisini yaratan ülkeyi yansıtmıştır. İngiltere zenginleşirken, The Times da zenginleşti. Ülke gerilerken, gazete de onu izledi. New York Times ile Washington Post'un yükselişlerinde de benzer bir süreci; yayıncılıktaki başarısının ham politik gücün uşağı olmasını görmekteyiz. Ancak, The Times örneği olmasaydı, ham politik güç hiç dizginlenemeyebilirdi” (Martin Walker, Basının Gücü (Powers of the Press), çeviren: Güliden Şen, İstanbul, 1999, s. 39 vd., 68).

Bu aşamada Türkiye'ye ve tabiidir ki Samsun'a dair bu haber ve değerlendirmeler gazetede ele alınırken, bu işin, Batı kamuoyunun temel bakış açılarına göre yapıldığını ifade etmek yerinde olacaktır. Gelişmeler ana hatlarıyla doğrudur, ancak yapılan yorum ve değerlendirmelerin gerçekten yaşananlarla fazlaca bir ilgisi yoktur. Mesela Samsun ve civarında bulunan Rum ve Ermenilerle ilgili haber ve değerlendirmelerde, Türk hükümetleri tarafından yapılan uygulamaların, sıklıkla "mezalim ve katliam" sözcükleriyle ifade edilmesi, bu cümledendir. Dolayısıyla bu yönden bakıldığında, The Times'ın zaman zaman temel Türk bakış açılarıyla tamamen çeliştiğinin altının çizilmesi de önemli bir gerekliliktir.

Yukarıda da ifade edildiği üzere, bu bildiri hazırlanırken gazetenin beşbinden fazla nüshası incelemeye tabi tutuldu. Bu nüshalar, dönem olarak Ocak 1908 ile Aralık 1925 tarihleri arasındaki evreyi kapsamaktadır. Başka bir ifadeyle, yakın dönem Türk Tarihi'nin en çalkantılı ve radikal değişikliklerle dolu olan bir döneminden diğer dönemine, yani II. Meşrutiyet'in ilân edilmesinden, Cumhuriyet'in ilânı ve Atatürk İnkılâplarının başladığı döneme kadar süren belki en kritik evresini kapsamaktadır. The Times'ın, belirtilen tarihler arasındaki dönemi kapsayan beşbinden fazla nüshasında, doğrudan doğruya Samsun'la ilgili olan, yani başlık ve içeriği Samsun'a ait olan 2 adet yazının mevcut olduğu görülmektedir. Başlığında Samsun adının bulunmadığı, ancak içerik olarak Samsun'a ait gelişmelere değinilen yazı sayısının ise çok daha kabarık olduğu gözlemlenmektedir ki, bu sayı toplamda 113 adettir. Bunun, yazı ve haberlerin türlerine göre dağılımı şöyledir: ilân ve reklama ait 3, makale ve değerlendirmelere ait 6, halka dair gelişmelere ait 3, iş dünyası ve ticarete ait 4 ve haberlere ait 99 yazı. İşte bu bildiri, bu 115 yazının detaylı olarak incelenmesine dayanmaktadır. Bu aşamada taramanın "Samsun" ve bu ismin İngilizce versiyonu olan "Samsoun" adına göre yapıldığı, sonuçlara bu isim altında ulaşıldığı, "Canik" ismine göre yapılan aramada herhangi bir sonuca ulaşamadığını belirtmek de faydalı olacaktır.

The Times'ta Samsun'la ilgili haber ve bilgi içerikli diğer kısımların, belli alanlarda yoğunlaşmasına karşılık, zaman zaman müstakil haberlere de rastlanmaktadır. Hatta bu haberler, çok ilginç bazı bilgiler de içerebilmektedir. Bu bildiride, çeşitli hadiseler ve gelişmeler, kendi aralarında kategorize edildi. Ancak haberler arka arkaya konularak bir kronoloji oluşturulmadı. Her haber grubunun kendi içinde bir bütünlük oluşturmaya dikkat edildi. Bir haberin, gazetenin başka bir nüshasında devamı hakkında bilgi mevcutsa, bilginin bütünlüğü açısından aynı kısım içerisinde ele alındı. Bu şekilde davranılarak, konu bütünlüğü sağlanmasına gayret gösterildi. Bu suretle, Meşrutiyetten Cumhuriyete kadar Samsun ve çevresi hakkında çoğunlukla az bilinen bilgiler, The Times gazetesine göre çeşitli yönleriyle ortaya konulmaya çalışıldı.

İngiliz The Times Gazetesi'ne Göre Samsun (1908 – 1925)

II. Meşrutiyet döneminde The Times gazetesinde Samsun'a ait ilk haber, bir sürgün hadisesi sebebiyledir. Hatta bu haber, çok erken bir tarihte, 1908 yılının Şubat ayında olması nedeniyle oldukça ilginçtir. "Makedonya'da Zulüm" başlığı altında, İstanbul'dan alınan bir telgrafa göre, Rumların Kastorya Başpiskoposu, piskoposluk bölgesindeki bazı problemleri yüzünden Samsun'a sürgüne gönderilmişti². Gazetede bu konuya ait daha detaylı bilgi bulunmamasına karşın, bu dönemde Rumeli'den Karadeniz bölgesine yönelik bazı sürgünlerin yapıldığı bilinmektedir. Yine 1908 yılına ait Samsun çıkışlı bir haber gazetenin 20 Temmuz tarihli nüshasında yayınlanıyor, bu mektuba göre Küçük Asya vilayetlerinden Sivas ve Ankara vilayetlerinde su taşkınlarının meydana geldiğinden ve yaklaşık olarak 2000 kişinin hayatını kaybettiğinden bahsediliyordu. Bunun yanında önemli miktarda maddî kayıp da söz konusuydu³. Aynı yılın Ekim ayında yayınlanan başka bir haber ve değerlendirme yazısında ise, II. Meşrutiyet gelişmeleriyle ilgili olarak, Samsun ve Diyarbakır arasında bulunan Kürtler ve Ermeniler arasındaki gerilimin devam ettiği konusunda bilgiler mevcuttu⁴.

The Times'ın sayfalarında, Anadolu'nun tarihî önemi ve alt yapısıyla ilgili haberlere rastlamak da mümkündür. Nitekim Ocak 1910 tarihli bir haberde, konuyla ilgili Samsun bağlantılı bilgiler şu şekildeydi: "Kitab-ı Mukaddes Arkeoloji Kurumu dün öğleden sonra toplantı yaptı. Toplantıda Mr. R. Campbell Thompson Küçük Asya'nın Ankara ve Ereğli şehirleri arasında iki ay süreyle yaptığı seyahat hakkında bilgi verdi. Seyahatinin üç haftalık kısmında Joseph Weissberger Boğazköy'e kadar kendisine eşlik etti ve sonra Samsun yoluyla geri döndüler. Bu seyahatin tamamı Kızılırmak vadisi, Köprüköy, Boğazköy, Yozgat, Erkekli gibi yerleri de kapsadı"⁵. İngiliz Arkeoloji Kurumu'nun Samsun bağlantılı olarak Anadolu'nun tarihî malzeme içeren bölgelerine yönelik ilgisinin ondan sonraki yıllarda da devam ettiği bilinmektedir. Nitekim 14 Kasım 1912 tarihli bir haberde, konuyla ilgili olarak şu bilgilere yer veriliyordu: "Kitab-ı Mukaddes Arkeoloji Kurumu tarafından dün bir toplantı düzenlendi ve Mr. Leonard W. King tarafından, British Museum'da "Türk Kürdistanı'nda Bazı Yayınlanmamış Kaya Kitabeler ve Kaya Heykeller" isimli bir konferans verildi. Konferansı veren kişinin ana teması, 1904'de İran'dan Karadeniz sahilindeki Samsun istikametine gidilirken, Cezire'nin kuzey doğusunda bulunan Kürdistan'da Cudi dağında bulunan taş kitabeler ve taş heykelleri idi. Bunlar Mr. King tarafından karşılaştırmalı olarak tasvir edilmişti⁶. Bu tür haberlerde, Samsun'un daha çok coğrafi açıdan Anadolu'da taşıdığı öneme dair bilgileri bulabilmek mümkündü. Ancak haber içerisindeki bazı tabirler göz önüne

² The Times, February 25, 1908, No. 38578.

³ The Times, July 20, 1908, No. 38703.

⁴ The Times, October 26, 1908, No. 38787.

⁵ The Times, January 13, 1910, No. 39168.

⁶ The Times, November 14, 1912, No. 40056.

alındığında, İngilizlerin Osmanlı ülkesine bakış açılarındaki farklılıklar da dikkat çekici boyuttadır.

Mart 1918 tarihli bir haber, Almanya'nın Osmanlı devleti üzerindeki siyasetine de ışık tutacak mahiyettedir. II. Meşrutiyet sonrası dönem, zaten Almanya ve Türkiye yakınlaşmasının yoğunluk arzettiği bir evre olarak da dikkat çekmektedir. Nitekim söz konusu haber şu şekilde gazete okuyucularına takdim edilmiştir: "Alman Orient Bank'ın, Konya ve Halep'te ve aynı zamanda Karadeniz sahilindeki Samsun'da da şubeler açacağı açıklanmıştır. Bu, Almanya'nın Bağdat demiryolu güzergâhı boyunca şubeler kurmasıyla ilgili bir politikasıdır⁷. Bu ilginç haber gazete sütunlarında yer aldığı halde, Orient Bank'ın sonraki günlerde Samsun'da bir şube açıp-açmadığı konusunda gazetede herhangi bir bilgiye rastlanmamıştır.

1910 yılından itibaren The Times'ta Samsun'la ilgili olarak bulunan haber ve bilgiler arasında Balkanlarla ilgili gelişmeler önemli bir yer tutmaktadır. Bilindiği gibi bu dönem, Arnavutluk isyanlarının da yaşandığı evredir. Hadisenin Samsun ile bağlantısı, 28. Samsun Redif Alayı'nın bu ayaklanma içerisinde ifa etmiş olduğu rolden kaynaklanmaktadır. Konuyla ilgili ilk haber 7 Mayıs 1910 tarihlidir. Gazetenin İstanbul muhabirine dayandırarak "Arnavut İsyanı" adı altında verdiği habere göre, "28. Samsun Redif Alayı, Arnavutluk isyanını bastırmak için hareket ettirildi. Mahmut Şevket Paşa, bu akşam Selanik'e gitmek için ayrıldı⁸. Sonraki günlerde Samsun Redif Alayı ile ilgili gelişmeler yayınlanmaya devam edilmiştir⁹. Ekim ayında bu alayın Prizren mıntıkasındaki faaliyetleri ve komutan Afni Bey ile ilgili bilgiler verilmiş¹⁰ ve bu bilgiler sonraki bazı nüshalarda tekrarlanmıştır¹¹. Gazeteye göre, Samsun Redif Alayı'nın kuvveti yaklaşık olarak 2500 kişiden oluşmaktaydı¹². 1912 ortalarında Osmanlı devleti, Samsun Redif Alayı'nın İzmir, Arnavutluk ve başka yerlere gönderilen birliklerinin İstanbul'a dönmesi talimatını vermiştir¹³. 1912 yılının sonuna doğru ise, Samsun Redif Alayı'nın ihtiyat kuvveti olarak bulunmasına¹⁴ ve müteakiben de intikal problemleri yaşadığına dair haberler gazete sütunlarında yer almıştır¹⁵. İstanbul kaynaklı olarak 3 Ekim 1912 tarihli bir haber, Samsun'un da içinde bulunduğu Osmanlı vilayetlerinin, Balkan savaşları karşısında takındıkları tavır şu şekilde ifade ediliyordu: "Vilayetlerden alınan mahallî telgraflardan anlaşıldığına göre, her yerde, savaş için büyük bir istek vardır. Kırkilise, Selanik, Trabzon, Samsun, Konya, Karahisar, Ankara, Sinop, Bursa ve Üsküp'ten bildirildiğine göre, ordunun genel seferberlik haberleri,

⁷ The Times, March 18, 1910, No. 39223.

⁸ The Times, May 7, 1910, No. 39266.

⁹ The Times, June 3, 1910, No. 39289.

¹⁰ The Times, June 4, 1910, no. 39290.

¹¹ The Times, October 11, 1910, No. 39400.

¹² The Times, April 15, 1911, No. 39560.

¹³ The Times, July 2, 1912, No. 39940.

¹⁴ The Times, October 18, 1912, No. 40033.

¹⁵ The Times, November 18, 1912, No. 40059.

büyük bir memnuniyet uyandırmaktadır. Telgraflar bildirmektedir ki, gönüllü kayıtlarıyla dolu olan listeler hazırlanırken, hükümet acil olarak savaş ilanında bulunmalıdır,”¹⁶. Arnavut isyanı ve Balkan savaşlarıyla ilgili gelişmelerin sonuçlanmasıyla birlikte, konuyla ilgili haber ve değerlendirme yazıları da doğal olarak son bulmuştur.

The Times gazetesinde Samsun’la ilgili en yoğun haber gruplarından birisi, demiryollarıyla ilgilidir. Dönemin en önemli ulaşım aracı durumundaki demiryolları denilince, öncelikle Almanların Anadolu’dan geçip, Bağdat ve Basra’ya uzanan projesi ile Amerika’nın Yakın Şark’la ilgili düşüncelerini yansıtan Chester projesi hatırlanmaktadır. Tabiidir ki, bu aşamada Fransa ve İngiltere gibi ülkelerin de Anadolu demiryolları ile ilgili düşünceleri de yabana atılmamalıdır. Nitekim gazetenin incelenen dönemine dair nüshalarında, demiryolları ve Samsun’la ilgili ilk haber, İngiltere bağlantılıdır. Gazetenin İstanbul’daki muhabirinden alınan bilgiye göre, Osmanlı hükümeti, Anadolu hatlarındaki vagonların tamirine ilaveten, Samsun-Sivas demiryolunun inşa edilmesiyle ilgili olarak da İngiliz Çalışma Bakanlığı’yla prensip olarak anlaşmıştı. Hatta konuyla ilgili ölçüm ekiplerinin dahi Samsun’a gitmek üzere hazırlandıkları ifade edilmişti¹⁷. Demiryolu imtiyazıyla ilgili gelişmeler, dönemin pek çok ülkesi tarafından yakından takip edildiği içindir ki, konuyla ilgili pek çok spekülasyonun haberin gazete köşelerini süslemesi doğaldı. Yukarıdaki haber, bu tarz haber grubuna girmektedir.

Fransa’nın da bu dönem Anadolu demiryolu imtiyazlarıyla yakından ilgilendiği bilinmektedir. The Temps’ten The Times’ın sayfalarına aktarılan bir habere göre, İstanbul’daki Fransız büyükelçi ile Babiali arasında, Balkanlar ile Doğu Anadolu arasındaki demiryolların imtiyazıyla ilgili görüşmelerde oldukça mesafe alınmıştı. Bilgi kaynağına göre, bu görüşmelerin kapsamına, Amasya ve Sivas’tan Samsun’a kadar uzanacak olan 420 km’lik hat da dahildi¹⁸. Öyle ki bu hat Ereğli-Mersin hattıyla birleştirilecek ve Bağdat demiryolu hattının kavşağını da oluşturmuş olacaktı. Böylece Almanya ile Türkiye bu çizgiyle birbirlerine biraz daha yaklaşıyor¹⁹, Almanya’nın Ortadoğu politikaları adına önemli bir adım daha atılmış olacaktı. Üstelik bu suretle İstanbul’dan Basra’ya uzanan yolun bütünlüğü sağlanarak, Tuna-Adriyatik yoluna bağlantı da gerçekleşecekti. Chester projesi de bu noktada önem arz ediyordu. Sonuç olarak böyle bir adımın, Osmanlı’nın Asya vilayetlerinin yaşaması için bir inkılap karakterinde olacağı da açıktı²⁰. Diğer taraftan, Osmanlı devletinin İtalya ile Trablusgarp mücadelesinin devam ettiği bir sırada, The Times, Maliye Nazırı Cavit Bey’in Osmanlı Meclis-i Mebusanı’nda yaptığı konuşma hakkında şöyle bir bilgi

¹⁶ The Times, October 3, 1912, No. 40020.

¹⁷ The Times, December 23, 1910, No. 39463.

¹⁸ The Times, February 10, 1911, No. 39505.

¹⁹ The Times, February 14, 1911, No. 39508.

²⁰ The Times, February 25, 1911, No. 39518.

veriyordu: “Osmanlı Maliye Nazırı, beş yıl zarfında Bağdat’a kadar uzanacak olan projenin tamamlandığı zaman, Bağdat Demiryolu Şirketi’nin gümrük verilerinde % 4 kadar indirip yapılacağı konusunda emin olduğunu ifade etti. Osmanlı hükümeti aynı zamanda Samsun, Sivas, Trabzon, Erzurum ve Adriyatik demiryolu ağlarının yapılmasını da tasarlıyordu”²¹. Bu sırada demiryoluyla ilgili devletlerarası mücadele o kadar hızlıydı ki, The Times, Samsun-Sivas demiryolunun ilk 100 km’lik kısmının yapılması için, İngiltere’nin gerekli hazırlıkları başlatmak üzere olduğunu bildirmekten de çekinmiyordu²².

Bu sırada The Times’ın, yarı resmî bir Alman gazetesinin açıklamasından aktardığına göre, Bağdat demiryolu projesinde Fransız malî çıkarları konusundaki müzakereler, şimdiye kadar Osmanlı Bankası ile Alman Deutsche Bank arasında yürütölmekteydi. Öte yandan konuyla ilgili Fransız ve Alman hükümetleri arasındaki müzakereler henüz son aşamaya gelmemişti. Ancak bunun gerçekleşeceğinden şüphe yoktu. Karadeniz sahili üzerinde düşünölen Fransız demiryolu teşebbüsleri, Samsun’dan Trabzon yönüne başlaması planlanmıştı. Bu durum, herhangi bir Alman demiryolu nüfuz sahasını etkilemeyecekti, fakat Bağdat demiryoluna birleşmek için Trabzon’dan güney istikametine giden saha içindeki nüfuzunu etkileyecekti ki, bu yüzden taraflar arasında karşılıklı tavizlerin yapılması beklenmekteydi²³. Bu aşamada devreye Chester projesi dolayısıyla Amerika da girmiş olacaktı. 1913 yılının son çeyreğinde, Türk ve Fransız tarafları Suriye ve Doğu Anadolu²⁴ demiryolları ve Osmanlı limanları hakkında Paris’te birtakım görüşmeler yaptılar. Özellikle Ermenilerle ilgili imtiyazlar, Samsun’dan Sivas ve Harput’a ve Trabzon’dan Sivas’a uzanan projelendirilmiş hatlarla ilgiliydi²⁵.

The Times, Ekim 1913’te Reuter haber ajansı kaynaklı olarak “Türkiye’de Fransız Demiryolları” başlığı altında bir Fransız-Türk antlaşmasını okuyucularına şu şekilde duyurmuştur: “The Times 16 Eylül’de Kasım’ın ortalarına doğru Paris’te böyle bir antlaşmanın imzalanacağını önceden haber vermişti. Antlaşmanın metni Prens Sait Halim Paşa kabinesi tarafından onaylanmış ve 14 Eylül’de de bir irade ile kabul görmüştür. Babiali’ye 28 milyon siterlinlik borç verilmesiyle, Fransa, Osmanlı devleti üzerinde tam bir tekel sağlıyordu. Fransa, demiryolu inşası için aşağıda belirtilen imtiyazları elde ediyordu:

²¹ The Times, March 13, 1911, No. 39531.

²² The Times, March 26, 1912, No. 39839.

²³ The Times, Ağustos 29, 1913, No. 40303.

²⁴ Doğu Anadolu veya Osmanlı Vilayat-ı Şarkıyesi tabiri, The Times’te “Ermenistan” olarak gösterilmiştir ki, bu dönem Büyük Britanya’nın Ortadoğu ve Yakınşark politikaları göz önüne alındığında, bunun fazla şaşırtıcı olmadığını ifade etmek de yerinde olacaktır. Bu tabir, aynı dönem İngiliz dış politikasındaki temel bakış açılarını göstermesi açısından da son derece önemlidir.

²⁵ The Times, September 16, 1913, No. 40318.

- a. Karadeniz sahilindeki Samsun'dan, Sivas vasıtasıyla Elazığ ve Arghana'ya,
- b. Arghana'dan Bitlis ve Van'a,
- c. Karadeniz sahilindeki Trabzon'dan Pekjaridi'ye,
- d. Sivas'tan Erzincan vasıtasıyla Pekjaridi'ye,
- e. Samsun Sivas hattı üzerindeki Haffa'dan Kastamonu'ya,
- f. Beyrut-Şam hattı üzerindeki Rayak'tan, Yafa-Kudüs demiryolu hattı üzerindeki Lydda'ya.

Aynı zamanda Kastamonu'nun limanı olan Karadeniz sahilindeki İnebolu ve yine aynı denizin sahilindeki Ereğli limanlarının inşaatları konusunda da Fransa'ya önemli imtiyazlar sağlanmış olacaktı²⁶. Gazetenin bundan on gün sonra yayınladığı yeni bir haber, "Samsun-Sivas hattından batıya doğru bir demiryolu hattının yapılması konusundaki imtiyazın tasdik edildiğini, ancak kavşak noktası ve istikametinin henüz kararlaştırılmadığını, muhtemel istikametinin Turhal'dan Tokat'a doğru olacağını ve bunun küçük bir hat imtiyazı şeklinde gerçekleşmesinin tahmin edilmekte olduğunu" duyuruyordu²⁷. Bu gelişmelerin hemen akabinde, aynı gazete Küçük Asya'da birtakım Fransız-Alman antlaşmalarının varlığından ve özellikle Samsun-Sivas-Erzincan hattının Erzurum'a kadar uzatılması konusunda müzakerelerin devam ettiğinden bahsediyordu²⁸. 27 Nisan 1914 tarihli bir haber, Türkiye'deki limanlar ve özellikle demiryollarıyla ilgili beklentilere netlik kazandırıyor ve Fransız sermayesinin bu mücadeleden zaferle çıktığını şu şekilde duyuruyordu: "Fransa Türkiye'ye Borç Verdi. Suriye'de Hayfa ve Tripoli, Karadeniz sahilinde İnebolu ve Ereğli limanlarıyla, Suriye ve Küçük Asya'daki 1250 millik demiryollarının inşası için Fransız sermayesini kabul etti. Bu anlaşma, daha önce Fransa ve Almanya arasında yapılan müzakerelerdekinden farklıdır. Fakat Cavit Bey, teklif edilen Küçük Asya'daki uzun Samsun-Sivas, Sivas-Erzincan, Elazığ-Ankara, Van-Bitlis ve Bolu-Kastamonu-Havza hatları ve Suriye'deki Rayak-Ramleh hatlarının inşasını görünüşte kabul ettiklerini mahalli basına yaptığı açıklamalarla doğrulamış oldu²⁹. Böylece savaşın hemen akabinde, Fransız sermayesi, diğer devletlere göre bir adım önde bulunuyordu.

Aynı yılın sonuna doğru, Alman basınından The Times'ın sayfalarına aktarılan bir habere göre, demiryolu konusundaki ana istikametlerin şu şekilde belirlendiğinden bahsediliyordu: "Başlıca hatlar, Ankara'dan Erzurum'a, Erzurum'dan Karadeniz'e, Sivas'tan Samsun'a, Uzunkapan ve Muradlı'dan Edirne-İstanbul üzerine ve Keşan'a kadar uzanıyordu³⁰. Anadolu demiryollarına dair haberler, The Times'ın

²⁶ The Times, October 16, 1913, No. 40344.

²⁷ The Times, October 25, 1913, No. 40352.

²⁸ The Times, February 17, 1914, No. 40449.

²⁹ The Times, April 27, 1914, No. 40508.

³⁰ The Times, November 26, 1915, No. 41022.

yukarıdaki son haberinden sonra kesintiye uğramıştır. I. Dünya Savaşı'nın etkisiyle, gazetenin sayfalarında demiryollarına ait uzun bir süre, yani 1915'ten 1923'e kadar herhangi bir haber ve değerlendirme yazısına rastlanamamıştır. Buna neden, önce Osmanlı ve sonra yeni Türkiye devletinin, bu sırada verdikleri mücadeleyi İngiltere karşısında yapmış olmalarıdır. Türkiye ile İngiltere arasındaki ilişkiler, 1923 başlarından itibaren "normalleşmeye" başlayacaktır.

The Times, 23 Nisan 1923'te, yani Lozan Konferansı'ndaki görüşmelerin ikinci aşamasının başladığı dönemde, Anadolu demiryolları hakkında uzun süreden sonra ilk haberini yayınladı. Buna göre; "Burdur Mebusu İsmail Subhi Bey, Chester imtiyazı ile ilgili olarak bazı açıklamalar yaptı. Buna göre, Samsun'daki liman çalışmaları imtiyazı, Samsun-Sivas demiryolunun kaybının telafisi olarak Fransızlara teklif edilmişti"³¹. Bundan bir gün sonra, demiryolları ve Samsun ile ilgili olarak gazete sütunlarında yayınlanan şu haber, son derece ilginç bilgiler ihtiva ediyordu: "Lozan'daki barış görüşmeleri sırasında, Türk tarafının tüm imtiyazların kaldırılmasıyla ilgili talepleri karşısında, Fransızlar doğal olarak çok endişelendiler. Onların endişeleri tabii olarak 1914 yılındaki imtiyazlardan kaynaklanıyordu ki, bu imtiyazlara Sivas-Samsun demiryolunun inşası ve Samsun limanının geliştirilmesi için ilk etapta verilecek olan 20 milyon sterlinlik borçlar da dahildi. Bu imtiyaz antlaşması, savaşın patlak vermesi nedeniyle Türk hükümeti tarafından imzalanmamıştı"³². Lozan Barışı'nın imzalanmak üzere bulunduğu bir zamanda, "şimdiki Türk hükümeti de 1914 yılındaki Fransız Sivas-Samsun antlaşmasının hala geçersiz olduğunu, imzalanmasının mümkün olmadığını düşünüyordu"³³. Türk Millî Mücadelesi'nin sonuçlanması aşamasında, Chester projesi önem arzetmeye başlayacaktı. Bu aşamada Londra'da, Samsun-Sivas demiryolunun inşasını gerçekleştirmek üzere beş milyon sterlin sermayeyle yeni bir şirket kurulmuştu³⁴. Ancak bilindiği üzere, Chester projesi de Türkiye'de belli bir dönem kabul gördüğü ve büyük önem taşıdığı halde, gerçekleşme imkânlarından mahrum kalacaktır.

Samsun'la bağlantılı olarak demiryolları gibi limanlar da, özellikle Trablusgarp ile I. Dünya Savaşı arası dönemde önem arzetmiştir. Ağustos 1911 tarihli olarak The Times'ta yayınlanan "Küçük Asya'da Liman Çalışmaları" adlı İstanbul kaynaklı bir haber, konu hakkında şu gelişmeleri haber veriyordu: "Samsun ve Trabzon liman çalışmaları için ön anlaşma bugün imzalandı ve bu projenin imtiyazı çok büyük bir ihtimalle, mümessilliğini John Jackson'ın yaptığı Türkiye Milli Bankası'na verilecek. Eğer bu gerçekleşirse, iki milyondan daha fazla İngiliz sterlini kullanılacak ki, Osmanlı hükümeti, çalışmaların rahat şartlar altında maksimum verimlilikle tamamlanacağını bilmekten memnun olacaktır. Bu, Osmanlı İmparatorluğu dâhilindeki liman inşaa

³¹ The Times, April 23, 1923, No. 43322.

³² The Times, April 24, 1923, No. 43323.

³³ The Times, July 10, 1923, No. 43389.

³⁴ The Times, December 21, 1923, No. 43530.

edilmesi işine katılma konusunda, İngiliz yatırımcılığı için ilk fırsat anlamına geliyordu³⁵. Bundan dört gün sonra yayınlanan yeni bir haber, durum hakkında daha ayrıntılı bilgiler içeriyor ve bir tehlikeyi haber veriyordu: “22 Mayıs tarihinde yapılan izahatta belirtildiği gibi, Türk Millî Bankası sadece Samsun ve Trabzon limanlarındaki ön araştırma yapılmasına ait ayrıcalıkları elde etmedi, aynı zamanda yapı türünü seçme ve bu limanlarda projelendirilen liman inşaatlarının kendi çıkarına göre gerçekleştirilmesi fırsatını da kazanmış oldu. Bu aşamada bazı sürprizlerle karşılaşma olasılığı vardır ki, bu konudaki, yani İngiliz malî tahakkümü kurulması karşısındaki en güçlü tehlike, Fransa’nın hem malî ve hem de resmî nüfuz alanlarında açıkça kendisini gösterme ihtimalidir³⁶. 1911’deki bu İngiliz endişeleri, 1914 yılına geldiğinde gerçekleşmiş olacak ve gerçekten de Fransa bazı Anadolu limanlarının inşasıyla ilgili olarak Türkiye’ye borç para vererek³⁷, İngiliz çıkarlarını ciddî şekilde sıkıntıya sokacaktır.

Bilindiği üzere, Osmanlı devletinden Türkiye Cumhuriyeti’ne intikal etmiş en önemli problemlerden birisi Ermeni Meselesi’dir. Bu mesele aynı zamanda, The Times’ın koleksiyonlarında Samsun’la ilgili en yoğun kısımlardan da birini oluşturmaktadır. Ayastefanos ve Berlin Barışlarıyla uluslararası arenaya taşınmış olan bu meselede, Avrupalı büyük devletler, soruna kolay müdahale amacıyla bir reform projesi geliştirmişlerdir. Bu sayede Osmanlı devletinin dahilî işlerine müdahaleyi bir gelenek haline dönüştürmüşlerdir. Bu aşamada The Times gazetesi de, İngiltere’nin politikalarının sözcülüğünü yapmada belki de en önde gelen vasıtalarından birisi olmuştur. Özellikler 1890 yılından itibaren yoğun bir şekilde uluslararası ortama taşınan bu sorunun büyümesinde İngiltere ile birlikte bu gazete de etkin bir rol oynamış, Ermenilerle ilgili tüm meseleler, Batı kamuoyuna “katliam” olarak tanıtılmıştır. Türklere ve Türkiye’ye karşı çok acımasızca yaklaşılmış, çok ciddi suçlamalarda bulunulmuştur. “Türkleri zalim, Ermenileri mazlum” olarak tanıtmada büyük devletler ve onların basın-yayın organları önemli gayretler sarfetmişlerdir. Gazetenin 1890 yılından itibaren neşrettiği nüshalar incelendiğinde, fazla bir yoruma gerek kalmaksızın, haber ve değerlendirme yazılarının yoğunluğundan, söz konusu bakış açısı çok rahatlıkla anlaşılabilmektedir. Bu yazıda ele alınan döneme ait de, hatırı sayılır bir yoğunluk bulunmaktadır. Kasım 1913 tarihli ilk haber “Ermeni Reform Projesi” adını taşımaktadır ve şu şekildedir: “Türk Jandarma Gücü’nde geçici olarak görevlendirilen İngiliz subayı Albay Hawker, özel bir görevle Trabzon, Erzurum, Van, Bitlis, Sivas, Samsun ve Elazığ Jandarma kuvvetlerini yeniden organize etmekle görevlendirildiği için dün Trabzon’a gitmek üzere İstanbul’dan ayrıldı. Bu yedi mıntikanın her birine er geç yabancı subayların atanmış olacağı ümit edilmektedir. Her vilayetin en iyi jandarma birliklerinden seçilecek olan 7000 kişilik bir jandarma

³⁵ The Times, August 22, 1911, No. 39670.

³⁶ The Times, August 26, 1911, No. 39674.

³⁷ The Times, April 27, 1914, No. 40508.

kuvvetinin oluşturulması karar altına alınmıştır”³⁸. Bu yazıdan, İngilizlerin meseleye müdahalesiyle ilgili önemli bilgilere ulaşabilmek söz konusudur.

Batı basınının Ermeni Meselesi’nde en çok kullandığı argümanlardan birisi, Osmanlı devletinin Ermenilere yönelik olarak “katliam” yaptığı iddiasıdır. Bu argümanın en önemli gerekçelerinden birisi olarak da, Mayıs 1915 tarihli Sevk ve İskân Kanunu’nun çıkarılması ve uygulanması gösterilmekte, Batı ülkelerinden hiçbirisi, bu kararın neden çıkarıldığının gerçek sebepleri üzerinde ısrarla durmamaktadırlar. Hiçbir sebep gösterilmeksizin, 1915 kararının Osmanlı hükümeti tarafından adeta keyfî olarak alınmış gibi gösterilmesine özellikle dikkat edilmektedir. The Times’ın buna dair ilk haberi, 30 Eylül 1915 tarihli ve şu ilginç (!?) ifade ve iddiaları okuyucularına takdim etmektedir: “Ermenistan’da Toplu Katliam: Bir Irkın İmhası. (Sevk ve İskan kararına ait bilgiler verildikten sonra) Vilayetlerin yetkili mercileri, kendilerine tevdi edilen görevleri adamakıllı bir şekilde yerine getirdiler ve eski tarihî soykırımlardan farklı olarak, şimdiki soykırımlar sadece belirli bir bölgede icra edilmedi. Samsun ve Trabzon’dan, Ordu ve Antep’den, Maraş ve Erzurum’dan aynı soykırım hikâyeleri geldi. Soykırımın pek çok şekli bu sayılan yerlerde uygulandı. Musul, Deyrızor, Halep ve Bağdat’tan gelenler de farklı değildi”³⁹. Yukarıda da ifade edildiği gibi, bu kararın uygulanmasına yönelik her icraat özellikle katliam olarak gösterildi. Ve bu haberde de belirtildiği üzere, Ermenilere yönelik hareketlerin sadece bir bölgede değil, memleketin tamamında yapıldığının gösterilmesine bilhassa dikkat edildi. Savaşın son aşamasında Samsun’la ilgili olan bir başka haberde de farklı sahneler rastlamak mümkün değildi: “Tüm Erkekler Kılıçtan Geçirildi: Ermenilere Soykırım İşlemi: Karadeniz sahilindeki Samsun’da, her Ermeni erkeği, erkek çocuğu ve bebekleri, kılıçtan geçirildi. Aynı soykırım, şehir ve köylerde de uygulandı”⁴⁰. Bu pasajdan da anlaşılmaktadır ki, gazeteler mevcut durumları bir soykırım işlemi olarak göstermeye bilhassa “özen” gösterdiler. Eğer Samsun’da bulunan her Ermeni kılıçtan geçirildiyse, bu tarihten sonra, mesela 1919 tarihinde yine Samsun’da belli işlemlere maruz kaldığı belirtilen Ermeniler acaba nereden gelmişlerdi!

Bilindiği üzere, I. Dünya Savaşı’nın sona ermesinden ve savaşı İtilaf devletlerinin kazanmasından sonra, Osmanlı devletinin yaşadığı en önemli sorunlardan birisi de, Anadolu’nun paylaşılması ve Doğu Anadolu’da bir Ermeni yurdu oluşturma gayretleridir. Bu noktada The Times’ın Samsun merkezli olarak vermiş olduğu haberde, şu ilginç çözüm önerilerini (!?) getirdiği görülmektedir: “Rusya Ermenistanı ve Altı Türk vilayetinin ve Kilikya veya Küçük Ermenistan’ın da dahil olduğu yeni Ermenistan, eğer delegasyonun teklif ettiği esaslar kabul edilirse, Karadeniz’den Akdeniz’e kadar uzayacaktır. Anadolu’nun iç kısımlarıyla dahilî

³⁸ The Times, November 24, 1913, No. 40377.

³⁹ The Times, September 30, 1915, No. 40973.

⁴⁰ The Times, March 8, 1918, No. 41732.

haberleşmeyi sağlayacak olan Samsun, doğal olarak Türk olacaktır. Bu limanın doğusundan başlayıp Trabzon'un doğusundaki bir noktaya kadar uzanan hat, Ermenistan sahil boyunu oluşturacaktır. Erzurum'un limanı olan Trabzon ile Gürcistan'ın denize çıkış noktası olan Batum arasında, Ermeni-Gürcü sınırı sabit olacaktır... Teklif edilen Ermeni devletinin kuzey sınırı Karadeniz'den, ötesinde Tatar hâkimiyetinin bulunduğu Erivan'ın şimdiki sınırlarına, Ardahan, Kars ve Gümrü'yü de içine alarak doğu bölgesine doğru uzayacaktır. Ermenistan'ın doğu sınırlarının güneyi, İran cephesinin aşağısına ve Kürt memleketine kadar uzayacaktır. Bu demarkasyon hattı doğuya ve kuzeye doğru Karadeniz sahilindeki Samsun ve Ordu arasındaki bir noktaya kadar çizilmiş olacaktır ki, bu, yeni devletin batı sınırını oluşturacaktır⁴¹. Bu ifadelerden de anlaşılmaktaydı ki, savaşın galip devletleri, zaman ve fırsatları değerlendirmede asla tereddüt etmiyorlar ve kendi düşüncelerinden taviz vermiyorlardı. Yazıda bahsi geçen ve Ermenilerin gerçekten çok küçük bir azınlık olarak yaşadıkları bu topraklarda, kahir ekseriyetle yoğunluk arzeden Türkleri, bu bir avuç azınlık Ermeni'ye tercih etmekte bir beis görmüyorlardı. Mustafa Kemal Paşa'nın Anadolu'ya geçmesi ve Türk Kurtuluş Savaşı'nı başlattığı dönemde, The Times'ın Ermenilerle ilgili politikasında herhangi bir değişiklik olmamış⁴², hatta Cumhuriyetin ilanından sonra bile, gazetenin söz konusu yayın politikası bir süre daha sürmüştür⁴³. Ancak bilindiği üzere, İngiltere'nin de taraf olduğu ve imza koyduğu Lozan Barışı ile bu mesele tamamen tarihe intikal ettirilmiştir⁴⁴.

The Times'ın ele alınan dönemdeki haberleriyle ilgili olarak Rusya da önemli bir yekûn oluşturmaktadır. Bunların tamamına yakını I. Dünya Savaşı dönemine aittir. Konuyla ilgili ilk haber Temmuz 1915 tarihli bir Rus resmî tebliğidir ve şu şekildedir: "Karadeniz'deki destroyerlerimiz, Samsun ve Rize limanlarında bulunan binaları bombardıman etti ve Anadolu sahillerine yakın 150 tekne imha edildi (Reuter)"⁴⁵. 9 Nisan 1917 tarihli bir başka Rus resmî tebliği bundan farklı değildir: "Rus birlikleri, Samsun yakınındaki Anadolu sahiline bir torpido bontan karaya çıktılar ve bir Türk gözlem karakolunu yaktılar. Bu torpido bot, 10 Türk teknesini, değerli eşyalarıyla birlikte zaptetti ve onları Trabzon'a götürdü". Aynı gazetenin başka bir sayfasında Samsun ve Terme'yle ilgili şu benzer bilgiler bulunmaktadır: "Torpido botlarımızdan bir tanesi Anadolu sahilinde Samsun'un 37 mil doğusunda Terme nehrinin ağzına yakın bir yerde karaya çıktı ve bu birliğimiz Türk gözetleme karakolunu yaktı. Aynı torpido bot 10 tekneyi, içindeki değerli eşyalarıyla birlikte ele geçirip, Trabzon'a

⁴¹ The Times, December 31, 1918, No. 41985.

⁴² The Times, July 15, 1919, No. 42152.

⁴³ The Times, March 31, 1924, No. 43614.

⁴⁴ Ermenilerden, azınlıklar konusunda da bahsedilecektir.

⁴⁵ The Times, July 28, 1915, No. 40918.

götürdü"⁴⁶. Rusya ve Samsun'la ilgili haberler genellikle benzer özellikler ihtiva etmektedir. Bunlardan birinde daha şu bilgiler mevcuttur: "Sivastopol'dan gelen bir telgrafa göre, altı motorlu Türk gemisi Rus torpido botları tarafından batırıldı. Samsun ve Trabzon arasında bulunan ve 14 Ağustos'ta zaptedilen Ordu kasabası, harp malzemesi ve diğer tedarikleri ihtiva eden büyük mağazaları tahrip edildikten sonra aynı gün tahliye edildi"⁴⁷. Samsun bağlantılı olarak Rusya hakkındaki son iki The Times haberinde de şu ilginç bilgiler vardı: "İngiliz savaş gemileri şimdi Karadeniz sahilindeki her önemli Rus limanını ziyaret etmektedir. Aynı suretle Küçük Asya sahilinde bulunan ve içinde Trabzon ve Samsun'un da bulunduğu bazı limanlar da ziyaret edilmiştir"⁴⁸. Bu haberden İngilizlerin, müttefikleri olan Rusların Karadeniz'de işgali veya taarruzu altında bulunan limanları ziyaret etmiş oldukları anlaşılmaktadır. Konuyla ilgili son haber ise, Haziran 1920 tarihlidir ve Rusya'daki Denikin hadiselerinden kaçıp, küçük bir yelkenli gemiyle Karadeniz'i geçerek Samsun'a ulaşan dört Rus subayının yolculukları hakkındaki detaylara aittir⁴⁹.

Gazete koleksiyonlarında, bazen Samsun'un gündelik hayatına yansımış ilginç ve zaman zaman birbirleriyle çelişen bilgilere rastlamak da mümkündür. 1916 yaz aylarına ait şu haberdeki ilginç bilgiler ihtiva etmektedir: "Binlerce mültecinin toplandığı Samsun'da, sefalet azamî şekilde kol gezmektedir. Kolera da hüküm sürmektedir. Otoriteler, 18 ile 50 yaş arasındaki bütün erkekleri yakaladılar ve onları askerî toplanma bölgesi olan Sivas'a gönderdiler. Un, Samsun'da artık bulunmamaktadır, ekmeklik tahılın tamamı, ordu için resmen talep edilmektedir. Haftalık olarak kişi başına 5 pound (1 pound=454 gr=2.27 kg) fasulye dağıtılmaktadır"⁵⁰. Samsun'daki zor şartları anlatan bu habere karşılık, bundan kısa bir süre sonra yayınlanan başka bir haber, un, fasulye, mısır gibi maddelerin Samsun'un da içinde bulunduğu Anadolu limanlarından geldiğini ifade ediyordu. Bu yapılırken de, dönemin iktidarını yürüten İttihat ve Terakki kabinesine de ciddi şekilde yükleniliyor ve karalayıcı ifadelerle yaklaşıyordu⁵¹.

Mustafa Kemal Paşa'nın Anadolu'ya geçmesi ve Türk Kurtuluş Savaşı'nı başlatmasından sonra, The Times gazetesi, bu çok önemli gelişme hakkında sayfalarında pek çok haber ve değerlendirme yazısı neşretmiştir. Bu yazıların karakteri her zamanki gibi "Türk karşıtı" karakterindeyse de, haberlerin yoğunluğu dikkat çekici boyutta fazladır. 13 Ekim 1919 tarihli bir haberde, bazı bilgiler ve tarihler yanlışsa da, Türk Kurtuluş Savaşı'nın karakterine yönelik olarak bazı cümlelerdeki

⁴⁶ The Times, April 9, 1917, No. 41447. Bu haberin hemen hemen aynısı, 28 Nisan tarihli The Times'ta da neşredilmiştir. Bkz. The Times, April 28, 1917, No. 41464.

⁴⁷ The Times, September 5, 1917, No. 41575.

⁴⁸ The Times, December 17, 1918, No. 41975.

⁴⁹ The Times, June 7, 1920, No. 42430.

⁵⁰ The Times, July 28, 1916, No. 41231.

⁵¹ The Times, August 7, 1916, No. 41239.

tespitler son derece yerinde ve isabetlidir. Haber şu şekildedir: “Genç Türkler Tekrar İktidarda: Yeni kabinenin gerçek idarecileri (kendi muhabirimizden): Yeni hükümet, kendisinin şekillenmesini de onaylamış olan Mustafa Kemal ile telgraf yoluyla sürekli olarak haberleşmektedir. Türk basının büyük bir kısmı ve özellikle eski komite uzuvları, kahramanları olan Mustafa Kemal Paşa ve Kuva-yı Milliye için zaferlerinin bir timsali olarak Damat Ferit Paşa’nın düşüşünü selamladılar. Olanların, İttihat ve Terakki Cemiyeti’nin tekrar iktidara geldiğini gösteren birçok diğer gösterge vardır. Bu, şimdiye kadar İtilaf devletlerinin talepleri karşısında uysal bir politika izleyen hükümetin tutumu için de bir şans olabilir. Milliyetçi lider Mustafa Kemal Paşa, son zamanlarda Anadolu’nun birçok kısmında iktidara zorla el koymuştur. Bu harekette O, Genç Türklerle ya da İttihat ve Terakki Fırkası ile ittifak yapmıştır ki, memleketi viraneye çeviren bu fırka, İstanbul’da iktidardan uzaklaştırılmıştır. Mustafa Kemal Temmuzda eşkiya kuvvetlerini kontrol altına almak için Samsun ve Trabzon’a gönderilmişti ve hükümetin emirlerine itaat etmeyi reddederek, kanuna karşı gelmişti. Bunun üzerine o doğu vilayetlerinde iktidarı gasp etti ve milliyetçiler, İstanbul hariç olmak üzere Anadolu’nun gerçek idarecileri oldular⁵². The Times’ın bu olaylara İstanbul tarafından bakması dikkat çekmektedir. 25 Mart 1920 tarihli bir haber, Türk milliyetçilerinin Samsun’da seferberlik emri yayınladıklarını bildirmektedir⁵³.

Mart 1920 tarihli bir başka haber, Orta ve Doğu Karadeniz bölgesinde Mustafa Kemal Paşa ve taraftarlarının hakim olduğunu şu cümlelerle ifade etmekteydi: “Kuzey Anadolu’da bulunan Amasya’daki İngiliz kontrol subayı Yüzbaşı Forbes’in Mustafa Kemal Paşa’nın emirlerine uyularak tutuklandığı zannedilmektedir ki, onun taraftarları mütarekenin hükümlerini ihlal ederek, silah ve cephanenin Samsun ve Trabzon’un iç bölgelerine gönderilmesini sağlıyorlar”⁵⁴. Yaklaşık olarak iki hafta sonra yayınlanan bir haber ise, bir öncekindeki bazı bilgileri şu şekilde yalanlıyordu: “Türk milliyetçilerinin Samsun ve Trabzon’daki depolardaki silah ve mühimmatları daha içerilere naklettikleri doğru değildir. Bütün bunların hepsi kıyı sahillerdeki kasabalarındaki Türk kuvvetlerinin, Mondros Mütarekesi’nin izin verdiği ölçüde silahları ve cephaneleri ile birlikte gözlerden daha uzakta olan içerilere nakledilmesi olayından kaynaklanmakta idi. Gerçekten, ne Trabzon’da ne de Samsun’da depolar bulunmamaktadır⁵⁵. Burada karşı propagandanın devreye girmiş olduğunu anlamak zor değildir. Zira bu ve benzeri haberler, Mustafa Kemal Paşa ve taraftarlarının başarılarını İtilaf devletlerinin kamuoylarından gizleme amacına yönelikti.

⁵² The Times, October 13, 1919, No. 42229.

⁵³ The Times, March 25, 1920, No. 42368.

⁵⁴ The Times, March 30, 1920, No. 42372.

⁵⁵ The Times, April 14, 1920, No. 42384.

Gazetenin Kuva-yı Milliye'ye bakış açısını ve zaman zaman dezenformasyon yaptığını, bazı haberlerdeki ifadelerden anlamak zor değildir: "Kötülüğüyle ün yapmış çete reisi Eşref Bey'in Adapazarı yakınlarında Ahmet Anzavur'un gönüllüleriyle girmiş olduğu mücadelede öldürülmüş olduğu haber alınmıştır. Kuvay-ı Milliye karşıtı Alemdar gazetesinin bir görgü şahidi vasıtasıyla verdiği habere göre, milliyetçi Trabzon delegeleri olduğu iddia edilen 4 kişi, yanlarında silahlı bir muhafız ile birlikte bu şehirden bir saatlik mesafede bulunan Samsun'da kalmış olan anti milliyetçi ihtiyat komitesi tarafından linç edilmişlerdir"⁵⁶. Şu haber, gazetenin yanlış haber konusundaki durumuna daha da aydınlık kazandırmaktadır: "Samsun'dan gelen seyyahlar tarafından ifade edilmiştir ki, Moskova'dan yeni dönen milliyetçi delege Bekir Sami Bey öldürülmüştür ve Mustafa Kemal bir anti milliyetçi tarafından Tokat'ta yaralanmıştır (21 Ağustos)"⁵⁷. Türk milliyetçilerinin İtilaf devletleri ve Hristiyanlık karşıtı oldukları her fırsatta vurgulanmıştır⁵⁸. Bir haberde ise, Kuva-yı Milliyecilerin açıklamaları kendi ağızlarından verilerek, inceden bir alaya alma söz konusu olmuştur: "Ali Fuat veya Mustafa Kemal söylüyor ki, Anadolu'nun daha büyük bir kısmına hâkim olan Teşkilat-ı Milliyemiz, İstanbul hükümetini uzaklaştırdı. Karşı fetvalarımız, İstanbul Şeyhülislamının yayınladığı fetvayı tesirsiz bıraktı. İngilizleri Samsun'u tahliye etmeye, dâhildeki ileri karakollarına çekilmeye ve Anadolu demiryollarının daha büyük bir kısmını terk etmeye mecbur ettik"⁵⁹. Görüldüğü üzere, habercilik kalitesiyle her zaman övünen The Times gazetesi, bu tür yayınlarıyla "gerektiğinde politik bir araca dönüşebileceğini" açıkça ortaya koymuştur.

The Times'ın Samsun'la ilgili haberleri içerisindeki en büyük yoğunluğu azınlıklar konusu oluşturmaktadır. Burada asıl kastedilen Rumlar olduğu halde, zaman zaman Ermenilere⁶⁰ yönelik olarak bazı yayınlar yapılmış, bazen de her iki unsurun sorunları birlikte işlenmiştir. Bu yapılırken, Türk ve Müslüman karşıtlığı meselesi birlikte ele alınmış, sanki Türklerin azınlıklara yönelik olarak öteden beri "çok acımasız olduğu" kanaati yerleştirilmeye çalışılmıştır. Halbuki, Türkler azınlıklara karşı bu kadar acımasız olsalardı, 1920'li yıllara kadar Osmanlı'da "azınlık" diye bir kavramın kalmaması gerekirdi. "Türk" kelimesi bu yayınların pek çoğunda adeta "insanlık dışı bir varlık" olarak takdim edilmiştir. O kadar ki, Türkler hakkında daha önce herhangi bir bilgisi olmayan bir batılının, bu yazıları okuduktan sonra onlar hakkında çok kötü bir kanaate sahip olacağı, dahası bir "Türk düşmanı" olacağı kesindir. Bu, adeta özellikle yapılmıştır. Bugün batı ile doğu arasında bu denli büyük farklılıklar varsa, bu ve benzeri basın organlarının bu faaliyetlerinin bunda katkısının olmadığı hiç kimse

⁵⁶ The Times, May 15, 1920, No. 42411.

⁵⁷ The Times, September 2, 1920, No. 42505.

⁵⁸ "Türk Milliyetçileri, Samsun'daki Amerikan Tütün Anonim Şirketi ve Kızılhaç'a ait araçları müsadere etmişlerdir" (The Times, December 31, 1920, No. 42505).

⁵⁹ The Times, June 25, 1920, No. 42446.

⁶⁰ Yazının daha önceki bölümünde, doğrudan Ermeniler hakkındaki haberlere değinilmişti.

iddia edemez. The Times'ın özellikle azınlıklarla ilgili yazılarında, Türkiye ve Türklere çok fazla miktarda ve acımasızca yüklenilmiştir. Öyle ki, bazı yazılarda çok ağır suçlamalar mevcuttur. Türkler ve Türkiye hakkındaki İngiliz düşüncesinin tüm berraklığının görülebilmesi amacıyla, bu metinlere müdahale edilmemiş ve çoğu zaman alıntılar aynen verilmiştir. Samsun ve azınlıklarla ilgili en ilginç konulardan birisi de şudur: bu konuda toplamda 23 adet yazı olduğu halde, yazıların tamamı 1921-1923 yılları arasında yayınlanmıştır. Bir başka ifadeyle 1908'den 1921 yılına kadar, azınlık ve özellikle Rumların sorunlarıyla ilgili olarak The Times'ta herhangi bir yazı bulunmamaktadır⁶¹. Bu da göstermektedir ki, Batı dünyasının azınlıklara el atmasından sonra böyle bir mesele gündeme gelmiştir. Yazıların tamamının 1921 sonrası olmasının bir diğer nedeni de, özellikle Rumların bu tarihten itibaren Samsun ve çevresini ve dolayısıyla Türkiye'yi terk etmeye başlamış olmalarıdır. Bu aşamada The Times'ın yayınları, Türkleri karalayarak, Rumları mağdur ve özellikle korumaya muhtaç olarak göstermeye dikkat etmişlerdir.

Konuyla ilgili ilk haber The Times'ın editörüne yazılan açık bir mektuptur ki, "Samsun'da Tevkifler" adını taşıyan yazı şu şekildedir: "The Times Editörüne, Efendim, The Times'ın 23 Şubat tarihinde bildirdiği, Samsun eşrafından içerisinde Reji Müdürü'nün de bulunduğu 40 Rum'un Türkler tarafından keyfi olarak tutuklanması, onlara zalimce kötü muamele edilmesi, küçük milletlerin koruyucusu olarak İngiltere'ye kendi dava ve müracaatını yapan Türk delegelerinin Londra'da bulunduğu şu sırada hususi ihtimama layıktır. R.E.I. içerisinde bir alt rütbeli olarak, İngiliz işgali esnasında birkaç aylığına Samsun'da ikamet ettim ve savaş esnasında sürekli olarak birinci elden kaynaklardan Türklerin Rum ve Ermenilere zulüm ettiklerini işittim. Savaşı kaybeden Türk'ün ileride reform karakterinde olabileceğini söyleyerek bilgi verenleri temin etmeye çalıştım, fakat cevap her zamanki gibi idi-"Siz Türkü bilmezsiniz. O değişmez. Siz gelmeden önce ne yaptıysa gittikten sonra da onu yapacak." Samsun'da iken Türk, Ermeni ve Rumlardan birkaç arkadaş edindim. Özellikle Reji Müdürü birçok zorlukla karşılaşabileceği zaman da bile gönül bir şekilde yardımda bulundu. Rum Papazı da idare gücümüzün olmadığı bir sırada gönüllü bir şekilde bize yardım etti. Bu insanların şimdi İngilizlere göstermeye cesaret ettikleri şey dostluktur. Bu hatırlanmalı. Samsun'da gördüğüm en tiksindirici manzara bir kısım gösterişçi zengin Türk'ün, son Türk katliamının yetim Ermeni kurbanları için para toplamak üzere bir kermes düzenlenmesine öncülük etmeleridir. Niyetleri Ermenilere olan sevgileri değil, İngiliz ve Amerikalı yetkililerin zihinlerinde iyi bir izlenim oluşturma isteğidir. Sırtımızı döner dönmez, Türk kendine bağlı milletlere karşı barbarca muamelesini sürdürmeye başladı. Barış Konferansı şimdi Samsun'un bu zavallı insanların korunması için etkili bir şekilde müdahalede bulunmayacak mı?

⁶¹ Sadece Ermenilerle ilgili olarak kaleme alınan yazılardan daha önce bahsedilmişti.

Sadık bendeniz, D. L. Board, M.A. sabık Teğmen, R.E. Ripon Hall, Oxford”⁶². Gazetenin bundan iki gün sonra yayınlanan nüshasında, yine aynı olayla ilgili olarak Rumlara yapılan “fenalıklardan” bahsediliyordu⁶³. Görüldüğü üzere Türkler hakkında pek çok ağır suçlama ve iftira bulunmaktadır ki, “uygar dünya” bu “barbarlıklar” karşısında “göreve” çağrılmaktadır. Böyle bir yazının ve bu ağır ifadelerin bulunduğu bir gazetenin, okuyucuları üzerinde hiçbir etki yapmayacağını herhalde hiç kimsenin iddia etmesi mümkün değildir. Aşağıdaki yazıların pek çoğunda bu tarz anlatım söz konusudur. Mektupların “The Times’ın editörüne” üslubuyla yayınlanması da mümkündür. Dolayısıyla böyle bir usulün varlığı, “herhangi birisi, herhangi bir olaya maruz dahi kalmadan, herhangi bir zamanda bu ifadeleri keyfî olarak kaleme alabilir ve Türklerle karşı hezeyanını bulunduğu yerden hiç kıpırdamadan dile getirebilir ve bu da gazete sütunlarında yayınlanabilir” düşüncesini kolaylıkla hatırlatmaktadır.

İngiliz gazetesi The Times, azınlıklar ve özellikle Rumları muhafaza adı altında yaptıkları yayınlarda, İngiltere ile Amerika’nın birlikteliklerine çok dikkat etmiştir. 1 Haziran 1921 tarihli bir nüshasına göre, The Times şu kısa haberi yayınlamıştır: “Amerikan kaynaklarından alınan haberlere göre, Milliyetçi Türkler, Karadeniz sahili üzerinde bulunan Samsun’da bir miktar Rum’u öldürdüler. Bir Amerikan destroyeri Amerikan menfaatlerini korumak amacıyla Samsun’a gitti”⁶⁴. Bu suretle, Batı kamuoyuna Amerika’nın da “mazlum Rumların” yanında olduğu hissettirilmiş, kamuoyu propaganda yoluyla Türkiye aleyhine döndürülmüştür. 1921 yılından itibaren, artık çok uzun bir süre geçmemektedir ki, The Times’ın sayfalarında Türkler aleyhine ve Rumlar lehine yazılar yayınlanmasın. İşte bunlardan birinde The Times’ın suçlayıcı ifadeleri aynen devam etmektedir: “Osmanlı Hristiyanlarının Karadeniz kıyılarından Sivas ve Harput’a sürgün edilmesi ile alakalı olarak Rum ve Ermeni Patriklerine can sıkıcı raporlar ulaşmakta ve sürgün edilenlerin bazılarının Samsun’un güneyinde katledildikleri iddiaları ortaya atılmaktadır”⁶⁵. Öyle ki, “Rum Patriği 30 Haziran’da 3.876 insanın Samsun’dan üç konvoy halinde sürgün edildiği haberini almıştı, ilk konvoydaki 216 kişi ise Samsun’dan sekiz saat uzaklıktaki Kavak’da öldürülmüşlerdi. Üçüncü konvoydaki 250 kişi de üç saat uzaklıkta aynı akıbete uğramışlardı”⁶⁶. Bir başka haber de çok farklı bilgiler ihtiva etmiyordu: “İstanbul’dan alınan rapora göre, milliyetçi Türkler, Samsun ve civarındaki 80 ileri gelen kişiyi idam ettiler”⁶⁷. The Times’ın çok kısa bir zaman diliminde yayınladığı bu haberlerin, Batı kamuoyunda nasıl bir etki yaptığı, yoruma gerek kalmaksızın ortadadır.

⁶² The Times, February 28, 1921, No. 42656.

⁶³ The Times, Mart 2, 1921, No. 42658.

⁶⁴ The Times, June 1, 1921, No. 42735.

⁶⁵ The Times, July 28, 1921, No. 42784.

⁶⁶ The Times, September 6, 1921, No. 42818.

⁶⁷ The Times, October 5, 1921, No. 42843.

Yine gazetenin editörüne yazılan 6 Ekim 1921 tarihli şu açık mektup da, öncekiler gibi ne kadar insafsızca kaleme alınmış ve herhangi bir delil göstermeksizin sadece bir mektuba dayandırılmıştır: “Yakındoğu’daki Hristiyanların yok edilmesi plânı, 1908’de ilk kez dile getirildi. 1914’de yoğun bir hal aldı ve halen yürürlükte olduğu, bu ülkeden günlük olarak gelen zalimane haberlerle doğrulanmaktadır. Atina’daki hükümetimden aldığım iki telgrafı kabul etmenizi diliyorum. İlki 3 ve ikincisi 4 Ekim tarihlidir. Atina, 3 Ekim: Anadolu’daki bütün Hristiyanları ortadan kaldırma hedefini halen dahi takip eden Ankara hükümetinin, Samsun ve Bafra’yı yaklaşık 80 önde gelen vatandaşı, ölüm ve idamla cezalandırdığı ifade edildi. Bu kurbanlar arasında 8 doktor, 10 avukat, birkaç tüccar ve bankerle birlikte 8 eczacı da bulunuyordu. Bu insanlar, Pontus’da anayasal bir cumhuriyet kurma bahanesi altında ölümlerle cezalandırıldılar. Samsun ve Bafra’da erkek nüfusun bakıyyesi cezaî köleliğe mecbur edildiler ve onların taşınır ve taşınmaz mallarına el konuldu. Bafra ve Alaca’da hayatta kalan tüm Hristiyan kadın ve çocuklar bilinmeyen bir istikamete sürgün edildiler. Samsun’da yaşayan kadın ve çocukların da sürgünü kararlaştırıldı. Atina, 4 Ekim: Haberler, Samsun’un önde gelen 67 vatandaşının 23 Eylül’de öldürüldüklerini, kadın ve çocukların sürgününün de devam ettiğini doğruladı”⁶⁸. Bu mektupta, diğerlerinden farklı olarak sadece Osmanlı hükümeti suçlanmıyor, yaklaşık olarak birbuçuk yıl önce Ankara’da kurulmuş olan Türkiye Büyük Millet Meclisi hükümeti de, Rumlara yönelik olarak aynı surette ağır muamelelerde bulunmakla suçlanıyordu. Bu satırlar, bugüne kadar Avrupa ve dünya kamuoyu nezdindeki Türk düşmanlığının tarihçesi hakkında önemli ipuçları sunmaktadır. Batı dünyası, işte bu ve benzeri propagandalar yapılmak suretiyle Türkiye’nin aleyhine döndürülmüştür.

18 Ekim 1921 tarihli The Times’ta yine Samsun’un içinde bulunduğu bazı bölgelerde, azınlıklara yönelik olarak şu uygulamalardan bahsediliyordu: “Anadolu gazetelerine göre, milliyetçi Türk otoriteleri tarafından, Karadeniz kıyısındaki Samsun, Bafra, Amasra ve diğer şehirleri içine alan bağımsız bir cumhuriyetin oluşturulması için komplo düzenlediklerinden şüphelenilen Osmanlı Rum vatandaşlarına yönelik olarak bazı sert cezalar uygulandı. Bu tarafsızlar, Pontus Komitesine bağlı olduğundan, şüphelenilen ya da bağlı olan Rumlara karşı ciddi önlemler alındığını doğrulamaktadır. Samsun bölgesindeki Rum nüfusa karşı alınan genel tedbirler, esasen bir kişinin, yani Samsun’un milliyetçi valisinin işiydi. Onlar bu kişiyi “hasta ruhlu vahşi” olarak tarif ediyorlar. Abdülhamid dönemindeki Makedonya kelimesi gibi, milliyetçilerin burunlarına kötü kokular salan Pontus ismini taşıyan bazı zararsız kulüpler dağıtıldı ve üyeleri fesatçılıktan cezalandırıldı”⁶⁹. Kendisini ve kuruluş amacını Türk devletinin yıkımına adanmış olan Pontus isimli komitelerin, The Times gibi bir gazetenin sütunlarında “zararsız kulüpler” olarak gösterilmesi ne kadar manidardır! Bu komitelere karşı harekete geçen devlet ve millet de “cani” veya “hasta ruhlu

⁶⁸ The Times, October 6, 1921, No. 42844.

⁶⁹ The Times, October 18, 1921, No. 42854.

vahşi”ler olarak sunulmaktadır. Gazetenin sütunlarında aynı gün yayınlanan ve “Boğazlanan Kadın ve Çocuklar” adını taşıyan haberde, yukarıdaki haberdeki bilgilere de atıfta bulunarak, Türkiye karşıtlığı açık bir surette devam ettiriliyordu: “Yunan temsilcilik heyeti, 15 Ekim’de Atina’dan bir telgraf aldı. İçerik şu şekildeydi: Samsun’dan tam olarak güvenilir bir kaynaktan alınan bilgilere göre, geçen gün, boğazlanmış Rum kadın ve çocuklarının cesetleriyle doldurulmuş olan 62 araç, Samsun’da Konak’a (Valinin ikameti) götürüldü. Türkler araçları oraya getirdiler ve Konak’ın avlusunda cesetleri teşhir ettiler. Onlar, cesetler vasıtasıyla, Türk kadın ve çocuklarının, Rumlar tarafından katliama uğratıldığını göstermeye çalıştılar. Nitekim Amerikalılar ve diğer yabancılar, korkunç manzarayı görmeleri için davet edildi. Gelenler aynı zamanda mevcut sahnelerin fotoğraflarını da aldılar”⁷⁰. Bu bilgiler sunulduktan sonra, Amerikalılar ve diğer yabancılar da meseleye dahil edilerek, Hristiyan haklarının korunulmasına çalışılıyordu. Bu hadiseler sırasında, Türklere yönelik olarak bir satırda bile olumlu şeylerden bahsedilmemesi, esasında Batı basınının ve kamuoyunun bakış açılarını açıkça ortaya koyuyordu.

Gazetenin sütunlarında yer alan bazı ifadeler, bazen ironik bir tarzda ortaya konulmuş, alaycı bir üslupla okuyuculara takdim edilmiştir. Bunlardan birisi “Türkler İş Üstünde” başlığını taşımaktaydı. Bu yazı, Türklerin “soykırım” konusunda sürekli icraat yaptıklarını ifade ediyordu. Bu yazıyla, Karadeniz sahilinde bulunan Samsun’dan iç bölgeye doğru 60 mil mesafedeki Merzifon Amerikan Koleji’nin kapatılması ve bazı öğretmenlerin tutuklanması, gazete tarafından soykırım olarak adlandırılmıştır. Kolejdeki Amerikalıların bazıları orada kalmışlar ve kendilerinin, Amerikan Near East Relief teşkilatı adına çalışacaklarını ifade etmişlerdi⁷¹. Bu satırlar, “acaba dünyada kendisine karşı harekete geçilen bir devletin, harekete geçenleri cezalandırmadığı bir ülke var mıdır?” sorusunu gündeme getirmektedir. Böyle bir ülke yoktur, ama Türk devletinden böyle bir hareket tarzı sergilemesinin beklenmesi ne kadar ilginçtir.

The Times, soykırım haberlerine değinirken, zaman zaman Türk basınına da suç ortaklığıyla suçlamıştır. 8 Kasım 1921 tarihli bir haber bu konuyla ilgilidir: “Türk basını, Samsun ve Bafra mıntikalarında Rumların idamını kabul etti. Merzifon’daki soykırıma gelince, 26 Ekim tarihinde Kraliyet hükümetinin de onayladığı bir bilgiye göre, 950 Rum ve Ermeni, barbarca şartlarda helak edildiler”⁷². Haberde, Türk basınına ait hangi gazete veya dergilerin bu itirafı yaptıklarının belirtilmemesi ise, iftiracı yayın politikasının varlığını ortaya koymaktadır. Türkiye Büyük Millet Meclisi hükümetine yönelik olarak yapılan suçlamalarda, insaf ölçüsü hiç dikkate alınmamıştır. Anadolu’da gerçekleştirilen Türk Millî Mücadelesi’nde, Rumlar tercihlerini itilaf devletlerinden yana koymuşlar ve TBMM’ye karşıtlıklarını açıkça

⁷⁰ The Times, October 18, 1921, No. 42854.

⁷¹ The Times, October 26, 1921, No. 42861.

⁷² The Times, November 8, 1921, No. 42872.

göstermişlerdir. Bu mücadelenin Türkler lehine devamı durumunda da, Anadolu'da yaşamakta oldukları bölgeleri tabii olarak terk etmek durumunda kalmışlardır. Ancak Batı kamuoyunda herhangi birisi çıkıp da, "bu insanlar, bağlı bulundukları topraklara ve hükümetlere ihanette bulundukları için sınırdışı ediliyorlar" düşüncesini sergilememiştir. Sergilemedikleri gibi, türlü türlü iftiralarla hadiseler basit bir tarzda geçirilmiştir. The Times'ın 26 Kasım 1921 tarihli haberi, bu durumu açıkça ortaya koymaktadır: "Milliyetçiler Rumları Sınırdışı Ediyor. Güvenilir bir kaynaktan öğrenildiğine göre, milliyetçi Ankara Türkleri tarafından Rumların sınırdışı edilmeleri, büyük ölçekte devam etmektedir. Geçen birkaç hafta zarfında, 15000 erkek, kadın ve çocuk, doğuya doğru Sivas yönüne geçtiler. 4000 Rum kadın ve çocuğunun oluşturduğu bir konvoy, bazılarının öldüğü acınacak şartlarda Samsun-Sivas yolu üzerinde göründüler. Milliyetçiler tarafından kayıtları dahi tutulmayan bu sürgünlere yardım edilmesine ve hatta kendilerine yaklaşılmaması konusunda dahi hiç kimseye izin verilmedi. Ancak satın alma gücü olduğu zamanlarda, kendilerine klavuzluk edenlerden fahiş fiyatlarla ekmek satın almaya zorlandılar"⁷³.

Gazetenin sayfalarında azınlıklar lehine ve Türkler aleyhine pek çok yazı bulunmaktadır. Ancak bunların hiçbirisi, aşağıdaki kadar komik ve mesnetsiz ifadelerle dolu değildir. Hükümete isyan etmiş ve dağlarda bulunan Rumlara karşı yapılan teslim ol çağrısı, hiçbir dayanak olmadan "soykırım" olarak değerlendirilebilmektedir. "Bu kadar da olmaz" dedikten 1922 yılının bu ilk haberinin, hiçbir yoruma gerek kalmaksızın aşağıya alınmasıyla yetinilmiştir: "Milliyetçi Türkler tarafından Karadeniz sahilinde bulunan Samsun'daki Rumlara yönelik olarak yayınlanan bir bildiride, dağlarda bulunan mültecilerin bir hafta zarfında şehre inmeleri istenmektedir. Bunun, yeni bir soykırımın başlangıcı olduğu düşünülmektedir"⁷⁴.

Aşağıda sıralanan ve benzer özellikler gösteren haberler, The Times'ın bu sıradaki yayın politikası hakkında yorumsuz bazı bilgiler ihtiva etmektedir:

"Pontus Rumları (muhabirimizden), Atina, 23 Şubat. Pontus Rumları arasında bir ihtilalin patlak vereceğine dair, Türk Milliyetçilerin tarafından ileri sürülen iddiaların hiçbir esası yoktur. Yaşları 14 ile 50 arasında bulunan Rumların neredeyse tamamı, ya askerlik hizmetine alındı, ya da onların çoğunluğunun öldüğü dahildeki sürgün yerlerine gönderildi. Samsun ve Bafra mıntıkasında bulunan ve Türklerin mecburî askerliğinden kurtulan Rumların ve Çerkeslerin büyük bir kısmı şimdiye kadar ya yakalanıncaya kadar takip edilmektedir, ya da alenî bir şekilde asılmaktadır"⁷⁵.

"Türk Sürgünleri. 10 Mayıs tarihinde İstanbul'daki İngiliz yüksek komiseri tarafından bildirildi ki, Türklerin, azınlıklardan kurtulmak amacıyla önceden tasarladıkları bir planı uygulamaya koydukları anlaşılmaktadır. Onların metodu şudur:

⁷³ The Times, November 26, 1921, No. 42888.

⁷⁴ The Times, February 18, 1922, No. 42959.

⁷⁵ The Times, February 25, 1922, No. 42965.

Osmanlı Rumlarını, Samsun ve Trabzon arasındaki bölgeden Amasya’da toplamak. Bu Rumları Amasya’dan hareket ettirerek, Tokat ve Sivas vasıtasıyla Kayseri’ye kadar yürütmek, ondan sonra Elazığ’a kadar göndermek amacıyla tekrar doğu yönünde geri döndürmek. Bu yöntemle, sürgünleri sıkıntı ve zorluklara maruz bırakarak, yollarda öldürülmeleri amaçlanıyordu. Türkler hala, kendilerinin mültecileri öldürmediklerini söyleyebilirler. Samsun ve Trabzon bölgelerindeki Rum nüfusuyla ilgili olarak Kemalistlerin işledikleri suçlar konusunda, Amerikan yardım ekibinin bildirdiği raporların anlaşılabilmesi için İngiliz hükümet ciddi bir çaba sarfetti. Bu durumlarla ilgili olarak The Times’in bundan önceki sütunlarında bilgiler verilmişti”⁷⁶.

“Pontus’da Rumlar: Kraliyet İngiliz hükümeti inanmaktadır ki, Pontus bölgesindeki Rumların silahlı isyanlarıyla ilgili Türk açıklamaları asılsızdır. Türk yetkililerinin silahlı müdafaa talebini ve malzeme depolarının tahrip edilmesini reddetmelerinden sonra, geçen Haziranda üç Rum savaş gemisi İnebolu’yu bombardıman ettiler. Hatta aynı dönem zarfında bir Rum destroyerinin attığı bir bomba yüzünden Ereğli ateşe verildi ve Trabzon, Rize, Barak ve Samsun’da da küçük bombardımanların vukua geldiği iddia edildi. Herhangi bir silahlı birliğin karaya çıktığına dair bir delil yoktur. Pontus Rumları, Yunanlılar tarafından sürekli olarak desteklenmektedir. Bunun amacı Türk kötü yönetiminden Pontus Rumlarının kurtarılması amacına yöneliktir. Tabii ki, Yunan kurum ve teşkilatları, Pontus Rumlarını beslemekte ve cesaretlendirmektedir”⁷⁷.

“Beyaz Katliamlar: Yakındoğu’da erken bir barışa ulaşılmasının önündeki en büyük engellerden biri, belki de başlıcası Rumların, fakat aynı zamanda Yunan ordusu tarafından tahliye edilen sahadaki Ermeni, Yahudi ve Çerkeslerin de dahil olduğu azınlıkların korunması sorunudur. Bu topluluklar, Yunan ordularını desteklediklerinden veya onları iyi karşıladıklarından ve ayrıca çok azı Müslümanların katliamına bazen misilleme olarak iştirak ettiklerinden dolayı, Kemalistlerin intikamından korkmaktadırlar. Kabul edilmelidir ki, bu insanların korkmakta haklı sebepleri vardır. Kemalistler tarafından işgal edilen sahadaki azınlıklar korkunç sıkıntılar çektiler; bu, ağır bir katliamdan daha hafif, fakat beyaz bir katliamdan ise daha ağır özellikler içeriyordu, yani sürgünler öyle ayarlanmıştı ki, sürgün edilenler yokluk ve hastalıklardan ölüyorlar. Başbakan Pontus’ta isyan ve isyan hazırlığı olmadığını iddia ettiği son konuşmasını yapıyorken, kendi sorunlarını abartarak anlattı. Fakat kabul edilmeli ki, Samsun’da cumhuriyetçi bir hareketi planlayan birkaç entelektüelin aptallığı ve Samsun’a açıkça bir baskın yapılmasını telaffuz eden Yunan Genelkurmayının aptallığı, bütün Karadeniz sahilinde bulunan Rum nüfus üzerinde çok kötü ve hak etmedikleri ciddi durumlara sebebiyet verdi”⁷⁸.

⁷⁶ The Times, May 16, 1922, No. 43032.

⁷⁷ The Times, May 19, 1922, No. 43035.

⁷⁸ The Times, August 26, 1922, No. 43120.

“Bir Amerikan Piskoposunun Beyanatı: Son yıllarda Türk soykırımları artış gösterdi. 1895 yılında başladı ve 1915’te yarım milyondan fazla Hristiyan’ın sınırışı edilmesi ve öldürölmesi takip etti. Bunu müteakiben 70000 Hristiyan’ın Samsun’dan başka yerlere sürgün edilmesi hadisesi yaşandı... 6 Mayıs 1922 tarihli The Times’ta Binbaşı Yowell ve Dr. Ward’ın açıklamaları yayınlanmıştı ki, bunlar Amerikan Yakınoğu Yardım Komisyonu’ndandı. Bu açıklamalar, geçen kış boyunca Samsun civarından yapılan zorunlu göçlerin korkunç sonuçlarına dairdi. Bu açıklamalar Avam Kamarası’nda okundu ve bu Amerikan memurlarının soykırım olarak rapor ettikleri hususların araştırılması için bir komite kuruldu”⁷⁹.

“Amerikan Yardım Çalışması. Yunanistan Kralı George, yaklaşık olarak bir hafta önce Samsun’dan ve Anadolu dahilinden gelen 1100 Rum öksüz kızın yaşadığı eski kraliyet sarayında bulunan Amerikan yetimhanesini ziyaret etti. Kral avluda çocuklarla görüştü ve bazılarıyla konuştu. Bunların torun ve aileleri Rum olmasına rağmen, bir kısmı sadece Türkçe konuşabilirlerken, onların birçoğu kendi dillerini dahi iyi konuşamıyorlardı ki, Kral bu duruma oldukça şaşırdı”⁸⁰.

“Rum Mülteci Problemleri. Pontus’ta Türkler Samsun ve Trabzon’da deniz cephesi boyunca mültecilerin kamp kurmalarına izin vermediler. Ve mecburiyet olmadıkça, onlar Türk otoriteleri tarafından derhal verilen emirlerle, ölüm cümlesiyle eşdeğer olan iç bölgelere sürüldüler”⁸¹.

“Esirlerin Değişimi (muhabirimizden), Atina, 14 Mart. Yunan hükümeti Uluslararası Kızılhaç Başkanı’na ve İtilaf devletleri temsilcilerine ki, esir değişiminin derhal başlaması kararlaştırılmıştır. Bu kararı şu haber takip etmiştir: Adnan Bey garanti vermiştir ki, Ankara hükümeti Rumların kovulması için alınmış olan kararı ertelemiştir ve onlara müdahale edilmemesi şartıyla Küçük Asya’da mültecilerin toplanması için talimat verilmiştir. Uluslararası Kızılhaç Başkanına göre, Asya’da 150.000’den fazla Rum’un 21.500 kadarı Trabzon ve Samsun arasında bulunuyordu. Yunan hükümeti, sefalet ve açlık içerisindeki bu Yunan mültecilerinin kabul edilmesi için onlara öncelik verecekti”⁸².

“Yunan gemileri, Türk savaş esirleriyle birlikte kısa bir süre bekledikten sonra onları boşaltıldıklarında, mültecilerin binmesi için Samsun’a ilerlediler. Yunanistan’a kendi masraflarını karşılayarak gidecek mültecilerin üçbin kadarı bugün Samsun’dan ayrıldı”⁸³.

“Yardım Çalışmasına Türk Darbesi. 23.000 mülteci açlık tehdidi altında (muhabirimizden), Atina, 4 Nisan. İstanbul’da 23.000 Hristiyan’ın durumu, Türk

⁷⁹ The Times, October 4, 1922, No. 43153.

⁸⁰ The Times, December 29, 1922, No. 43225.

⁸¹ The Times, January 18, 1923, No. 43242.

⁸² The Times, March 15, 1923, No. 43290.

⁸³ The Times, Mart 20, 1923, No. 43294.

otoritelerinin verdiği emirlerden dolayı kritik bir duruma geldi. Bu emirler, Amerikan Near East Relief organizasyonu tarafından taşınan mültecilerin tam gümrük ödemeleri konusundaydı. Bu vergilerin miktarı yaklaşık olarak % 100 idi ki, bu miktar, mültecilere başka yardımlar yapılmasını imkansız kılıyordu. Türkler mültecilerin beslenmesiyle ilgili hiçbirşey yapmıyorlardı. Hristiyan mülteciler şimdi kamplarda ve Boğaziçi'nde bulunan karantina gemilerinde açlıkla mücadele ediyorlardı. Benzer bir tehlike, Samsun, Mersin ve diğer Anadolu limanlarında toplanan benzer durumdaki binlerce mülteci için de geçerliydi"⁸⁴. "Ağustos ayına gelindiğinde, İstanbul, Samsun, Halep ve Beyrut'taki mültecilerin nakliye işlemleri ve sağlık problemleri devam ediyordu"⁸⁵. "Eylül ayında Samsun'da altıbin mülteci bulunuyordu ki, bunların yaşadıkları alanlarda açlık kol geziyordu"⁸⁶. "Ekim ayında Rum ve Müslüman mültecilerin karşılıklı değişimleri devam ediyordu"⁸⁷.

"Organizasyonsuzluğun bir örneği, Karadeniz sahilindeki Samsun'dan ayrılan yaklaşık üçbin Pontus Rum mültecinin varlığı konusundaydı. Türk gemileriyle yaklaşık üç hafta önce Samsun'dan ayrılan bu mülteciler, kişi başına bir İngiliz sterlini ödediler. Bu mülteciler İstanbul'a vardıklarında orada beklemek zorunda kalmışlardı, zira Müslüman mülteciler henüz transfer edilmemişlerdi ve Türk gemileri ticarî amaçlarla Karadeniz'e gönderilip, yolcu transferlerini gerçekleştirdikten sonra tekrar İstanbul'a geri geldiler"⁸⁸.

Azınlıklar ve özellikle Rumların uğradığı iddia edilen bu haksızlıkların hiçbirisinin işlendiği sabit değildir. Bunlar tamamen birer karalama kampanyasından ibarettir. Bunların yapıldığına dair, ne bir konsolos raporu, ne bir Türk yetkilisinin yazısı, ne bir polis tutanağı ve ne bir görgü tanığı bulunmaktadır. Bunların geçmiş gibi sunulması, ne bir tarihçinin yetkisi dahilinde ve ne de tarih mesleğinin sınırları içerisinde değildir. Bütün bunlar, basın yoluyla gerçekleştirilen haksız propagandaya güzel birer örnek teşkil etmekten öteye gidememiştir.

The Times gazetesinde, Samsun'la ilgili incelen dönemdeki bir diğer önemli gelişme, şehrin Yunanlılar tarafından bombardıman edilmesi hadisesidir. Esasında bu olaydan önce, Temmuz 1919'da Samsun'da bombardımana benzer önemli bir hadise daha yaşanmıştı. Bu, içinde 40 ile 50 bin kg'lık dinamitler ihtiva eden bir cephaneliğin patlamasıyla ilgiliydi. Bu patlama, gazetenin sütunlarına, "Trabzon Vilayeti dahilindeki Samsun'da büyük bir patlama sonucunda çok büyük hasarların meydana geldiği" şeklinde yansımıştı"⁸⁹.

⁸⁴ The Times, April 6, 1923, No. 43308.

⁸⁵ The Times, August 10, 1923, No. 43416.

⁸⁶ The Times, September 8, 1923, No. 43441.

⁸⁷ The Times, October 1, 1923, No. 43460; October 11, 1923, No. 43469.

⁸⁸ The Times, October 22, 1923, No. 43478.

⁸⁹ The Times, July 28, 1919, No. 42163.

Samsun bombardımanı, 7 Haziran 1922 tarihinde Karadeniz’de bulunan Yunan donanması tarafından gerçekleştirilmişti⁹⁰. The Times gazetesi, bombardıman hadisesiyle ilgili haberini, Yunan resmî raporuna dayandırmıştı. Buna göre, Samsun’un bombardımanı ile ilgili gelişmeler şu şekilde gerçekleşmişti: “Yunan donanmasına ait resmi bir rapora göre Karadeniz kıyısındaki Samsun bombalanmıştır. İlk başta Yunan amiral Türk Valisi’ne Samsun ve civarındaki bütün cephane depolarının tahrip edilmesi ve istihkâmların sökülmesi çağrısında bulundu. Vali, şehrin istihkâmlardan tamamıyla arındırıldığı cevabını verdi. Sivil nüfusun geri çekilmesi için dört saat bekledikten sonra, Samsun Averoff Krovazörü tarafından bombalanmaya başlanmıştır. Türkler kuşatma toplarıyla ve büyük çaplı havan topları ile ateş açarak karşılık vermişlerdir. Böylece hükümetin açıklamaları yalanlanmış oluyordu. İki saatlik bombardıman ile Türklere büyük zarar verildikten sonra ateş kesilmiş, birçok yerdeki cephanelik yok edilmiş, büyük patlamalar görünmüştü. Vali konağı ve diğer resmi binalar harabeye dönerken Yunan donanması zarar görmemişti. İstanbul’daki İngiliz Yüksek Komiserinden gelen bir rapora göre, Yunan savaş gemileri tarafından 7 Haziran’da Samsun’un bombardıman edilmesinin sonucunda, dört kişinin öldüğü ve üç kişinin de yaralandığı anlaşılmaktadır. Onların milliyetleri hakkında bilgi edinilememiştir. Muhtelif maddî hasarın meydana geldiği tahmin edilmektedir, fakat bunlara hükümet konağı veya evinin bir kısmında ve gümrük binasında bulunan benzin ve kerosin gibi önemli miktarda petrol depolarının da dahil olduğu anlaşılmaktadır. Türk basınına göre, yirmi Müslüman, onbeş Rum ve ondört Ermeni evi tahrip olmuştu”⁹¹. Hatta bu gelişme karşısında, Türk buharlısı Akdeniz, İnebolu Sinop ve Samsun’u bombardıman edip hasara yol açan Yunan filosundan kaçarak, Batum’a sığınmıştı. Akdeniz’in kaptanı yeni Bolşevik elçisi olan Komiser Natanaroff’u, 20 elemanı ve 2 sandık dolu altın ile Ankara’ya gitmek üzere Samsuna çıkardığını ifade etmişti⁹². Bütün bu bilgilerden dahi, Karadeniz’deki Yunan donanmasının sebepsiz yere Samsun’u bombardıman ettiği sonucuna varabilmek mümkündür. Çünkü bu bir savaş ortamı ise, sivil insanların bulunduğu bir şehrin üzerine bomba yağdırmak mümkün olmamalıydı. Savaş iki silahlı kuvvet arasında gerçekleştirilmeliydi.

Yunanistan’ın bu haksız pozisyonundan dolayı, The Times’ın müteakip nüshalarında, Samsun bombardımanına suni gerekçeler bulunmaya çalışılmıştı. Nitekim gelişmeler gazete sayfalarına şu şekilde yansımıştı: “İngiliz Dışişleri Bakanlığı Müsteşarı Mr. Cecil Harmsworth dedi ki, onun dikkati, Yunan donanması tarafından gerçekleştirilen Samsun bombardımanı üzerinde yoğunlaşmıştı. Saldırının hedefi, bu limana Rusya’dan geldiği bilinen savaş malzemelerinin bulunduğu depoların yok edilmesi gibi görünüyordu. Majesteleri hükümetinin, savaş malzemeleri dışında

⁹⁰ The Times, June 13, 1922, No. 43056.

⁹¹ The Times, June 13, 1922, No. 43056.

⁹² The Times, June 14, 1921, No. 42746.

herhangi zarar olduğu konusunda bir bilgisi yoktur”⁹³. Denizden yapılan bir bombardımanda, sadece askerî tesislerin ve malzemelerin zarar gördüğünü söylemek o gün için ne kadar imkân dahilindeyse, buna inanmak da o derecede güçtür. Ama İngiliz Dışişleri Bakanlığı, bu konudaki ısrarını, meselenin inandırıcılıktan uzak olduğunu gördüğü halde şu şekilde sürdürmeyi tercih ediyordu: “Majestelerinin hükümeti teknik açıdan bakıldığında Samsun bombardımanının kabul edilebilirliğine inanıyor. Ama bunun barış şansını zayıflattığını ve pişmanlığa sebebiyet veren bir gelişme olduğunun da farkındadır. Ve Majesteleri hükümeti, bu tür bombalamaların tekrarlanmayacağı ümidiyle, Yunan hükümetinden teminat almak için uğraşacaktır!”⁹⁴. 7 Haziran 1922 tarihinde gerçekleştirilen Samsun bombardımanı nedeniyle, Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti, İstanbul’daki İtilaf devletleri yüksek komiserleri nezdinde, Türk karasularının Yunan savaş gemilerine kullandırılmasıyla ilgili olarak protestoda bulunmuştur⁹⁵.

The Times, İngiltere’de 1785 yılından beri yayınlanan, zaman zaman İngiliz hükümetlerinin sözcülüğünü yapmaya kadar yükselebilmış yarı resmî bir yayın organıydı. Bu nedenle onun yayın politikası, İngiliz hükümetlerinin dış politikalarından bağımsız olarak gelişme göstermemiştir. İngiltere ve Türkiye arasındaki ilişkiler Lozan görüşmeleriyle normale dönmeye başlayınca⁹⁶, gazetenin yayın politikası da doğal olarak değişime uğradı ve normale dönmeye başladı. Artık Samsun ve çevresinden “savaş ve soykırım” haberleri gelmiyordu⁹⁷. Öyle ki, Lozan Barış’ının 24 Temmuz 1923’te imzalanmasından sonra, İngiliz hükümeti de, Mr. W. L. C. Knight’ı, Trabzon, Sinop, Samsun, Giresun, Rize, Artvin, Çorum, Amasya, Tokat, Karahisar-ı Şarkî, Gümüşhane, Erzurum, Ardahan, Yozgat, Sivas, Erzincan, Kars ve Bayezit vilayetlerinin elçisi olarak Türkiye’ye gönderdi. Mr. Knight, Karadeniz ve Doğu Anadolu’nun büyük bir bölümüne dair Büyük Britanya’nın temsilcisi olarak görev yapacak ve ikameti Trabzon’da bulunacaktı⁹⁸. Artık taraflar arasındaki savaş rüzgarları sona ermişti. Bu durum gazetenin yayın politikasını da radikal olarak etkiledi. O zamana kadar hiç yapmadığı ölçüde, Samsun ve çevresi hakkında daha gerçekçi ve doğru haber politikaları izlenmeye başlandı.

The Times’ın, Lozan Antlaşması sonrası Samsun ve çevresi hakkında yaptığı yayınlarda en önemli yeri, bölge ekonomisi için son derece büyük bir ehemmiyeti olan tütün oluşturmaktaydı. Bu aynı zamanda, 1908-1925 yılları arasında incelenen dönemde Samsun ve çevresiyle ilgili olarak gazetede yayınlanan son haberdı. Ancak buna o kadar büyük bir önem verilmişti ki, The Times, Samsun ve çevresindeki tütün

⁹³ The Times, June 15, 1922, No. 43058.

⁹⁴ The Times, June 21, 1922, No.40063.

⁹⁵ The Times, June 26, 1922, No. 43067.

⁹⁶ The Times, May 5, 1923, No. 43333.

⁹⁷ The Times, July 23, 1923, No. 43400.

⁹⁸ The Times, July 29, 1925, No. 44026.

üretimine tam sayfasını ayırmıştı. Bu sayfa, yayınlandığı dönem itibarıyla, Samsun ve çevresindeki tütün üretiminin miktarı ve kalitesi konusunda, Batı basınında yayınlanmış en önemli yazılardan birisi olarak kabul edilmiştir. Haberin başlangıç kısmında, öncelikle dünyada tütün üretimi yapan ülkeler hakkında bazı özet bilgiler yer alıyordu. Sayfa başlıkları; “Türk Rejisi, Anadolu’da Üretim, Yabancı Alıcıların Zorlukları” şeklinde okuyuculara takdim edilmişti. Samsun’la ilgili bu sayfanın en dikkat çekici yerleri özetle aşağıya alınmıştır:

“Tütün Yunanistan’da tahminen 46300 hektarlık bir alanda yetiştiriliyordu. Türkiye’deki üretim ise, Samsun, Bafra, Maden ve Dere mıntıkalarında yapılıyordu. Geçen yılın (1924) rakamlarıyla Türkiye’nin satış miktarı 85 milyon sterlin idi. Yaklaşık olarak 58000 hektarlık alandaki üretimin miktarı ise 60.950.000 kilo idi. Tütün yetiştiriciliği, Türk endüstrisinin önemli bir uzvudur. Türk ihracatı içerisinde birinci sırayı işgal eder.... Tütün genellikle Türkiye’nin tüm bölgelerinde yetiştirilir, fakat kalite ve miktar açısından en önemlileri aşağıdakilerdir: Karadeniz’in sahil kısımlarındaki başlıca merkezler olarak Samsun, Bafra, Trabzon, Platana (Akçaabat), Alaçam, Sinop vs. Balkan Savaşından önce Osmanlı İmparatorluğu’nun ürettiği tütün farklı yıllarda 40 ile 50 milyon kilogram arasında değişiyordu. Türkiye’deki üretim merkezleri arasında 1924 yılında miktar açısından en önemli bölgeler İzmir (16.000.000 kilogram)... Samsun(1.500.000 kilogram) ve Bafra (1.500.000 kilogram). 1924 yılı sonlarında İstanbul pazarında tütün ücretleri şöyleydi: En yüksek ücret kilogram başına 200-250 kuruş arası Samsun tütünüydü. Bafra 130-230 kuruş arasında bulunuyordu. Samsun ve Bafra: Samsun tütünü Anadolu’nun en iyi tütünü olarak ün yapmıştır ve kalitesinden ötürü Rumeli tütünü ile rekabet edebilecek durumdadır. Önceden çok iyi ve ince tütün yaprağı üretilen Maden ve Dere gibi yerlerde bu gün artık bu tür tütünler bulunmamaktadır. Bu bölgelerde daha önceden 3 ile 4 milyon kilogram arası üretim yapılıyordu. Fakat 1924 yılında bu miktar sadece 1.500.000 kilogramdır. Bafra şehri de mükemmel tütün üretir. Ücret oranı Samsun’a nazaran yüzde 20-30 oranında ucuzdur. Bafra tütünü Samsun tütününden bir miktar daha güçlü olup yaprakları çok iyi değildir. Belirli bölgeler örneğin İz Köy çok özel ve güçlü kokusu olan tütün üretir. Alaçam ise Bafra tütünü’nün bir türüdür fakat ikinci sınıftır. Türk tütününün geleceğinin geniş Samsun havzasında yattığı ileri sürülebilir. Tütünün geliştirilmesi ve yaygınlaştırılması için yapılabilecek her şey ülkenin zenginliğini arttıracaktır. İhracat için mevcut miktar 1922’de 13 milyon kilogram; 1923’de 15 milyon kilogram ve 1924’de 50 milyon kilogramdır. Bu son rakam her okka için 150 kuruş ortalamaya ya da 75 milyon Türk paunduna tekabül eder. 1910 savaşından önce başlıca alıcılar, Avusturya-Macaristan, Birleşik Devletler, Mısır, Büyük Britanya, İtalya, Almanya, Rusya, Hollanda ve Fransa idi. Büyük Savaş ihracat yönünü değiştirdi. Örneğin, Türkiye’den yüzde 25 miktarında alım yapan İngiltere sadece % 3 alım yapmıştır. Öte yandan Amerika Birleşik Devletleri, savaştan bu yana, Samsun ve Bafra’nın hoş kokulu tütünü ile İzmir’in en kaliteli tütünü’nü almışlardır. Birleşik

Devletler'in yanı sıra, diğer düzenli alıcılar arasında İtalya, Avusturya, Almanya, Hollanda, Polonya ve Çekoslovakya da bulunuyordu. Savaş öncesi ülke genelinde kendi şubelerini açan yabancı yatırımcılar, savaşla birlikte bir süreliğine bu şubelerini kapattılar. Savaştan sonra ise yabancı şirketler tekrar ülkenin iç bölgelerinde şubelerini açtılar. İstanbul, İzmir ve Samsun pazarlarında yabancı şirketlere tütünün satılması Türk simsarlar tarafından yapılmaktaydı⁹⁹. Görüldüğü üzere, Samsun ve çevresindeki tütün üretimi hakkında, gazetenin sayfalarında önemli bilgiler mevcuttur. The Times bu yayınıyla, belki de Türkiye hakkındaki en gerçekçi yayınlarından birisini gerçekleştirmişti.

Sonuç

The Times gazetesinin 1908 ile 1925 yılları arasında verdiği haber ve yorumlara dayanılarak hazırlanan bu bildiride sonuç olarak bazı önemli değerlendirmeler yapabilmek mümkündür. Öncelikle ulaşılan sonuçlardan birisi, bu İngiliz gazetesinin, Samsun ve çevresiyle ilgili olarak yaptığı yayınların azınlık ekseninde ele alındığıdır. Haber, yorum ve değerlendirmelere pek büyük bir çoğunlukla Rumlar ve biraz da Ermeniler açısından yaklaşmış, onlara ait gelişmelere büyük yoğunluk ayrılmıştır. Ancak bu aşamada, çok taraflı değerlendirmeler yapılmış, ayrıca Türkler tarafından bilhassa Rumlara yönelik yapılan icraatın tamamı, hep "soykırım, katliam, mezalim" bakış açılarıyla izah edilmiş, her yeni icraat, "yeni bir katliam safhasının başlangıcı" olarak ele alınmıştır. Bu açıdan bakıldığında, The Times'ın Türkleri çok "acımasızca" suçladığı ortadadır, ama bugün için ifade edilmelidir ki, gazetenin bu yaklaşımı da çok "acımasız"dır. Kısacası bu önemli gazete, kendisini özellikle Dünya Savaşı'nın başlangıcından, Türk Millî Mücadelesi sonuna kadar, Orta Karadeniz bölgesindeki Rumlar başta olmak üzere azınlıkların savunucusu olarak görmüştür. Bu haliyle bakıldığında, The Times gibi dünyanın en bilinen ve en eski gazetelerinden birisi olan bir yayın organının, hadiseleri büyük bir taraflılıkla ortaya koyduğunda herhangi bir şüphe yoktur.

Hadiseler karşısında taraf tutma ve herhangi bir unsurun haklarını gözetme durumu ortaya çıkıyorsa, o konuda propagandanın devreye girdiği de kabul edilmesi gereken bir durumdur. The Times gazetesinde, azınlıklarla ilgili durumlar sürekli gündeme getiriliyor ve gerçeklerle bağdaşmayacak şekilde abartılı bilgiler daimî bir surette basın yoluyla kitlelere ulaştırılıyor, dolayısıyla İngiltere'de, Anadolu'da meydana gelen önemli-önemsiz hadiselerle ilgili olarak bir kamuoyu yaratılmaya çalışılıyordu. Basının insanlar üzerindeki etkisi tartışılmaz bir şekilde ortada olduğuna göre, dünden bugüne Batı kamuoyunda Türkiye aleyhtarı bir durumun ortaya çıkmasında, basın yoluyla yapılan bu ve benzeri propagandaların katkıları, ayrı bir izahı gerektirmeyecek bir surette meydandadır.

⁹⁹ The Times, October 20, 1925, No. 44097.

Gazetenin propaganda amacıyla yaptığı yayınların dışında, zaman zaman ilginç konulara değindiği de görülmüştür. Zaten bu aşamada The Times'ın aslında çok iyi bir haber alma ağının olduğu kesindir. Bazen çok bilinen bazı gelişmelerde –bilerek ya da bilmeyerek– “farklı ve yanlış bilgiler” sunmuş olsa da, Anadolu'daki çeşitli azınlıkların da katkılarıyla, pek çok farklı konudaki haberin gazetede hayat bulduğunu ifade etmek gerekmektedir. Bekir Sami Bey'in Moskova dönüşünde öldürülmesi ve Mustafa Kemal Paşa'nın Tokat'ta yaralanması gibi. Mustafa Kemal Paşa'nın Samsun'daki faaliyetlerinin Temmuz 1919'da başlamasına dair haberde olduğu gibi, özellikle bazı gelişmelerin tarihleri konusunda ciddi hataların yapıldığı da ortadadır. Bunların İngiliz propaganda servisi tarafından bilinçli olarak yapıldığı ihtimali bu aşamada göz ardı edilmese dahi, köklü bir gazetenin inandırıcılığı açısından değerlendirildiğinde olumlu bir sonuca varabilmek de imkân dahilinde değildir.

Millî Mücadele'nin tamamlanması ve Türkiye'nin Lozan Barış'ını imzalamasından sonra, The Times'ın yayınlarının hemen hemen normal bir şekilde dönuştüğünü belirtmek gerekir. Mesela Dünya Savaşı ve Millî Mücadele'nin gerçekleştiği dönemlerde neredeyse tüm haber ve değerlendirmeler bilhassa Rumlar konusundayken, Cumhuriyetin ilanından sonra, bölgedeki farklı gelişmelere de değinilmeye başlanmıştır. Nitekim 1925 yılıyla birlikte, The Times, Samsun ve civarındaki tütün ticaretinden bahsetmekte, hatta Türkiye'deki en kaliteli tütünün bu bölgede yetiştirildiğine dair haberler yayınlamakta ve bu konuda detaylı bilgiler sunmaktadır. Bu örneklerin sayısını artırabilmek mümkündür. Günümüzde halen neşredilmekte olan ve dünya kamuoyu tarafından oldukça iyi tanınan bu gazetenin, Türkiye ile ilgili yayınlarının Millî Mücadele sonrasında da devam ettiği bilinmektedir, ancak bunların, bu yazıda ele alınan dönemdeki tarafsızlık ve karalama kampanyaları sırasındaki seviyesine bugüne kadar bir daha çıkmadığı da ortadadır. Fakat yine de sonuç olarak ifade edilmelidir ki, bu farklı yayın politikalarına rağmen, geçmişteki icraatlarından dolayı, The Times'ın gerektiğinde bir propaganda aracı olduğu ve bundan sonra da olabileceği ihtimali tam anlamıyla ortadan kalkmış değildir.

MÜTAREKE YILLARINDA SAMSUN'UN EKONOMİK DURUMU (1919-1920)

Bünyamin KOCAOĞLU*

Giriş

Coğrafi konum itibarıyla Samsun, tarih boyunca, önemli bir ticaret merkezi olma özelliğini korumuştur. Daha ilk çağlarda Asya'nın yün, şarap ve maden filizi gibi revaçta ticaret malları Samsun üzerinden diğer Karadeniz kentlerine ve başta İtalya olmak üzere Avrupa'ya sevk ediliyordu¹. Şehir, bu fonksiyonunu daha sonraki dönemlerde de sürdürmüştür. Selçuklular zamanında Samsun, Halep'ten-Elbistan, Kayseri ve Sivas güzergâhı ile getirilen ticari malların Kırım'a sevk edildiği önemli bir iskele durumundaydı². Osmanlı Devleti'nin Karadeniz'i bir Türk gölü haline getirmesi diğer Karadeniz liman kentleri gibi Samsun'un da önemini arttırdı. 16. ve 17. yüzyılda Samsun, Anadolu'da üretilen mallar ile Basra ve İran yoluyla gelen mallar için bir ihracat limanı oldu³. 17. yüzyılda Tokat'ta üretilen saf kumaşlar Samsun iskelesinden Venedik'e sevk ediliyordu⁴. 18. yüzyılın sonlarına kadar Karadeniz'in kuzey bölgelerinin, özellikle Kırım ve Kafkasya'nın pamuklu ihtiyacı Samsun ve Sinop iskelelerinden ihraç edilen Tokat, Amasya ve Kastamonu mallarıyla karşılanıyordu⁵.

19. yüzyılın ortalarından itibaren Karadeniz'de buharlı gemilerin dolaşmaya başlaması ve yüksek vasıflı tütün ekiminin başta Bafra olmak üzere Samsun'un diğer bölgelerine yayılması, yörede ticari hayatın canlanmasına ve buna bağlı olarak nüfusun hızla artmasına neden oldu. Kısa sürede Samsun giderek Avrupalı tüccarların ilgisini çekmeye başladı⁶. Başta 1838 Balta Limanı sözleşmesi olmak üzere sonrasında Avrupa devletleri ile yapılan diğer ticaret anlaşmaları, Osmanlı Devleti'nin tarım ürünleri üzerindeki tekelinin ortadan kalkmasına neden oldu. Bu durum, Osmanlı Devleti'nin tarıma elverişli bölgelerinin Avrupa pazarına açılmalarına zemin hazırladı. Bu kapsamda Samsun, önemli bir tütün ve mısır üretim bölgesi olarak Avrupa'nın, daha çok İngiltere ve Fransa'nın dış ticaretinde önemli bir ticaret merkezi olmaya başlamıştır. Bu dönemde İngiltere'den önemli miktarda kahve ve tuz ithal eden Samsun, karşılığında mısır ve tütün ihraç ediyordu⁷. 19. yüzyılın ikinci yarısında

* Doç.Dr., 19 Mayıs Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Öğretim Üyesi.

¹ Vadala, *Samsun'un Mazisi, Hâli, İstikbâli*, (Çevirenî Kâni Sarıgöllü), Gaziantep, 1944, s. 16.

² Osman Turan, *Selçuklular ve İslamiyet*, İstanbul 1993, s. 120.

³ Mehmet Ali Ünal, "XVI. ve XVII. yüzyıllarda Karadeniz Basra Körfezi Ticareti", *Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri (13-17 Ekim 1986)*, Samsun 1988, s. 472.

⁴ Ünal, "XVI. ve XVII. yüzyıllarda Karadeniz...", s. 475.

⁵ Bayram Kodaman, "XVIII. Yüzyıl Sonunda Samsun Gümrüğü", *İkinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri, Samsun 1990*, s. 95.

⁶ Besim Darkot, "Samsun", *İslam Ansiklopedisi*, Cilt X, İstanbul 1993, s. 175.

⁷ A.Üner Turgay, "Trabzon", *Doğu Akdeniz Liman Kentleri (1800- 1914)*, İstanbul 1994, s. 62.

Avrupa Devletleri'ne Samsun Limanı'ndan başlıca buğday, arpa, tütün, ham bakır, ipek kozası, ipek, un ve kök boya ihraç edilirken, karşılığında Avrupa ülkelerinden işlenmiş demir, tuz, kahve, şeker ve mamul mallar ithal ediliyordu⁸. Genel olarak 19. yüzyıl sonlarına doğru Samsun ithalatında İngiltere, ihracatında ise Fransa önemli bir yer tutmuştur⁹. Samsun limanı, yüzyıl sonunda ihracat değerleri açısından Trabzon'un önündedir. Nitekim yüzyılın ikinci yarısında Samsun limanı oldukça canlı bir gemi trafiğine sahne olmuştur. Mesela, 1841 yılında limana gelen gemi sayısı 97 iken, bu sayı 1890'da 580'e ve kıyı ticaretinin gelişmesiyle birlikte 1910'da da 7364'e kadar yükselmiştir¹⁰. Samsun liman trafiğindeki bu canlılık ihracat ve ithalat durumu için önemli ipuçları vermektedir. Buna göre 1841-1910 yılları arasında Samsun limanında ihracatın 16 kat, ithalatın ise 8,5 kat arttığı anlaşılmaktadır. Bu açıdan değerlendirildiğinde söz konusu tarihler arasında Samsun'un daha çok ihracat ağırlıklı bir liman olduğu söylenebilir¹¹.

Umumi harbe kadar Samsun bir ticaret şehri olarak önemini sürdürmüştür. Ancak savaş yıllarında diğer liman kentleri gibi Samsun'un da ticaret durumu gerilemiş, savaş, Samsun ekonomisine önemli bir darbe vurmuştur. Bununla birlikte mütareke sonrasında kısa bir süre için de olsa Samsun'da ticari hayat yeniden canlanmaya, Samsun liman faaliyetlerinin yeniden hızlanmaya başladığını tespit etmekteyiz. Bu çalışmada esas olarak 1919-1920 yıllarında Samsun'un ekonomik durumu, Samsun piyasası ve fiyatlar ile bu fiyatları belirleyen faktörler ve ayrıca Samsun liman faaliyetleri üzerinde ayrıntılı bir şekilde durulmaya çalışılacaktır. Çalışmanın temel kaynağını Mayıs 1919- Ağustos 1920 tarihleri arasında yayımlanan *Samsunda Piyasa* adlı haftalık ticaret gazetesinin ilk 67 sayısı oluşturmaktadır.

1. Samsun'da Fiyatlar (1919-1920)

Çalışmamızın temel kaynağını teşkil eden ve haftalık yayınlanan *Samsunda Piyasa* gazetesinin 5 Mayıs 1919 tarihli 1. sayısı ile 14 Ağustos 1920 tarihli 67. sayısı dahil elimizdeki mevcut koleksiyonu incelendiğinde, söz konusu tarihler arasında Samsun piyasasında mevcudu bulunan malların fiyatları ve bu fiyatların nasıl bir seyir takip ettiği ayrıntılı bir şekilde görülmektedir. Gazetenin ilk sayılarında nispeten daha az sayıda malın özellikle gıda maddelerinin fiyatları verilirken¹², giderek daha detaylı piyasa cetvellerinin tertip edildiğini tespit etmekteyiz. İlk sayılarında verilen piyasa

⁸ Musa Çadırcı, "Tanzimat'ın Karadeniz'de Uygulanması", *İkinci Tarih Boyunca Karadeniz ...*, s. 198. ; 19.yy İhraç ve ithal malları için ayrıca bkz. Mehmet Murat Baskıcı, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*, Turhan Kitabevi, Ankara 2005, s.86.

⁹ H. De Cortanse, "Samsun Raporu", (Çevr: Bayram Kodaman- Muzaffer Durmuş), *O.M.Ü. Eğitim Fakültesi Dergisi*, S.3, Samsun 1998, s. 189.

¹⁰ 19. yüzyılda Samsun limanı gemi trafiği için bkz. Baskıcı, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da.....*, s.86-87, tablo: 19.

¹¹ Baskıcı, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da.....*, s. 90.

¹² *Samsunda Piyasa*, 5 Mayıs 1335, nr. 1, s. 1.

cetvelleri daha çok, gıda maddeleri ile sınırlıyken birkaç sayıdan sonra çok daha detaylı özellikle kumaş, sabun, kibrit gibi diğer tüketim maddelerini de içermeye başlamış¹³ hatta gazetenin 29. sayısından itibaren standart bir piyasa cetveli tertip edilerek, malın cinsine göre (zahire ve hububat, tatlılar ve kuruyemişler, peynirler ve yağlar, kibrit ve sigara kâğıtları, mükeyyifat, tütünler, deri ve kösele, muhtelif eşya) başlıkları altında gruplandırılarak ayrıntılı bir fiyat tablosu verilmeye başlanmıştır¹⁴.Haftalık olarak düzenli bir şekilde yayınlanan piyasa cetvelleri incelendiğinde, genel olarak fiyatlarda büyük oranda bir istikrar söz konusu ise de özellikle bazı gıda maddelerinin değişik zamanlarda, çeşitli nedenlerden dolayı hızlı bir artış ve düşüş gösterdiğini tespit etmekteyiz. Özellikle, şeker ve un fiyat dalgalanmalarının belirgin bir biçimde görüldüğü önemli gıda maddelerinin başında gelmektedir: Mesela, 5 Mayıs 1919 tarihi itibarıyla kesme şekerin kıyyesi¹⁵ (Okka:400 dirhem) 160 kuruşken¹⁶, 16 Haziran 1919'da 120¹⁷, 14 Temmuz 1919' da 90¹⁸, 15 Eylül 1919'da 70 kuruştan satılmıştır. Buna karşılık toz şekerin kıyyesi ise ortalama 75 kuruştan işlem görmüştür.

Samsun piyasasında şeker fiyatlarında zaman zaman ani artış ve düşüş yaşandığını tespit etmekteyiz. Bu durum üzerinde özellikle İstanbul piyasası belirleyici rol oynamıştır. Mesela İstanbul piyasasında İngiliz Lirasının 335 kuruştan ani olarak 355 kuruşa yükselmesi Samsun'da şeker fiyatının artışına neden olmuştur¹⁹. Bundan başka, özellikle Java ve Amerika şeker fabrikaları arasındaki rekabet şeker fiyatlarının çoğu zaman makul seviyede kalmasını sağlarken, Amerika şeker fabrikalarının Java şeker fabrikalarını üretimini satın almasıyla dünya şeker piyasası rekabet gücünü kaybetmiş, bu ise şeker fiyatlarının tüm dünyada zaman zaman ani artışlar yaşamasına neden olmuştur²⁰. Bu durum Türkiye'yi de şeker piyasası açısından etkileyen önemli dış gelişmelerden biridir. Araştırmamızın konusunu teşkil eden 1919-1920 yıllarında esasen şeker fiyatları bazı zamanlarda dalgalanmalar yaşamış olmakla birlikte, özellikle Amerika'dan İstanbul'a bu yıllarda yapılan külliyetli şeker ithalatı Türkiye piyasalarındaki şeker fiyatlarının çoğu zaman istikrarlı bir seyir takip etmesine neden olmuştur²¹. Şekerden başka fiyat dalgalanmalarının en fazla görüldüğü temel gıda maddelerinden biri de undur. Önceleri İstanbul unu 2500 kuruş, yerli 1. unu ise 2700²² kuruştan işlem görürken daha sonraları İstanbul ununun 1700

¹³ *Samsunda Piyasa*, 16 Haziran 1335, nr. 7, s. 1.

¹⁴ *Samsunda Piyasa*, 17 Teşrinisani 1335, nr. 29, s. 1.

¹⁵ Metinde kullanılan ölçü birimi kıyyedir.

¹⁶ *Samsunda Piyasa*, 5 Mayıs 1335, nr. 1, s. 1.

¹⁷ *Samsunda Piyasa*, 16 Haziran 1335, nr. 7, s. 1.

¹⁸ *Samsun'da Piyasa*, 14 Temmuz 1335, nr. 11, s. 1.

¹⁹ *Samsunda Piyasa*, 8 Kanunuevvel, 1335, nr. 32, s.2.

²⁰ *Samsunda Piyasa*, 8 Kanunuevvel, 1335, nr. 32, s.2.

²¹ *Samsunda Piyasa*, 8 Kanunuevvel, 1335, nr. 32, s.2.

²² *Samsunda Piyasa*, 19 Mayıs 1335, nr. 3, s.1.

kuruş²³ yerli 1. unun ise, ortalama 1200 kuruşa kadar gerilediğini tespit etmekteyiz. Hatta İstanbul ununun Temmuz 1919'dan itibaren "*idaresiz olduğu*" gerekçesiyle piyasada tercih edilmediği, daha çok yerli 1. unun revaç bulduğu anlaşılmaktadır²⁴. Un fiyatlarının giderek gerilemesi ve istikrarlı bir seyir takip etmesinde, gerek Samsun ve çevresinde un üretiminin yeterliliği ve gerekse İstanbul'dan Amerikan İlaş Heyeti tarafından gönderilen külliyetli miktarda unun etkisi önemli rol oynamıştır²⁵. Ancak bazı zamanlarda İstanbul piyasasında un fiyatlarının artması ve bundan dolayı Karadeniz iskelelerine yeterli miktarda un sevkiyatının yapılamaması özellikle Trabzon ve çevresinin un ihtiyacının Samsun ihracatıyla karşılanmasına neden olmuş, bu durum ise Samsun piyasasındaki un fiyatlarının zaman zaman ani dalgalanmalar yaşamasına neden olmuştur²⁶.

Diğer önemli bir gıda maddesi olan tuzun ise ortalama 6 kuruştan piyasada satıldığını tespit etmekteyiz. Yılda 5 milyon kilo tuz sarfiyatının yapıldığı Samsun bölgesinin tuz ihtiyacı daha çok İzmir, Foça ve Rusya'dan yapılan ithalat ile karşılanmaktadır²⁷. Tuz piyasasının en önemli belirleyici unsuru bölgedeki Duyunu Umumiye Kuruluşu'dur. Çünkü İzmir Foça'dan getirilen tuzlar daha çok bu kuruluş tarafından getirilmekte ve piyasası belirlenmektedir. Mesela 14 Temmuz 1919 itibarıyla bu kuruluş tarafından İzmir Foça'dan 750 bin kilo tuz Samsun'a getirilmiştir²⁸. Hatta Duyunu Umumiye, Samsun tüccarının elinde bulunan ve daha çok Rusya'dan ithal edilen tuzun dahi, memurları aracılığıyla deftere kaydını yapmak suretiyle kontrolünü elinde bulunduruyordu²⁹. Bunlardan başka söz konusu yıllarda zeytinyağı fiyatı giderek artış gösteren temel gıda maddelerinden birisi olmuştur. Nitekim Mayıs 1919 itibarıyla Samsun piyasasındaki zeytinyağı fiyatı ortalama 90-100 kuruş iken³⁰ 1920 yılı ortalarında söz konusu ürünün fiyatının üst sınırının 140 kuruşa kadar çıktığını tespit etmekteyiz³¹. Arpa fiyatları Mayıs itibarıyla piyasada 12 kuruştan satılırken³² daha sonraları giderek ucuzlayarak ortalama 5-7 kuruşa kadar düşmüştür³³. Arpa fiyatlarında görülen fiyat gerilemesinin mısır, mercimek ve bulgur fiyatlarında da görüldüğünü tespit etmekteyiz. Bu bağlamda, Mayıs 1919 itibarıyla 25 kuruş olan mercimek fiyatının ortalama 12 kuruş; çekilmemiş bulgur fiyatının 30 kuruştan ortalama 15-17 kuruşa ve piyasada 15 kuruş satılan mısır fiyatının ise

²³ *Samsun'da Piyasa*, 14 Temmuz 1335, nr. 11, s.1.

²⁴ *Samsun'da Piyasa*, 21 Temmuz 1335, nr. 12, s.1.

²⁵ *Samsun'da Piyasa*, 19 Mayıs 1335, nr. 3, s.2.

²⁶ *Samsun'da Piyasa*, 1 T.E. 1335, nr. 23, s.2.

²⁷ "Duyunu Umumiye Müdürüyle Bir Mülakat", *Samsun'da Piyasa*, 14 Tem. 1335, nr. 11, s. 3.

²⁸ "Duyunu Umumiye Müdürüyle Bir Mülakat", *Samsun'da Piyasa*, 14 Temmuz 1335, nr.11, s. 3

²⁹ "Duyunu Umumiye Müdürüyle Bir Mülakat", *Samsun'da Piyasa*, 14 Temmuz 1335, nr. 11, s. 3,

³⁰ *Samsun'da Piyasa*, 19 Mayıs 1335, nr. 3, s. 1.

³¹ *Samsun'da Piyasa*, 3 Temmuz 1336, nr. 61, s. 1.

³² *Samsunda Piyasa*, 5 Mayıs 1335, nr. 1, s.1.

³³ *Samsunda Piyasa*, 3 Şubat 1336, nr. 40, s. 1.

ortalama 7-8 kuruşa kadar gerileyerek istikrarlı bir fiyat seyri takip ettiklerini tespit etmekteyiz. Burada dikkati çeken bir husus, özellikle 1919 yılının ilk yarısında başka bir ifadeyle genel harpten hemen sonraki dönemde fiyatların savaşın da etkisiyle aşırı bir artış yaşadığı; ancak aynı yılın sonlarına doğru belli oranda gerileyerek 1920 yılının ortalarına kadar istikrarlı bir seyir takip ettiği anlaşılmaktadır. 1920 yılının Ağustos'undan itibaren fiyatların yeniden bir yükselme trendine girdiği de görülmektedir ki, burada Anadolu'daki savaş halinin rolü olsa gerektir. Piyasa gazetesindeki veriler dikkate alındığında Samsun piyasasında daha çok Terme, Amasya ve Tosya pirincinin tüketildiği görülmektedir. Terme pirinci ortalama 40-45 kuruştan satılırken³⁴, Tosya pirinci ortalama 38 kuruştan³⁵, Amasya pirinci ise ortalama 32,5 kuruştan³⁶ işlem görmüştür. Piyasada kara çay genelde, 170-250 kuruş fiyat aralığında bir seyir takip ederken³⁷, kahve ise, ortalama, 80-100 kuruş fiyat aralığında piyasanın en istikrarlı temel gıda maddesi olmuştur³⁸. Buna karşılık peynir ve çeşitleri piyasada haftalık ve aylık ani fiyat dalgalanmalarıyla en istikrarsız temel gıda maddelerinden olmuştur. Araştırmamızın konusunu kapsayan yıllarda kaşar peynirinin satışında 150 kuruştan 20 kuruşa kadar fiyat artışı görülürken, salamura peynir ise 60 kuruştan³⁹ 150 kuruşa kadar yükselmiştir⁴⁰. Piyasada tüketilen katı yağların çoğunlukla Ladik, Çorum ve Trabzon malı olduğu görülmektedir. Diğer tüketim maddelerinde olduğu gibi katı yağ fiyatlarında da aşırı fiyat dalgalanmalarının olduğu *Samsunda Piyasa* gazetesinin verdiği fiyat istatistiklerinden anlaşılmaktadır. Ladik yağının satış değeri Mayıs 1919 itibariyle 180-200 kuruş iken⁴¹, aynı yılın Ağustos ayında 80 kuruşa düşmüş⁴², bununla birlikte daha sonraki aylarda fiyatı tekrar 220 kuruşa kadar yükselmiştir⁴³. Ladik yağındaki aşırı fiyat dalgalanmasında zaman zaman Trabzon ve Çorum yağının piyasada az bulunuşu veya çoğu zaman hiç bulunmayışı etkili olsa gerektir. Piyasada Çorum yağı ise ortalama 115-120 kuruştan satılmıştır⁴⁴.

³⁴ *Samsun'da Piyasa*, 12 Haziran 1336, nr. 58, s.1.

³⁵ *Samsun'da Piyasa*, 8 K.E. 1335, nr. 32, s.1.

³⁶ *Samsun'da Piyasa*, 23 K.E. 1335, nr. 34, s.1.

³⁷ *Samsunda Piyasa*, 27 Kanunusani 1336, nr. 39, s.1.

³⁸ *Samsunda Piyasa*, 23 Haziran 1335, nr. 8, s. 1.

³⁹ *Samsunda Piyasa*, 7 Temmuz 1335, nr. 10, s. 1.

⁴⁰ *Samsunda Piyasa*, 31 Temmuz 1336, nr. 65, s. 1.

⁴¹ *Samsunda Piyasa*, 19 Mayıs 1335, nr. 3, s. 1.

⁴² *Samsunda Piyasa*, 4 Ağustos 1335, nr. 14, s. 1.

⁴³ *Samsunda Piyasa*, 17 Şubat 1336, nr. 42, s. 1.

⁴⁴ *Samsunda Piyasa*, 12 Kanunusani 1336, nr. 37, s. 1.

2. Fiyatların Oluşumuna Etki Eden Faktörler ve Samsun Ticaretinin Bazı Sorunları

Araştırmamızın esasını teşkil eden 1919-1920 yılları bir başka ifadeyle Türk siyasi tarihinde mütareke günlerini içermektedir. Bu bakımdan söz konusu yılların iktisadi boyutuyla ilgili çalışmalarda, 1914-1918 yılları arasında gerçekleşen ve Osmanlı İmparatorluğu'nun her bakımdan sonunu hazırlayan genel harbin etkilerine öncelikli olarak dikkat çekmek son derece önemli bir nokta olsa gerektir. Çünkü I. Dünya Savaşı sadece siyaseten değil aynı zamanda iktisaden de Osmanlı ülkesini sarsıntıya uğratmıştır. Nitekim mütarekenin imzalandığı sıralarda ülkedeki iktisadi durum oldukça kötü bir hal almıştı. Yiyecek ve giyecek stokları tükenmiş, ithal yolları kapanmış, memlekette üretim hemen hemen harpten önceki miktarının yarısına kadar gerilemişti⁴⁵. Bu durum serbest piyasada fiyatların alabildiğine yükselmesine neden olmuştur. Mesela, İstanbul'da 1918 Ekim ayında hayat pahalılığı, savaş öncesininin hemen hemen 7-8 katına kadar yükselmiştir⁴⁶. Fiyatlarda yaşanan aşırı artış, İstanbul'daki kadar olmasa bile Anadolu'da da hissedilmiştir. Savaş sonrası 1919 yılının Mayısı itibarıyla Samsun piyasasındaki mal fiyatlarının nispeten yüksek olması savaşın etkilerinin henüz ortadan kalkmadığını göstermektedir. Bununla birlikte özellikle limanlarda ticari canlılığın giderek artması, ithalat ve ihracatın savaş öncesi kadar olmasa da, gelişmesi piyasa üzerinde ciddi tesirler yaratmış, savaşın sürüklediği fiyatların giderek daha makul seviyeye kadar gerilediği görülmüştür. Ancak yine hayat pahalılığının önüne geçilememiştir.

I. Dünya Savaşı ve savaşın ülke ekonomisi ve özellikle de fiyatlar üzerinde yapmış olduğu olumsuz etkinin yanı sıra 1919-1920 yıllarında Samsun'da piyasa üzerinde etkili olan faktörlerden bir diğeri de Samsun limanının ihtiva ettiği olumsuz şartlardır. I. Dünya Savaşı'ndan önce Samsun'da yük ve yolcu iskeleleri ayrı ayrıydı: Gazhane iskelesi, Zahiré iskelesi, Dakik iskelesi, Yolcu iskelesi gibi ayrı ayrı iskeleler vardı. Söz konusu iskeleler 1915'te Rus bombardımanı⁴⁷ sırasında büyük hasar gördüler. Bu durum mütarekeden sonra canlanmaya başlayan ekonominin önünde en büyük engeldi. Çünkü mütareke sonrasında Samsun'da başlıca Dakik iskelesi ve Gümrük iskeleleri vardı ve Samsun liman faaliyetlerinin yükünü bu iki iskele çekiyordu. Savaş öncesinde her çeşit ticaret eşyasının ithalat ve ihracatı ait oldukları iskelelerden muntazaman gerçekleştirilmekteydi. Ancak söz konusu iskeleler harp içinde İtilâf Devletleri'nin harp gemileri tarafından tahrip edildi. Bu yüzden mütareke sonrasında gerek yolcu ve gerekse ihracat ve ithalat işleri yalnız bir iskeleden yürütölmeye çalışıldı. Ancak, bütün ihracat eşyasının işlemlerinin bir iskeleden

⁴⁵ Vedat Eldem, *Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi*, Ankara 1994, TTK yay., s. 130-131.

⁴⁶ Eldem, *Harp ve Mütareke Yıllarında.....*, s. 131.

⁴⁷ 1915 Rus bombardımanı ve etkileri için bkz. Osman Köse, "Rusların Samsun'u Bombardımanı (1915)", *OMÜ Eğitim Fakültesi Dergisi*, S. 11, Samsun 1999, s. 137-142

yapılması, önemli bir takım sorunları beraberinde getirmiştir. Öncelikle tüccar vakti zamanıyla malını limandan sevk edemediğinden piyasada fiyatlar çoğu zaman bundan dolayı yükseldiği görülmüştür. Bundan başka yolcuların da ticari eşyanın yüklendiği iskeleleri kullanmaları ticaret ile ilgili işlemleri geciktirmekte ve bu suretle piyasaya olumsuz etki yapmaktadır. Bu arada Samsun liman ticaretinin hemen bütün yükünü çeken Dakik iskelesinin tamirsizlik yüzünden içinde bulunduğu kötü şartlar Samsun ticaretinin geleceği açısından belki de çok daha önemli bir sorundu. Dakik iskelesinin bu durumu özellikle tüccarın en büyük şikayet konularından birini oluşturmuş ve *Samsun'da Piyasa* gazetesinin sürekli bir şekilde dikkat çektiği en önemli konulardan biri olmuştur. Özellikle bu gazete aracılığıyla Samsun Belediye Başkanı'ndan iskelenin tamiri ile yük ve yolcu iskelelerinin birbirinden ayrılması hususu her fırsatta dile getirilmiştir⁴⁸.

Samsun iskeleleriyle ilgili önemli sorunlardan bir diğeri de Gümrük iskelesinde yaşanmakta olan vasıta sıkıntısı ve Gümrük iskelesi ile üzerindeki vinçlerle bazı kısımlarının düşman donanması tarafından yıkılmış olmasıydı. Bu nedenle söz konusu iskelenin ve üzerindeki vinçlerin tamir edilmesi ve vapurlardan iskeleye indirilen ticaret eşyasının en kısa zamanda ambarlara nakli için gerekli olan nakliye vasıtalarının bir an önce temini önemli görülmüştür. Ayrıca malların yüklenmesi hususunda yeterli miktarda hamalın bulunmayışı da önemli sorunlardandı. Gümrük iskelesinin içinde bulunduğu kötü şartlar özellikle birkaç noktadan ticaret ve piyasayı olumsuz etkilemekteydi. Öncelikle havaların sürekli değişiklik göstermesi ve özellikle kışın fırtınalı havaların sıkça görülmesi yüzünden iskele üzerinden uzun süre kalan mallar zarara uğruyordu. Bundan başka vakti zamanında malların ambarlara sevk edilememesi tüccarın malını birkaç gün geç piyasaya çıkarmasına, bundan dolayı da sık sık piyasada arz ve talep dengesinde sıkıntıların yaşanmasına neden oluyordu⁴⁹.

Bu mahzurlarından dolayıdır ki, müteaddit defalar Samsunda Piyasa gazetesi aracılığıyla iskelelerin mevcut olumsuz şartları dile getirilmeye, konuya dikkat çekilmeye çalışılmıştır.

"Yine Dakik İskelesi" başlığıyla 10 Kasım 1919 tarihinde yayınlanan bir diğer yazıda da, Dakik iskelesinin ihracat için son derece önemli ve tek iskele olduğu vurgulanarak, bir an önce tamiri ve bu tamir için gerekli olan mali kaynağın da iskelenin yıllık gelirinin bir kısmından karşılanabileceği hususu dile getiriliyordu⁵⁰.

İskeleler ile ilgili olarak ileri sürülen mahzurlar zaman zaman kendini göstermiştir. Özellikle kış ayları, iskelelerin içinde bulunduğu olumsuz koşulların daha da belirgin bir biçimde ortaya çıkmasına ve bundan dolayı da bir çok sorunun yaşanmasına neden oluyordu. Nihayet Kasım 1919'da Samsun limanına mal getiren

⁴⁸ "Dakik İskelesi", *Samsunda Piyasa*, 15 Eylül 1335, nr. 20, s.2.

⁴⁹ "Gümrük İskelesi", *Samsunda Piyasa*, 22 Eylül 1335, nr. 21, s. 2.

⁵⁰ "Yine Dakik İskelesi", *Samsunda Piyasa*, 10 Teşrinisani 1335, nr. 28, s.2.

Şam adlı vapurun tahliye ettiği ticaret eşyası yeterli nakil vasıtasının ve hamalın bulunmayışı nedeniyle uzun süre iskelede beklediğinden bu sırada çıkan fırtına malların büyük kısmının telef olmasına sebebiyet vermiş ve bu durumun Samsun piyasasına 150 lira kadar zararı olmuştur⁵¹. Hatta eşyanın bir kısmı denizden ve sahilden toplattırılmaya çalışılmışsa da özellikle şeker ve sigara kağıdı türünden malların tamamının ziyan olmasının önüne geçilememiştir⁵². Samsun ticaretine ve piyasasına doğrudan etkisi olduğundan iskeleler meselesi sürekli olarak dile getirilmiş dahası Samsun ticaretinin geleceği için bir limanın vakit kaybetmeksizin inşa edilmesi öncelikli gündemi oluşturmıştır⁵³.

3. Samsun Liman Trafiği (1919-1920)

Genel Harpten önce sevkiyat ve ihracat açısından Samsun iskeleleri yoğun ve dikkat çekici bir ticari faaliyete sahne olmuştur.⁵⁴ Bununla birlikte savaş, her alanda olduğu gibi deniz ticaretinde de son derece olumsuz sonuçları beraberinde getirdi. İthalat ve ihracat durma noktasına geldi. Savaş yıllarında özellikle Ruslar, Karadeniz sahilinde kömür nakliyatını engellemek ve Kafkas cephesinin ikmalini aksatmak amacıyla Trabzon, Zonguldak ve Samsun limanlarını bombardımana tutmuştu.⁵⁵ 1915'te gerçekleşen bu Rus bombardımanı sonucunda, denizyolu ile karayolunu birbirine bağlayan yük ve yolcu iskelelerinden olan, belediye ait Sazlık mevkiinde bulunan Gazhane iskelesi ve Gazhane deposu, Hançerli mahallesinde bulunan belediye yük iskelesi, dakik iskelesi, yolcu iskelesi ve zahire iskelesi büyük ölçüde tahrip oldu.⁵⁶ Bu Rus bombardımanı özellikle Samsun-Trabzon arasında daha çok gıda maddeleri nakliyatına dayalı ticarete büyük darbe vurmuştur. Birçok gemi, mallarıyla birlikte ya battı ya da büyük hasar gördü.⁵⁷ Mütarekeden sonra deniz ticaretinde yeniden bir canlanma görülmeye başlandı. Öncelikle en kısa zamanda barış antlaşmasını imzalamak niyetinde olan İstanbul hükümetleri, bu dönemde ihracatı sınırlamak ve ithalatı teşvik etmek suretiyle tükenen stokları arttırmak, halkın maddi ihtiyaçlarını karşılamak ve aynı zamanda savaş nedeniyle yükselen fiyatları makul bir düzeye çekebilmek amacına yönelik bir ekonomi politikası izlemeye başladılar.⁵⁸ Denizlerin ticarete açılmasıyla başta İstanbul Limanına külliyetli miktarda gıda ve giyecek maddeleri gelmeye başladı. Limana gelen malların bir kısmı gümrüklü veya kaçak olarak Anadolu limanlarına aktarılıyordu. İstanbul bu yönüyle önemli bir transit

⁵¹ *Samsunda Piyasa*, 24 Teşrinisani 1335, nr. 30, s.2.

⁵² *Samsunda Piyasa*, 24 Teşrinisani 1335, nr. 30, s.2.

⁵³ *Samsunda Piyasa*, 10 Şubat 1336, nr. 41, s.2.

⁵⁴ "Bend-i Ticari: Dakik İskelesi" , *Samsunda Piyasa*, 15 Eylül 1335, nr.20, s.2.

⁵⁵ Köse, "Rusların", s. 139.

⁵⁶ Köse, "Rusların.....", s.143.

⁵⁷ Köse, "Rusların.....", s.141.

⁵⁸ Vedat Eldem, *Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomisi*, TTK Yayınları, Ankara 1994, s.138.

merkezi olarak çalışmaya başladı. Ülkede ithalat hızla artarken buna mukabil harpten epeyce yıpranmış olarak çıkan Anadolu'nun geleneksel ihraç maddelerinin üretimi önemli miktarda azalmış bu ise dış ticaret açığının fevkalade büyümesine neden olmuştur.⁵⁹ Bunda İstanbul hükümetlerinin 1919 yılının ilk yarısında aldıkları ihracatı sınırlayan kararları da etkili olmuştur. Bu dönemde ithalat, tütün, silah ve mühimmat maddeleri dışında tamamen serbest bırakılırken, buna karşılık dahili ihtiyaç gerekçe gösterilerek 27 Mayıs 1919 tarihli nizamname ile ihraç maddelerine büyük sınırlamalar getirilmiştir⁶⁰. İhracatı sınırlanan ürünlerden ihtiyaç fazlası olanlar İstanbul hükümetinin oluşturduğu mali komisyon ile Ticaret ve Ziraat Nezareti'nin onayıyla ihraç edilebilecekti.⁶¹ Buna göre, ihraçları serbest olan mallar sadece tütün, pamuk, tiftik, ipek, palamut, kuru meyveler ve bazı madenlerden ibaret bulunuyordu.⁶² Mütareke sonrasında, söz konusu gelişmeler Samsun limanını daha çok bir ithalat limanı haline getirdi. Samsunda Piyasa gazetesinin elimizdeki koleksiyonları incelendiğinde Mayıs 1919 ile Ağustos 1920 tarihleri arasında Samsun limanında savaş yıllarına nazaran gözle görülür bir hareketlenmenin yaşandığını tespit etmekteyiz. Söz konusu tarihler arasında daha çok İstanbul limanından aktarma suretiyle Samsun limanına pek çok ticari eşya ve malın geldiği görülmektedir. Bu dönemde İstanbul- Samsun arası deniz ticaretinde sadece Osmanlı sancağını hamil vapurlar değil aynı zamanda birçok yabancı bandıralı gemilerin ticaret maksadıyla limana mal getirip götürdüğü anlaşılmaktadır.

Mayıs 1919- Ağustos 1920 tarihleri arasında muhtelif haftalara ait olarak, İstanbul limanından Samsun limanına gelen vapurlar ve getirdikleri eşya miktarı şöyledir:

-26 Mayıs- 2 Haziran 1919'da Osmanlı sancağını hamil Şefik vapuruyla 2258 parça, Yunan sancağını hamil Konstantin vapuruyla 512 parça muhtelif ticaret eşyası⁶³.

-16-23 Haziran 1919'da Osmanlı sancağını hamil Altay vapuruyla 385, Yeni Dünya vapuruyla 760, Kırım vapuruyla 218 parça, Maria (?) vapuruyla 399, Kefelonya(?) vapuruyla 1745 olmak üzere toplam 3607 parça muhtelif ticaret eşyası⁶⁴.

⁵⁹ Eldem, *Harp ve Mütareke*..., s.138.

⁶⁰ Bu karara göre buğday, arpa, un, unlu gıda ürünleri, nişasta, bulgur, patates, mısır, fasulye, nohut, yaş sebze, yumurta, peynir, her çeşit et, yağ ve zeytin tanesi ve yağı, şeker ve şekerleme, pekmez, bal, yulaf, ot ve diğer hayvan yemleri, canlı hayvanlar, deriler, kereste ve her çeşit inşaat malzemesi, her çeşit kömür, ispirto, yün ve yünlü mensucat, haşhaş tohumu ve yağı, tuzlu ve kuru balıklar, çay kahve ve kibrit gibi pek çok gıda ve diğer tüketim maddelerinin ihracı yasaklanmıştır. Bkz. Eldem, *Harp ve Mütareke*..., s.140.

⁶¹ Eldem, *Harp ve Mütareke*..., s.140.

⁶² Eldem, *Harp ve Mütareke*..., s.140.

⁶³ *Samsunda Piyasa*, 2 Haziran 1335, nr. 5, s.2.

⁶⁴ *Samsunda Piyasa*, 23 Haziran 1335, nr. 8, s.2.

-2-7 Temmuz 1919 Polonya vapuruyla 1475 parça muhtelif ticaret eşyası⁶⁵.

-8 -14 Temmuz 1919'da Osmanlı Kırım vapuruyla 397, Rus nikola vapuruyla 418 olmak üzere toplam 815 parça muhtelif ticaret eşyası⁶⁶.

-4-11 Ağustos 1919'da Rus bandıralı Borjom (?) vapuruyla 233 parça muhtelif ticaret eşyası⁶⁷.

-11-18 Ağustos 1919'da Rus bandıralı Panatlu (?) vapuruyla 164 parça muhtelif ticaret eşyası⁶⁸.

-18-25 Ağustos 1919'da Osmanlı Amasya vapuruyla 308, Gülnihal vapuruyla 560, İtalya bandıralı Yuvana(?) vapuruyla 158, İngiliz bandıralı Sheffield vapuruyla 510 olmak üzere toplam 1536 parça manifatura, kantariye eşyası, ispirto, içki ve Trabzon yağı⁶⁹.

-8-15 Eylül 1919'da Amerikan bandıralı Visko (?) vapuruyla 570 parça muhtelif ticaret eşyası⁷⁰.

-24 Eylül -1 Ekim 1919'da İtalyan bandıralı Yuvana(?) vapuruyla 300 çuvalı sabun olmak üzere 494 parça muhtelif ticaret eşyası⁷¹.

-26 Ekim- 3 Kasım 1919'da İngiliz bandıralı Sylion (?) vapuruyla 568 muhtelif ticaret eşyası, Fransız Pake kumpanyasına ait Sirkani (?) vapuruyla 62 kösele ve sigara kağıdı, İtalyan Ado (?) vapuruyla 120, İtalyan Jan (?) vapuruyla 269, Osmanlı Şam vapuruyla 238, Kırım vapuruyla 298, Turan vapuruyla 497 olmak üzere toplam 2066 parça muhtelif ticaret eşyası⁷².

-22 Şubat-1 Mart 1920'de yabancı bandıralı Aldo (?) vapuruyla 400, Pake vapuruyla 980, İtalyan vapuruyla 410 olmak üzere toplam 1790 parça ticaret eşyası⁷³.

-22-29 Mayıs 1920'de yabancı Osmanlı sancağını hamil Yeni Dünya ve yabancı bandıralı Sofi ve Jan (?) vapurlarıyla toplam 2260 parça ticaret eşyası.⁷⁴

-19-26 Haziran 1920'de Donay vapurundan 5243, Jan (?) vapurundan 831 olmak üzere toplam 6074 parça ticaret eşyası.⁷⁵

⁶⁵ *Samsunda Piyasa*, 7 Temmuz 1335, nr. 10, s.2.

⁶⁶ *Samsunda Piyasa*, 14 Temmuz 1335, nr. 11, s.2.

⁶⁷ *Samsunda Piyasa*, 11 Ağustos 1335, nr. 15 s.2.

⁶⁸ *Samsunda Piyasa*, 18 Ağustos 1335, nr. 16, s.2.

⁶⁹ *Samsunda Piyasa*, 25 Ağustos 1335, nr. 17, s.2.

⁷⁰ *Samsunda Piyasa*, 15 Eylül 1335, nr. 21, s.2.

⁷¹ *Samsunda Piyasa*, 1 Teşrinievvel 1335, nr. 23, s.2.

⁷² *Samsunda Piyasa*, 3 Teşrinisani 1335, nr. 27, s.2.

⁷³ *Samsunda Piyasa*, 1 Mart 1336, nr. 44, s.3.

⁷⁴ *Samsunda Piyasa*, 29 Mayıs 1336, nr. 56, s.2.

⁷⁵ *Samsunda Piyasa*, 26 Haziran 1336, nr. 60, s.2.

-1-7 Ağustos 1920’de İtalyan bandıralı Jan (?) vapuruyla 224, yabancı bandıralı El-Batrus vapuruyla 863, Osmanlı Kırım vapuruyla 2127, Bahr-cedid vapuruyla 160, Kartepe vapuruyla 211 olmak üzere toplam 3585 parça ticaret eşyası⁷⁶.

İstanbul limanından başka söz konusu tarihler arasında İzmir limanından da Samsun limanına mal geldiği görülmektedir. Mesela 13 Ekim -20 Ekim 1919’da İzmir limanından Rus vapuruyla Duyunu Umumiye namına 400 çuval tuz gelmiştir.⁷⁷

Sadece bu veriler dikkate alındığında Mayıs 1919 –Ağustos 1920 tarihleri arasında 27.839 parça ticari emtianın İstanbul limanından Samsun limanına geldiğini tespit etmekteyiz. Bu da savaş sonrasında Samsun limanında yeniden bir canlanmanın olduğunu göstermektedir. Özellikle Samsun’un jeopolitik olarak Anadolu’nun iç kesimlerine ulaşım imkanına sahip olması, söz konusu yıllarda onun daha çok bir ithalat limanı gibi hareket etmesine neden olmuştur. Gerçekten de Samsun limanı 1919 ve 1920 yıllarında savaş sonrasında İstanbul hükümetlerinin ihracat ile ilgili izledikleri politika çerçevesinde daha çok bir ithalat limanı görünümünde olmuştur.

Buna göre, 1 Mayıs- 20 Mayıs 1919 tarihleri arasında muhtelif mahallerden Samsun limanına gerçekleşen ithalat aşağıdaki tabloda gösterilmiştir⁷⁸:

Tablo 1. 1-20 Mayıs 1919 Samsun İthalatı

Malın Cinsi	Miktarı
Şeker	889 Çuval ve sandık
Kahve	252 çuval
Çay	45 sandık
Sabun	229 çuval
Cedid mustamel...çuval	49 denk
Manifatura	416 denk ve sandık
Zeytinyağı	76 varil ve teneke
Kına	1 çuval
Kösele ve deri	27 balya
Sirke	7 varil
Sigara kağıdı	51 sandık
Konyak, rakı, bira	48 sandık ve fıçı
Limon	96 sandık
Zeytin	35 fıçı ve küfe
Üzüm ve incir	1003 sandık ve çuval
Dakik	810 çuval
Şe’riye	11 çuval
Makarna	6 sandık
Ekmek Kadayıfı	3 sandık
Keçi boynuzu	1 çuval
Kibrit	9 sandık
Balık tuzlu kuru çiroz	12 fıçı ve sandık

⁷⁶ Samsunda Piyasa, 7 Ağustos 1336, nr. 66, s.3.

⁷⁷ Samsunda Piyasa, 20 Teşrinievvel 1335, nr. 25, s.2.

⁷⁸ Samsunda Piyasa, 26 Mayıs 1335, nr. 4, s.2.; Samsunda Piyasa, 2 Haziran 1335, nr. 5, s.2.

<i>Sardalye</i>	<i>6 sandık</i>
<i>Kalay</i>	<i>18 varil</i>
<i>Nişadır</i>	<i>2 varil</i>
<i>Pirinç</i>	<i>55 çuval</i>
<i>Tuhafiye ve hırdavat</i>	<i>63 sandık</i>
<i>Kola</i>	<i>1 çuval</i>
<i>Bisküvi</i>	<i>2 sandık</i>
<i>Kırtasiye</i>	<i>12 sandık</i>
<i>Karpıçe çivisi</i>	<i>24 sandık</i>
<i>Ağaç çivi</i>	<i>1 sandık</i>
<i>İplik</i>	<i>37 balya</i>
<i>Bobin</i>	<i>2 çuval</i>
<i>Salamura ve kaşar peyniri</i>	<i>31 teneke ve bağ</i>
<i>Zeytin</i>	<i>2 fıçı</i>
<i>Soğan</i>	<i>34 çuval</i>
<i>Lokum</i>	<i>3 sandıkça</i>
<i>Makara tireni</i>	<i>5 sandık</i>
<i>Mum</i>	<i>5 sandık</i>
<i>Edviye-i mütenevvia</i>	<i>2 sandık</i>
<i>Hazır kundura</i>	<i>2 sandık</i>
<i>Fes</i>	<i>7 sandık</i>
<i>Alçı</i>	<i>1 çuval</i>
<i>İspirto</i>	<i>2 varil</i>
<i>Kurşun boru</i>	<i>1 bağ</i>

Bu tablodan da anlaşılacağı üzere Mütareke yıllarında Samsun, önemli bir ithalat limanı konumundadır. Bu dönemde değişik limanlardan ve özellikle de İstanbul limanından Samsun limanına getirilen mallar sadece Samsun piyasasında tüketilmiyordu. Aynı zamanda karayolu ile Anadolu'nun iç kesimlerine sevk ediliyordu.

Bu arada sınırlı da olsa Samsun limanından Avrupa'nın değişik ülkelerine ihracatın da yapıldığını tespit etmekteyiz.⁷⁹ İthal mallarına göre ihraç maddelerinin oldukça sınırlı olduğu görülmektedir. Ayrıca bu dönemde Karadeniz ticaretinde sadece Osmanlı sancağını hamil vapurlar değil aynı zamanda yabancı bandıralı vapurların da faaliyet gösterdiği anlaşılmaktadır. Nitekim mayıs ve haziran ayları itibariyle Samsun limanına gelen vapurların ülkelere göre sayısal dağılımı şu şekilde olmuştur: 29 Osmanlı sancağını hamil, 3 İngiliz, 2 Fransız, 6 Rus, 5 Yunan⁸⁰. Buna göre söz konusu aylarda Karadeniz ticaretinde daha çok Osmanlı sancağını hamil vapurlar faaliyet göstermişlerdir. Yabancı bandıralı olarak da daha çok Rus vapurlarının Samsun limanına geldiği görülmektedir.

⁷⁹ Temmuz 1919'un son haftasında Fransız bandıralı Pake (?) vapuruyla Samsun limanından Marsilya'ya 11.798 kilo çehri, 12.965 kilo ipek kozası, 150 kilo balmumu, 936 kilo acı çekirdek ve 39.878 kilo tütün olmak üzere 65.727 kilo ticari mal ihraç edilmiştir. *Samsunda Piyasa*, 4 Ağustos 1335, nr. 14, s.2.

⁸⁰ *Samsunda Piyasa*, 4 Ağustos 1335, nr. 14, s.2.

Samsun limanında ithalat faaliyetinin giderek artmasına paralel olarak ihracatında arttığını tespit etmekteyiz. Özellikle kasım 1919'da gerek ithalat gerek ihracat açısından Samsun limanının yoğun bir faaliyet yaşadığı görülmektedir. Nitekim Kasım 1919'da Osmanlı gemilerinin haricinde birçok yabancı bandıralı gemi ticaret amacıyla Samsun limanını ziyaret etmiştir. Buna göre kasım ayında Samsun limanına gelen gemilerin ülkelere göre sayısal dağılımı şöyledir⁸¹: 38 Osmanlı, 8 Rus, 6 İtalya, 5 İngiliz, 5 Yunan, 3 Belçika ve 2 Fransız olmak üzere toplam 68 adet gemi.

Samsun limanından değişik Avrupa ülkelerine olmak üzere tespit edebildiğimiz ikinci ihraç faaliyeti Kasım 1919'da gerçekleştirilmiş olup söz konusu ihracat ile ilgili veriler aşağıdaki tablodaki gibidir⁸².

Tablo 2. Kasım 1919 Tarihinde Gerçekleşen Samsun İhracatı

Ülke Adı	Malın Cinsi	Miktarı
Marsilya	Tütün	1.454 denk
	Keten tohumu	268 çuval
	Çehri	50 çuval
	Acı çekirdek	130 çuval
Londra	Tütün	300 denk
İtalya	Kuru ipek kozası	88 harir
İskenderiye	Tütün	338 denk
	Sahlep	250 çuval
	Fındık	50 çuval
Amsterdam	Tütün	7023 denk
Liverpool	Bakır	337 çuval
	Çehri	10 çuval
	Tütün	124 denk
Zürih	Tütün	409 denk
Newyork	Tütün	8065 denk
Trieste	Tütün	126 denk
Noterdam	Tütün	1723 denk

Tablo incelendiğinde toplam 19.562 denk ile en önemli ihraç maddesinin tütün olduğu görülmektedir. Bu ihracata karşılık aynı ayın ithalatı da şu şekilde gerçekleşmiştir:⁸³

Tablo 3. Kasım 1919 Tarihinde Gerçekleşen Samsun İthalatı

Geldiği Ülke	Eşyanın Cinsi	Kilo	Kıymeti (Kuruş)
Hindiye	Kanaviçe çuval	11.958	900.000
İngiltere	Kanaviçe çuval	29.100	750.000
Rusya	Dakik	14.850	200.000
"	Sandalye tahtası	100	2.000
"	Make (?) yağı	1.559	11.000
"	Benzin	407	6.750

⁸¹ Samsunda Piyasa, 1 Kanunuevvel 1335, nr. 31, s.3.

⁸² Samsunda Piyasa, 1 Kanunuevvel 1335, nr. 31, s.2.

⁸³ Samsunda Piyasa, 23 Kanunuevvel 1335, nr. 34, s.3.

"	Çam tahtası	22.500	60.000
"	Kırmızı havyar	2.500	84.500
"	Şarap	8.770	145.000
"	Kundura boyası	67	5.000
"	Tuzlu balık	1000	20.000
"	Rugan gar (?)	147.479	1.722.820
İstanbul'dan ak-tarma suretiyle	Kanaviçe çuval	1.450	24.000
	Yaprak teneke	190	6.000
"	Şeker	19.900	896.000
"	Çay	1.530	112.778
"	İspirto	4.701	150.000
"	Otomobil	400	190.000
"	Manifatura	134	5.000
"	Şarap	3.715	13.500
"	Lastik	30	9.600
Amerika	Kanaviçe çuval	1.774	50.000
Yunanistan	Kanaviçe Çuval	5.000	310.000

Yukarıdaki tablo dikkate alındığında kasım ayında toplam 279.114 kilo ve 7.033.948 kuruş değerinde ticari eşyanın Samsun limanına geldiği anlaşılmaktadır. Söz konusu ithalatın 199.232 kilo ve 2.257.070 kuruşluk büyük bir kısmı doğrudan Rusya'dan gerçekleştirilmiştir. İthalat faaliyeti Aralık 1919'da artarak devam etmiştir. Buna göre aralık ayında İstanbul'dan ve yabancı ülkelere Samsun limanına yapılan ithalat aşağıdaki tabloda gösterilmiştir⁸⁴:

Tablo 4. Aralık 1919 Tarihinde Gerçekleşen Samsun İthalatı

Geldiği Ülke	Eşyanın Cinsi	Kilo	Kıymeti (Kuruş)
Rusya	Gazyağı	261.184	2.658.340
"	Zarof gaz teneke fiçi ve saire	10.339	297.400
"	Demir kürek	295	1.000
"	Karfiçe	799	15.000
"	Prinçten mamul musluk	70	10.000
"	Lastik çizme	250	28.000
"	Kırmızı havyar	196	12.000
"	Prinç	17.173	408.500
"	Halı	1.420	200.000
"	Mandalin	1.545	5.000
İstanbul'dan aktarma suretiyle	Gazyağı	616	12.000
"	Şeker	27838	1.910.000
"	Hına (Kına)	1273	32.500
"	Kaput bezi	140	20.000
"	Basma	1935	163.300
"	Çorap	200	84.000
"	İncir	4.330	80.000
"	karfiçe	28.239	621.000
"	Tehmi çuval	9.000	300.000
"	Tereyağı	40	5.000
"	Prinç	455	15.000

⁸⁴ Samsunda Piyasa, 12 Kanunusani 1336, nr.37,s.2.; Samsunda Piyasa, 19 Kanunusani 1336, nr.38, s.2.; Samsunda Piyasa, 27 Kanunusani 1336, nr.39, s.2.

"	<i>Taharet kağıdı</i>	150	500
"	<i>Sabun</i>	100	10.000
"	<i>Sardalye</i>	80	3.000
"	<i>Kuru meyve</i>	250	32.000
"	<i>Kakao</i>	15	10.000
"	<i>Reçel</i>	200	10.000
"	<i>Salça</i>	30	5.000
<i>Amerika</i>	<i>Kaput bezi</i>	200	214.800
"	<i>Basma</i>	976	105.000
"	<i>Pamuk çorap</i>	250	122.600
"	<i>Şeker</i>	582	86.200
"	<i>Gömlek</i>	1.566	354.000
"	<i>Medamyon (?)</i>	858	120.300
"	<i>Bira</i>	500	30.000
"	<i>Domuz yağı</i>	320	25.000
"	<i>Şurup</i>	12	30.000
<i>Amerika</i>	<i>Domuz pastırması</i>	180	5.000
"	<i>Buğday dakik</i>	40	2.000
"	<i>Turşu</i>	49	3.000
"	<i>Maya</i>	30	3.000
"	<i>Kakao</i>	8	2.000
"	<i>Çikolata</i>	16	5.000
"	<i>Jelatin</i>	6	3.000
"	<i>Kola</i>	7	1.000
"	<i>Biber</i>	5	2.000
"	<i>Limonata</i>	6	1.000
"	<i>Vanilya</i>	3	500
"	<i>Süt</i>	160	1.200
"	<i>çay</i>	60	4.000
"	<i>Kahve</i>	420	8.000
"	<i>Yazı kağıdı</i>	28	5.000
<i>İngiltere</i>	<i>Kanaviçe çuval</i>	26.207	950.000
"	<i>Sabun</i>	270	20.000
<i>Fransa</i>	<i>Kanaviçe çuval</i>	10.290	348.750
"	<i>İspirimçet mumu</i>	220	19.000
"	<i>Konyak</i>	156	12.000
"	<i>Likör</i>	97	3.600
"	<i>Şarap</i>	100	5.200
<i>İsviçre</i>	<i>Ağaç kibrit</i>	4.900	280.000
<i>İtalya</i>	<i>İplik</i>	545	80.000

Buna göre, Aralık 1919 itibariyle Samsun limanına 417.229 kilo ve 9.800.690 kuruş değerinde ticari eşya ithal edilmiştir. Dolayısıyla kasım 1919'a göre ithalat büyük oranda artış göstermiştir. Söz konusu ithalatın 293.271 kilo ve 3.635.240 kuruş ile büyük kısmı doğrudan Rusya'dan yapılmış olup diğer ülkelerinki de şu şekilde gerçekleşmiştir: Amerika 6282 kilo ve 1.133.600 kuruş, İngiltere 26.477 kilo ve 970.000 kuruş, Fransa 10.863 kilo ve 388.550 kuruş, İsviçre 4.900 kilo ve 280.000 kuruş ve İtalya 545 kilo ve 80.000 kuruş. Ayrıca gerçekleştirilen ithalatta, miktarı ve cinsi açısından değerlendirildiğinde Rusya'dan gelen 261.184 kilo ve 2.658.340 kuruş değerindeki gazyacı önemli bir yer tutar. Bundan başka İstanbul'dan aktarma

suretiyle gelen 27.838 kilo ve 1.910.000 kuruş değerinde şeker de önemli ithal malları arasında yer almıştır.

Geneli itibariyle değerlendirildiğinde, 1919 yılı savaşın hemen sonrası olmasına rağmen Samsun limanında savaş öncesindeki kadar olmasa da önemli bir hareketliliğin yaşandığını tespit etmekteyiz. Ancak bu hareketliliğin, gerek İstanbul hükümetlerinin izlediği ekonomi politikaları ve gerekse savaş dolayısıyla gerileyen üretim gibi nedenlerden dolayı daha çok ithalat lehinde yaşandığı anlaşılmaktadır. Gerçi bu durum sadece Samsun limanı değil Türk idaresindeki diğer limanlar için de geçerlidir. Nitekim 1919 yılına ait Türkiye'nin ithalat ve ihracatı gösteren aşağıdaki tablo incelendiğinde özellikle savaş sonrasında Türkiye'nin dış ticaret açığının büyüdüğü görülmektedir⁸⁵.

Tablo 5. 1919 Yılı Türkiye İthalatı ve İhracatı

İthalat (1 Ocak 1919- 31 Aralık 1919)		
Liman Adı	Kıymeti (Kırş)	Kilosu
<i>İstanbul Galata ve Haydarpaşa'ya</i>	<i>1.971.859.497</i>	<i>175.884.434</i>
<i>İzmir</i>	<i>1.869.901.739</i>	<i>90.836.762</i>
<i>Trabzon</i>	<i>97.358.743</i>	<i>2.590.847</i>
Samsun	50.697.526	2.306.159
<i>İskenderun</i>	<i>78.799.378</i>	<i>287.511</i>
<i>Muhtelif mahallere</i>	<i>2.898.262.939</i>	<i>1.394.192</i>
İhracat (1 Ocak 1919- 31 Aralık 1919)		
<i>İstanbul Galata ve Haydarpaşa'dan</i>	<i>1.523.321.439</i>	<i>71.232.846</i>
<i>İzmir'den</i>	<i>239.406.532</i>	<i>13.112.160</i>
<i>Trabzon'dan</i>	<i>323.180.164</i>	<i>8.879.702</i>
<i>Muhtelif mahallerden</i>	<i>486.123</i>	<i>111.966</i>

Tablodaki veriler dikkate alındığında, Türkiye'nin 1919 yılı ithalatı takriben 69,5 milyon lira (6.966.879.822 kuruş) civarında gerçekleşirken buna karşılık ihracatı ise 21 milyon lira (2.086.394.258) olmuştur. Bundan başka 1919 yılında Samsun ithalatı ise 50.697.526 kuruş olarak gerçekleşmiştir. İhracatı ise oldukça düşük miktarda olduğundan tabloda muhtelif limanlar içerisinde gösterilmiştir.

1919 yılına göre 1920 yılında Samsun ihracatında gözle görülür bir artışın yaşandığını tespit etmekteyiz. Samsunda Piyasa gazetesinin verilerine göre nisan 1920 ait Samsun ihracatı aşağıdaki tabloda görüldüğü şekilde gerçekleşmiştir⁸⁶:

Tablo 6. 1-30 Nisan 1920 Samsun İhracatı

İhraç olunduğu Memleket	Malın Cinsi	Kilosu	Kıymeti
<i>Marsilya</i>	<i>Ceviz içi</i>	<i>14.970</i>	<i>489.550</i>
<i>Marsilya</i>	<i>Sahlep</i>	<i>390</i>	<i>11.700</i>
<i>Marsilya</i>	<i>Haşhaş</i>	<i>5.280</i>	<i>105.600</i>

⁸⁵ Samsunda Piyasa, 1 Mayıs 1336, nr.52, s.2.

⁸⁶ Samsunda Piyasa, 21 Mayıs 1336, nr.55, s.2

Venedik	İpek Kozası	1.636	327.200
Batum	Mensucat	650	276.170
Amerika	Haşhaş	8.016	160.320
Amerika	Tütün	234.852	27.664.680
İskenderiye	Sahlep	4.864	145.920
İskenderiye	Tütün	3.521	2.240.580
Londra	Tütün	2.878	2.811.800

Buna göre Nisan 1920 itibariyle Samsun limanından muhtelif ülkelere toplam 34.233.520 kuruş değerinde ihracat gerçekleştirilmiştir. Söz konusu ihracatta 27.664.680 kuruş ile Amerika'ya ihraç edilen tütün ilk sırayı almıştır.

Aynı ayın ithalatı ise aşağıdaki tabloda görüldüğü gibidir⁸⁷:

Tablo 7. 1-30 Nisan 1920 Samsun İthalatı

Geldiği Memleket	Malın Cinsi	Kilosu	Kıymeti
Fransa	Yazı makinesi	22	10.000
"	Kundura	80	20.000
"	Kınalaruş (?)	174	18.000
"	Limon	400	4.000
"	Pamuk ipliği	84	62.620
"	Hırdavat ve Tuhafiye	1.205	58.800
"	Boya	1.120	150.000
"	Mustamel Elbise	6.677	86.791
"	Çocuk oyuncağı	94	39.720
"	Kitap	167	10.000
"	Müskirat	620	100.840
"	Mensucat	1.469	991.320
"	İtriyat	1.784	386.860
İngiltere	Kahve	1.218	96.700
"	Bisküvi	1.050	30.000
"	Karkınca	5.080	84.000
"	Kına	375	17.500
"	Sardalye balığı	463	40.000
"	Kalay	654	132.615
"	İspirimçet Mumu	725	45.580
"	Kanaviçe	3.074	304.572
"	İtriyat	800	52.700
"	Çocuk oyuncağı	25	17.630
"	Tuhafiye ve Hırdavat	75	2.500
"	Sigara Kağıdı	225	20.000
"	Araba koşumu	130	5.000
"	Fıstık	684	13.000
"	Meşmu yağmurluk	85	5.000
"	Hind yağı	60	5.150
Amerika	Kakao	282	36.000
"	İtriyat	155	30.360
"	Şeker	13.330	832.410
Hicaz	Hurma	12.614	45.000
Adalar	Kösele	650	143.840

⁸⁷ Samsunda Piyasa, 29 Mayıs 1336, nr.56, s.2.

"	Zeytin	390	16.500
Rusya	Gazyağı	194.022	2.121.740
"	Çimento	22.765	6.101.600
"	Tuzlu Balık	2.500	35.000
"	Benzin	814	32.200

Buna göre 34.233.520 kuruş olarak gerçekleşen ihracata karşılık ithalat 12.205.548 kuruş olarak gerçekleşmiştir. Söz konusu ithalatta 8.290.540 kuruş ile Rusya ilk sırayı alırken Fransa ile 1.938.951, Amerika ile 898.770 ve İngiltere ile de 871.947 kuruş değerinde ithalat gerçekleştirilmiştir. İthal mallar içinde 6.101.600 kuruş ile çimento, 2.121.740 kuruş ile de gazyağı önemli yer işgal etmiştir. Bu yönüyle Rusya, 1919 yılında olduğu üzere 1920 yılında da Samsun ithalatında ve dolayısıyla Karadeniz ticaretindeki yerini korumuştur.

Samsun limanının 1920 yılının ilk altı ayı 1919 yılının geneline göre oldukça verimli geçmiştir. Aşağıdaki tabloda 1 Ocak–15 Haziran tarihleri arasında Samsun limanından muhtelif limanlara gerçekleştirilen ihracatın miktarı ve değeri verilmiştir⁸⁸:

Tablo 8. 1 Ocak 1920-15 Haziran 1920 Samsun İhracatı

Malın Cinsi	Kilo	Kuruş
Bakır	595	25.500
Boya	30	2.500
Urgan	750	42.000
Tuzlu balık	714	10.000
Saman	1.600	1.600
Kepek	800	1.600
Şekerleme	80	8.000
Badem içi	300	30.000
Mustamel Kasa	450	10.000
Yapağı	15.236	599.900
Orak	930	56.000
Zeytin	445	23.200
Kalay	45	4.500
Fındık	384	6.000
Tuhafiye	110	20.000
Kabak çekirdeği	300	6.000
Muhtelif eşya	51.361	3.328.080
Av derisi	10.189	6.000.947
Otomobil	1.800	20.000
Sarımsak	25	500
Sinema şeridi	155	35.000
Bargir	-	3.000
Koyun	5.010	902.300
Öküz	19.500	585.000
Camış	-	3.000
Pestil	56	3.800
Kiremit ve tuğla	92.500	196.040

⁸⁸ Samsunda Piyasa, 17 Temmuz 1336, nr.63, s.2.; Samsunda Piyasa, 24 Temmuz 1336, nr.64, s.2.

Demir	13.020	181.630
Kınab	190	13.000
Soğan	2.000	19.550
Sirke	250	1.750
Sahlep	669	34.220
Zücaciye	2.835	200.000
Kestane	355	4.050
Bal mumu	75	9.500
Portakal	300	5.057
Keten tohumu	11.575	72.530
Boş çuval	7.175	134.000
Gazyacı	14.860	158.100
Kayı	8.530	338.000
Demir kürek	138	4.650
Pastırma ve sucuk	18.924	1.314.100
Hane eşyası	2.380	92.800
Pekmez	2.432	64.950
Hurma	1.810	41.715
Helva	295	19.600
Torba kağıdı	95	2.350
Şehriye	11.960	43.900
Çay	2.497	287.600
Tiftik	90.732	6.109.060
Afyon	5.620	4.135.700
Limon	1.770	30.200
Kibrit	580	36.800
Tütün ve sigara	431.923	2.916.560
Eczacı tıbbiye	260	36.000
İplik	900	160.500
Makine	1.010	37.000
İspirto	1.136	182.600
Mercimek	19.270	195.515
İncir ve üzüm	3.309	90.800
Kavurma	1.685	125.100
Peynir	1.085	76.300
Hırdavat	6.340	589.750
Karfiçe	6.015	1.009.590
Kahve	2.579	159.610
Müskirat	14.687	660.320
Ayakkabı	1.050	122.000
Karasığır derisi	42.218	1.191.600
Sigara kağıdı	78.031	530.600
Çehri	38.058	45.580
Pirinç	14.040	349.600
Keçi ve koyun derisi	289.835	4.388.950
Yumurta	73.164	1.209.850
Ceviz içi	18.293	861.720
Kabuklu ceviz	11.710	131.850
Sabun	3.330	143.750
Elma	26.733	218.936
Tuz	201.660	759.665
Yün	18.040	94.000
Nohut	12.469	96.990
Kanaviçe	3.059	66.500

<i>Kaput bezi</i>	300	45.000
<i>Fasulye</i>	450.769	4.415.998
<i>Rugan sade</i>	38.204	2.069.750
<i>Amerikan basma zefir</i>	11.259	1.703.750
<i>Kösele</i>	4.207	152.450
<i>Ağaç kundura çivi</i>	80	5.503
<i>Şeker</i>	8.943	453.900
<i>Buğday</i>	1.200	39.900
<i>Leblebi</i>	2.580	44.970
<i>Bulgur</i>	60.962	1.030.896
<i>Mısır unu</i>	20.028	87.771
<i>Arpa</i>	674.253	2.529.930
<i>Mısır tanesi</i>	1.398.455	4.894.592
<i>Dakik</i>	2.989.326	20.785.262
<i>Koyun keçi derisi</i>	7035	53.560

Buna göre 1 Ocak -15 Haziran 1920 tarihleri arasında Samsun limanından muhtelif limanlara 7.393.922 kilo ticaret eşyası sevk edilmiştir. Sevk edilen ticaret eşyası toplam 80.018.247 kuruş kıymetindedir. Söz konusu ihracatta 2.989.326 kilo ve 20.785.262 kuruş kıymetindeki dakik önemli yer tutmaktadır.

1920 yılının ilk altı ayında ithalat ise aşağıda tabloda görüldüğü gibi olmuştur⁸⁹

Tablo 9. 1 Ocak – 15 Mayıs 1920 Samsun İthalatı

Malın Cinsi	Kilo	Kuruş
<i>Manifatura</i>	473.150	106.533.800
<i>Şeker</i>	532.844	53.264.400
<i>Sabun</i>	88.569	5.304.340
<i>Kahve</i>	55.910	4.276.000
<i>Bira</i>	12.450	528.000
<i>Limon</i>	44.610	1.267.550
<i>Sardelya balığı</i>	3.706	159.241
<i>Karfiçe</i>	98.049	820.960
<i>Teneke</i>	2.550	483.000
<i>Mustamel elbise</i>	21.246	1.956.550
<i>Kibrit</i>	22.304	1.828.000
<i>Benzin</i>	2.400	72.000
<i>Lastik kundura</i>	1.519	227.850
<i>Tahin helvası</i>	5.050	888.500
<i>Hurma</i>	61.425	2.730.200
<i>Eczayı tıbbiye</i>	3.050	208.600
<i>Hırdavat</i>	70.274	34.282.600
<i>Mum</i>	12.215	1.821.450
<i>Kürek</i>	8.069	396.250
<i>Kükürt</i>	250	15.000
<i>Patates</i>	5.200	52.000
<i>Müskirat</i>	2.117	211.700
<i>Sargılık kâğıdı</i>	21.917	1.984.800

⁸⁹ Samsunda Piyasa, 24 Temmuz 1336, nr.64, s.2.

<i>Makara tıresi</i>	920	456.000
<i>Kösele</i>	12.888	1.661.600
<i>İplik</i>	19.320	1.932.500
<i>Nışadır</i>	5.190	519.000
<i>Saçma</i>	650	52.000
<i>Gaz yağı</i>	37.240	744.800
<i>Sigara kâğıdı</i>	30.707	4.840.750
<i>Kalay</i>	13.803	3.436.400
<i>Kurşun</i>	960	76.800
<i>Yapağı</i>	2.034	162.720
<i>Kara boya</i>	10.712	533.450
<i>Lamba şişesi</i>	1260	100.800
<i>Üzüm</i>	18.274	938.700
<i>Kanaviçe çuval</i>	71.786	2.846.442
<i>Fındık</i>	11.201	224.020
<i>Kestane</i>	5.520	55.200
<i>Elma</i>	14.860	148.600
<i>Konserve</i>	800	700.000
<i>Portakal</i>	9.159	148.180
<i>Arpacık soğan</i>	52.888	52.888
<i>Şehriye ve makarna</i>	19.038	1.885.800
<i>Sac</i>	19.958	998.900
<i>Biber</i>	1.955	51.390
<i>Çay</i>	8.293	1.696.100
<i>Zeytin</i>	13.660	1.369.000
<i>İncir</i>	10.286	411.040
<i>Çikolata</i>	1.866	373.200
<i>Nal</i>	1.850	925.200
<i>Demir</i>	29.130	405.800
<i>Zeytinyağı</i>	14.060	1.406.000
<i>Deri</i>	19.200	1.536.000
<i>Kınab (?)</i>	800	80.000
<i>Soda</i>	1.500	30.000
<i>Çam</i>	135	2.400
<i>Fes</i>	127	101.600
<i>Çimento</i>	24.535	981.400

Buna göre 1920 yılının ilk yarısında Samsun limanına 251.197.471 kuruş değerinde toplam 2.035.439 kilo ticaret eşyası gelmiştir. Söz konusu ticaret eşyası arasında 106.533.800 kuruş değerindeki manifatura ile 53.264.400 kuruş değerindeki şeker ağırlıklı yer tutmuştur.

1920 yılının ilk yarısına ait ihracat ve ithalat tabloları dikkate alındığında 1919 yılına göre ihracatta bir artış olduğu gözlenmekle birlikte yine ithalatın oldukça fazla olduğunu tespit etmekteyiz.

Araştırmamızın konusunu teşkil eden 1919-1920 yıllarında Samsun limanına ithalat ve ihracat amacıyla gelen Osmanlı ve diğer yabancı devlet gemilerinin adedi ve tonilatolarını gösteren tablo aşağıda verilmiştir⁹⁰:

⁹⁰ *Samsunda Piyasa*, 1 Mayıs 1336, nr.52, s.2.

Tablo 10. 1 Mayıs 1919-16 Nisan 1920 Tarihleri Arasında Samsun Limanına Gelen Gemilerin Miktarı ve Tonilatoları

Hamil olduğu Sancak	Tonilato				Adet			
	Yelken	Motor	Vapur	Yekun	Yelken	Motor	Vapur	Yekun
Osmanlı	1337	42	53558	54937	7	1	14	22
Amerika	-	-	29388	29388	-	-	12	12
İtalya	-	-	5323	5323	-	-	46	46
İngiliz	-	-	17806	17806	-	-	40	40
Belçika	-	-	2848	2848	-	-	4	4
Polonya	-	-	111	111	-	-	2	2
Romanya	-	-	3068	3068	-	-	2	2
Rus	131	-	51273	51404	1	13	55	69
Fransız	-	-	4305	4305	-	-	30	30
Hollanda	-	-	3852	3852	-	-	3	3
Yunan	-	-	10760	10760	-	-	29	29
Yekün			182.292	183802	8	14	237	259

Buna göre söz konusu tarihler arasında yabancı bandıralı olarak en fazla Rus gemilerinin Samsun limanına geldiği görülmektedir. Rusya'dan sonra ise 46 gemi ile İtalya, 40 gemi ile de İngiltere gelmektedir.

Sonuç

Samsun tarih boyunca işlek bir liman olma özelliğini sürdürmüştür. Bilhassa, 19. yüzyılın sonlarına doğru Samsun'un, Avrupa devletlerinin ilgisini çekecek derecede canlı bir liman faaliyetine sahne olduğunu tespit etmekteyiz. Bunda, Avrupalı devletlerin Osmanlı Devleti ile değişik tarihlerde yapmış oldukları ticaret antlaşmaları ile elde ettikleri iktisadi avantajların önemli rolü olmuştur. Başta İngiltere ve Fransa olmak üzere, birçok Avrupa devleti gemilerinin ticaret maksadıyla 19.yüzyılın sonlarında yoğun bir şekilde Samsun limanını ziyaret ettikleri anlaşılmaktadır. Yüzyıl sonlarındaki bu ticari canlılık özellikle I. Dünya Savaşı yıllarına kadar artarak önemini sürdürmüştür. Savaş yıllarında, diğer Osmanlı liman kentlerinde olduğu üzere Samsun ekonomisinde de ciddi bir gerileme ve durgunluk yaşanmıştır. Özellikle Samsun limanının savaş esnasında Rus harp gemilerince bombardımana tutulması Samsun iskelelerinin birçoğunun işleyemez hale gelmesine, dolayısıyla da ticaretin büyük sekteye uğramasına neden olmuştur. Samsun iskelelerinin uğradığı bu büyük tahribat mütareke yıllarında Samsun ekonomisine özellikle liman faaliyetleri noktasında olumsuz yönde tesir yapmıştır. Nitekim mütareke sonrası Samsun ekonomisi hemen her açıdan büyük savaşın izlerini taşımaktadır. Bu noktada ilk göze çarpan hususlardan biri Samsun piyasasında mevcudu bulunan temel tüketim maddeleri ve diğer ürünlerde görülen aşırı fiyat artışlarıdır. Gerçekten çalışmamızın temelini teşkil eden 1919 yılının ilk yarısında fiyatların oldukça yüksek olduğunu tespit etmekteyiz. Bununla birlikte 1919-1920 yılları genel olarak değerlendirildiğinde ihracat ve ithalatın savaş yıllarına nazaran

hızla artış göstermesi ve buna bağılı olarak üretimde görülen artış fiyatların yeniden normalleştiğı ve bir istikrar kazandığı görülmektedir. Ancak fiyatlardaki kısa süreli bu istikrara rağmen bazı gıda maddelerinin zaman zaman aşırı fiyat dalgalanmaları yaşadığı da tespit edilen önemli hususlardan biridir. Mesela şeker ve un bu fiyat dalgalanmalarının en çok görüldüğü ürünlerden olmuştur. Bunda dünya ekonomik konjektüründen kaynaklanan gelişmelerin yanı sıra Samsun iskelelerinin içinde bulunduğı olumsuz koşulların da önemli rolü olmuştur. Bu noktada şunu da belirtmeliyiz ki, Samsun iskelelerinin içinde bulunduğı olumsuz koşullar sadece un ve şeker fiyatları değıil hemen bütün malların fiyatlarının belirlenmesine etkin olmuştur. Fiyatlar açısından genel bir değıerlendirme yapıldığında, 1919 yılının ilk yarısında savaşın da tesiriyle bir hayli yükselmiş bulunan fiyatların, özellikle savaş sonrasında ihracat ve ithalatla yaşanan olumlu gelişmelere paralel olarak kısa süre için de olsa bir istikrara kavuştuğı ancak 1920 yılının ortalarında itibaren Anadolu’da yaşanan savaş halinin de etkisiyle yeniden artış gösterdiğini söyleyebiliriz.

Mütareke yıllarında Samsun, liman trafiğı açısından değıerlendirildiğinde ise bu noktada hissedilir bir canlılığın yaşandığını tespit etmekteyiz. Savaş yıllarında durma noktasına gelen ithalat ve ihracatın, iskelelerin içinde bulunduğı olumsuz koşullara rağmen önemli ölçüde artış gösterdiğini liman girdi çıktılarına ait istatistiksel verilerden anlaşılmaktadır. Bu bağlamda dikkati çeken noktalardan bir diğeri de ithalatın ihracata oranla daha fazla olduğudur. Bu yönüyle Samsun limanının savaş öncesinde sahip olduğı ihracat potansiyelini önemli ölçüde kaybettiğı anlaşılmaktadır. Bundan dolayı mütareke yıllarında Samsun limanı daha çok bir ithalat limanı olmaktan öteye geçememiştir. Bununla birlikte gerek limanın sahip olduğı olumsuzluklar gerekse İstanbul hükümetlerinin ihracatı sınırlayıcı politikalarına rağmen Samsun limanından Avrupa’nın değıişik ülkelerine önemli miktarda ihracatın yapıldığını da tespit etmekteyiz. Bu kapsamda olmak üzere söz konusu yıllarda Samsun limanından başta Amerika’ya olmak üzere değıişik Avrupa ülkelerine önemli miktarda tütün ihraç edildiğı görülmektedir. İthalat açısından bakıldığında ise bu dönemde önemli miktarda manifatura ve gıyağı başta olmak üzere şeker ve benzeri temel tüketim mallarının Samsun limanına geldiğini tespit etmekteyiz. Burada zikredilmesi gereken önemli bir husus söz konusu yıllarda Avrupa devletlerine nazaran Rusya’nın Samsun ithalatında ilk sırada yer almasıdır. Gerçekten de 1919 ve 1920 yıllarında Rusya’dan başta gıyağı ve çimento olmak üzere önemli miktarda ticaret eşyası Samsun limanına ithal edilmiştir. Liman hareketliliğı açısından genel olarak değıerlendirildiğinde 1919 -1920 yıllarında 69 gemi ile en çok Rusya bandıralı gemi Samsun limanını ziyaret ederken, İngiliz ve İtalyan bandıralı önemli sayıda ticaret gemisinin Samsun limanına giriş yaptığını tespit etmekteyiz.

CUMHURİYETİN İLK YILLARINDA SAMSUN LIMANI

Coşkun TOPAL*

Ondokuzuncu yüzyılın sonlarında önemli bir ticaret merkezi konumuna gelen Samsun'da bir liman yapımına ilişkin ilk önemli ve ciddi çalışma 1910 yılında Türkiye Millî Bankası tarafından işletme imtiyazı alma esasına dayanan girişimdir. Birinci Dünya Savaşı döneminde, Ankara-Erzurum hattı ile bu hattın Karadeniz'e yönelik kolları ve bağlandığı limanlar, Askerî Demiryolu ve Limanları Umumi İdaresi yetkisinde idi. Askerî Demiryolu ve Limanları İdaresi, maliyetinin yüksekliği nedeniyle liman yapımına başlamanın imkansız olduğubelirtmişti. Bu düşünceyle esas limanın yapımında büyük dalga kıran seddinin başlangıcını oluşturacak 400 m. uzunluğunda bir bent yapılması uygun görülmüştü¹. Ancak liman yapımına dönük istek ve girişimler cumhuriyetin ilk yıllarında da Samsun ekonomisinin öncelikleri arasında yer aldı. Samsun'un liman ihtiyacı ve limanın nasıl yapılacağı hususlarında A. Fuad, 1927 Haziran'ında Samsun limanından 1.154.000 lira değerinde, 1.250.000 kg.'ın üzerinde ihracat, 834.000 lira değerinde 2.000.000 kg.'ın üzerinde ithalat gerçekleştiğini yazıyordu. Bir aylık ithalat ve ihracatı milyonlara varan Samsun iskelesi, fırtınalara bütünüyle açık kalmasıyla hem tüccara zarar veriyor, hem de şehrin bayındırlığını ve hinterlandın ilerlemesini engelliyordu. Samsun limanı yapıldığında Samsun şehrinin iktisadi önemi, bayındırlık ve refahı artacak, Samsun-Sivas Hattı devreye girdiğinde bu refahtan bütün hinterland da yararlanacaktı². Limandaki yükleme ve boşaltma işini kolaylaştıracığı düşünülen mendirek yapımı ise, Samsun sahilinin şiddetli fırtınalara ve dalgalara maruz olmasından dolayı, Nafia Vekâleti tarafından uygun görülmedi.

Samsun limanından yapılan ihracat yıllar itibariyle genel olarak ithalâtın üzerindeydi. İhracata konu olan mallar başta tütün olmak üzere yumurta, buğday, arpa, mısır, fasulye, haşhaş, yün, deri ve cevizden oluşuyordu. İthal edilen emtia çok çeşitli olmakla birlikte pamuk dokumalar, demiryolu malzemesi, otomobil, kamyon ve ziraat makineleri, muhtelif makine parçaları, çelik, demir, çimento, gaz, benzin ve mazot, hırdavat, kahve, çay, kırtasiye ve cam eşyasından oluşuyordu. İthal edilen ticarî emtianın bir kısmı yeniden civar iskelelere ihraç edilmekte ve şehrin hinterlandına dağıtılmakta idi³.

Yükleme ve boşaltma şehrin önündeki koyda denize doğru uzanan tahta döşemeli iskelelerden yapılmaktaydı. İskeleler gördükleri işleve göre adlandırılıyordu: Şimendifer, Yolcu, Tütün, Gümrük (Yük), Gaz, Dakik (Un), Zahire ve Park İskelesi

* Doç.Dr., KTÜ, İktisadi İdari Bilimler Fakültesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü. Öğretim Üyesi.

¹ Coşkun Topal, *Cumhuriyetin İlk Yıllarında Samsun'un Ekonomisi*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Samsun 2001, s.1-2.

² A.Fuad, "Samsun Limanı", *Samsun Ticaret Gazetesi*, 2 Eylül 1928, nr:82.

³ Coşkun Topal, *Cumhuriyetin İlk Yıllarında....*, s.25-37.

adlarını taşıyan ve sahilden denize doğru uzanan iskeleler, sekiz adetti. Yolcu İskelesinden sadece yolcular gidip gelmekteydi. Şehrin 1915 yılında Rus donanması tarafından bombalanması sırasında iskeleler de zarar görmüş, Gazhane ve Belediye Yük iskelelerinde büyük tahribat meydana gelmişti. Bu dönemde ikişer adet Gazhane ve Gaz İskelesi vardı. Bunlardan biri Belediyeye diğeri Rüşumat Dairesine aitti. Reji Şirketi'ne ait olan Şimendifer İskelesi'nden cumhuriyet döneminde Demiryolları İdaresine ait eşya taşınırdı. Bu iskele limanın faal sahasından biraz uzaktaydı. Gaz, Un ve Tütün iskeleleri kendi işlerine tahsis edilmişti. Tütün İskelesi ile tütün depoları arasında el ile işleyen dekovil hattı yapılmıştı. İhracat mevsiminde bu hattın yetersiz olması yüzünden tütün denkları çoğu zaman sırtta taşınmaktaydı. Tütün İskelesi'nin gelirleri, Memleket Hastahanesi yönetimine ayrılmıştı. Gaz İskelesi sadece gaz işlerine tahsis edilmişti. Gaz, tenekelerle geldiği zaman iskeleye kadar mavnalarla taşınır ve oradan depoya nakledilirdi. Gaz, gemi sarnıçlarında bulunuyorsa depolardan vapurlara uzatılan hortumlarla alınmaktaydı. Park İskelesi ise parka giden yol üzerinde olduğundan yalnızca gezinti amacıyla kullanılıyordu. Gümrük (Yük) İskelesi, Dakik İskelesi, Yolcu İskelesi ve Zahire İskelesi belediyeye ait iskelelerdi. Milli Mücadele döneminde tütün ihracatı dışında Samsun'dan yapılan ihracatın tamamı Dakik İskelesi'nden yapılmakta idi. İskele bakımsız ve onarıma muhtaçtı. Birinci Dünya Savaşı içinde düşman donanmaları tahribi yüzünden iskeleler, kullanılamaz hale gelmiş, yolcu taşıma ve ihracat işleri sadece Dakik İskelesi'nden yapılmak zorunda kalmıştı. Şehir ve hinterlandının ithalatı Gümrük İskelesi'nden yapılmaktaydı. Vapurlardan çaparlar aracılığıyla çıkarılan ticari mallar bu iskeleden ambara taşınıyordu. Birinci Dünya Savaşı öncesinde binlerce kiloluk balyaların iskele üzerine kurulu vinçlerle taşınması kolaylıkla yapıldı. Savaşta zarar gören vinçler Mütareke döneminde kısmen onarıldı. Nakliye araçlarının ve hamalların yetersizliği nedeniyle ticari malların ambara zamanında konulamaması iskele üzerindeki eşyanın hava olaylarından ve denizin fırtınalarından etkilenmesine, bazen de dalgalara tutunamayıp batmasına neden oluyordu. Ticari mallardaki kayıp ve zarar piyasada darlığa ve hayat pahalılığına yol açıyordu⁴. Tüccarın, malını birkaç gün gecikmeyle piyasaya çıkarması piyasadaki itibarını gölgeleyordu⁵. Bu gecikmelerin önlenmesi için iskelenin onarımı, dekovil hatları ile arabaların iyileştirilmesi, iskelede çalışan hamal sayısının arttırılması isteniyordu⁶.

Belediyeye ait Yük, Yolcu ve Gazhane iskeleleri, giderek kullanılamayacak derecede eskidi. Üstelik denizin sığılığı yüzünden Yolcu İskelesi'nin uzatılması gerekmişti. Belediye yılların yıkıma uğrattığı iskelelerin onarımı için kararlar aldı. Gümrük yük iskelesinin uzatılarak inşa edilmesi hususu 1889 liraya Halil, Sıtkı ve Muhtar Kardeşler Müessesesi'ne ihale edildi. Belediye Meclisi kararında Gazhane

⁴ *Samsun'da Piyasa*, 24 Teşrinisani 1335, nr:30.

⁵ *Samsun'da Piyasa*, 22 Eylül 1335, nr:21.

⁶ *Samsun'da Piyasa*, 24 Teşrinisani 1335, nr:30.

İskelesinin iki mahallinden yıkılmakta olduğu belirtilmekteydi. Gazhane İskelesi, 1927 yılı içerisinde demir malzemesinin piyasada yokluğu ve belediyenin malî durumunun elvermemesi üzerine onarılamamış, ancak iskelenin harap durumunun artması üzerine 1928 yılında onarıma yönelik çalışmalar yoğunlaştırılmıştı. Un İskelesi iki tarafından ikişer metre genişletilerek ve yirmi metre uzatılmak suretiyle 1932 yılında onarıldı. Cumhuriyetin onuncu yılında, Samsun Belediyesi iskelelerin bir çok kez döşemelerinin yenilendiğini ve çeşitli onarımlar yapıldığını belirtiyordu⁷.

Gemiler, modern liman tesislerinin olmadığı bu dönemde, hava koşulları nedeniyle yılda ancak yüz gün iş yapılabilmekteydi. Özellikle kış aylarında gemiler, günlerce kıydan açıkta durup havanın sakinleşmesini beklemekteydi. Fırtınalı havalarda gemilerin yükleme ve boşaltma işleri sırasında can ve mal kayıpları oluyordu. Fırtınalı günlerde çaparlar yüklerini iskeleye çıkarırken hasara uğruyor, yük ve yolcular yağmurdan ıslanıyordu. Bazen de fırtınanın şiddetinden çaparlar batıyordu.

Limanda hammaliye ve çapar ücretleri çoğu zaman şikayet edilmekteydi. 1924 yılında Aziz Samih bu ücretler konusunda *“Kayık ücretleri İstanbul’dan Samsun’a olan vapur ücretine muadildir. Muhterem bir zattan yedi lira kayık ücreti talep olunmuştu. Bu miktar İstanbul’dan Samsun’a güverte ücretine müsavidir. Çalışanın karnı doymalı fakat gelip gidenlerin de aynı hakkı tanınmalıdır. Burada kayık, hamal ücretleri memalik-i saireden yüz kat fazladır.”* diyordu⁸.

Samsun limanının en önemli sorunlarında biri iskele resmi ve oktruva (duhuliye) idi. Ülkenin şehir ve kasabalarını kara gümrükleri ile birbirinden ayıran ve ulusal pazarı olumsuz etkileyen bu vergi, milli iktisadın temeli olan üretim, değişim ve tüketim ilişkilerinin tamamen serbest ve birbirine bağlı olması ilkesini ihlal ediyordu. Bu vergiden kaçmak için pazarlar, belediye sınırları dışında kalan yerlerde kuruluyordu⁹.

Çaparlarla yapılan yükleme ve boşaltma, mallara zarar veriyordu. Çaparların iskelelere getirdiği eşyalar, hamallar tarafından dışarıya çıkarılıyordu. Hamaliye ücretleri, Ticaret Odası ve Liva İdare Meclisi tarafından onaylanan tarife ile yürürlüğe giriyordu. Gümrük hamallarının tarife dışı adıyla, bazı ticarethanelerden fazla ücret istemeleri şikâyetle yol açıyordu¹⁰. İthalatın artması karşısında gittikçe yetersiz kalan Gümrük İskelesi üzerindeki vinçler savaş sırasında harap olduğundan iskele üzerindeki vinç ve rayların yenilenmesi isteniyordu¹¹. Belediyeye ait Gümrük İskelesi’nde bulunan eski vinç yerine, 1937’de 5 tonluk elektrikli ve son sistem bir vinç

⁷ 1923-1933 Cumhuriyetinde Samsun, Vilayet Matbaası, No:95, s.50.

⁸ Aziz Samih, “Müşahade”, *Haber*, 27 Mart 1340, nr: 26.

⁹ Coşkun Topal, *Cumhuriyetin İlk Yıllarında....*, s.15.

¹⁰ *Samsun’da Piyasa*, 12 Şubat 1337, nr:92.

¹¹ *Samsun’da Piyasa*, 10 Kanunuevvel 1336, nr:83.

konulmuştu. Şimendifer iskelesi'nde 12 tonluk ve elektrikle çalışan bir vinç bulunmaktaydı. Ancak bu iskelenin faaliyet alanından uzakta olması nedeniyle vinçten yeterince yararlanılamıyordu¹².

Liman antreposu bulunmadığından ihracat döneminde on binlerce çuval hububat Demiryolu İstasyonu civarında ve açıkta beklemekteydi. Yağmurlu geçen günlerde bu mallar çoğu zaman ıslanmakta ve bozulmaktaydı. Dışarıya gönderilen malların ıslanarak kalitesinin düşmesi, Avrupa piyasalarında rekabet gücünü olumsuz etkiliyordu¹³.

Liman garı bulunmamakta, bu yüzden Sivas üzerinden yapılan taşımacılık İstanbul'a yönelmekteydi. Zira Sivas'tan trene yüklenen bir mal hiç aktarmaya uğramaksızın Haydarpaşa'ya gitmekte ve oradan sadece bir kez kayığa, çapara aktarılmaktaydı. Ara insan gücüne gereksinim duyulmamaktaydı. Yine Ünye'nin ticarî faaliyetleri kolaylaştırma ve artırma amacıyla her türlü vergiyi iskeleden kaldırması da Samsun'un ekonomik faaliyetinine büyük darbe vurmaktaydı. Bunu önlemek için Samsun limanındaki yükleme ve boşaltma masrafları ve diğer iskele ücretlerinin makul bir düzeye indirilmesi istenmekteydi¹⁴.

Sonuç olarak Dünya ekonomik buhranının yaşandığı bir dönemde Samsun, liman ve liman tesislerinin olmamasının da etkisiyle Samsun-Sivas hattının sağladığı avantajdan yeterince yararlanamadı ve hinterlandının büyük bir bölümünü ile yaptığı transit ticareti İstanbul, Mersin ve İskenderun lehine kaybetti. Ayrıca bu dönemde belediyenin, gelirlerini arttırmak amacıyla iskelelerden aldığı vergileri yüksek tutması limandaki ticarî faaliyeti olumsuz etkiledi. Şehrin hinterlandı Tokat, Çorum, Amasya ve Samsun ile sınırlı kaldı. Orta Anadolu'nun diğer yörelerinden ve Güneydoğu ve Doğu Anadolu'dan, Sivas'ta toplanan ticarî emtia, Ankara üzerinden İstanbul'a, Kayseri-Ulukışla üzerinden Mersin'e gönderilmeye başlandı.

¹² Ali Tanoğlu, "Samsun Limanı ve Hinterlandı", *Samsun Üniversite Haftasından Ayrı Bası*, İstanbul 1944, s.288.

¹³ *Ahali*, 9 Birinci Teşrin 1934, nr: 672.

¹⁴ *Demiryolları Mecmuası*, Haziran 1937, 7. Cilt, Sayı:76, s. 268.

SAMSUN SAHİL DEMİRYOLU

Nedim İPEK*

Giriş

Samsun, 19. yüzyıl öncesi Orta Karadeniz ve Anadolu ürünlerinin İstanbul'a nakledildiği, doğuya yapılan seferlerde asker ve mühimmat sevkinin gerçekleştirildiği bir iskele konumundaydı. 19. yüzyılda Karadeniz'in uluslar arası ticarete ve Osmanlı topraklarının Batı pazarlarına açılması sonrası Anadolu'nun çıkış kapısı hâlini aldı. Özellikle Amasya, Sivas, Kayseri, Elazığ ve Diyarbakır'ın ihraç limanı konumundaydı. Ayrıca, göçmenlerin biriktiği ve Anadolu'nun içerilerine sevk edildiği bir kasaba ve iskelelerdir. Kısacası, Samsun ve iskelesi asker, mühimmat, göçmen sevkıyatı ile ithalat ve ihracat açısından oldukça önemli bir konumdadır.

Samsun şehri bu konumuna binaen nüfus ve alan itibarıyla sürekli büyüme eğilimindedir. 1890'larda iki üç bin haneli şehre her gün yeni inşa edilen dört beş ev dahil olmaktadır¹. Samsun iskelesinin öneminin artması şehrin gerek kaza merkezleri ve gerekse çevredeki diğer şehir ve kasabalara modern yollarla bağlanmasını kaçınılmaz bir hâle getirdi. Bu çalışmanın amacı Cumhuriyetin ilk yıllarında gerçekleştirilen Samsun- Çarşamba demiryolu hattının projelendirme, inşaat ve işletme dönemlerini kaynaklara istinaden değerlendirmek ve ortaya koymaktır.

1. Samsun - Çarşamba ve Bafra Karayolu

Samsun'un çevresinde bulunan Bafra ve Çarşamba ovaları gerek kentin ve gerekse bölgenin önemli tarım alanlarıdır. Bir tarım ülkesinde ovaların limana ve merkezdeki kente modern yollarla bağlanması ve ulaşım sorununun çözülmesi ticarî tarımın gelişimi açısından şüphesiz önemlidir.

Cumhuriyet öncesi Bafra'da köy kasaba bağlantısı karayolundan binek hayvanı veya öküz arabaları ile temin edilmekteydi. Vezirköprü ve Bafra iskelesi arasındaki nakliyat kayıklar ile nehir üzerinden gerçekleştirilmekteydi. Kasabanın ürünleri Alaçam ve Samsun iskelelerinden ihraç edilmekteydi². Özellikle Bafra'da yetiştirilen tütün deve ve öküz arabaları ile birçok tehlike ve zorluk aşılarak Samsun'a taşınmaktaydı. Söz konusu nakliyatın ücreti hayli yüksekti³.

* Prof. Dr., OMÜ Fen Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü Öğretim Üyesi.

¹ İsmetade Doktor Arif, *Gürcü Köyleri*, İstanbul 1311, s. 10.

² Nedim İpek, "Bafra'da Fiyatlar ve Ücretler (1914-1930)", *Belleten*, 239, Ankara 2000, s. 118-120.

³ Coşkun Topal, *Cumhuriyetin İlk Yıllarında Samsun'un Ekonomisi*, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Samsun 2001, s. 47.

Samsun- Trabzon karayolu üzerinde bulunan Çarşamba ovasında elde edilen ürünler Derbent mevkiindeki kahvelere kadar hayvan gücüyle çekilen arabalarla nakledilmekteydi. Mevcut yol, arabaların bu mevkiden Samsun'a geçmelerine imkân tanımamaktaydı. Bu nedenle arabaların yükleri sahildeki kayıklar vasıtasıyla Samsun iskelesine aktarılmaktaydı. Fırtınalı havalarda ise yük hayvanları kullanılmaktaydı. Buradan da ya gemilere yüklenerek ihraç edilmekte veya kasaba pazarına götürülerek pazarlanmaktaydı. Söz konusu nakliyat ürünün maliyetini arttırmaktaydı⁴. Bir diğer sıkıntı ise asker ve göçmen sevkıyatı esnasında yaşanmaktaydı. Toplu sevkıyatlarda çok miktarda arabaya ihtiyaç duyulmakta, ancak Çarşamba bölgesindeki arabalardan Samsun'a geçirilemediği için yararlanılamamaktaydı.

Samsun- Çarşamba yolu 1781 yılında Canikli Ali Paşa tarafından çağın şartlarına göre düzeltilmişse de geçen zaman zarfında bozulmuştu. 1863 yılında tekrar yol inşaatına başlanılmış⁵ ise de söz konusu zorluklar aşılammıştı. 1871'de Çarşamba- Terme arasında kullanıma elverişli olmayan kısmın ıslâh edilmesi gündeme gelmişti. Ancak, Osmanlı yol yönetmeliğine göre yol inşaatının emek ihtiyacı yükümlülük metoduyla halktan sağlanıyordu. Bu tarihlerde Samsun- Çarşamba- Amasya tramvay hattı da inşa hâlinde olduğundan halkın iki yükümlülüğü birden sürdüremeyeceği gerekçesiyle Terme yolunun inşası plânlamaya alınmadı⁶.

1890'larda hükümet konağından başlayan yol, su köprüsüne kadar kasaba sınırları içerisinde uzanmaktaydı. Söz konusu cadde üzerinde kahve ve hanlar mevcuttu. Bu mekânlarda yolcuları karşılamak, onlara mesken ve han göstermek işiyle meşgul olan kişiler bulunmaktaydı. Cadde su köprüsünden beş dakika ileride taşlık bir dağın ortasından açılan bir tarafı tepe, diğer tarafı uçurum olan bir güzergâhtan geçmekteydi. Bundan sonra yol kumluk, bataklık ve ormanlık sahada uzanmaktaydı⁷. Yolcuların rahat ve güvenliğini sağlamak adına Nafia kâtibi Bahri Bey'in himmetiyle köprü ve çeşmeler inşa edilmişti⁸. Bütün bu çalışmalara rağmen 1890'lı yıllarda Samsun-Çarşamba yolu ulaşımına pek elverişli değildi⁹. Bu nedenle Çarşamba ovasında yetiştirilen ürünlerin bir kısmı *limbo* adı verilen yelkenli kayıklarla Yeşilirmak ve denizden Samsun'a ulaştırılmaktaydı¹⁰.

Orta Anadolu'nun yapağı, tiftik, afyon ve ipek kozası gibi ihraç ürünlerinin Samsun yerine Ankara üzerinden demiryolu vasıtasıyla İstanbul'a sevk edilmeye

⁴ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), *İrade- Dahiliye (İD)*, Nr. 34574: Esseyid Ali Rıza'nın Şukkası, 11 Mayıs 1279.

⁵ BOA, *İD*, Nr. 34574.

⁶ BOA, *Şura-yı Devlet (ŞD)*, Nr. 1826/45: Trabzon Vilâyeti Umum Meclisi'nden Dahiliye Nezaretine Tezkire, 11 Nisan 1287.

⁷ İsmetzaade Arif, s. 17- 18.

⁸ İsmetzaade Arif, s. 17- 18.

⁹ İsmetzaade Arif, s. 10.

¹⁰ Topal, s. 47.

başlanması 1890'lı yıllarda Samsun limanını olumsuz etkiledi. Bununla birlikte Bafra ve Çarşamba ovalarındaki üreticilerin geçimlik tarımdan ticarî tarıma yönelmiş olması¹¹ Samsun limanından gerçekleştirilen ihracatın azalmasını önledi.

1914 yılı itibarıyla, Canik sancağı sınırları dahilindeki karayolunun uzunluğu toplam 290 km kadardı¹². Sancak idaresi yeni yollar açmak ve mevcut yolların bakımını yapmak amacıyla modern makineler satın alma ve yolların tahribatını önlemek için kağnıların yerine geçirmek üzere Trabzon'dan dört tekerlekli araba numuneleri getirmeyi plânladıysa da genel savaşın ilânı sebebiyle bunu gerçekleştiremedi. Savaş döneminde yeni yollar inşa edilemezken mevcut yollar ise amele taburları vasıtasıyla ulaşımaya açık tutulmaya çalışıldı. Kağıt üzerinde Canik Sancağı dahilindeki amele taburlarının mevcudu bin kişi gözükmekteydi. Ancak, fiilen çalışanlar baş mühendisin tespitlerine göre, sadece 500 kişiydi. 1914 yılında üç amele taburu vasıtasıyla bu yolların ancak bakımı yapılıyordu. Yol inşası için gerekli iş makinelerinin alımı amacıyla ihale açılmışsa da savaşın ilânı üzerine iptal edildi. Öyle anlaşıyor ki, savaş sebebiyle 1915-1923 yılları arasında yol uzunluğunda herhangi bir artış olmamıştı. Birinci Dünya Savaşı esnasında Canik sancak idaresinin bayındırlık için ayırdığı tahsisat savaş öncesine göre yarı yarıya azalmıştı. Mevcut bütçe ile ancak memur maaşı gibi carî harcamalar karşılanıyordu. Bu dönemde karayollarına yeni bir yatırım yapılması söz konusu değildi¹³.

Birinci Dünya Savaşı ve Millî Mücadele yıllarında bayındırlık işlerinin sürdürülememesi ve yeni yolların açılmamasının bir sonucu mevcut yollar ihtiyacı karşılayamaz bir noktaya geldi. Nitekim 1920'de "Yollar" adlı makalesinde kuvvetli ve başarılı olmayı ekonomik gelişmeye bağlayan Nemlizade Şerafeddin'e göre, Yeşilirmak, Kızılırmak ve Terme Irmağı havzaları en az 700- 800 bin nüfusu besleyebilecek bir bölgedir. Buna karşılık bölge toplumun ve devletin lakayt tavrı ve ihmalkârlığı sonucu ıslâh edilmemiş çorak arazi olarak kalmıştı. Nemlizade'ye göre, Çarşamba ve Bafra muntazam şoselerin inşası ve lüzumlu kanalların açılması halinde önemli bir üretim merkezi haline gelebilecekti¹⁴.

Cumhuriyet'in ilk yıllarında Samsun'un çevresi ile olan karayolu bağlantısı son derece sınırlıydı. Mevcut Samsun- Sivas ve Samsun Çorum karayolları kar, su ve çamurdan geçilmez bir durumda olduğundan halk ürününü iskelelere sevk etmekte bir hayli sıkıntı çekmekteydi. Eşek ve katırlarla gerçekleştirilmeye çalışılan nakliyat bir hayli pahalı, hamal ücretleri ise bir hayli yüksekti¹⁵. Yerel basının temsilcilerinden Aziz

¹¹ *Trabzon Vilâyeti Salnamesi 1319*, s. 199-200.

¹² Samsun- Bafra- Alaçam yolu 90 km., Samsun- Çarşamba- Terme- Ünye- Fatsa yolu 115 km ve Ünye- Niksar yolu 85 km. uzunluğundaydı.

¹³ Nedim İpek, "Canik Umumî Meclisi", *19 Mayıs ve Millî Mücadele'de Samsun Sempozyumu 20- 22 Mayıs 1999 Bildiriler*, Samsun 2000, s. 192.

¹⁴ Nemlizade Şerafeddin, "Yollar", *Piyasa*, Nr. 37, 13 Kanun-ı sani 1336.

¹⁵ Aziz Sami, "Yollarımız", *Haber*, Nr. 20, 14 Şubat 1340.

Sami'ye göre, bir çuval unun Merzifon'dan Samsun'a nakil ücreti Amerika'dan İstanbul'a nakil ücretine eşitti.

Bu soruna çözüm bulmak isteyen Cumhuriyet idaresi 1924 yılında Samsun-Bafra- Alaçam şosesini projelendirdi ve inşaatına başladı¹⁶. 1927 yılında ise Samsun-Dikbıyık şosesi *mükemmel* bir hâle getirildi. Samsun Valisi Kazım Paşa'nın ulaşımaya verdiği önem neticesinde¹⁷ vilâyet dahilindeki devlet yollarının uzunluğu 1933 yılı itibarıyla 281 kilometresi şose olmak üzere 331 kilometreye ulaştı¹⁸.

2. Samsun Sahil Demiryolu

2.1. İnşaat Dönemi

Dönemin yerel basın yazarlarından Aziz Sami'nin de köşe yazılarında gündeme getirdiği gibi Samsun- Sivas ve Samsun sahil demiryolu hatlarının inşası iktisadî, siyasî ve sosyal açıdan bir zorunluluktur. İktisadî açıdan ticarî tarımın gelişmesi ve ticarî potansiyelin artması için limanın iç bölgelerle ve hinterlandındaki ovalarla olan bağlantısının düzenli yollarla sağlanması gerekmektedir. Aksi takdirde üreticinin ulaşım zorluğu sebebiyle yalnızca ihtiyaç duyduğu ürünleri yetiştireceği, pazara yönelik üretim yapmayacağı aşikardı. Üretimin dolayısıyla ihracatın arttırılması için modern tarım araçlarına ihtiyaç duyulmaktaydı. Oysa, yolların yetersiz olması sebebiyle traktör ve harman makinesi gibi ithal edilen araçların Tokat ve Merzifon gibi iç bölgelere sevki uzun ve yorucu bir işti. Kısacası gerek üretimin arttırılması ve gerekse tüm dünya ile rekabet eder bir tarzda dış ticaret dengesinin kurulabilmesi için kara ve demiryolları ile limanların yapılması şarttı¹⁹. Aziz Sami'nin ifadesiyle, "*yollara, demiryollarına, limanlara yapılacak sarfiyat feyyaz toprağa saçılmış tohumlardı. Bire yüz kazanç muhakkaktı.*". Öte yandan, Aziz Sami, halkın kültür ve bilgi seviyesinin yükseltilmesini üretim ve ihracat ile ilişkilendirerek gençlerin eğitime büyük bir önem verilmesi gerektiğini savunur. Çevre yerleşim birimlerinde ikâmet eden eğitim çağındaki gençlerin öğrenimlerini sürdürebilmeleri amacıyla Samsun'a gelebilmesi için demiryolunun inşa edilmesi gereği üzerinde durur²⁰.

Yukarıda açıklanan sebeplerden dolayı daha 19. yüzyılın ikinci yarısında Sinop ile Terme arasında bir demiryolu işletmeciliğine ihtiyaç duyulmuştu. Bu ihtiyacı karşılamak amacıyla 1873'de Trabzon Vilâyet Umum Meclisi Şura-yı Devlet'in de onaylaması üzerine Samsun- Çarşamba- Amasya arasında yeni bir şosenin inşasını ve bunun *Amerikanvarî tramvay hattına* dönüştürülmesini kararlaştırdı²¹. 1890'larda ise

¹⁶ Haber, 21/28 Şubat 1340, Nr. 21/22.

¹⁷ Mustafa Adil, "Vilâyet Yolları", *Ticaret Gazetesi*, 7 Temmuz 1927.

¹⁸ Topal, s. 50.

¹⁹ Aziz Sami, "Yollarımız", *Haber*, Nr. 20, 14 Şubat 1340.

²⁰ Aziz Sami, "Yollarımız", *Haber*, Nr. 20, 14 Şubat 1340.

²¹ BOA, ŞD, Nr. 1827/17: Şura-yı Devlet Mazbatası, Kanun-ı sani 1289.

Samsun- Bafra - Sinop güzergâhında bir demiryolunun projelendirildiği anlaşılmaktadır²². Bu projeler Osmanlı döneminde gerçekleştirilemedi.

Cumhuriyet döneminde demiryolu yatırımları plânlanırken büyük projeler devlet tarafından üstlenilmiş, kısa mesafeli demiryolu projelerinin inşaatı yerli veya yabancı şirketlere verilmiştir. Her ne kadar Ilıca- İskele hattının imtiyazı büyük bir çoğunluğu ecnebî sermayenin kontrolünde olan şirkete verilmişse de söz konusu yatırımlarda yerli sermaye bazı kolaylıklar tanınmak suretiyle desteklenmiştir²³. Nitekim Samsun- Bafra, Samsun-Çarşamba hattının imtiyazı Türklerin oluşturduğu bir şirkete verilecektir. Böylece Türk sermayedar grubu ilk kez demiryolu inşasına teşebbüs ediyordu.

6 Aralık 1923 tarihinde Türk tütün piyasasının büyük ihracat firması sahiplerinden Nemlizadeler²⁴ ile Nafia Vekaleti arasında Çarşamba ve Bafra ovalarını Samsun limanına bağlayacak olan yaklaşık 150 km uzunluğunda ve 75 cm. genişliğinde dar bir demiryolu hattı döşenmesi hususunda 37 maddelik bir sözleşme imzalandı²⁵. Söz konusu şahıslar sözleşme ile elde ettikleri hakları on ay içerisinde kurulacak olan bir anonim şirkete devredeceklerdi. Şirket üç yıl içerisinde inşaatla başlamakla yükümlüydü. İlgili şirket isterse ve imkânları el verirse söz konusu hattı Terme ve Bafra/Alaçam'a kadar uzatabilecekti. Şirket, Terme ve Alaçam hatlarını inşa edip etmeyeceğini üç yıl içinde bildirmek ve projelerinin kabulünden itibaren iki yıl içerisinde de inşaatı tamamlamakla yükümlü olacaktı. Aksi takdirde bu kısımlara ait imtiyaz hakkı düşecekti. Sözleşmeyle şirkete ithal edilecek olan inşaat malzemesi ile lokomotif ve yolcu vagonları gibi araç gerecin gümrük vergisinden muaf tutulması ve kamuya ait mîrî ormanlardan kereste temini gibi bazı kolaylıkların da sağlanması hükme bağlanmıştı. Sözleşmenin imzalanmasından 25 yıl sonra hükümet imtiyaz hakkını devralma yetkisine sahipti. İnşaat ve işletme döneminde istihdam edilecek memur ve ameleler Türk vatandaşı olacaktı. Bununla birlikte Türk vatandaşlarca doldurulamayan uzmanlık kadrolarında Nafia Vekâleti'nin onayı ile yabancılar

²² *Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, (BCA), Nr. 230. 1.43.26.1: Ticaret ve Nafia Nezaretine, 9 Mart 1313.*

²³ *Ilıca- İskele Palamutluk Demiryolu Türkiye Anonim Şirketi (1925 İstanbul) A. Gündüz Ökçün, 1920- 1930 Yılları Arasında Kurulan Türk Anonim Şirketlerinde Yabancı Sermaye, Ankara 1971, s. 106.*

²⁴ *Nemlizadeler Orta ve Doğu Kardeniz'de tütün, deri ve bankerlik sektöründe önemli bir yer işgal eden ve Cumhuriyetin ilk yıllarında demiryolu ve liman inşaatı ve işletmeciliği ile uğraşan bir ailedir. Bk. Samsun Ticaret Rehberi, Yayına Hazırlayanlar: Hayreddin Nadi- Abdullah Yesarî, Samsun 1339; Selahattin Tozlu, "XIX. Yüzyılda Sosyo- ekonomik Bakımından Trabzon Limanı", Trabzon ve Çevresi Uluslar arası Tarih- Dil- Edebiyat Sempozyumu 3- 5 Mayıs 2001, I, Trabzon 2002, s. 391- 395.*

²⁵ *Samsun Çarşamba, Terme ve Yine Samsun Bafra ve Alaçam'a Temdid Edilecek Demiryolu Mukavelenamesi, Şartnamesi ve Samsun Sahil Demiryolları Türk Anonim Şirketi Nizamname-i Dahiliyesi, İstanbul 1340.*

istihdam edilebilecekti. İmtiyaz hakkı 75 yıl olarak belirlenmişti²⁶. Bu sürenin bitiminde demiryolunu işletme hakkı devlete devredilecekti. Öte yandan, harp halinde hükümet demiryoluna el koyabilecekti. Sözleşme metni Meşrutiyet ve Cumhuriyet döneminde imzalanan sözleşmelerin metinleri ile aynı özellikleri taşımaktadır.

Samsun- Çarşamba hattını sözleşmeye uygun olarak inşa edip işletmek üzere Nemlizade mahdumları ve diğer hisse sahipleri tarafından merkezi İstanbul olmak üzere *Samsun Sahil Demiryolları Türk Anonim Şirketi* ismiyle bir şirket kuruldu²⁷. Şirketin kurucu ve hissedarları arasında ecnebi yoktu. Bununla beraber, 1926'da şirketin idare meclisi üyeleri arasında bulunan İtibar-ı Millî Bankası Genel Müdürü Italo Rossi İtalyan vatandaşıydı²⁸. Şirket idaresi 21 Eylül 1924 tarihli toplantısında bir nizamname hazırladı. Buna göre, şirketin sermayesi serbest piyasadan toplanacak olan beheri on lira kıymetindeki yüz bin hissenin karşılığı olan 1.000.000 liradır²⁹. Gerektiğinde şirketin sermayesi iki katına kadar çıkarılabilecekti³⁰. İnşaat döneminde piyasaya sunulan 100.000 hisse senedinden 20.000 adedi satılmış³¹ ise de bu ilgi fazla sürmeyince hazine değişik tarihlerde toplam 58.500 adet hisse senedi satın alarak şirkete malî açıdan destek oldu³².

Keşif mühendisleri sözleşmenin imzalanmasından dört ay sonra Mart 1924'de Samsun'a geldiler³³. Mühendislerin kısa sürede tespit ettikleri güzergah ve hazırladıkları haritalar Nafia Vekâleti tarafından tasdik olunmuş, sıra inşaatı başlatmaya gelmişti. Bu arada Nemlizadeler, Trabzon'da bulunan Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın Samsun'u da teşrif edeceklerini öğrenmişlerdi. Bunun üzerine temel atma törenine Gazi Mustafa Kemal davet edildi³⁴. 21 Eylül 1924 tarihinde gerçekleştirilen temel atma töreninde Mustafa Kemâl gümüş bir kazma ve kürekle ilk harcı koydu ve bir konuşma yaptı³⁵.

Gazi Mustafa Kemâl yolun ülke ekonomisi için önemini vurgulayan konuşmasında "*Vatandaşlarımızın millî bir sermaye ile memlekette demiryolu inşa*

²⁶ *Samsun Sahil Demiryolları Türk Anonim Şirketi Nizamname-i Dahiliyesi* İstanbul 1340, md. 1.

²⁷ *Samsun Sahil Demiryolları Türk Anonim Şirketi Nizamname-i Dahiliyesi* İstanbul 1340.

²⁸ *İstanbul Vilâyet Gazetesi*, 19 Kanun-ı sani 1926, Nr. 938.

²⁹ *Samsun Sahil Demiryolları Türk Anonim Şirketi Nizamname-i Dahiliyesi* İstanbul 1340.

³⁰ Mühendis Nazır, "*Samsun Sahil Demiryolları*", *Demiryolları Mecmuası*, Sayı. 101, (Temmuz 1933), s. 247.

³¹ Bir kaynağa göre ise 133.880 liralık hisse kaydı gerçekleştirilebilmişti. Mühendis Nazır, Sayı. 101, s. 247.

³² "*Samsun Sahil Demiryolları Hakkında Malumat*", Sayı. 93, (Teşrin-i sani 1932), s. 519.

³³ *Haber*, 26/27 Mart 1340.

³⁴ Dursun Ali Akbulut, "Reisicumhur Gazi Mustafa Kemal Paşa Hazretleri'nin Samsun'u İkinci Ziyaretleri (20- 24 Eylül 1924)", *Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, Sayı. 12/1, Samsun 1999, s. 15- 16.

³⁵ Mehmet Önder, *Atatürk'ün Yurt Gezileri*, Ankara 1998, s. 401- 402.

etmek teşebbüsü, izaha muhtaç olmayan birçok nokta-i nazarlardan fevkalâde mühimdir. Böyle millî teşebbüslerin Hükûmet-i Cumhuriyetimiz ve riyaset tarafından ne kadar büyük memnuniyet ve mefharretle karşılanmakta olduğu suhuletle tahmin edilebilir. Demiryolu yapmakta ilk millî teşebbüsün tatbikatına başlandığını bizzat görmek fırsatı, benim için cidden mesut bir tesadüftür. Memleketimizin asırlardan beri yolsuz bırakıldığı ve bir demiryoluna olan ihtiyacın şiddeti düşünülürse, bu hususta müteşebbis olanları ne kadar takdir etmek ve onlara ne derece müzahir olmak lâzım geleceği pek güzel anlaşılır. Nemlioğullarını bu teşebbüs ve muvaffakiyetlerinden dolayı hararetle tebrik ederim. ... Efendiler, merkezi Anadolu'nun iskelesi olan Samsun'u Sivas'a rabtedecek olan demiryoluna başlanırken, Nemlioğullarının hakikî programa fiilen tevessülleri ne kıymetli bir misal olmuştur. Samsun- Çarşamba demiryolunun ne kadar feyiz ve refah yolu olacağını düşünerek iftihar edebilirler³⁶. diyerek Türk ekonomik sisteminde tercihinin millî sermaye ve hür teşebbüs olduğunu açık bir şekilde ortaya koymuştur.

Gazi Mustafa Kemal'in konuşma metninden de anlaşılacağı üzere merkezî idare yatırımların millî sermaye tarafından gerçekleştirilmesini arzu etmekteydi. Aynı istek ve arzu Türk basınında da mevcuttu. Örneğin, *Haber* gazetesi bu girişimi Samsun kamuoyuna *Memleketimizde ilk defa olarak millî bir sermaye ile Nemlizade mahdumlarına böyle memleket için hayırlı ve şerefli olacak bir teşebbüste bulunmaları sayan-ı iftihadır. Canik sahillerinin feyyaz mıntıkası bu hat yüzünden pek büyük bir inkişafa mahzar olacaktır*³⁷ şeklinde duyurmaktaydı.

Demiryolunun inşaat maliyeti projede öngörülen miktarı aşmıştı. Projede hattın kilometresinin 16.000 liraya inşa edileceği ve işletme masrafının azamî 600 lira olacağı hesaplanmıştı. Halbuki hattın inşaat maliyeti kilometresi 37.000 liradan toplam 1.371.159 lirayı bulmuştu. Bunda para sükutunun ve devletçe yeni hatların yapılmaya başlanması dolayısıyla el emeğinin kıymetlenmesinin etkisi çok olmuştu³⁸. Başlangıçta inşaatta 400 işçi istihdam edilmekteydi. İşçi adedi gün geçtikçe artmıştır³⁹. Ancak, aynı yıllarda ülkenin sair bölgelerinde de demiryolu inşaatlarına başlanması vasıflı işçiye duyulan ihtiyacı arttırmıştır. Bu da Samsun Sahil Demiryolu Şirketinin vasıflı eleman bulmasını zorlaştırırken, istihdam ettiklerinin de maliyetini arttırmıştır. Neticede şirketin bütçesi 370.000 liralık açık vermiştir. Söz konusu açık maliyenin kefaleti ile yıllık %12 faiz verilmek ve işleyecek faizi her üç ayda bir anaparaya (sermayeye) ilâve etmek üzere İş Bankası'ndan alınan kredi ile kapatıldı⁴⁰.

³⁶ Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, I- III, Ankara 1997, s. 201- 202.

³⁷ *Haber*, 21 Teşrin-i sani 1340, Nr. 51.

³⁸ Mühendis Nazır, Sayı. 101, s. 247.

³⁹ *Haber*, 21 Teşrin-i sani 1340.

⁴⁰ Mühendis Nazır, Sayı. 101, s. 247; "Samsun Sahil Demiryolları Hakkında Malumat", Sayı. 93, Teşrin-i sani 1332, s. 519.

2.2. Özel İşletme Dönemi

75 cm. genişliğinde ve 35 km uzunluğundaki hat 1 Eylül 1926'da⁴¹ geçici olarak işletmeye alındı. Şirketin merkezî idaresi Haydarpaşa garında, işletme müdüriyeti ise Samsun'daydı. Hat güzergahındaki istasyon mevkileri Samsun, Tekkeköy, Hamzalı, Dikbiyık ve Çarşamba idi. İleriki yıllarda Derbent ve Kızılıçık gibi noktalarda yeni ara istasyonların kurulduğu anlaşılmaktadır. Samsun- Kızılıçık arasında sahile paralel olan demiryolu hattı bu istasyondan sonra giderek denizden uzaklaşmakta ve Yeşilirmak'a ulaşmaktaydı⁴².

Samsun - Çarşamba hattında trenler günde üç veya dört kez sefer yapmaktaydı. Bu hatta çalışan trenlerin yolcu vagonları dört, beş tane idi. Bu vagonlarda karşılıklı oturlan tahta kanepeler vagonun bir yanından öbür yanına kadar uzanıyordu. Kanepelerin sağ ve sol yanlarına karşılıklı uzatılmış zincirler takılırdı. Bu vagonlarda bilet kontrolü vagonun sağ ve sol yanında bulunup, bir ucundan diğerine kadar boylu boyunca uzanan basamak üzerinde ve sözü edilen gerilmiş zincirlere tutunarak ilerleyebilen görevlinin adeta *cambazlık* gösterisine dönüşen ilerleyişi ile gerçekleşirdi. Vagonlardan en az ikisinin yanları ilkbahar ve yaz aylarında yolcuların etrafı seyretmesini sağlayacak bir şekilde açılırdı. Sözü edilen trenin hızı yol durumuna göre ortalama 15 km/saat olup Samsun- Çarşamba arasındaki mesafeyi yaklaşık iki saatte alıyordu⁴³.

Yolculardan 3 yaşına kadar olanlar ücret ödemezken, 3-7 yaş arasındaki çocuklar ile asker, zabıt, polis, jandarma ve askerî öğrenciler yarı ücretle taşınmaktaydı. Yolcuların 10 kilografa kadar olan bagajları ücretsiz, fazlası yükleri ücret karşılığında yük katarlarında taşınmaktaydı. Eşya taşıma ücretlerine *kaydiye*, *tahmil* ve *tahliye rüsumu* dahil edilmekteydi. Posta çantaları ücretsiz, posta denkları ise %25 indirimli olarak taşınmaktaydı⁴⁴. Demiryolundan özellikle, memur, öğrenci ve köylüler faydalanmaktaydı. Örneğin, Çarşambalı lise öğrencileri sabah treni ile Samsun'a gelip 7, 8 yüz metre koşturarak okullarına (Samsun Lisesi) ulaşıyorlardı. Çarşamba ovasında istasyon civarındaki köylerde ikamet eden üreticiler sebze, meyve, tavuk, yumurta, süt ve süttten yapılan ürünlerini Samsun'a trenle taşıyorlardı. Bu nedenle, Samsun halkı cumartesi günleri Atatürk Parkı'nın batısında bulunan

⁴¹ Mühendis Nazır işletmeye başlama tarihini 29 Ağustos 1926 olarak verir. Bk. Mühendis Nazır, Sayı. 101, s. 247.

⁴² Ahmet Demir, "Çarşamba Hattı", *Demiryolcu*, Sayı. 9, (Eylül 1992), Ankara, s. 10-11.

⁴³ Ahmet Demir, 1990'larda kaleme aldığı bir makalesinde nostaljik bir teklifte bulunuyordu. Teklife göre, yöre halkı ve turistlerin ilgisini çekebilmek için elverişli aylarda kullanılmak üzere bu hatta eskilerini hatırlatacak bir tipte yanları açık vagonlarla seferler düzenlenebilirdi. Demir, Sayı. 9, s. 10-11.

⁴⁴ *Samsun Çarşamba, Terme ve Yine Samsun Bafra ve Alaçam'a Temdid Edilecek Demiryolu Mukavelenamesi, Şartnamesi ve Samsun Sahil Demiryolları Türk Anonim Şirketi Nizamname-i Dahiliyesi*, İstanbul 1340.

pazarda ucuz alış veriş yapma imkânı buluyordu⁴⁵. Öte yandan, Samsun- Çarşamba trenleri özellikle ilkbahar ve yaz aylarında gezi ve kıra gitme ihtiyacı duyan Samsunlulara büyük ölçüde yardımcı oluyordu. Özellikle, hafta tatili olan pazar günü çok sayıda kimse trene hücum ediyordu. Gidilecek yerlerin başında Derbent'ten sonra gelen sahildeki Kızılıçık mevkii geliyordu. Son derece güzel kumsalı olan bu mıntıka, Samsun'un en önemli plajı niteliğindeydi⁴⁶.

Demiryolunun hizmete alınması sonrası ekonomik olarak işletilebilmesi için gerekli sayıda yolcu ve yük talebiyle karşılaşmadı. 1923 yılında yapılan projeye göre demiryolu işletmeye alındığında yıllık gelir 227.800 lira olarak tahmin edilmişti. Oysa, elde edilen gerçek gelir bunun çok altındaydı. İnşaat ve işletme masrafları ile işletme gelirlerinin sağlıklı tahmin edilememesi ve yeter sayıda hisse senedinin satılamaması, şirketin bütün hesaplarını alt üst etti⁴⁷.

Aşağıdaki tablodan da anlaşılacağı üzere şirketin bütçesi 1928 sonrası sürekli açık vermiştir. 1929 yılında taşınan yolcu miktarı 257.000, yük miktarı ise 10.600 ton⁴⁸.1931 yılında Samsun-Çarşamba hattında taşınan yolcu sayısı 230.423'e gerilerken, nakledilen yük 18.505 tona çıkmıştır.

Tablo 1. Samsun Sahil Demiryolu Şirketinin Yıllara Göre Gelir- Gideri.

<i>Gelir (TL)</i>				<i>Gider (TL)</i>			
	1928	1929	1930		1928	1929	1930
<i>Yolcu</i>	92.684	91.430	90.579	<i>Personel</i>	-	-	78.732
<i>Yük</i>	51.768	68.093	47.364	<i>Onarım</i>	-	-	1.094
	-	-	-	<i>Diğer</i>	-	-	101.382
<i>Toplam</i>	144.452	159.523	137.943	<i>Toplam</i>	125.794	169.159	181.208

Kaynak: R. Vadala, *Samsoun (Passé- Présent-Avenir)*, Paris 1934, s.128.

Netice itibarıyla elde edilen hasılât 121.034 liraydı. Merkez ve işletme masrafı ise toplam 105.953 lirayı buluyordu. İşletme geliri giderlerden 15.081 lira fazla gözüktü de, amortisman masrafları düşüldüğünde 1931 senesi bütçesi 13.204 lira açık vermiştir⁴⁹. Bundan da anlaşılacağı üzere yolcu sayısında ve taşınan eşyada istenen hedefe ulaşamamıştı.

Hedefe ulaşamamasının en önemli sebeplerinden birisi olarak demiryolu hattının 1931 yılı itibarıyla Yeşilirmak'ı aşıp Çarşamba kasabasına uzatılamaması gösterilmekteydi. Terme ve Bafra hatlarının inşası ise şirketin mali vaziyetinin

⁴⁵ Demir, Sayı. 9, s. 10- 11.

⁴⁶ Demir, Sayı. 9, s. 10- 11.

⁴⁷ Mühendis Nazır, Sayı. 101, s. 247.

⁴⁸ R. Vadala, *Samsoun (Passé- Présent-Avenir)*, Paris 1934, s.55

⁴⁹ "Samsun Sahil Demiryolları Hakkında Malumat", Sayı. 93, Teşrin-i Sani 1932,s. 519.

uygunsuzluğu sebebiyle gerçekleştirilememiştir. Oysa şirketin ticarî bir kurum olarak ayakta kalabilmesi için Alaçam ve Terme'ye kadar uzatılması öngörülmüştü.

Taşımacılıkta hedefe ulaşamamasının bir diğer sebebi aynı tarihlerde demiryoluna paralel Samsun- Çarşamba şosesinin çağdaş bir şekilde inşa edilmiş olması ve bu güzergâhta karayolu- demiryolu rekâbetinin başlamasıydı⁵⁰. Kaynakların ifadesine göre şose vilayetin hatta ülkenin en muntazam yoluydu. Bu ise demiryolu ile karayolu sektörü arasında rekabeti gündeme getirir. Söz konusu rekabet 2 Nisan 1928 tarihinde gerçekleştirilen Türkiye Demiryolları Müdürleri Konferansı'nda tartışılan konulardan birisidir. Buradaki değerlendirmelere göre, rekabette karayolu sektörü iki açıdan avantajlıydı. Birincisi bazı yerleşim birimlerinde istasyon bulunmaması sebebiyle nakledilecek mal istasyona kadar kara vasıtası ile taşınmaktaydı. Bu da ticarî malın ilâve yükleme ve boşaltma masrafını gündeme getirmekteydi. İkincisi karayolu trafiğindeki araçlar genel ve özel yollardan herhangi bir ücret ve vergi ödemeksizin yararlanmakta ve herhangi bir kayda tabi tutulmamaktaydı. Oysa demiryolu şirketleri hatların bakımından sorumluydu. Öte yandan, karayolu araçlarını kullananlar herhangi bir isim altında vergi ödemezken demiryolunu tercih eden yolculardan nakliyat resmî, bilet ücreti ile birlikte tahsil olunmaktaydı.⁵¹ Samsun- Çarşamba hattında kamyon nakliyatı pul ve rüsumdan muaf olduğu gibi güvenlik, yük kapasiteleri, muayyen tarife, hareket saatleri konularında hiçbir kayda tabi değildi. Bu ise yalnız nakliye ve pul rüsumundan Hazinesin günde 500 lira kaybına neden oluyordu. Trenle yolculuk edenler nakliye vergisi, pul bedeli ve senenin belli başlı günlerinde yolcu biletlerine ilâve edilen Hilâl-i ahmer ve himaye-i etfal paylarını ödemek zorundaydılar. Öte yandan, demiryolu ile nakledilen hayvan ve eşyaya ait *baytariye şehadetnamesi*, *inhisar ruhsatiyesi*, *orman imrariyesi* ve filoksera için *ziraat menşe şehadetnamesi* ve sair resmî evrak isteniyordu. Bir de belediye şehirde pazarlanan malları vergilendirmek için liman ve demiryolu kayıtlarından yararlanıyordu. Bu durumda demiryolunu kullananların vergi kaçırma imkânları olmuyordu. Oysa otomobil ve kamyonlar bu belgeleri aramıyordu. Dolayısıyla tüccarlar karayolunu tercih ediyorlardı⁵².

Demiryolu teknik elemanlarına göre, karayolu taşımacılığı demiryoluna nazaran daha fazla dışa bağımlıydı. Yedek parça, benzin ve yağ gibi ürünlerin ithalatı yurt dışına mühim servetlerin çıkmasına sebebiyet vermektedir. Netice itibarıyla, millî iktisat açısından motorlu araç işletmeciliğinin serbest bırakılması hem demiryolu şirketlerinin ve hem de hazinenin zararına yol açmaktaydı. Aynı konu *Samsun Vilâyet*

⁵⁰ 1930'lu yıllarda Samsun Belediyesi'ne kayıtlı 182 otomobil, 122 kamyon ve 3 motosiklet mevcuttur. Bk. Vadala, s. 130.

⁵¹ Hüseyin Yakup, "Demiryollar, Otomobiller, Rekabetleri", *Demiryolları Mecmuası*, Sayı 73, (Mart 1931), s. 14-27.

⁵² Hüseyin Yakup, "Demiryollar, Otomobiller, Rekâbetleri", *Demiryolları Mecmuası*, Sayı 74, (Nisan 1931), s. 159- 160.

*Gazetesi'nde ise Türkiye'de hiçbir vilâyetin yolu Samsun vilâyetinin yolu kadar mükemmel ve muntazam değildir. Bu yoldan demiryolu idaresinden başka memnun olmayan hiçbir kimse ve müessese yoktur. Söz konusu idare memnun olmamakta haklıdır. Bu yol yüzünden yolcu ve yükünü kısmen kaybetmiştir. şeklinde değerlendirilmekteydi*⁵³. Bu ifadelerden de anlaşıldığı üzere 1930'lu yıllarda ulaşım sektöründe demiryolu– karayolu taşımacılığı tartışmaları yapılmaktadır. Demiryolu çalışanları ve demiryolu işletmesi yetkilileri demiryolu güzergâhının olduğu yerlerde karayolu taşımacılığına karşı çıkarken kamuoyunun ise karayoluna yapılan yatırımlardan memnun kaldığı anlaşılmaktadır.

Samsun liman ücretlerinin yüksek olması da ticarî emtianın karayolu veya nehir taşımacılığına kaymasına sebebiyet vermiştir. Öte yandan, perakende olarak sevk edilen ticarî malların gümrük veya mağazalardan istasyona ve istasyondan mağazalara kadar hamaliye ve nakliye masrafı maliyeti arttırdığından tüccar birkaç defa yükleme ve boşaltma işinden kurtulmak ve hamaliye masrafından tasarruf edebilmek için kamyonla nakliyatı tercih etmekteydi. İhracat eşyasından doğrudan vapura yükletilecek büyük partiler, zorunlu olarak trenle nakledilirken tenzilâta rağmen tüccar perakende eşya nakliyatında otomobilleri tercih ediyordu.

Termeli ve Çarşambalı üreticiler ve tüccarlar ise Samsun iskelesinde ücretlerin yüksek olması sebebiyle Trabzon ve Batum gibi Doğu Karadeniz ve Kafkaslarda pazarlayacakları mallarını batma tehlikesini göze alarak kayık ve motorlarla nehir ve deniz üzerinden Ünye'ye sevk etmeyi tercih ediyorlardı⁵⁴. Bunda Ünye yerel idaresinin şehrin ticarî potansiyelini arttırmak amacıyla iskeledeki işlemlerde rüsum almaması da etkiliydi. Bu ise sadece demiryolunun gelirlerini azaltmakla kalmıyor, Samsun'un iktisadî faaliyetine de büyük bir darbe vuruyordu.

Bölgede değişik tarihlerde görülen kuraklık da nakliyatın boyutunu belirleyen başka bir olguydu. Örneğin, 1930 yılında yaşanan kuraklık sebebiyle ticarî emtia nakliyatı düşer. Yukarıda açıklanan sebeplerden dolayı şirketin 1929 ve 1930 bütçeleri toplam 41.633 lira 78 kuruş açık verir⁵⁵.

Demiryolu şirketi bütçe açığını kapatmak ve söz konusu sorunları aşabilmek için bir taraftan istihdam ettiği eleman sayısını azaltırken diğer taraftan da nakliyat ve taşıma ücretlerinde indirim gitti. Şirketin istihdam ettiği personel sayısı 1928 yılında 157 kişidir. Şirket, giderlerini azaltmak amacıyla personel sayısını 1929'da 116, 1930'da ise 94'e kadar indirdi⁵⁶. Buna rağmen yıllık hasılat %1 oranında azaldı. Elde

⁵³ Hüseyin Yakup, " Demiryollar, Otomobiller, Rekâbetleri", *Demiryolları Mecmuası*, Sayı. 74, (Nisan 1931), s. 166.

⁵⁴ *Samsun Belediye Meclisine Mahsus Defter*, 46/174.

⁵⁵ H. Yakup, "Samsun- Çarşamba Hattı ve Terme'ye Temdidi", *Demiryolları Mecmuası*, Sayı. 76, (Haziran 1931), s. 280.

⁵⁶ Vadala, s.128.

edilen gelir ancak işletme masraflarını karşılamaktaydı. Bu ortamda daha önce alınan kredinin geri ödemesi yapılamadı. Dönemin uzmanlarının değerlendirmesine göre, kamyon sayısının gün geçtikçe artması sonucu tenzilatla gidilmemiş olsaydı şüphesiz yıllık gelir en azından %50 oranında azalacaktı. Yapılan tenzilatın çok mühim diğer bir faydası da bilet fiyatlarının ucuz olması sebebiyle az bir ücretle ulaşım imkânı bulan halkın hareket ve seyahat kabiliyetini arttırmış olmasıydı⁵⁷.

Tüccar için karayolu daha ekonomik ve cazipti. Bu nedenle, tren tarifelerinde yapılan tenzilat soruna çözüm olmuyordu. Önerilen çözüm yollarından birisi de mümkün olduğu kadar demiryollarını halka yaklaştırmaktı. Dönemin demiryolu yetkilileri veya uzmanları sorunu çözmek ve haksız rekâbeti önlemek adına istasyonların kasaba ve köylerle bağlantısını sağlayacak karayollarının inşasına öncelik verilmesini isterler. Öte yandan, karayolu inşaatında vilâyet dahilinde demiryolu olmayan mıntıkalara öncelik tanınmalıydı⁵⁸. Ayrıca demiryolu hattı perakende eşyanın alındığı ve sarf edildiği Samsun şehrinin ticaret merkezi olan Buğday pazarı ile Gümrük semtine ve Yeşilırmak üzerinden Çarşamba ve Terme çarşısına kadar uzatmak suretiyle halkı ve tüccarı yükleme, boşaltma ve hamaliye ücretlerinden kurtarmaktır. Öte yandan, Köse ormanları fabrikasının faaliyete başlamış olmasından dolayı Samsun- Bafra- Alaçam kısmı da ekonomik açıdan büyük bir önem kazanmıştı⁵⁹. Bu nedenle, Samsun- Bafra arasında bir demiryolu inşa edilmeliydi. Aslında, Samsun Sahil Demiryolu Şirketi bu konuda 1927’de fizibilite çalışmaları yapmıştı. Buna göre, 1.284.000 liralık bir yatırım ile 60 km. uzunluğundaki Samsun-Bafra demiryolu inşa edilebilecekti. Demiryolu uzmanlarının tahminine göre bu durumda şirketin gelirleri en az %50 artacağı gibi Bafra kasabası ve ovasının hasılatı da fazlalaşacaktı⁶⁰.

Samsun- Sivas İşletme Müfettişi H. Yakup, yazdığı makalede haksız rekâbeti ve can ve mal emniyetini sağlamak için kamyon nakliyatının belediye zabıtasınca kontrolünü ve muayyen tarifeli vesait-i nakliye kanununun yükümlülüğüne tabi tutulmasını, belediyelerin ve hususî idarelerin tahsil ettikleri vergi ve rüsumların kamyonların kaçak nakliyat yapmasını önleyecek bir şekilde genele yaygınlaştırılması ve vergi sisteminin ıslâh edilmesini önermekteydi. Özellikle, odun, kömür, kereste ve et gibi nakli kayda tabi ürün ve eşyanın nakliyat işlemleri kolaylaştırılmalıydı.

⁵⁷ H. Yakup, “Samsun- Çarşamba Hattı ve Terme’ye Temdidi”, *Demiryolları Mecmuası*, s. 76, (Haziran 1931), s. 261- 262.

⁵⁸ Hüseyin Yakup, “Demiryollar, Otomobiller, Rekabetleri, Samsun Sahil Hattında Kamyon Rekabeti”, *Demiryolları Mecmuası*, Sayı. 74, (Nisan 1931), s. 159, 161-162.

⁵⁹ Hüseyin Yakup, “Samsun- Çarşamba Hattı ve Terme’ye Temdidi”, *Demiryolları Mecmuası*, s. 76, (Haziran 1931), s. 261- 270.

⁶⁰ Hüseyin Yakup, “Samsun- Çarşamba Hattı ve Terme’ye Temdidi”, *Demiryolları Mecmuası*, s. 76, (Haziran 1931), s. 266- 267.

Şirket, 1930 senesinde de yolcu ücret tarifelerinde indirimde giderken, Çarşamba tüccar ve esnafı için ayrıca özel indirim uygulamak suretiyle kamyon rekabetini önlemeye çalıştı. Ulaşım ve nakliyatta indirim politikası taşınan yolcu sayısında artışa sebebiyet vermişse de, kuraklık sebebiyle ürün rekoltesinin önceki yıla göre düşük olması ve kamyon rekabeti neticesi eşya nakliyat hasılatı bir önceki yıldan 26.000 lira daha az olmuştur.

2.3. Devletleştirme

Yukarıdaki açıklamalardan anlaşılacağı üzere Samsun Sahil Demiryolu Şirketi'nin işletmede başarılı olamaması üzerine demiryolunu ve işletme hakkını Devlet Demiryollarına devretmeyi benimsemiştir. Neticede, 1926-1931 yılları arasında şirketçe işletilen demiryolu 1933 yılında Devlet Demiryollarına devredilmiştir⁶¹. Devir işleminde öncelikle Maliye Vekaleti şirketin bankadan aldığı krediyi faizi ile birlikte 376.626 lira olarak 30 Haziran 1930 tarihinde ilgili bankaya ödedi. Öte yandan, Nemlizadelerin elinde bulunan 250.000 liralık hisse senedi Devlet Demiryollarınca 125.000 liraya satın alındı⁶². Kasım 1932 tarihi itibarıyla Samsun sahil demiryolları şirketinin hisseleri 585.000 liralığı Maliye Vekaleti, 250.000 liralığı Devlet Demir Yolları, 148.050 liralığı ahalinin elinde olmak üzere toplam 983.050 liralıktır. 16.950 lira ise cüzdanda mevcuttu⁶³. Hükümet, çıkarılan bir kanunla serbest piyasadaki hisseleri de topladı. Neticede Samsun Sahil Demiryolu işletmesi toplam 1.245.000 lira karşılığında devletleştirilmiş oldu⁶⁴.

Burada belki tartışılması gereken konu ekonomik olarak ayakta duramayan bu şirketin Devlet Demiryolları tarafından devralınma sebebidir. Devir sonrası şirketin merkez ve işletme müdüriyeti bürokratik masrafları ile işletme binası ve atölye masrafları ortadan kalkacağından yıllık en az 20.000 lira tasarruf yapılabilecekti. Dönemin uzmanlarınca hazırlanan rapora göre, hat ticarî açıdan önemli ve gerekliydi. Mühendis Nazır, 1933'de yayımlanan bir makalesinde söz konusu hattı kısa uzunlukta olmakla beraber ticarî değerinin yüksek olduğu görüşünü savunmaktaydı. Ona göre, herhangi bir kamyon rekabetinin bu hattın geleceğini tehlikeye düşüreceğini iddia etmek doğru değildi. Bu hat işletme masrafını her zaman çıkarabilirdi. Hattın Terme'ye uzatılması halinde hasılat artacaktı. Ancak, geliri arttıracak asıl unsur Samsun'a çağdaş ve modern bir limanın inşa edilmesiydi. O kadar ki, limanın inşası Samsun'un tarihini değiştirecek bir yatırım olacaktı. Öte yandan, Bafra mıntıkası da

⁶¹ M. Emin Yenigün, " 1856'dan 1987'ye Demiryollarımız Türkiye'de Demiryolu Ulaşımının Tarihçesi" *Demiryol*, Sayı. 736, (Mayıs 1987), Ankara, s. 6 ; Cumhuriyet Ansiklopedisi 1923-2000, I, İstanbul 2002, s. 220.

⁶² Mühendis Nazır şirket hisselerinin 150.000 liraya devraldığını ifade etmektedir. Bk. Mühendis Nazır, Sayı. 101, s. 247.

⁶³ "Samsun Sahil Demiryolları Hakkında Malumat", Sayı. 93, Teşrin-i Sani 1932,s. 519.

⁶⁴ Mühendis Nazır, Sayı. 101, s. 247; Yenigün, s. 6 .

gelecek için gelişmeye daha müsaitti. Dolayısıyla hattın Bafra'ya kadar uzatılması bir zorunluluktur⁶⁵.

1933 yılında Samsun'da gerçekleştirilen Ticaret Odaları Mıntika Kongresi'nin gündemini meşgul eden sorunlardan birisi de ulaşım ve limandı. Kongrede devlete intikal eden sahil demiryolu hattının Terme'ye hatta daha ileri noktalara uzatılması, Samsun- Ankara arasındaki nakliyat ücretlerinin düşürülerek ticarî ürünlerin Ankara piyasasına ucuz nakledilmesinin sağlanması ve Samsun limanının ihracata elverişli bir hale getirilmesi görüşleri tartışıldı. Neticede Samsun'da bir limanın hükümet tarafından inşa edilmesi, iskele tarifelerinde belediyenin indirimine gitmesi, ithal sanayi ürünlerinden iskele resmi alınmaması, sahil demiryolunun Terme'ye kadar uzatılması ve ihraç ürünlerinin nakil ücretlerinde özel indirimle gidilmesi kararlaştırıldı⁶⁶.

Tüm söylemlere rağmen hattın Bafra ve Terme ile bağlantısı gerçekleştirilmedi. Bununla birlikte Samsun- Çarşamba hattı Devlet Demiryolları tarafından 1955 yılına kadar işletilmiş ve aynı yıl sökülüştür Samsun- Çarşamba arasında yük taşımacılığının artmasına ek olarak gününbirlik gidip gelmelerin yoğunlaşması üzerine, 1980'de bu hatta banliyö trenleri işletilmeye başlandı⁶⁷.

Sonuç

Bu çalışmada da tespit edildiği gibi Cumhuriyet döneminde özel teşebbüs ve sermaye gerçekleştirebileceği yatırımları yapması hususunda devlet tarafından desteklenmiş ve teşvik edilmiştir. Özel teşebbüsün faaliyete geçirdiği fakat işletmesinde başarılı olamadığı yatırımlardan kamu yararına bulunanlar devlet tarafından devralınarak işletmeye devam edilmiştir.

Gerek özel teşebbüs ve gerekse demiryolları idaresince işletilen Samsun-Çarşamba demiryollarından istenen fayda sağlanamamıştır. Sonuç itibarıyla demiryolu hattı 1955'te sökülüştür. Çarşamba hattının randımanlı bir şekilde işletilememesinin en önemli sebebi kayıt dışı olan karayolu sektörünün rekabetine dayanamaması, liman rüsum ve ücretlerinin yüksek ve pahalı olmasından kaynaklanmaktaydı.

Kaynakça

AKBULUT, Dursun Ali, "Reisicumhur Gazi Mustafa Kemal Paşa Hazretleri'nin Samsun'u İkinci Ziyaretleri (20- 24 Eylül 1924), *OMÜ, Eğitim Fakültesi Dergisi*, Sayı. 12/1, Samsun 1999, s. 15- 16.

Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, I- III, Ankara 1997.

⁶⁵ Mühendis Nazır, Sayı. 101, s. 247.

⁶⁶ Topal, s. 92.

⁶⁷ "Samsun", *Yurt Ansiklopedisi*, IX , İstanbul 1982- 1983, s. 6612, 6622.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi.

Cumhuriyet Ansiklopedisi 1923- 2000, I, İstanbul 2002, s. 220.

DEMİR, Ahmet, “Çarşamba Hattı”, *Demiryolcu*, Sayı. 9, (Eylül 1992), Ankara, s. 10-11.

Haber Gazetesi.

HÜSEYİN Yakup, “Demiryollar, Otomobiller, Rekabetleri”, *Demiryolları Mecmuası*, Sayı 73-74, (Mart- Nisan 1931), s. 14-27; 159- 166.

HÜSEYİN Yakup, “Samsun- Çarşamba Hattı ve Terme’ye Temdidi”, *Demiryolları Mecmuası*, Sayı. 76, (Haziran 1931), s. 261- 280.

İPEK, Nedim “Bafra’da Fiyatlar ve Ücretler (1914-1930), *Belleten*, 239, Ankara 2000, s. 101- 128.

İPEK, Nedim “Canik Umumî Meclisi”, *19 Mayıs ve Millî Mücadele’de Samsun Sempozyumu 20- 22 Mayıs 1999 Bildiriler*, Samsun 2000, s. 185- 204.

İsmetzaade Doktor Arif, *Gürcü Köyleri*, İstanbul 1311.

İstanbul Vilâyet Gazetesi.

Mühendis Nazır, “Samsun Sahil Demiryolları”, *Demiryolları Mecmuası*, Sayı. 101, (Temmuz 1933), s. 247.

ÖKÇÜN, A. Gündüz, *1920-1930 Yılları Arasında Kurulan Türk Anonim Şirketlerinde Yabancı Sermaye*, Ankara 1971.

ÖNDER, Mehmet, *Atatürk’ün Yurt Gezileri*, Ankara 1998.

Piyasa Gazetesi.

Samsun Belediye Meclisine Mahsus Defter, 46/174.

Samsun Çarşamba, Terme ve Yine Samsun Bafra ve Alaçam’a Temdid Edilecek Demiryolu Mukavelenamesi, Şartnamesi ve Samsun Sahil Demiryolları Türk Anonim Şirketi Nizamname-i Dahiliyesi, İstanbul 1340.

“Samsun”, *Yurt Ansiklopedisi*, IX, İstanbul 1982- 1983, s.6540- 6664.

Ticaret Gazetesi.

Ticaret Rehberi, Yayına Hazırlayanlar: Hayreddin Nadi - Abdullah Yesarî, Samsun 1339.

TOPAL, Coşkun, *Cumhuriyetin İlk Yıllarında Samsun’un Ekonomisi*, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Samsun 2001.

Trabzon Vilâyeti Salnamesi 1319.

VADALA, R, *Samsoun (Passé- Présent-Avenir)*, Paris 1934.

YENİGÜN, M. Emin, “1856’dan 1987’ye Demiryollarımız Türkiye’de Demiryolu Ulaşımının Tarihçesi” *Demiryol*, Sayı. 736, (Mayıs 1987).

BİR SAVAŞ, BİR KENT; İKİNCİ DÜNYA SAVAŞI VE SAMSUN

Seher BOYKOY*

Avrupa'yı 1914'te büyük bir dünya savaşına sürükleyen nedenlerin, savaşın sona ermiş olmasına rağmen çözülmemesi bir sürecin içine girmesi; dünyayı, 1939'ların başında ikinci bir savaş tehdidiyle karşı karşıya bırakmıştır. 20. yüzyıla damgasını vuran bu savaş, cephe gerisine taşması ve cephe gerisinde yaşayan sivil halkın yaşamını doğrudan etkilemesi itibarıyla Dünya'daki siyasî, sosyal ve ekonomik süreci derinden etkilemiştir. Savaş koşulları, yalnız savaşan ülkelerde değil; savaş süresince savaş dışı kalarak toprak bütünlüğünü korumak yönünde politikalar izleyen ülkemizde de etkisini göstermiş, politik alana "savaş dışılık-aktif tarafsızlık"¹, ekonomik alana "savaş ekonomisi"² uygulamaları şeklinde yansırken; halkın bu koşulların etkisi altında kalan gündelik yaşamı savaş şartlarına göre yeniden tanzim edilmiştir.

Türkiye, savaş süresince olası bir tehlike karşısında vatan savunmasını sağlamak üzere bütün kaynaklarını seferber ederek ordusundaki asker sayısını arttırmış; her an savaşa hazır bir halde ordunun ihtiyaçlarını karşılamaya çalışmıştır. Bu şekilde savaşa hazır bir ordu bulundurulmasının bir boyutu, ülke savunması olmakla birlikte; diğer boyutu, ülke ekonomisi üzerinde yarattığı etkilerdir. Çünkü hazır bulundurulacak ordunun kaynağı, üretici kesimin büyük kısmının silâh altına alınması sureti ile sağlanacağından; bu, üretimin düşmesi ve artan talepler karşısında fiyatların yükselmesine yol açacaktır³.

Gerçekten de Avrupa'daki savaş dolayısıyla ülke içerisinde birçok malın piyasadan çekilmesi ile birlikte; her türlü yiyecek, toptan eşya, sanayi maddeleri fiyatlarında 1939 Eylül'ünde büyük artışlar olduğu ve savaşı izleyen yıllarda bu artışların hızlandığı gözlenmektedir⁴. Döneme ilişkin gazete nüshaları, bu fiyat artışlarını ortaya koyan haberlerle doludur. Her ne kadar savaşın ilk yıllarında, Başbakanlıktan, ülke içerisinde her tür gıda maddelerinin gıda sıkıntısına imkân vermeyecek, halkın ve ordunun ihtiyacını karşılayacak kadar bol olduğu, fiyat

* Yrd. Doç. Dr., Uludağ Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü Öğretim Üyesi.

¹ Bu dönemde Türkiye'nin savaş dışı kalma politikası, tamamen kendi sınırlarına çekildiği edilgen bir tarafsızlık olarak değil; silâhlanmak, seferberlik ilan etmek, dünya politikasını kendi lehine etkilemek şeklinde etkin tarafsızlık olarak tanımlanmıştır. Selim Deringil, "İkinci Dünya Savaşında Türk Dış Politikası", *Tarih ve Toplum*, Sa:35, Kasım 1986, s.23.

² Savaş ekonomisi deyimi, bir savaş durumunda ekonomik ihtiyaç ve uygulamaların, savaş koşullarına ve halkın ihtiyaçlarına göre düzenlenmesi ve yönlendirilmesini ifade eder. Şevket Süreyya Aydemir, *İkinci Adam*, C:II, İstanbul, 2000, s.70-71.

³ Tevfik Çavdar, *Türkiye'nin Demokrasi Tarihi (1839-1850)*, Ankara, 1999, s.378.

⁴ Çetin Yetkin, *Türkiye'de Tek Parti Yönetimi, (1930-1945)*, İstanbul, 1983, s.183.

yükselmesi için hiçbir sebep bulunmadığı şeklinde çizilen iyimser tabloya karşın⁵; savaş başlangıcından itibaren gıda ve diğer bazı maddelerin fiyatlarında istikrarsızlıklar ve artışlar devam etmiştir.

İkinci Dünya Savaşının ortaya çıkardığı bu olağanüstü şartlar içerisinde, hükümet tarafından halkı tasarrufa teşvik etmek suretiyle tüketim hacmini daraltmak, üretimde başlatılacak seferberlik ile üretimi arttırmak, fiyat tespit ve kontrol heyetine bağlı kontrol teşkilatı kurulması suretiyle fiyatları kontrol etmek gibi tedbirlerin⁶ alındığı; bu suretle ekonomik ihtiyaçların ve tercihlerin savaşa göre tanzim edildiği görülmektedir.

Savaş döneminde üzerinde durulan en önemli konulardan biri, halkın ve ordunun temel ihtiyaçlarının karşılanması için lüks madde kullanımının yol açtığı israfın önlenmesi olmuştur. Türk milletini tasarruf ve arttırmaya teşvik amacıyla kurulan Ulusal Ekonomi ve Arttırma Kurumu adına Türk Milletine hitaben Genel Başkan Kazım Özalp tarafından savaş yıllarında yayınlanan bir beyannamede, nerelerden, nasıl ve ne kadar tasarruf edilebileceği vatandaşlara duyurulmuştur⁷.

Bu dönemde Ulusal Ekonomi ve Arttırma Kurumu'nun Samsun'da da Merkez Kazası ve Havza'da olmak üzere iki şubesinin mevcut olduğu görülmektedir. Bunlardan Merkez'deki 12.12.1929 tarihinde kurulmuş olup, 50 üyeden oluşmakta iken; Havza'daki 16.12.1929 tarihinde kurulmuş olup, üye sayısı 28'dir. Her iki şubenin de idare heyeti başkan ve üyeleri, partililerden oluşmaktadır⁸. Savaş yıllarında Samsun'da halkın tasarrufa teşvik edilmesi ve yönlendirilmesinde, lüks eşya tüketiminin sınırlandırılmasında bu şubelerin faaliyetleri olmuştur. Dönem içerisinde, özellikle Samsun kadınlarının makyaj, süs eşyası, ipekli çorap⁹ gibi lüks madde kullanımının eleştirildiği; bu dönemde gösterecekleri hesaplılığın, erkeklerle işbirliği içerisinde görecekları hizmetin önemini vurgulandığı görülmektedir¹⁰.

Halkın tasarrufa teşviki, lüks tüketimin sınırlandırılması yanında; hükümetin savaş koşullarında aldığı tedbirler çerçevesinde, talep artışlarıyla paralel gelişen fiyat artışları ve bunların körüklediği mal stokçuluğu, karaborsacılığın önüne geçmek

⁵ Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Fon Kodu:030.10, Yer No:34.204.1.

⁶ Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Fon Kodu:030.10, Yer No:133.959.11. Bu belgede, CHP Müstakil Grubu'nun 27.4.1944 tarihli toplantısında kabul edilen karar metnine göre, savaşın meydana getirdiği olağanüstü durum devam ettiği sürece Türkiye'de savaş ekonomisinin ne şekilde takip edileceğine dair hususlar yer almaktadır.

⁷ *Ahali*, 1 Mayıs 1940.

⁸ Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Fon Kodu: 490.10, Yer No:596.62.2.

⁹ İpekli çorap giyilmesi meselesi, II.Dünya Savaşı yıllarında gündemi oluşturan konulardan biridir. Bu konuda bkz. Feza Kürkçüoğlu, "İkinci Dünya Savaşı Yılları Gündeminden, İpekli Çorap Meselesi", *Popüler Tarih*, Sayı:9, 2.2001, s.76-77.

¹⁰ "Kadınlarımızın Bugünkü Vazifeleri", *Ahali*, 16 Nisan 1941; "Samsun Bayanları Durmayınız", *Ahali*, 30 Nisan 1941; "İpek Erkek Boyunbağı, İpek Kadın Çorabı", *Ahali*, 7 Nisan 1944.

amacıyla Samsun yerelinde yiyecek maddeleri, giyim maddelerinin fiyatlarının tespiti, satışının sınırlandırılması ve çeşitli maddelere el konulması gibi tedbirlere başvurulmuştur. Bu tedbirlerin uygulanması açısından, savaş ekonomisi uygulamalarının önemli bir aşamasını teşkil eden ve 18 Ocak 1940'ta Meclis'te kabul edilen 3780 sayılı Milli Korunma Kanunu¹¹ (MKK) ve bu kanuna dayanılarak çıkarılan kararnamelerin önemli bir yere sahip olduğu görülmektedir.

Bu dönemde Samsun'da fiyat kontrol komisyonları kurulmuş; piyasadaki malların fiyatları tespit edilmiş; belirlenen oranların dışındaki fiyatlardan mal alım satımı yasaklanmış; çeşitli maddelere el konulmuş; halkın temel gıda, giyecek ve yakacak ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla düzenlemeler yapılmıştır.

2 Aralık 1940 tarihli Ahali gazetesinde, fiyat kontrol komisyonları denetiminde Samsun'da 1 Aralık'tan itibaren fiyat tespitine başlandığı, mıntika iktisat müdürü ve belediye daimî encümen azasının yanlarına aldıkları polis ve zabıta görevlileri ile fiyat kontrolüne çıktıkları haberi yer almaktadır. Yine bir başka haberde, Çarşamba'da fiyat kontrol heyetleri oluşturularak burada üretilen mısır ve fasulyeye fiyat konulması itibariyle, halkın fiyat artışı ve ihtikârdan kurtarılmış olduğu bildirilmektedir¹².

Savaş döneminde Samsun Fiyat Murakabe Komisyonu tarafından yayınlanan ilânlarda da, zeytinyağı, pirinç, sadeyağ, sebze, kahve gibi yiyecek maddeleri ile manifatura, gazyağı, benzin, sabun gibi maddelerin toptan-perakende fiyatları ve kâr oranlarının belirlendiği görülmektedir¹³.

Savaş yıllarında piyasayı denetlemek konusunda, mahallî alanda çarşıları teftiş ederek satılan malların kalitesi, fiyatı, cinsi hakkında incelemeler yapmak, onların sıhhi ve ihtiyaçlar doğrultusunda uygun fiyatla satılmasını temin etmek suretiyle Samsun Belediyesinin de etkinliği olmuştur¹⁴. Belediye tarafından şehrin iâşe işleri ve fiyat kontrolleri ile yakından ilgilenmek üzere bay Lütfü Ender başkanlığında "Belediye İktisat İşleri Müdürlüğü" kurulmuş; bir takım maddeleri tespit edilen narhtan fazla satanların yakalanıp Cumhuriyet Müdde-i Umumîliğine teslim edilmesi suretiyle bu maddelerin temininde yaşanan sıkıntıların giderilmesinde faaliyet gösterilmiştir¹⁵.

Savaş dönemi içerisinde Samsun halkından da, devletin yaptığı kanunların yürütülmesi sürecine etiketsiz ve faturasız mal satın almamak ve en küçük şüphe

¹¹ Kanun maddeleri için bkz. *Düstur*, Üçüncü Tertip, C:21, Ankara, 1961, s.274-279. 26 Kanunusani (Ocak) 1940'ta Resmi Gazete'de yayınlanmıştır.

¹² *Ahali*, 2 Aralık 1940, 12 Kanunusani (Ocak) 1941.

¹³ *Ahali*, 18 Mart 1942; 15 Nisan 1942; 22 Nisan 1942; 1 Temmuz 1942.

¹⁴ 1939-1945 yılları arasında Samsun'da Belediye Başkanlığı yapmış olan kişiler şunlardır: Dr. Necmettin Divitçioğlu, Rüstem Mesutoğlu, Mümtaz Arkayın, Ahmet Eymir, *Tarih Boyunca Samsun ve Samsun Belediyesi*, C:I, Ankara, s.140.

¹⁵ *Ahali*, 13 Kanunusani (Ocak) 1943, 16 Nisan 1943.

halinde ilgililere başvurmak suretiyle yardımcı olması beklenmektedir¹⁶. Samsun Valiliği'nden halka hitaben yapılan bir açıklamada da, halkın satın alma işlemlerinde karşılaşacağı herhangi bir yolsuzluktan dolayı mıntika ticaret ve mıntika iktisat müdürlüklerinde bulunan milli korunma kontrolörlerine müracaat edebilecekleri, acil durumda 61 ve 166 numaralı telefonlarla da kontrolörlerin haberdar edilebilecekleri bildirilmektedir¹⁷.

Bu dönemde MKK'nun uygulanmasının bir başka boyutu, kanuna aykırı hareket ederek çeşitli yollarla kazanç sağlamak isteyenler için birtakım yaptırımların uygulanması olmuştur. Samsun'da fazla fiyatla şeker satmak suçundan Vilayet İdare Heyeti Başkanı Mustafa Aldıkaçtı, 15 gün tutuklu kaldıktan sonra iki yıllığına Amasya'ya sürgüne gönderilmiş, 500 lira ağır para cezasına çarptırılmıştır¹⁸. Samsun ilinin teftiş ve çalışma raporlarında da, bu olaya değinilmekte ve bu olaydan dolayı adı geçen kişinin itibarını yitirdiği belirtilmektedir¹⁹.

Yine bu dönemde, Samsun'da Fiyat Murakabe Komisyonu'nun tespit ettiği fiyatlardan daha yüksekte satış yapmak; dükkânında bulunan ürünü satışa sunmamak; el koyma hükümlerine bağlı mısır, arpa, buğdayı ofise teslim etmemek; buğday unundan yapılması yasaklandığı halde simit ve börek yapıp satışa sunmak; pirinç ve undan yapılması yasaklanan revaniyi ticaret amaçlı olarak yapmak; meydana getirilen ekinden belli miktarını hükümete satış yapmamak; karnesiz ekmek dağıtmak; faturasız mal alıp satmak; dükkânında bulundurduğu gıda maddeleri için kanunî süre içerisinde beyanname vermemek veya eksik göstermek; dükkânındaki mallara cins ve fiyatını gösteren etiket koymamak, kira bedelini normalin üzerinde tutmak gibi suçlardan MKK'nun ilgili maddelerine dayanılarak ağır para, hapis, dükkân kapatma, ticaretten men etme gibi cezalar verildiği görülmektedir.

Savaş süresince hükümetin MKK'na dayanarak giriştiği uygulamalardan birisi de, hububat, pamuk, buğday mahsulünden belli nispetlere bedeli karşılığında el konulması olmuştur. MKK 14. maddesi²⁰ gereğince, 21 Eylül 1943'ten itibaren 469 sayılı kararla Samsun dahil olmak üzere pek çok ilin pamuğuna el konulmuştur. Ancak bu maddeler için hükümet tarafından biçilen bedellerin, piyasa fiyatlarının altında kalması üreticileri olumsuz yönde etkilemiş; MKK gereğince Toprak Mahsulleri Ofisi

¹⁶ *Ahali*, 24 Eylül 1941.

¹⁷ *Ahali*, 2 Haziran 1944.

¹⁸ Yetkin, *a.g.e.*, s.187-188.

¹⁹ *Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi*, Fon Kodu: 490.10, Yer No: 700.384.1.

²⁰ Kanunun 14. maddesi şöyledir: Maddelerin veya yardımcı malzemelerin muayyen ellerde toplanarak halk ve milli müdafaa ihtiyacının tazyıka düşürülmesine meydan vermemek için hükümet, değer fiyatı karşılığında bunlara el koyarak ihtiyacı olan müesseselere kârsız tevzi edebilir. *Düstur*, s.275.

tarafından gerçekleştirilen buğday dağıtımında yaşanan arz-talep dengesizliği, bazı sorunlara yol açmıştır²¹.

Gerçekten de bu dönemde satın alma ve dağıtma işlerinde en önemli nokta, fiyat meselesi olmuş; ülkede iki tür fiyat varlığı, karışıklıkları beraberinde getirmiştir. Bunun sebeplerinden biri, karne ile dağıtılan istihsal maddelerinin halkın ihtiyaçlarını karşılayacak yeterlilikte olmaması iken; diğeri, köylüden alınan mal için takdir olunan bedelin, arz-talebin gerektirdiği dengeye uygun olmamasıdır²². Savaş koşullarında mahsul fiyatlarının bu şekilde serbest piyasa fiyatlarından daha düşük tespit edilmesi, her ne kadar buğdayın kıtlaşması nedeniyle ekmek fiyatının yükselmesine ve hayat pahalılığına karşı alınmış bir tedbir olmasına karşın; çekilen sıkıntıları daha da arttırmıştır²³.

Savaş döneminde hükümetin zorunlu satın alma politikasının bir diğer boyutu da, belli merkezlerin beslenmesi için gerekli gıda maddesi ihtiyacının belli mıntikalardan sağlanmasıdır. Tanzimat başına kadar Osmanlı idaresinde görülen bu sisteme savaş yıllarında da başvurulduğu ve bunun Samsun'da da uygulandığı görülmektedir²⁴. Buna göre, 27.3.1942 tarihli ve Ticaret Vekili imzasını taşıyan şifrede, Trabzon Ofisi'nde mevcut 185 ton mısırın ekmeklik olarak kullanımı ve bunun yanında, vilayet dahilindeki mıntikaların ihtiyacının karşılanması için 24.3.1942 tarihinde Kadeş Vapuru ile 100 çuval ekstra un ve 600 çuval mısır ununun Samsun'dan Trabzon'a sevk edildiği Trabzon Valiliği'ne bildirilmektedir²⁵.

Savaş yıllarında MKK'na dayanılarak alınan bir başka karar da, halk dağıtma birliklerinin kurulmasıdır. Bu dönemde, halkın her türlü yiyecek-giyecek ihtiyaçlarının ucuza ve kolayca teminini sağlamak için Samsun'da da bir dağıtma ofisi kurulmuştur. Bu ofisin görevi, ihtiyaç maddelerini halkın ayağına götürmek, halkın ihtiyacına göre bu maddeleri dağıtmaktır. Ticaret Vekaleti'ne bağlı olarak faaliyet gösterecek olan bu ofisin merkezi Ankara'da bulunacaktır. Bu suretle ihtiyaç maddelerinin tüketicinin ihtiyacını karşılayacak şekilde bulundurulmasına, fiyat artışlarının önüne geçilmesine, fazla kazanç ve fuzulî ihtiyat kaydıyla istifçiliğin önlenmesine çalışılmıştır²⁶.

Yine bu dönemde, halkın bir elden ucuz mal (kumaş, basma, keten manifatura eşyaları) teminini sağlamak, karaborsayı önlemek için Sümerbank tarafından 63 şehrin ihtiyacını karşılayacak yeni satış şubelerinin açılmasına karar verilmesi üzerine;

²¹ Hanife Kuru, "II. Dünya Savaşı Yıllarında İzmir'in Sosyo-Ekonomik Durumu", *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, C:1, Sa:3, İzmir, 1993, s.301.

²² *Ahali*, 3 Haziran 1942.

²³ Andrew Mango, *Türkiye ve Türkler 1938'den Günümüze*, İstanbul, 2005, s.46; Kemal Karpat, *Türk Demokrasi Tarihi*, İstanbul, 1996, s.101-102.

²⁴ İlber Ortaylı, "İkinci Dünya Savaşında Şehirlerde Hayat", *Altıncı Askerî Tarih Semineri Bildirileri I*, Ankara, 1998, s.425

²⁵ *Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi*, Fon Kodu: 030 10, Yer No:185.273.13.

²⁶ *Ahali*, 1 Nisan 1942.

Samsun'da da 20 Ocak 1941'de "Yerli Mallar Pazarı" adı altında bir şube açılmış; Samsun şubesinin, toptan ve perakende satışlar yaparak halkın gerçek yerli malını buradan temini sağlamaya çalışılmıştır²⁷. Bununla birlikte dönem basınında, halkın bu pazarda istediğini bulamaması, vitrinde satılan ürünlerin yalnızca teşhir edilmesi, nüfus tezkeresi ile mal verilmesinin bir takım suistimallere yol açması türünden eleştirilere rastlanmaktadır²⁸.

Samsun yerelinde savaş yıllarına özgü uygulamalardan birisi de, buğday üretimindeki düşüş nedeniyle ekmek tüketimini sınırlandırmak amacıyla karne uygulamasına geçilmesidir²⁹. Samsun'da, 1 Şubat 1942 tarihinden itibaren ekmek karnesi tatbikine başlanmıştır³⁰. Bununla birlikte uygulamadaki 375 gramlık miktarın, sadece ekmek tüketen insanlar için yeterli olmayacağı, karne uygulamasıyla birlikte ekmeklerin kalite ve pişirme tarzının bozulduğu şeklinde karne tatbikine yönelik şikâyetlerin basına yansıdığı görülmektedir³¹. Yine MKK çerçevesinde alınan kararlar doğrultusunda artan ekmek talebinin karşılanması amacıyla ekmek çeşnisinin belirlenmesi üzerine, Samsun'da buğday unundan tek tip ekmek çıkarılmış, tasarruf düşüncesi ile buğday unundan börek, tatlı, pasta yapıp satılması, pide çıkarılması yasaklanmıştır³².

Türkiye'nin savaş sırasındaki ekonomik sorunlarını çözmeye yönelik önlemlerden birisi de; vurgunculuğun, karaborsacılığın, her türlü haksız kazanç sağlamaların doruk noktasına ulaşması sonucunda haksız yoldan elde edilmiş kazançlardan, yürürlükteki vergilerin dışında kalan sermaye ve gelirlerden vergi alınması suretiyle acil malî ve iktisadî ihtiyaçların karşılanması amacıyla³³ 1942 Kasım'ında çıkarılan Varlık Vergisi Kanunu olmuştur.

Üzerinde çok tartışılan bu kanunun uygulanması amacıyla vilayetlerde Varlık Vergisi komisyonları teşkil edilmiştir. Varlık Vergisinin tatbiki amacıyla Samsun'da da Vali Faik Türel başkanlığında Defterdar Nazım Kiper ile Belediye azasından Merkez Bankası Müdürü Nejat Sunar, Yusuf Kıran ve Ticaret Odasından Zihni Serin, Rüştü Başaran'dan oluşan bir komisyon kurularak faaliyete geçirilmiştir³⁴. Ayrıca Kanun'un 10. maddesine göre, unutulmuş mükelleflere vergi konulmak üzere ve 7. maddeye

²⁷ *Ahali*, 1 Kanunusani (Ocak) 1941, 22 Kanunusani (Ocak) 1941.

²⁸ *Ahali*, 30 Nisan 1941, 28 Mayıs 1941, 16 Temmuz 1941, 28 Kanunusani (Ocak) 1942.

²⁹ Çavdar, *a.g.e.*, s.384; Cemil Koçak, "Türkiye'de Karneli Yıllar", *Tarih ve Toplum*, Sa:25, İstanbul, 1986, s.442-443.

³⁰ *Ahali*, 4 Şubat 1942.

³¹ *Ahali*, 4 Şubat 1942, 23 Kanunuevvel (Aralık) 1942.

³² *Ahali*, 13 Ağustos 1941, 22 Kanunusani (Ocak) 1941, 12 Teşrinisani (Kasım) 1941.

³³ Karpas, *a.g.e.*, s.110

³⁴ *Ahali*, 25 Teşrinisani (Kasım) 1942.

uygun olarak yeniden komisyon teşkili gerektiğinden belediye, ticaret ve ziraat odalarından üye istenmiştir³⁵.

Savaş koşullarında alınan bu olağanüstü tedbirler yanında; hükümetin, artan pahalılıktan olumsuz etkilenmekte olan sabit gelirli ve tüketici kesimi oluşturan memurlara yönelik bir takım önlemler aldığı görülmektedir. Savaş yıllarında CHP Grubu'nun memurlara yardım konusunda aldığı kararlarda, memurlara ve ailelerine yiyecek ve giyecek yardımında bulunulması; bu ihtiyaçların birden karşılanması güç olduğundan hükümetin eli altında bulunan ekmek, kumaş ve ayakkabıdan başlanılması; kendilerine yiyecek giyecek sağlanmayan memurlara para yardımı yapılması gibi hususların yer aldığı görülmektedir³⁶. Bu dönemde devletin kıt imkânlarıyla bu şekilde memuruna sahip çıkması, toplum içerisinde halk-memur ayrılığına yol açmıştır. Bu konuya ilişkin olarak söylenen şu sözler, ayrımın tablosunu gözler önüne sermektedir:

“Halk ile memur iki sınıf halinde birbirinden ayrılmıştı ve devlet kendi memurunu kısmen koruyabilmenin gayreti içindeydi. ... Sümerbank'ın memurlara verdiği kumaş ve ayakkabılar, ucuz fiyatlarıyla tamah çekiyorlardı. Şeker için memura ve halka değişik bedel ödettileriyordu...”(Toker, 1998:23)

Samsun'da da memurlara yönelik uygulamalar çerçevesinde, memur maaşlarına zam yapıldığı, memur ve emeklilere ucuz ekmek verildiği görülmektedir. Bununla birlikte Dahiliye Vekili Recep Peker'in, memurlar yanında fakir ve muhtaç halka da ucuz ekmek ve diğer yardımlarda bulunulması ile ilgili vilayetlere yaptığı tamim üzerine Samsun'da da gerekli tedbirler alınmış; mahalle birlikleri ve belediye tarafından faaliyete geçilmiştir³⁷. Yine ucuz ekmek veya ekmeklik hububat verilmesi kararlaştırılan dar gelirli ve yoksul vatandaşlara, her ay nüfus başına 300'er gram şeker verilmesi hükümet tarafından kabul edilmiş; dağıtımın vilayetlerce hazırlanmış özel defterlere göre yapılması kararlaştırılmıştır³⁸.

Sabit gelirli ve esas tüketici tabakayı oluşturan kesimlere yönelik alınan tüm önlemlere rağmen; gıda maddeleri temininde yaşanan sıkıntılar, memurların hayat standardının düzenlenmesi, emniyet altına alınması ve bir teşkilata bağlanmasını zarurî kılmıştır. Bu zaruret itibarıyla, Samsun memurları arasında bir istihlak kooperatifi kurulmasına karar verilmiş ve bu amaçla 18 Nisan 1942'de kurulan bu

³⁵ *Ahali*, 13 Kanunusani (Ocak), 1943.

³⁶ *Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi*, Fon Kodu: 030.10, Yer No: 15.82.32.

³⁷ *Ahali*, 13 Kanunusani (Ocak) 1943.

³⁸ *Ahali*, 27 Kanunusani (Ocak) 1943.

Kooperatif İdare Heyeti üyeliğine mıntika ticaret, mıntika iktisat müdürleri, Ziraat, İş ve Osmanlı Bankası müdürleri getirilmiştir³⁹.

4355 sayılı Ticaret ve Sanayi Odaları ve Esnaf Odaları ve Ticaret Borsaları Kanunu'na göre de, Samsun'daki meslek erbabı gruplandırılmak suretiyle bir Ticaret Odası teşkil edilmiştir. Böylece ticaret odaları, belli meslek gruplarına özgü olmaktan kurtarılmış; her mesleği temsil mahiyetini almıştır⁴⁰. Bu tür teşekküller, yalnızca belli kesimin çıkarlarına hizmet etmemekte; devletle milletin el ele vererek birbirlerini kontrol etmesi açısından da önem taşımaktadır.

Türkiye, II. Dünya Savaşı'na girmese de; bu dönemde ülkenin en önemli problemlerinden birisi, güvenlik kaygısı olmuş; bu dönemde, her an savaşa hazır hale gelebilmek amacıyla devletin kendi güçleriyle aldığı önlemler yanında sivil savunma önlemleri de yer alınmıştır. II. Dünya Savaşı'nda yeni bir muharebe sistemi olarak paraşütçü kıtaların kullanılması üzerine; CHP Genel Sekreteri Ahmet Fikri Tuzer tarafından parti ve halkevleri teşkilatlarına gönderilen tamimde, paraşüt, paraşütçü kıtalar, bunların savaşma sistemleri ve bunlara karşı mücadele yolları hakkında bilgiler verilmekte ve bunların her Türk vatandaşına özellikle de köylülere öğretilmesi bildirilmektedir⁴¹.

Savaş yılları içerisinde ülke genelinde konferanslar verilmesi, kurslar açılması, tatbikatlar yapılması suretiyle halk, hava taarruzlarına karşı korunmak konusunda bilgilendirilmeye çalışılmıştır. Bu çerçevede savaş yıllarında, Samsun'da da belli günlerde verilen alarm işaretiyle birlikte pasif korunma denemelerinde bulunduğu ve bu denemelerin halk, itfaiye, sıhhiye ve yardımcı polis ekiplerinin katılımıyla başarıyla yürütüldüğü görülmektedir⁴². Bu suretle kadın, erkek, çocuk bütün vatandaşların alarm işaretiyle birlikte sığınak olarak hazırlanmış yerlerde hedef olmaktan sakınmalarının tatbikine çalışılmıştır⁴³. Yine bu konuda halkı bilgilendirmek amacıyla, 10 Mayıs 1943'ten itibaren Samsun Halkevi'nde pasif korunma kurslarına başlanmış; bu kurslara vatandaşların katılımı Halkevi Başkanlığı'ndan bildirilmiştir⁴⁴.

Savaş süresince alınan bu tedbirler, halkın vatandaşlık bilinci ve örgütlenmesinin geliştirilmesine hizmet etmiş; parti ve halkevleri teşkilatlarına tamimler gönderilerek düşman istihbaratına ve beşinci kol faaliyetlerine karşı halkın

³⁹ *Ahali*, 22 Nisan 1942. Daha sonra, bu kooperatifin yalnız memurlar için değil; memurlar gibi malî durumları müsait olmayan bütün halkı kapsayacak ve iştirakini sağlayacak esaslar üzerinde kararlar alınmıştır. *Ahali*, 3 Haziran 1942.

⁴⁰ *Ahali*, 24 Eylül 1943.

⁴¹ *Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi*, Fon Kodu: 030.10, Yer No:79.524.9.

⁴² *Ahali*, 22 Kanunusani (Ocak) 1941.

⁴³ *Ahali*, 29 Kanunusani (Ocak) 1941. Bu yazıda, pasif korunma sırasında yapılması gerekenler hakkında bilgi verilmektedir.

⁴⁴ *Ahali*, 7 Mayıs 1943.

daima dikkatli ve uyanık olmak konusunda bilgilendirilmesi gereği üzerinde durulmuştur⁴⁵.

Bu dönemde savaş nedeniyle alınan güvenlik önlemlerinden birisi de, İstanbul ile Samsun arasında, gemi güvenliği bakımından mecbur kalınmadıkça gece deniz seferi yapılmaması olmuştur⁴⁶.

II. Dünya Savaşı'nın ülke içerisindeki etkileri, yalnızca ekonomik ve güvenlik kapsamında kalmamış; savaş koşulları, sosyal yaşam üzerinde de etkilerini göstermiştir. Bu dönemde savaşın Samsun'daki sosyal yaşam üzerindeki etkilerinin bir boyutu, şehrin nüfus yapısında görülmektedir.

Cumhuriyet Dönemi'nde nüfus varlığı ve nüfusun gelişme dinamiği bakımından önem taşıyan Samsun'da, Cumhuriyet Dönemi'nin ilk nüfus sayımı olan 1927'den 1950 yılına kadar yapılan sayımlar sonucunda belirlenen nüfus miktarları şöyledir⁴⁷:

<i>Sayım seneleri</i>	<i>Nüfus Miktarı</i>
1927'de	250 907
1935'te	337 817
1940'ta	363 384
1945'te	405 541
1950'de	475 660

Dönemler arasında nüfus artış hızları bakımından 1927 ve 1935 sayımları ile 1935-1945 dönemi sayım yılları arasındaki yıllık artış hızları karşılaştırıldığında, 1935-1945 dönemi sayım yılları arasındaki artış hızının bir önceki sayım dönemine göre düştüğü; 1945 ve 1950 sayımları arasında ise yeniden artışa geçtiği görülmektedir. Bunda en önemli etken ise, II. Dünya Savaşı'nın başlaması nedeniyle evlenme ve çocuk yapma çağında bulunan erkek nüfusun silah altına alınması ve savaş koşullarında iç göçün azalması olmuştur⁴⁸.

II. Dünya Savaşı yıllarında Samsun nüfusunun sosyoekonomik nitelikleri açısından ise, nüfusun kentsel-kırsal yapısı; cinsiyet; okuma-yazma durumu; meslek grupları itibarıyla ayrılışına ilişkin veriler önemli yer tutmaktadır.

1940 Genel Nüfus Sayımına göre, Samsun'da 363 384 olan toplam nüfusun 178 031'i erkeklerden, 185 353'ü kadınlardan oluşmakta ve 289 975'i kırsal kesimde,

⁴⁵ Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Fon Kodu: 030.10, Yer No:79.524.9.

⁴⁶ Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Fon Kodu: 030.10, Yer No:169.177.31.

⁴⁷ Cumhuriyetin 50. Yılında Samsun, 1973 İl Yıllığı, Ankara, 1974, s.48-50. Burada Samsun il nüfusları verilirken, Samsun Merkez, Alaçam, Bafra Çarşamba, Havza, Kavak, Ladik, Terme, Vezirköprü ilçeleri dahil edilmiştir. A.g.e, s.41-48.

⁴⁸

73 409'u şehirde yaşamaktadır⁴⁹. 1945 Genel Nüfus Sayımına göre ise, Samsun'da 325 431'i kırsal kesimde, 82 110'u şehirde olmak üzere toplam 407 541 olan nüfusun 205 328'i erkek ve 202 213'ü kadındır⁵⁰. Toplam nüfus içerisinde kırsal kesimin ağırlıkta olduğu, her iki istatistikten anlaşılmaktadır.

Samsun ili nüfusunun kırsal niteliği, çalışma çağındaki toplam nüfusun meslek grupları itibariyle dağılımında da kendini göstermektedir. 1945 Genel Nüfus Sayımına göre, 102 765 erkek ve 82 828 kadın olmak üzere toplam 185 593 kişi, toprak mahsulleri işleriyle (ziraat, bağcılık, hayvancılık, ormancılık, avcılık, zirai işletmelerde çalışan fen ve idare memurları) uğraşmaktadır. Nüfusun geri kalanı ise, sanayi ve küçük sanatlar, ticaret, serbest meslek, nakliye, ev iktisadiyatı, mesleksiz ve mesleği meçhul olanlar gruplarında dağılmıştır⁵¹.

Okuma-yazma durumu açısından ise, 1945 genel nüfus sayımına göre, Samsun'da 6 ve daha yukarı yaşlarda olanların toplamı, 161 304'ü erkek, 161 582'si kadın olmak üzere 322 886; bunlar içerisinde okuma-yazma bilenlerin toplamı, 63 267'si erkek, 20 859'u kadın olmak üzere 84 126'dır⁵². Bu veriler, 6 yaş üzerindeki toplam nüfusta, okuma yazma oranının çok düşük olduğunu; kadın nüfusta ise, bu oranın daha da aşağılara indiğini göstermektedir.

Savaş yıllarının Samsun'da sosyal yaşam üzerindeki etkilerinin bir başka boyutu, şehrin sağlık durumudur. Bu dönemde gerek altyapı hizmetlerinin yetersizliği; gerekse savaş koşulları bir takım sağlık sorunlarını beraberinde getirmiş; savaş koşullarında artan kötü ve dengesiz beslenme, yaşam düzeyinin gerilemesi, ilaç özellikle de kinin temininde yaşanan sıkıntılar sıtma, frengi, verem, zafiyet gibi hastalıkların artmasına yol açmıştır.

İl Özel İdareleri İstatistiğine göre, Samsun'da 1939-1945 döneminde iki hastane bir dispanser olmak üzere üç sağlık kuruluşu hizmet vermiştir. Buralardaki toplam yatak sayısı ise, hastanelerde 150, dispanserde 10 olmak üzere toplam 160'tır⁵³. Bu hastanelerden biri de, Samsun'da vilayet bütçesinden idare edilmekte olan Memleket Hastanesidir. Savaş yıllarında Memleket Hastanesinin yetersiz kaldığı, Samsun Bölge Müfettiş ve milletvekillerinin raporlarında yer alan dileklerden anlaşılmaktadır. Bu dileklerden sağlıkla ilgili olan kısımlarında, Samsun Merkez

⁴⁹ 20 İlkteşrin 1940 Genel Nüfus Sayımı, Ankara, 1940, s.530.

⁵⁰ Genel Nüfus Sayımı, 21.10.1945, T.C. Başbakanlık İstatistik Genel Müdürlüğü, Ankara, 1945, s.503.

⁵¹ 21 Ekim 1945 Genel Nüfus Sayımı, T.C.Başbakanlık İstatistik Genel Müdürlüğü, Yayın No:286, C. No: 65, Ankara, 1950, s.274.

⁵² Milli Eğitimde 50 Yıl 1923-1973, Ankara, 1973, s.12. Bu dönemde Türkiye geneli açısından da okuma-yazma oranı çok düşüktür. 1945 sayımında 6 ve daha yukarı yaşlarda 15 166 911 olan toplam nüfusun, yalnızca 4 583 305'i okuma-yazma bilmektedir. A.g.e, s.4.

⁵³ İl Özel İdareleri İstatistiği 1939-1947, T.C.Başbakanlık İstatistik Genel Müdürlüğü, Yayın No:331, Ankara, 1949, s.203.

Kazasında bulunan Memleket Hastanesi'nin hasta sayısının artması itibariyle ihtiyaçlara cevap veremediği, bu nedenle bazı hastaların tedavi edilemediği, bazılarının iyileşmeden taburcu edildiği belirtilmekte; hastaneye bir pavyon ilave edilerek genişletilmesi veya numune hastanesi durumuna getirilmesi için teşebbüste bulunulması, gelirlerinin azlığı dolayısıyla da vilayete para yardımı yapılması talep edilmektedir⁵⁴. Bununla birlikte, eczane yetersizliğinden de yakınılmakta ve eczane bulunmayan Vezirköprü ve Ladik ilçelerinde eczane açılmasının temini yetkililerden istenmektedir⁵⁵.

Samsun'da bu dönemde sağlık alanında mücadele edilen alanlardan biri, sıtma olmuştur. Bu amaçla, "Sıtma Mücadele Riyaseti" kurulmuş ve başkanlığına bakteriyolog ve sıhhi teşkilat idarecisi olan Nazmi Öke tayin edilmiştir⁵⁶. Yine bu dönemde basında yer alan haberlerden, Samsun'da sıtma mücadelesinin bir taraftan kinin tedavisiyle; diğer taraftan kanal açmak, bataklıkları kurutmak suretiyle sürdürüldüğü izlenmektedir⁵⁷.

Savaş yıllarında Samsun'da sıtma yanında, veremle mücadele çalışmalarına ağırlık verilmiş; savaşın tüm olumsuz etkilerine karşın, vereme karşı mücadele, veremlilerin tedavisi ve bunlara yardım sağlanması amacıyla 8.10.1943 tarihinde Vali Rüküddin Nasuhioğlu'nun teşvikleriyle Samsun Merkez Kazası'nda Veremle Mücadele Cemiyeti kurulmuştur⁵⁸.

Samsun Veremle Mücadele Cemiyeti Başkanı Dr. Hayri Sayman tarafından cemiyet adına yapılan bir açıklamada, cemiyet hakkında ayrıntılı bilgiler verilmekte; cemiyetin kurulması üzerine Sıhhat ve İctimai Muavenet Vekaleti tarafından genel bütçeden ve Cumhuriyet hükümetinin ilk yardımı olmak üzere 5000 lira gönderildiği; cemiyet faaliyet ve hedefleri hakkında cemiyet adına 7 Mart 1944'te Bafra Halkevinde Dr. Kenan Aker tarafından, verem ve veremle savaş hakkında da 16 Mart 1944'te Dr. Ahmet Hakkı Kuzucu tarafından Çarşamba Halkevinde konuşmalar yapıldığı; cemiyete gelir temini için İstanbul Veremle Mücadele Cemiyeti'nin yaptığı gibi pul bastırma hazırlıklarına başlandığı; cemiyetin ilk ve esaslı gayelerinden birinin, Samsun'da bir verem mücadele dispenseri açmak ve burayı Samsun şehri ve çevresi için faydalı ve işler hale getirmek olduğu bildirilmektedir⁵⁹.

Cemiyetin Samsun'da en önemli girişimi, bir verem mücadele dispensерinin 16 Ekim 1944'te açılması olmuştur⁶⁰. Böylece veremli hastaların tedavisi yolunda

⁵⁴ *Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi*, Fon Kodu: 490.10, Yer No: 512.2057.2.

⁵⁵ *Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi*, Fon Kodu: 490.10, Yer No: 702.390.1.

⁵⁶ *Ahali*, 24 Nisan 1940.

⁵⁷ *Ahali*, 7 Şubat 1940, 28 Şubat 1940, 8 Nisan 1942.

⁵⁸ *Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi*, 490.10, 596.62.2.

⁵⁹ *Ahali*, 5 Mayıs 1944.

⁶⁰ *Ahali*, 20 Ekim 1944.

büyük bir adım atan Samsun Veremle Mücadele Cemiyeti, 3512 sayılı Cemiyetler Kanunu'nun 37. maddesine göre Bakanlar Kurulu'nca 2.7.1945 tarihinde kararlaştırılan karar gereğince genel menfaatlere yarar derneklerden sayılmıştır⁶¹.

Savaş yıllarında Samsun'da sağlık alanında faaliyet gösteren kurumlardan biri de, 10.5.1943 tarihinde doktorluğun geliştirilmesi amacıyla Samsun Merkez'de kurulan 8. Mıntıka Etıbbı Odasıdır. Bu cemiyetin 33 üyesi bulunmakta ve idare heyeti başkan ve üyeleri, partililerden oluşmaktadır⁶². Bu dönemde Verem Mücadele Cemiyeti'nin de idare heyeti başkan ve üyelerinin partili olması, sağlık konusu üzerinde ciddiyetle durulduğunu göstermektedir.

Savaş yıllarında savaşa hazır hale gelmek ve halkın sağlık konusunda bilinçlenmesini sağlamak amacıyla ülkenin birçok yerinde olduğu gibi Samsun'da da "Yardımcı Hemşire Kursu" adı altında ve Operatör B. Kemal'in idaresinde bir hastabakıcılık kursu açılmış⁶³, hasta vatandaşa sağlık yönünden yardımda bulunulmasının ulusal ve sosyal yönden bir borç olduğu vurgulanmıştır. Bu dönemde kadınlardan beklenen en önemli görev, Kızılay'ın açtığı hastabakıcılık kurslarına katılarak hastanelerde hemşirelik yapmaktır.

II. Dünya Savaşı yıllarında Samsun'da faaliyet gösteren kuruluşlar arasında, sosyal yardım amaçlı olanlar da önemli bir yer tutmaktadır. Bunlardan başlıcaları; Samsun Halkevi'nin Sosyal Yardım Şubesi, Kızılay, Çocuk Esirgeme Kurumu, Yardımsevenler Cemiyetidir. Genel menfaatlere hizmet amacıyla kurulan bu cemiyetler içerisinde yalnızca Yardımsevenler Cemiyeti, savaş yıllarında 29.3.1941 tarihinde kurulmuş⁶⁴; erlerin kışlık giyecek, yoksulların elbise, hastaların ilaç, muhtaç mekteplilerin kitap, defter, önlük ihtiyaçlarının karşılanması; işsiz kadınlara iş temini; Akşam Kız Sanat Okulu'nda okuyan fakir talebelerin himayesi; zelzele felaketine uğrayan vatandaşlara giyim eşyası yardımı bu cemiyet aracılığıyla gerçekleştirilmeye çalışılmıştır⁶⁵.

Diğerleri ise, savaş öncesinde kurulmuş olmakla birlikte; savaş koşullarının dar geliri ve yoksul kesimler üzerinde meydana getirdiği sıkıntıları hafifletmek, temel ihtiyaçların karşılanmasına hizmet etmek, yoksul çocukları korumak, onlara sahip çıkmak gibi işlevler üstlenerek en yoğun faaliyetlerini bu dönemde göstermişlerdir. Şehirdeki fakir halka yardım için "Samsun Fakir Halkına Yardım Komitesi" kurulmuş⁶⁶; bu komitenin fakir halka sıcak yemek dağıtılması için yaptığı çalışmalar sonucunda, İnönü İlkokulunda bir aşevi açılmıştır. Yardımsevenler Cemiyeti bu aşevinin idare ve

⁶¹ *Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi*, Fon Kodu: 030.18.01.02, Yer No: 108.41.15.

⁶² *Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi*, Fon Kodu: 490.10, Yer No: 596.62.2.

⁶³ *Ahali*, 10 Ağustos 1940.

⁶⁴ *Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi*, Fon Kodu: 490.10, Yer No: 596.62.2.

⁶⁵ *Ahali*, 6 Kanunusani (Ocak) 1943.

⁶⁶ *Ahali*, 2 Kanunuevvel (Aralık) 1942.

yemek dağıtımını işini üstlenmiş; Kızılay da işin maddi yönüyle ilgilenmiştir⁶⁷. Samsun'da faaliyet gösteren bu cemiyetler, savaş süresince birer sosyalizasyon aracı olarak hizmet görmüşlerdir.

II. Dünya Savaşı yıllarında Samsun'da sağlık ve sosyal yardım amaçlı bu kurumlar yanında; eğitim-öğretim kurumları da faaliyet göstermiştir. Bunlar; ilköğretimde resmi gündüz ilkokulları, öğretmenli köy ilkokulları ve bu okullarda açılan ulus okulları derecesinde bulunan gece dershaneleri; orta öğretimin orta kısmında Samsun Muhtelit Ortaokulu ve Bafra Muhtelit Ortaokulu; lise kısmında Samsun Lisesi'dir⁶⁸. Dönem başında, 1928-1929 Öğretim Yılı'nda 34 erkek ve 4 kız öğrenciyle karma eğitime başlayan⁶⁹ ve öğretmen yetiştirmek üzere özel idare tarafından inşa edilen Samsun Lisesi'nde, Samsun çevresi ile civar vilayetlerden lise eğitimlerini tamamlamak için öğrencilerin gelmesi itibarıyla, gerek yatakhane gerekse dersane yokluğu yüzünden sıkıntı çekildiği dile getirilmekte; birkaç vilayetin tek kültür merkezi olan Samsun Lisesi'nin ihtiyacı karşılayacak şekilde yeniden inşası gereği üzerinde durulmakta ve bu konuda Maarif Vekili Hasan Ali Yücel'in ilgilenmesi istenmektedir⁷⁰.

Savaş yıllarında teknik ve malî yetersizliklere rağmen meslek ve teknik öğretim alanında da faaliyet gösteren kurumlar görülmektedir. Bu dönemde Samsun'da bulunan meslek okulları, Samsun Akşam Kız Sanat Okulu, Samsun Bafra Köy Kadınları Gezici Kursu, Samsun Bafra Köy Demircilik ve Marangozluk Kursu, Samsun Merkez Kuran Öğretme Kursu, Samsun Uzel Bıçkı Dikiş Yurdu (Samsun Bafra, Samsun Havza), Akpınar Köy Enstitüsü (Ladik), Samsun Kız Enstitüsü, Samsun Ticaret Lisesi'dir⁷¹. 17 Eylül 1943 tarihli Ahali gazetesinde, yeni bir kültür kaynağı teşkil edecek ve ortaöğretimin orta-lise kısımlarını kapsayacak Erkek Sanat Enstitüsünün de, 4.10.1943 tarihinde açılacağı duyurulmaktadır⁷².

Samsun'da kültürel alanda faaliyet gösteren kurumlar arasında ise, halkevi ve halk odaları önemli bir yere sahip bulunmaktadır. Bu dönemde Samsun'da halkevinin bulunduğu yerler; Samsun Merkez, Alaçam, Bafra, Çarşamba, Havza, Ladik, Terme, Vezirköprü'dür. Savaş yıllarında halkın eğitimi, devrimin halka götürülmesi, muhtaç durumda olanlara yardım edilmesi gibi konularda halkevinin faaliyetleri görülmektedir. Eğitim alanındaki faaliyetlerinde, halkevi kütüphanelerinin büyük

⁶⁷ Ahali, 18 Haziran 1943.

⁶⁸ Bu dönemde Samsun'da faaliyette bulunan ilk ve orta dereceli bu okullara ilişkin ayrıntılı istatistikler için bkz. *Milli Eğitim İstatistikleri 1942-1943*, Yayın No: 238, Ankara, 1945, s.27-360.

⁶⁹ *Samsun İlinde Cumhuriyet Öncesi ve Cumhuriyet Sonrası Eğitim*, Samsun, 1999, s.93.

⁷⁰ Ahali, 9 Nisan 1941.

⁷¹ Bu dönemde Samsun'da faaliyette bulunan bu meslek ve teknik okullarına ilişkin ayrıntılı istatistikler için bkz. *Milli Eğitim İstatistikleri 1942-1943*, Yayın No: 238, Ankara, 1945, s.372-482.

⁷² Ahali, 17 Eylül 1943.

etkisi olmuştur. 1939-1941 yıllarında halkevi kütüphanelerindeki kitaplardan yararlanan okuyucu sayısı, 16 406 iken; bu sayı, 1942-1943 döneminde 22 103'e yükselmiştir. Buradaki kitapların çoğu, hükümet tarafından ücretsiz verilen kitaplar olmakla birlikte; diğer kısmı, bağış veya satın alma yoluyla sağlanmıştır⁷³. Bu dönemde Samsun Halkevi'nin yayınladığı kitap ve broşürler ile, yayın organı olan 19 Mayıs dergisi, il tarihi ve kültürünün araştırılmasına katkıda bulunmuştur.

Bu dönemde CHP idaresinde kurulan halk odalarının da eğitim alanında Samsun'da faaliyet gösterdiği görülmektedir. Samsun'da okuma odalarının bulunduğu yerler; Bafra Kazası (Gumenüs) ve Kavak (Merkez) Kazasıdır⁷⁴.

Samsun vilayet idare heyetinin savaş yıllarına ait çalışma raporlarında, vilayet halkevi çalışmaları hakkında verilen bilgiler yer almaktadır. Bunlardan 1941 yılı ikinci altı aylık döneme ait raporda, halkevlerinden Merkez, Bafra, Çarşamba, Havza, Vezirköprü halkevleri çalışmalarının iyi ve verimli olduğu; diğer kazalardakilerin normal olduğu; Kavas ve Gumenüs halkodalarının da imkânlar içerisinde çalışmalarına devam ettiği bildirilmektedir⁷⁵.

Bu dönemde Halkevi faaliyetleri ile, halkın savaş dönemi sıkıntıları hafifletilmeye çalışılmış; dünyanın içinde bulunduğu koşullar ve Türkiye'nin durumuna ilişkin konferanslar ve temsiller düzenlenerek halkın bu konuda bilinçlendirilmesi ve savaş karşısında birlik ve beraberliğin sağlanması amaçlanmıştır⁷⁶. Dönem içerisinde de Samsun Halkevi'nin bu tür faaliyetlerinin arttığı basından izlenmektedir. Bu faaliyetler arasında edebiyat geceleri, konferanslar, temsiller, sergiler, köy gezileri, yabancı dil kursları, halkın teknik eğitime yönelik çeşitli kurslar yer almakla birlikte; bu dönemde sosyal yardım şubesi faaliyetleri, konferans konuları ve temsillerin içeriği, savunma amaçlı açılan kurslar savaş koşullarının halkevi faaliyetlerini de etkilediğini göstermektedir.

Savaş yıllarında Türkiye'nin sosyokültürel yaşamına damgasını vuran kurumlardan biri, halkevleri iken; diğeri, köy enstitüleridir. Cumhuriyet idaresinin köylerin eğitime ve kalkınmasına verdiği önem, ülke genelinde köy enstitülerinin açılması suretiyle uygulamaya konulmuştur. Köylerdeki bilgisizliği gidermek, Türk köylüsünü tam anlamıyla müstahsil hale getirmek ve daha iyi bir yaşam seviyesine kavuşturmak, köyü sağlık, kültür, ekonomi, ziraat, köy sanatları bakımından kalkındırmak için gerekli miktarda köy öğretmenlerini ve köy sanatkârlarını kısa zamanda ve az masrafla yetiştirmek gibi ihtiyaçların ortaya çıkardığı bu enstitüler,

⁷³ *Maarif İstatistiği 1941-1942*, Yayın No: 227, Ankara, 1944, s.516-517; *Milli Eğitim İstatistikleri 1942-1943*, s.536-537.

⁷⁴ *Maarif İstatistiği 1941-1942*, s.526-527; *Milli Eğitim İstatistikleri 1942-1943*, s.578-579.

⁷⁵ *Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi*, Fon Kodu: 490.10, Yer No: 701.386.1.

⁷⁶ Hanife Kuru, "İkinci Dünya Savaşı Yıllarında Türkiye'de Sosyo-Kültürel Atılımlar", *Altıncı Askeri Tarih Semineri Bildirileri I*, Ankara, 1998, s.494-495.

temelleri daha önce atılmış olmakla birlikte; 1940 yılında açılmış ve bu dönemde açılan 14 enstitüden biri de, Samsun Ladik-Akpınar Köy Enstitüsü olmuştur⁷⁷.

Ladik Akpınar Köy Enstitüsünün temeli, 28 Mart 1939'da Havza-Kamlık Köy Eğitimcileri Yetiştirme Kursu ile atılmış; bu kurs, 17 Nisan 1939'da faaliyete geçmiştir. Enstitü toprak, su, yol zaruretleri dolayısıyla 1940'ta Ladik Kazası Akpınar mevkiine taşınmış; 15 Temmuz 1940'ta ilk temeli atılmıştır. Enstitüde tezgâh ve bez dokumacılığı, çorapçılık, biçki-dikiş, terzilik, marangozluk-dülgerlik, demircilik, inşaatçılık, balıkçılık, çeşitli ziraat dalları olmak üzere 9 iş kolu faaliyet göstermiştir⁷⁸.

Orta meslek ve teknik öğretim kurumu olarak faaliyet gösteren Akpınar Köy Enstitüsü'nün 1941-1942 döneminde ders kesiminde 276 öğrenci parasız yatılı olarak öğrenim görürken⁷⁹; bu sayı, 1942-1943 döneminde 426'ya yükselmiştir⁸⁰. Bu dönemde Akpınar Köy Enstitüsü eğitimci yetiştirme kursu öğrencilerinin enstitü faaliyetine ait hatıralarını bildiren yazıları da, Akpınar adında bir dergide toplanmıştır⁸¹.

Samsun örneğinde görüldüğü gibi, savaş yıllarında ortaya çıkan olağanüstü koşullar, kentlerdeki sosyoekonomik yapıyı olumsuz yönde etkilerken; dönem içerisinde sosyokültürel etkinlikler de devam etmiş, halkevleri ile köy enstitüleri Türk toplumunun sosyokültürel kalkınmasında önemli rol oynamıştır. Bununla birlikte bu kültür kurumlarının faaliyetleri değerlendirilirken, teknik araç gereç ve yatırım bakımından dönemin koşulları da göz ardı edilmemelidir. Çünkü bu dönemde devlet bütçesinden yapılan harcamaların büyük çoğunluğu, millî savunma giderlerine ayrılmış; millî eğitime devlet bütçesinden ayrılan ödenek daha sınırlı kalmıştır. Yine bu dönemde savaşın yol açtığı ekonomik sıkıntılar, yöneticileri olağanüstü tedbirler almaya zorlarken; CHP yönetimine karşı tepkileri arttırmış ve Türkiye'de çok partili hayata geçiş sürecinde Demokratlara halk desteğinin sağlanması suretiyle siyasal tercihlerin değişmesinde belirleyici olmuştur. Bu dönemde CHP'nin uygulamaları, Demokratların seçim propagandalarına konu olmuş; hatta daha ileri gidilerek ihtikâr, vurgunculuk, yoksulluk sözcükleri CHP ile özdeşleştirilir hale gelmiştir.

Kaynakça

Arşiv Belgeleri ve Resmi Kayıtlar

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi

Cumhuriyetin 50. Yılında Samsun 1973 İl Yıllığı (1974). Düstur (1961). Üçüncü Tertip. C:21. 2. Basım. Ankara Başb. Devlet Matbaası.

⁷⁷ *Samsun İlinde Cumhuriyet Öncesi ve Cumhuriyet Sonrası Eğitim*, s.83.

⁷⁸ *Ahali*, 18 Haziran 1943.

⁷⁹ *Maarif İstatistiği 1941-1942*, s.402-403

⁸⁰ *Millî Eğitim İstatistikleri 1942-1943*, s.410-411

⁸¹ *Ahali*, 4 Şubat 1942.

İl Özel İdareleri İstatistiği 1939-1947 (1949). Yayın No:331. Ankara T.C.Başbakanlık İstatistik Genel Müdürlüğü.

Maarif İstatistiği 1941-1942 (1944). Yayın No: 227. Ankara, Başbakanlık İst. Gn. Md.

Milli Eğitimde 50 Yıl 1923-1973 (1973). Ankara Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası.

Milli Eğitim İstatistikleri 1942-1943 (1945). Yayın No: 238. Ankara T.C.Başbakanlık İstatistik Genel Müdürlüğü.

20 İlkteşrin 1940 Genel Nüfus Sayımı (1940). Ankara T.C. Başbakanlık İstatistik Genel Müdürlüğü.

21 Ekim 1945 Genel Nüfus Sayımı (1950). Yayın No:286. C. No:65. Ankara T.C.Başbakanlık İstatistik Genel Müdürlüğü.

Ahali Gazetesi (1939-1944)

Araştırmalar

AYDEMİR, Şevket Süreyya (2000). *İkinci Adam*. 7. Basım. İstanbul Remzi Kitabevi.

ÇAVDAR, Tevfik (1999). *Türkiye'nin Demokrasi Tarihi (1839-1850)*. 1995. İmge Kitabevi

DERİNGİL, Selim. (1986). İkinci Dünya Savaşında Türk Dış Politikası. *Tarih ve Toplum*, 35: 23-24.

KARPAT, Kemal (1996). *Türk Demokrasi Tarihi*. 1967. İstanbul Afa Yayınları.

KOÇAK, Cemil (1986) Türkiye'de Karneli Yıllar, *Tarih ve Toplum*, 25: 25-28.

KURU, Hanife (1993) II. Dünya Savaşı Yıllarında İzmir'in Sosyo-Ekonomik Durumu. *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 1.3: 295-308.

KURU, Hanife. (1998). İkinci Dünya Savaşı Yıllarında Türkiye'de Sosyo-Kültürel Atılımlar. *Altıncı Askeri Tarih Semineri Bildirileri I*. Ankara: Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı. 490-504.

KÜRKÇÜOĞLU, Feza. (2001). İkinci Dünya Savaşı Yılları Gündeminden İpekli Çorap Meselesi. *Popüler Tarih*, 9.2: 76-77.

MANGO, Andrew (2005). *Türkiye ve Türkler 1938'den Günümüze İstanbul*, Remzi, Kitabevi.

ORTAYLI, İlber. (1998). İkinci Dünya Savaşı'nda Şehirlerde Hayat. *Altıncı Askerî Tarih Semineri Bildirileri I*. Ankara: Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, 422-436.

Samsun İlinde Cumhuriyet Öncesi ve Cumhuriyet Sonrası Eğitim (1999). Samsun T.C. Samsun Valiliği İl Milli Eğitim Müdürlüğü.

Tarih Boyunca Samsun ve Samsun Belediyesi. C:I. Ankara Nüve Matbaası.

TOKER, Metin (1998). *Tek Partiden Çok Partiye (1944-1950)*. Ankara Bilgi Yayınevi.

YETKİN, Çetin (1983). *Türkiye'de Tek Parti Yönetimi (1930-1945)*. İstanbul Altın Kitaplar Yayınevi.

TÜRK KOOPERATİFÇİLİK TARİHİ İÇERİSİNDE SAMSUN'UN YERİ

Özlem YILDIRIR-KOCABAŞ*

Kooperatif kelimesinin gerek hukuksal gerekse ekonomik anlamda pek çok tanımları yapılmaktadır. Sözcük anlamı olarak bakıldığında temelde işbirliğini anlatmakta, hukuksal ve ekonomik yönlerden değişik şekillerde tanımlanmaktadır. Latince *cooperatio* kelimesinden türetilmiş olup, işbirliği yapmak fiilini ifade etmektedir. Kooperatif, dağılımdan zarar görenlerin, bu zararı ortadan kaldırmak ve dağılımda bir denge yaratmak amacıyla kendi istekleri üzerine birleşip meydana getirdikleri kollektif bir işletmedir.¹ Bu tanım kooperatifin genel anlamdaki bütün amaçlarını göstermemekle birlikte, kooperatifin asıl anlamını ortaya koyması açısından önemlidir.

Kooperatif, kişilerin tek başlarına altından kalkamayacakları bir yükü dengeli olarak ortaklaşa paylaşımları gibi bir anlam içermektedir. “İstihsal, kredi, istihlak ve mesken temini gibi başlıca ekonomik ihtiyaçların tatmini maksadıyla kendi arzu ve iradeleri ile bir araya gelen, bu ihtiyaçları karşılamak için kendi iktisadi gayretleriyle bir işyeri ve işletme vücuda getiren insanların birleşme teşebbüsüne kooperatif denir.” (Ziyaettin Fahri Fındıkoğlu, *Kooperasyon Sosyolojisi*, İstanbul Üniversitesi İktisat Fak. Yay., İstanbul, 1967,s.119.)

Ticari şirketlerle kooperatifler arasındaki temel ayırım, sermaye yatırımlarında kendini göstermektedir. Oysa kooperatifler, sınırlı bir kar payı ile kurulmakta ve ortakların ihtiyaçları ön plana alınmaktadır.² Müşterek bir işletme amacıyla ortaklarının tarımsal ve ekonomik ihtiyaçlarını karşılamak üzere kurulan sınırsız ortaklı şirketler³ kooperatiflerin anlamını daha açık bir şekilde ortaya koymaktadır. Türkiye’de kooperatifçilik hareketi, Mithat Paşa tarafından kurulmuş olan Memleket sandıkları ile başlamıştır. Çiftçinin teşkilata bağlanmamış bir kredi mekanizmasının çarkları arasında, tefecilerin ağır faizleri altında ezildiğinin görülmesi, teşkilatlı bir zirai kredi sisteminin gereğini ortaya çıkarmıştır. Zirai kredi ihtiyacını duyan o dönemin aydınları arasında Mithat Paşa en başta gelmektedir.⁴

* Dr., Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü.

¹ Ziya Gökalp Mülayim, *Kooperatifçilik*, Yetkin yay., Ankara, 1992, s.54.

² *Kooperatif Kanunları Hakkında Milletlerarası Çalışma Teşkilatı Ekspertler Raporu*, Cenevre, 1953, (Çev: Akif Erginay), T.K.K. yay., Seri B, Sayı:5, Ankara, 1954,s.34.

³ Nurettin Hazar, *Kooperatifçilik Tarihi*, Türk Kooperatifçilik Eğitim Vakfı yay., Ankara, 1990, s.62-63.

⁴ Remzi Saka, “Mithat Paşa ve Kooperatifçilik”, *Kooperatif Dergisi*, Sayı:38,s.6; Ali Haydar Mithat, *Mithat Paşa Hayatı Siyasiyesi, Hidematı, Menfa Hayatı*, İstanbul,1325 (1909), s.19-20.

Memleket Sandıkları Nizamnamesi, yurdumuzda teşkilatlı zirai kredinin ilk resmi mevzuatı olması açısından önemlidir.⁵ Sandıkların zaman zaman görevlerini yapamaz hale gelmeleri, merkezi bir kontrol sistemi olmamasından dolayı Memleket sandıklarının kaldırılması ve yerine Menafi sandıklarının kurulması yoluna gidilmiştir.⁶ Ziraat Bankasının yürürlüğe girmesinden sonra, Menafi sandıkları, Ziraat Bankası'nın şubeleri haline dönüşmüştür. Memleket sandıklarından Menafi sandıklarına ve Ziraat Bankası'na kadar uzanan zirai kredi hareketimiz ve kooperatifçilik ruhu zaman içerisinde daha da gelişme göstermiştir. Ziraat Bankası'nın kuruluş yılları sırasında köy tüketim kooperatifçiliği⁷ ile ilgili bazı gelişmeler görülmüştür. Köylüleri soyguncu tüccar ve gezici esnaf elinden kurtarıp, kendi kuvvetleri ve kaynakları ile kendi ekonomik durumlarını koruyacak bir çare olarak köylerde kooperatif kurmak için harekete geçilmiştir. Ahenk gazetesi, bu fikri halka ilan etmiştir. Köy bakkalları konusunun 1900'lü yıllarda ele alınması, köylünün düştüğü kötü durumun anlatılması ve köylerin kooperatifleşmelerine yönelik önerilerde bulunulması, o dönem için oldukça anlamlıdır.⁸

Köy bakkalları konusu, istihlak(tüketim) kooperatifçiliğini çağrıştırmaktadır. Yabancı ülkelerde de ziraat ve istihlak kooperatifleri ve birlikler günden güne artış göstermektedir.⁹ II. Meşrutiyet yıllarında ve Cumhuriyetin ilk yıllarında kurulan kooperatiflerin çokluğu, Atatürk'ün kooperatifçilik politikasına ne kadar çok önem verdiğini göstermektedir. Atatürk'ün kooperatifçilikle ilgili olarak söylemiş olduğu şu sözler oldukça anlamlıdır. “ İnsanlar ferdi olarak çalışırlarsa muvaffak olamazlar. Çünkü insanlar yaratılırken öyle bir hacet verilmiştir ki insanlar beraber çalışmağa mecburdurlar. İnsanlar tek tek birbirine tutunup, birbirini tamamlamadan çalışırlarsa başarıya ulaşamazlar. Herkesin kendine göre bir becerikliliği, bir kolay öğrenip alışıp yapacağı iş vardır. Bu yolda kavramamız gereken ilk gerçek, herhangi bir zanaat alanında güvenli ilerlemenin ancak o zanaatla uğraşanların birleşip dayanışmasına bağlı olduğudur.”(Afet İnan, *Mustafa Kemal Atatürk'ten Yazdıklarım*, Milli Eğitim basımevi, İstanbul, 1971, s.10-104; *Atatürk'ün Tarım ve Kooperatifçilik Konusundaki*

⁵ *Memleket Sandıkları Nizamnamesi*, 17 Rebiülevvel 1284(1867), Madde:6; M. Tayyib Gökbilgin, “Mithat Paşa (1822-1884)”, *Yüzyıllık Teşkilatlı Zirai Kredi*, Ankara, 1964, ss.95-100.

⁶ Süheyb Nizami Derbil, “ T.C. Ziraat Bankası”, *T.C Ziraat Bankası Dergisi*, Sayı:1, Mart 1946, s.4-5

⁷ Emin Sürel, “Köy Kooperatifçiliği”, *İzmir'de Köycülük*, Sayı:11, Nisan 1945, ss.34-38.

⁸ “ Ahenk ve Köy Bakkalları Meselesi”, Yakınçağların Fikir ve Edebiyat Tarihinde İzmir, İzmir, 1944, s.113-115; Ayrıntılı bilgi için bakınız: Özlem Yıldırım Kocabaş, *Türkiye'de Kooperatif Düşüncesinin Evrimi ve Tarımsal Kooperatifçilik*, DEÜ Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, (yayınlanmamış doktora tezi), İzmir, 2002, ss.19-22; Özlem Yıldırım Kocabaş, “ Türkiye'de Kooperatifçilik Düşüncesinin Gelişimi”, *Tarım Ekonomisi Dergisi*, Sayı:8, Mayıs 2003, s. 17.

⁹ “ Mühim Bir Mesele, Ziraat ve İstihlak Kooperatif Birlikleri”, *Kooperatifçilik*, Sayı:1, İstanbul, 1931, ss. 75-79.

Fikir ve Görüşleri, Köy İşleri Kooperatifler Bakanlığı Kooperatifler Destekleme Genel Müdürlüğü yay., Ankara,1981, s.12.)

İstihlak Kooperatifçiliği, memleketimizde çok az gelişme şansına ve imkânına sahip olmuştur. Türkiye’de istihlak kooperatifinin gelişmemesine neden olan iki unsur olduğu belirtilmektedir. Birincisi, küçük perakendeci tacirler, kredi ile satarak müşterilerini kendilerine bağlarlar, halbuki istihlak kooperatifi azalarına kredi ile mal veremez ve vermemelidir. İstihlak kooperatifinin önünde olan diğer bir engel de çok dağınık ve genel masrafları pek az olan perakende ticaretinin rekabetidir.¹⁰ İstihlak Kooperatifçiliği sahasında aşırı propagandalardan kaçınmak ve bu sahadaki çalışmaları memleket şartlarına göre ayarlamak lazımdır.¹¹ İstihlak kooperatifleri en önde gelen ihtiyaçlardan olan gıda maddelerini temin etmek, kasaplık, lokantacılık, eczane işletme, okuma, ibadet vb. işlerle uğraşmaktadır.¹² Samsun ilindeki kooperatifçilik hareketine baktığımızda, İstihlak(tüketim) kooperatifçiliğinin önemli bir yer tuttuğunu görmekteyiz.

Samsun İstihlak Kooperatifi’nin kuruluşunun sebebi ve hedefi, Samsun’da oturan memur, işçi, esnaf... her meslekten müstehlik halkın tek başlarına temin edemedikleri daha doğrusu, ucuza ve iyisini temin edemedikleri birçok tüketim maddelerini yerlerinden ve ucuza alıp, ortaklara ve ortak olmayanlara satmaktır.¹³ Samsun’da memurun istihlak kooperatifinin kurulması ile ilgili olarak, Ziraat Bankası müdürü B. Nejat Sunar, gerekli incelemelerde bulunmuştur. Kooperatif, 1942 yılında azasına muhtaç bulundukları yiyecek maddelerini hesaplıca temin etmeye çalışarak, kar da getirmek üzere kurulmuştur. Günün zorluklarına karşı bir tedbir olmak üzere kurulan kooperatifin yalnız bir zümreye yönelik değil, daha da genişletilerek, halk istihlak kooperatifi ad ve ödevini alması düşünülmüştür.¹⁴

Samsun Memurlar İstihlak Kooperatifi’nin daha geniş sermayeli halk istihlak kooperatifi adını ve ödevini alması ve bu konuda incelemeler yapılması için bir encümen seçilmesi teklif edilmiş ve bu encümene Merkez, Ziraat, İş Bankası müdürleri ile Ticaret mıntıka müdürü İsmail, Umur, Celal Ardoslu, Yusuf Kenan Beyler kabul edilmiş, bu heyetin ticaret mıntıka müdüriyetinde toplantıları olmuştur.¹⁵

¹⁰ M. Colombain, *Türkiye Kooperatifleri Hakkında Rapor ve Kanun Tasarısı*, Ekonomi ve Ticaret Bakanlığı yay., Ankara,1950, s.55-56.

¹¹ Yusuf Saim Atasagun, “ Bizde İstihlak Kooperatiflerinin Gelişebilmesi Meselesi”, *Kooperatif Dergisi*, Yıl:4, Eylül 1949, Sayı:45, s.3.

¹² Adil Tüzüner, “İstihlak Kooperatifleri”, *Derneğin Sesi*, Yıl:1, Sayı:2, s.5-6.

¹³ Mustafa Cura, *Kooperatifçilik Davamız ve Samsun’da Kooperatifçilik*, İl matbaası, Samsun,1946, s.13-14.

¹⁴ “Halk İstihlak Kooperatifi”, *Ahali*, 18 Şubat 1942; İstihlak kooperatiflerinin statüsü ile ilgili olarak bakınız: *İstihlak Kooperatifi Statüsü*, Ticaret Bakanlığı Teşkilatlandırma Genel Müdürlüğü yay., Ankara, 1948, ss. 3-25.

¹⁵ “ Kooperativler Hakkında Hasbihal”, *Ahali*, 20 Mayıs 1942.

Samsun Memurlar ve Müstahdemler İstihlak Kooperatifi'nin kurulmasına “ Satın aldığı istihlak maddelerini ortaklarına ve mıntikasındaki bilcümle müstehliklere dağıtmak ve üyelerinin ihtiyaçlarını karşılayacak sair teşebbüslerde bulunmak maksadı ile merkezi Samsun olmak üzere ve en az 240 Türk Lirası sermaye ile teşkiline başlanan Samsun Memurlar ve Müstahdemler Kooperatifi'nin Ticaret vekilliğinin 30/5/1942 tarihli ve 6/3611 sayılı tezkeresiyle gönderilen ilişik esas mukavelenamesi İcra Vekilleri heyetince 2 Haziran 1942 tarihinde tetkik edilerek mukavelenamenin 2,11,21,24 ve 52. maddeleri Ticaret Vekilliğince hazırlanan ilişik şeklindeki gibi tadil ettirilmek suretiyle Ticaret Kanunu'nun 479. maddesi mucibince adı geçen kooperatifi teşkiline izin verilmesi kabul olunmuştur.” hükmü ile karar verilmiştir. (*Samsun Memurlar ve Müstahdemler İstihlak Kooperatifi'nin Kurulmasına izin verilmesi*”, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivi, Sayı:2/18044, Yer No: 98.47..11.,2/6/1942) Samsun merkezde kurulan kooperatifi statüsünde yer alan maddelerde, Ticaret Vekaletinin izni oldukça istediği kadar şube açılabilceği ve süresi tesis tarihinden itibaren 30 gün olup, süresinin uzatılabilceği belirtilmektedir.¹⁶

Samsun Memurlar ve Müstahdemler Kooperatifi'nden alınan vergilerin diğer kooperatiflere oranla daha fazla olduğu belirtilmektedir Bu kooperatifi pek başarılı olamadığı, hisse senetlerini dağıtamayarak, alışveriş defterleri tutarak ortakların alışverişlerini kaydedememiş, bundan dolayı ortaklara risturn veremediğini göstermektedir. Kooperatiften fazla miktarda vergi alındığı “8000 lira olan fiat farkının 3600 lirasını vergi olarak vermesinden” ¹⁷ anlaşılmaktadır. Sermayeye kar payı dağıtan şirketlerin vergiye tabi olması yüzünden, fiat farkının % 50si alışveriş tutarına, %50'si de sermayelere göre taksim edilmektedir.¹⁸ Türkiye'de istihlak kooperatiflerinin durumuna baktığımızda, sömürücü sistemin istihlak (tüketim) kooperatiflerinin kapılarını kapattığını görmekteyiz. Remzi Saka'nın ifadesiyle; “ Kapalı kapı, ortak sayısını azaltmakta, sayı azlığı da sömürme oranını arttırmaktadır. Bir kentte kitleler, çoğunlukla tüketim kooperatiflerinin ortağı olduğu zaman belediyelerle tüketim kooperatifleri arasında mesafe kalmazdı.” (Remzi Saka, *Kooperatifçiliğimiz Kurucular ve Temel Sorunlar*, Aktaş matbaası, İstanbul, 1974, s. 116.)

Samsun'da ortakların kredi ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik olarak kurulan tarım kredi kooperatifleri, 1932 yılında 2 tane ve 95 ortak, 7260 taahhüt edilmiş sermayeye sahipken ,¹⁹ 1935 yılında beş tane kurulmuş ve bu kooperatiflere aynı yıl toplam 303 kişi ortak olmuştur. 1940 yılında sayıları 1'e düşmüş, 1940 yılından sonra

¹⁶ Samsun Memurlar ve Müstahdemleri Kooperatif Statüsü, *Ahali*, 8 Temmuz 1942

¹⁷ Cura,a.g.e., s.14.

¹⁸ Bakınız: *Samsun Memurlar ve Müstahdemler İstihlak Kooperatifi Statüsü*, Madde:51, 2 Haziran 1942.

¹⁹ İsmail Hüsrev, *Türkiye'de Zirai Kooperatif Hareketi*, İstanbul, Ahmet İhsan matbaası, 1932, s.66.

sayılarında artma olmuştur. 1945 yılına gelindiğinde ilde toplam 6076 kişinin ortak olduğu 17 tarım kredi kooperatifi bulunmaktaydı. 1955 yılında sayıları 34'e ulaşan kooperatiflerin 10050 ve 1965 yılında 18891 ortağı bulunmaktaydı.²⁰ Kısa, orta, uzun vadeli tarım kredileri, Ziraat Bankası²¹ ve Tarım kredi kooperatifleri ile diğer kooperatiflerin 1972 yılı sonunda 195 adete ulaşması kooperatiflerin yurt genelinde etkili olduğunu göstermektedir.²² Civar köylerde kooperatif hareketin gelişme göstermesi dikkat çekicidir. Uzunisa, Delikkaya Arpaköy vb. köylerde kooperatif kurulması²³ ve Bafra'da kooperatif hareketindeki ilerleme, önemli gelişmelerdendir.²⁴

Tütün, Samsun'un tarımsal ve ekonomik hayatında önemli bir yere sahip olmuştur.²⁵ Samsun'da 1928 yılında Tütün Müstahsilleri Kooperatif Şirketi'nin kurulmuş fakat fazla bir başarı gösteremeyerek kısa sürede kapanmıştır. ²⁶ Daha sonraki yıllarda tütün ziraati, siyasete alet edilir hale gelmiş ve ve bu suretle de çıkmaza sokulmaya başlamıştır.²⁷ Samsun'da inhisar idaresinin açtığı fiatlar, idare eksperleri piyasada alıcı olarak mevcut, aşağı düşmemiş fakat, idareye çekildiği düştüğü, düşürüldüğü görülmüştür. Ticaret Vekaletinin ayırdığı tahsisat ile müdahale mübayaası yapıldığı yıllarda tütün fiatı ilk açıldığı seviyeyi gittikçe kabaran bir nispette korumuştur.²⁸

Samsun merkezde kurulan diğer bir kooperatif de “ Biçki Dikiş Küçük Sanat Kooperatifi” dir. Merkezi Samsun olmak üzere, 30 sene süre ve 600 Türk lirası sermaye ile kurulan Biçki Dikiş Küçük Sanat Kooperatifi'nin amacı, mıntıkasındaki terzilik sanatının geliştirilmesine hizmet etmek, iptidai maddeleri toptan ve ucuza sağlayarak, ortaklarına dağıtmak ve üretilen eşyayı satmaktır.²⁹ Kredi yardımı ve

²⁰ Samsun maddesi, *Yurt Ansiklopedisi*, Fasikül 109, s.6629.

²¹ “ Köylünün Sığınağı Ziraat Bankası”, *Güzelordu*, Sayı:301, 5 Temmuz 1937.

²² *Samsun 1973 İl Yıllığı*, (komisyon), Samsun, 1973, s.254-255.

²³ “ Kooperatif Hareketleri”, *Güzelordu*, 20 Mayıs 1936.

²⁴ “ Kooperatif”, *Ertan (Bafra'da çıkar memleket gazetesi)*, Yıl:1, Sayı:23-145, 18 Temmuz 1936; “ Zirai Kalkınma ve Devlet Ziraat İşletmeleri Kurumu”, *Doğrusöz (Bafrada çıkar memleket gazetesi)*,Yıl:1, Sayı:5, 29 İkincikanun 1938.

²⁵ Bakınız: Ziya Lütfi, *Samsun Mıntakası Ticaret ve İktisadiyatı*, Şems matbaası, Samsun, 1934.

²⁶ *Samsun Tütün Müstahsilleri Kooperatif Şirketi'nin kurulması*, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivi, Sayı:7235, Dosya no: 210-53, Yer no: 30.62..9.,21/10 1928; C. Nasuhi Savran, *Kooperatifçilik Kollektifçilik ve Devletçilik Üzerine 9 Yazı*, Ulus matbaası., Ankara, 1935, s.48.

²⁷ “Tarım Kredi Kooperatiflerinin Kongrelerinden Notlar, *Tütün Mecmuası*, Yıl:3, Sayı: 51, 7 Mart 1957, s.40-41.

²⁸ “Tütün Piyasası Açılırken”, *Ahali*, 4 Şubat 1944; Bakınız: *Tütün Kongresi İçin Hazırlanan Raporlar*, T.C. Gümrük ve İnhisarlar Vekaleti İnhisarlar Umum Müdürlüğü, İzmir, 18 Birinciteşrin 1943; Tütün İşletmeleri ile ilgili olarak bakınız: Fethi Açıl, *Samsun İli Tütün İşletmelerinde Rantabilite (1950-1951)*, Ankara Üniversitesi Ziraat Fakültesi yay., 1956, ss.111-122.

²⁹ *Merkezi Samsun olmak üzere Biçki ve Dikiş Küçük Sanat Kooperatif Şirketi'nin kurulmasına izin verilmesi*, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivi, Sayı:3/ 1605, Dosya No: 10-88, Yer No: 106.70..9.,9/10/1944.

kontrol işleri bakımından Halk Sandığı'nın garantisi altında olan bu kooperatifin 57 ortağı bulunmaktadır. Elinde bulunan stokların satılamaması yüzünden faaliyetini durdurmuş olmasına rağmen çalışmalarını sürdürmeye çalışmıştır.³⁰ Bu kooperatifin kuruluş yıllarında kuvvetli bir idare heyeti olamamış ve etkisi zayıf kalmıştır. Kuruluş yıllarında idare heyetindeki isimler şu şekildedir: “ Şadiye Ertürk, Münire Yazıcı, Pamuk Erbil, Rukiye Ekçay, Melahat Bakı,Sabiha Tokat, Kıymet Atan, Latife Sökmen, Fethiye Ani, Sahire Erbeyli, Zeynep Ataman”³¹ Yapılan değerlendirmelerde, ortakların genellikle dış hayatı tanımayan bayanlardan oluştuğu için pek fazla ilerleme gösteremeyen kooperatifler arasında yer aldığı yorumu yapılmaktadır.

Lâdik Dokumacılar Küçük Sanat Kooperatifinin kuruluşu da 1942 yılında gerçekleşmiştir. 458 ortağı ve ödenmiş 46821 lira sermayesi olan kooperatif, teknik tesisat yaptırmak amacıyla on sekiz bin lira biriktirmiştir. Bu kooperatif de mıntıkasındaki dokumacılığın gelişmesine hizmet etmek, iplik vb. maddeleri toptan ucuza sağlayarak, ortaklarına dağıtmak ve hazır olan malları satmak amacıyla merkezi Samsun vilayetine bağlı Ladik olmak üzere ve en az 2000 Türk Lirası sermaye ile başlamıştır. Ladik Dokumacılar Küçük Sanat Kooperatif Şirketi'nin Ticaret Vekilliği'nin 27/6/1942 tarihli ve 6/4132 sayılı tezkeresiyle gönderilen ilişik esas mukavelenamesi İcra Vekilleri Heyetince 8/7/1942 tarihinde, Ticaret Kanunu'nun 479. maddesine dayanarak kurulması kabul edilmiştir.³² İdare meclisinde iki yıl süre ile yer alan isimler: “ İdare Meclisi Reisi Veysel Başusta, İsmail Uzun, İdare Meclisi kâtibi Hasan Sayıt, Aza Ömer Boyar, Mehmet Yaman, Sait Hançer, Rasim Alkoç”³³ şeklinde sıralanabilmektedir. Ladik dokumalarının iç piyasaya tanıtılması konusunda kooperatif idarecileri kalite üzerinde titiz bir şekilde durmaktaydılar.

Samsun mıntıkasında kurulan diğer bir kooperatif de Vezirköprü Dokumacıları Küçük Sanat Kooperatifi'dir. Diğer kooperatiflerle aynı yıl kurulan bu kooperatif, 353 ortağa sahip olup, ödenmiş sermayesi 35635 liradır. İlk idare heyetine iki yıl süre ile Hikmet Çeltik, Abdullah Doğu, Dudu Sencer, Murtaza Onat ve Ahmet Sarıkaya seçilmişlerdir.³⁴ Statüsünde yer alan maddeler, Ladik Dokumacılar Küçük Sanat Kooperatifi ile benzerlik göstermektedir.

Dokumacılık kooperatifleriyle bağlantılı, merkezi Samsun olan Samsun İli Terzileri Yoğaltım Kooperatifi'nin Ticaret Bakanlığı'nın 20/9/1947 tarihli ve 6/6365/11747 sayılı yazısıyla gönderilen ilişik ana sözleşmesi, Bakanlar Kurulu'nca

³⁰ Cura, a.g.e.,s.61.

³¹ *Biçki ve Dikiş Küçük Sanat Kooperatif Şirketi Kararnamesi*, Ticaret Kanunu, Madde: 480, 9/10/1944.

³² *Merkezi Samsun İline bağlı Ladik olmak üzere Ladik Dokumacılar Küçük Sanat Kooperatifi'nin Kurulmasına izin verilmesi*, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivi, 2/18307,Yer No: 99.60..14.,8/7/1942.

³³ Ladik Küçük Sanat Kooperatifi Statüsü, *Ahali*, 9 Eylül 1942.

³⁴ Vezirköprü Dokumacılar Küçük Sanat Kooperatif Statüsü, *Ahali*, 27 Mayıs 1942.

1/10/1947 tarihinde incelenerek, adı geçen kooperatifin kurulmasına izin verilmesi kararlaştırılmıştır. Kooperatifin amacı, satın alacağı terziliğe ait maddeleri ortaklarına dağıtmak, kooperatif kültürünün yayılmasına çalışmak, dikilecek elbiseleri imkan dahilinde ucuza mal edip ucuza satmaktır.³⁵ Üç yıl için seçilen ilk yönetim kurulunun isimleri “ Ali Bingöl, Hüseyin Baygöl, Sami Çıkrık, Seyfettin Tomruk, Mehmet Galatalı”³⁶ şeklinde sıralanmaktadır. Merkezi Samsun olmak üzere, 30 yıl süre ve 1100 Türk Lirası sermaye ile kurulan kooperatif, terzilerin kooperatif bünyesinde birlik içerisinde olmalarını sağladığından dolayı önemlidir.

Kooperatifçilik tarihi içerisinde Samsun’da kurulan kooperatiflere bir diğer örnek de yapı kooperatifleridir. 19 Mayıs Yapı Kooperatifi, satın alacağı arazi üzerinde ortaklarına sıhhi ve ucuz birer ev yapmak ve konu ile ilgili başka teşebbüslerde bulunmak amacı ile merkezi Samsun olmak üzere on yıl süre ile en az bin dört yüz Türk Lirası sermaye ile kurulmasına başlanan kooperatifin, Ekonomi ve Ticaret Bakanlığı’nın 6781-6/36423 sayılı ve 31/12/1949 tarihli yazısı ile gönderilen ilişik ana sözleşmesi Bakanlar Kurulunca 12/1/1950 tarihinde incelenerek, adı geçen kooperatifin kurulmasına izin verilmesi, Ticaret Kanunu’nun 480. maddesine göre kararlaştırılmıştır.³⁷ Kooperatifin idare heyeti sırasıyla şöyledir: “ Nihal Sonar, Mesut Acar, Rıza Yolören, Şeref Atılay, Nasip Yetkin, murakıplar da Tefvik İleri, Sadık Kutlay, Rifat Ertüzün”³⁸

Türkiye’de kurulan yapı kooperatiflerinden en önemlisi, ilk kurulanlarından biri Ankara Bahçelievler Yapı Kooperatifidir. Bu kooperatifin inşa ettiği konutlar, Bahçelievler semtinin çekirdeğini oluşturmuştur.³⁹ Yapı kooperatiflerinden bir diğeri olan Samsun Ucuz İşçi Evleri Yapı Kooperatifi’nin Ekonomi ve Ticaret Bakanlığı’nın 11500/6/1892 sayılı ve 16/3/1951 tarihli yazısıyla gönderilen ilişik ana sözleşmesi, Bakanlar Kurulunca 23/3/1951 tarihinde incelenerek, adı geçen kooperatifin kurulmasına izin verilmesi, Ticaret Kanunu’nun 480. maddesine göre kararlaştırılmıştır. Ortaklarına sıhhi ve ucuz ev yapmak ve bu işlerle ilgili başka teşebbüslerde bulunmak amacıyla merkezi Samsun olmak üzere, beş yıl süre ve en az 1400 Türk Lirası sermaye ile kurulmasına başlanmıştır.⁴⁰

³⁵ *Samsun İli Terzileri Yoğaltım Kooperatifi’nin Kurulması*, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivi, Sayı: 3/6473, Dosya No:10-309, Yer No: 114.65..12.,1/10/1947.

³⁶ *Samsun İli Terziler Yoğaltım Kooperatifi Statüsü*, T.C. Başbakanlık Muamelat Umum Müdürlüğü, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivi, Sayı:3/6473, 1/10/ 1947.

³⁷ *Merkezi Samsun Olmak Üzere Samsun 19 Mayıs Yapı Kooperatifi’nin kurulmasına izin verilmesi*, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivi, Sayı: 3/10440, Dosya No:10-444, Yer No: 121.96..19., 12/1/1950.

³⁸ Aynı yerde.

³⁹ Ziyaettin Fahri Fındıkoğlu, *Türkiye’de Kooperatifçilik Tatbiki Sosyoloji Denemesi*, İstanbul Üniversitesi yay., İstanbul, t.y., s.18-19.

⁴⁰ *Samsun Ucuz İşçi Evleri Yapı Kooperatifi’nin kurulmasına izin verilmesi*, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivi, Sayı:3/12730, Dosya No:10-520, Yer No: 125.23..2., 23/3/1951.

Samsun’da kurulan diğ er yapı kooperatifleri:

“Mahdut Mesuliyetli Karayolları 7. Bölge İşçi Evleri Yapı Kooperatifi, Mahdut Mesuliyetli 19 Mayıs Evleri Yapı Kooperatifi, Mahdut Mesuliyetli Mühendis Evleri Yapı Kooperatifi, Mahdut Mesuliyetli Tütün İşçileri Yapı Kooperatifi, Mahdut Mesuliyetli Tütün ve Sigara Sanayi İşçileri Yapı Kooperatifi, Mahdut Mesuliyetli Karayolları İşçileri Sendikası Yapı Kooperatifi, Samsun DSİ İşçileri Yapı Kooperatifi, Mahdut Mesuliyetli Samsun Esnaf ve Sanatkarları Yapı Kooperatifi, Mahdut Mesuliyetli İnhisarlar İşçileri Yapı Kooperatifi, Samsun Esnaf ve Sanatkarları Kefalet Kooperatifi, Samsun Elektrik Su ve Otobüs İşletmesi Memur ve Müstahdemleri Mahdut Mesuliyetli Yapı Kooperatifi, mahdut Mesuliyetli Yollar 7. Bölge Levent Evleri Yapı Kooperatifi, Mahdut Mesuliyetli Samsun İşçileri Bahçelievler.” (İrfan Yankutan, *Samsun Ticaret ve Sanayi Odası Yıllığı*, Şark matbaası, Ankara, 1963, s.99-100.)

Yakın dönemdeki kooperatifçilik faaliyetlerine baktığımızda Samsun, Doğu Karadeniz Bölgesinin merkezi olduğundan, ülke genelinde kurulan 16 tarım kredi bölge birliğinden biri de bu ilde yer almaktadır. 21 Ağustos 1975 yılında kurulan Samsun Tarım Kredi Bölge Birliği’nin kapsamına giren iller Samsun, Amasya, Ordu, Sinop’tur. 1978 yılında kurulan Karadeniz Yağlı Tohumlar Tarım Satış Kooperatifleri Birliği, 1977 yılında 105 köy kalkınma kooperatifi vardı. 1983 yılında ildeki köy kalkınma kooperatifi sayısı, 95’e düşmüştü. 1977 yılında 24 orman kalkınma kooperatifinin 23’ü henüz çalışamaz duruma gelmişti. 1983 yılına gelindiğinde ildeki orman kalkındırma kooperatifi sayısı, 36 civarındaydı. 1977 yılında toprak-su kooperatifinin sayısı 7 iken, aynı yıl balıkçılık kooperatiflerinin sayısı, 6’ya ulaşmıştı.⁴¹ 1977 yılında 1 tane pancar kooperatifi vardı. Bu kooperatif daha sonraki yıllarda pek gelişme gösteremedi. 1951 yılında kurulan ilk Adapazarı Kooperatifinden sonra çeşitli tarihlerde Pancar Ekicileri İstihsal Kooperatifleri yurt genelinde kuruldu. İstihsal kooperatifleri, aynı zamanda şeker fabrikalarına da ortak olmak suretiyle pancar ekicilerinin hammaddesini temin ettikleri fabrikaların ortağı durumuna geçmelerini sağlamak ve böylece rasyonel çalışma ve işletmecilik hayatının memleketimizde yerleşmesine de yardım etmiş olmaktadır.⁴² Samsun’da esnaf kefalet kooperatiflerinin gelişimine baktığımızda, 1956 yılında kurulmasından sonra, 1980 yılında ortak sayısı artmış ve 2500 dolayına yükselmiştir. Nusret Namık Uzgören de esnaf kefalet kooperatiflerinin kurulmasında ve merkez birliğinin oluşturulmasında büyük çaba göstermiştir.⁴³

⁴¹ *Yurt Ansiklopedisi*, Samsun maddesi, s.6629.

⁴² “Pancar Ekicileri İstihsal Kooperatiflerinin Kuruluş ve Gelişmeleri”, *Köy Postası*, Yıl:13, Sayı:149, Aralık 1956, s.11.

⁴³ Nusret Namık Uzgören, “Esnaf Kefalet Kooperatifleri”, *Karınca Kooperatif Postası*, Ocak 1954, Sayı:205, ss.2-6; *Tanınmış Kooperatifçimiz Nusret Namık Uzgören Diyor ki(1928-1955)*, Yıldız matbaası, Ankara 1955, s. 4-5.

Samsun, Türkiye ekonomisine tarım alanındaki katkıları nedeniyle önemli olmasının yanında, tarımsal potansiyel açısından Çukurova ile eşdeğerde tutulan Bafra ve Çarşamba ovaları, İzmir ve Manisa'dan sonra en çok tütün üretilen Bafra ve Samsun tütünleri ile de ün yapmış bir ilimizdir. Samsun ve çevresindeki kooperatifleşme hareketi, Cumhuriyet döneminde diğer şehirlerde olduğu gibi gelişme göstermiştir. Belli dönemlerde sayıları artan, ülkede yaşanan sorunlarla bağlantılı olarak zaman zaman kapatılıp tekrar açılan kooperatifler, cumhuriyet yıllarında ve sonrasında etkinliklerini sürdürmüştür.

Kaynakça

- "Ahenk ve Köy Bakkalları Meselesi", *Yakınçağların Fikir ve Edebiyat Tarihinde İzmir*, İzmir, 1944 .
- "Halk İstihlak Kooperatifi", *Ahali*, 18 Şubat 1942.
- "Kooperatif Hareketleri", *Güzelordu (Uzunisa köyünde çıkar gazete)*, 20 Mayıs 1936.
- "Kooperatif", *Ertan (Bafra'da çıkar memleket gazetesi)*, Yıl:1, Sayı:23-145, 18 Temmuz 1936.
- "Pancar Ekicileri İstihsal Kooperatiflerinin Kuruluş ve Gelişmeleri", *Köy Postası*, Yıl:13, Sayı:149, Aralık 1956, s.11.
- "Tütün Piyasası Açılırken", *Ahali*, 4 Şubat 1944.
- "Zirai Kalkınma ve Devlet Ziraat İşletmeleri Kurumu", *Doğrusöz (Bafrada çıkar memleket gazetesi)*, Yıl:1, Sayı:5, 29 İkincikanun 1938.
- "Köylünün Sığınağı Ziraat Bankası", *Güzelordu*, Sayı:301, 5 Temmuz 1937.
- "Lâdik Küçük Sanat Kooperatifi Statüsü", *Ahali*, 9 Eylül 1942.
- "Mühim Bir Mesele, Ziraat ve İstihlak Kooperatif Birlikleri", *Kooperatifçilik*, Sayı:1, İstanbul, 1931.
- "Samsun Memurlar ve Müstahdemleri Kooperatif Statüsü", *Ahali*, 8 Temmuz 1942.
- "Tarım Kredi Kooperatiflerinin Kongrelerinden Notlar", *Tütün Mecmuası*, Yıl:3, Sayı: 51, 7 Mart 1957, s.40.
- "Vezirköprü Dokumacılar Küçük Sanat Kooperatifi Statüsü", *Ahali*, 27 Mayıs 1942.
- AÇIL Fethi, *Samsun İli Tütün İşletmelerinde Rantabilite (1950-1951)*, Ankara Üniversitesi Ziraat Fakültesi yay., 1956, ss.111-122.
- ATASAGUN Yusuf Saim, "Bizde İstihlak Kooperatiflerinin Gelişebilmesi Meselesi", *Kooperatif Dergisi*, Yıl:4, Eylül 1949, Sayı:45, ss.3-5.
- Atatürk'ün Tarım ve Kooperatifçilik Konusundaki Fikir ve Görüşleri, Köy İşleri Kooperatifler Bakanlığı Kooperatifler Destekleme Genel Müdürlüğü yay., Ankara, 1981.
- COLOMBAİN M., *Türkiye Kooperatifleri Hakkında Rapor ve Kanun Tasarısı*, Ekonomi ve Ticaret Bakanlığı yay., Ankara, 1950.

- CURA Mustafa, *Kooperatifçilik Davamız ve Samsun'da Kooperatifçilik*, İl matbaası, Samsun,1946.
- DERBİL Süheyb Nizami, "T.C. Ziraat Bankası", *T.C Ziraat Bankası Dergisi*, Sayı:1, Mart 1946, s.4-5.
- FINDIKOĞLU Ziyaettin Fahri, *Kooperasyon Sosyolojisi*, İstanbul Üniversitesi İktisat Fak. Yay., İstanbul, 1967.
- FINDIKOĞLU Ziyaettin Fahri, *Türkiye'de Kooperatifçilik Tatbiki Sosyoloji Denemesi*, İstanbul Üniversitesi yay., İstanbul, t.y.
- GÖKBİLGİN M. Tayyib, "Mithat Paşa (1822-1884)", *Yüzyıllık Teşkilatlı Zirai Kredi*, Ankara, 1964.
- HAZAR Nurettin, *Kooperatifçilik Tarihi*, Türk Kooperatifçilik Eğitim Vakfı yay., Ankara, 1990.
- HÜSREV İsmail, *Türkiye'de Zirai Kooperatif Hareketi*, İstanbul, Ahmet İhsan matbaası, 1932.
- İNAN Afet, *Mustafa Kemal Atatürk'ten Yazdıklarım*, Milli Eğitim basımevi, İstanbul,1971.
- İstihlak Kooperatifi Statüsü*, Ticaret Bakanlığı Teşkilatlandırma Genel Müdürlüğü yay., Ankara, 1948.
- KOCABAŞ Yıldırım Özlem, "Türkiye'de Kooperatifçilik Düşüncesinin Gelişimi", *Tarım Ekonomisi Dergisi*, Sayı:8, Mayıs 2003, ss. 15-25.
- KOCABAŞ Yıldırım Özlem, *Türkiye'de Kooperatif Düşüncesinin Evrimi ve Tarımsal Kooperatifçilik*, DEÜ Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, (yayınlanmamış doktora tezi), İzmir, 2002, 292 s.
- Kooperatif Kanunları Hakkında Milletlerarası Çalışma Teşkilatı Ekspertler Raporu*, Cenevre, 1953, (Çev: Akif Erginay),T.K.K. yay., Seri B, Sayı:5, Ankara, 1954.
- Kooperatifler Hakkında Hasbihal", *Ahali*, 20 Mayıs 1942
- Memleket Sandıkları Nizamnamesi*, 17 Rebiülevvel 1284(1867), Madde:6.
- Merkezi Samsun İline bağlı Ladik olmak üzere Ladik Dokumacılar Küçük Sanat Kooperatifi'nin Kurulmasına izin verilmesi*, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivi, 2/18307,Yer No: 99.60..14.,8/7/1942.
- Merkezi Samsun olmak üzere Biçki ve Dikiş Küçük Sanat Kooperatif Şirketi'nin kurulmasına izin verilmesi*, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivi, Sayı:3/ 1605, Dosya No: 10-88, Yer No: 106.70.9.,9/10/1944.
- Merkezi Samsun Olmak Üzere Samsun 19 Mayıs Yapı Kooperatifi'nin kurulmasına izin verilmesi*, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivi, Sayı: 3/10440, Dosya No:10-444, Yer No: 121.96..19., 12/1/1950.
- MİTHAT Ali Haydar, *Mithat Paşa Hayatı Siyasiyesi, Hidematı, Menfa Hayatı*, İstanbul,1325 (1909).

- MÜLAYİM, Ziya Gökalp, *Kooperatifçilik*, Yetkin yay., Ankara, 1992.
- SAKA Remzi, "Mithat Paşa ve Kooperatifçilik", *Kooperatif Dergisi*, Sayı:38, s.6.
- SAKA Remzi, *Kooperatifçiliğimiz Kurucular ve Temel Sorunlar*, Aktaş matbaası, İstanbul, 1974.
- Samsun 1973 İl Yıllığı*, (komisyon), Samsun, 1973.
- Samsun İli Terziler Yoğaltım Kooperatifi Statüsü*, T.C. Başbakanlık Muamelat Umum Müdürlüğü, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivi, Sayı:3/6473, 1/10/ 1947.
- Samsun İli Terzileri Yoğaltım Kooperatifi'nin Kurulması*, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivi, Sayı: 3/6473, Dosya No:10-309, Yer No: 114.65..12.,1/10/1947.
- Samsun maddesi, *Yurt Ansiklopedisi*, Fasikül 109, ss.6540-6664.
- Samsun Tütün Müstahsilleri Kooperatif Şirketi'nin kurulması*, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivi, Sayı:7235, Dosya no: 210-53, Yer no: 30.62..9.,21/10 1928.
- Samsun Ucuz İşçi Evleri Yapı Kooperatifi'nin kurulmasına izin verilmesi*, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivi, Sayı:3/12730, Dosya No:10-520, Yer No: 125.23..2., 23/3/1951.
- SAVRAN C. Nasuhi, *Kooperatifçilik Kollektifçilik ve Devletçilik Üzerine 9 Yazı*, Ulus matbaası., Ankara, 1935.
- SÜREL Emin, "Köy Kooperatifçiliği", *İzmir'de Köycülük*, Sayı:11, Nisan 1945, ss.34-38.
- Tanınmış Kooperatifçimiz Nusret Namık Uzgören Diyor ki (1928-1955)*, Yıldız matbaası, Ankara 1955.
- Tütün Kongresi İçin Hazırlanan Raporlar*, T.C. Gümrük ve İnhisarlar Vekaleti İnhisarlar Umum Müdürlüğü, İzmir, 18 Birinciteşrin 1943.
- TÜZÜNER Adil, "İstihlak Koop.leri", *Derneğin Sesi*, Yıl:1, Sayı:2., s. 5-6.
- UZGÖREN Nusret Namık," Esnaf Kefalet Kooperatifleri", *Karınca Kooperatif Postası*, Ocak 1954, Sayı:205, ss.2-6
- YANKUTAN İrfan, *Samsun Ticaret ve Sanayi Odası Yıllığı*, Şark matbaası, Ankara, 1963.
- ZİYA Lütfi, *Samsun Mintakası Ticaret ve İktisadiyatı*, Şems matbaası, Samsun, 1934.

KÜRESEL REKABET KARŞISINDA SAMSUN'DAKİ İHRACATÇI FİRMALARIN REKABET STRATEJİLERİ

*Dilber ULAŞ**

Giriş

Samsun, bulunduğu konum itibarıyla Karadeniz havzasına açılan ilk deniz kapısı ve İç Anadolu'ya açılan ilk kara kapısı olması özelliğini taşımakta, diğer bölgelere deniz, kara ve hava yoluyla bağlanmaktadır. 1996 yılında 81 ilde yapılan, illerin sosyo-ekonomik gelişmişlik düzeyi araştırmasında 35. sırada yer alırken, 2003 yılında yapılan aynı araştırmada 30. sıraya yükselmiştir. Gelişmişlik endeksine göre ise üçüncü derece gelişmiş iller arasında yer almaktadır (Dinçer, Özaslan, Kavasoglu, 2003:71). Milli Mücadele'nin başladığı 19 Mayıs kenti olarak tanınan Samsun'un 2000 yılı gelişmişlik performansına bakıldığında, istihdam edilen nüfusun % 63,3'ünün tarım, % 10,6'sının sanayi ve % 26'sının hizmet sektöründe çalıştığı görülmektedir (<http://www.samsuntso.org.tr/samsunsanayi>).

Samsun, tarım göstergelerine bakıldığında tarımsal üretim değeri açısından seksen bir il içinde dokuzuncu sırada yer almakta; Türkiye İhracatçılar Meclisi'nin (TİM) 2006 Ocak verilerine göre en çok ihracat yapan iller içinde ise yirmi beşinci sırada yer almaktadır. 2006 Ocak ayında Samsun'dan ihracat yapılan ilk beş sektör hububat bakliyat, yağlı tohumlar ve mamulleri, fındık mamulleri, demir ve demir dışı metaller, taşıt araçları yan sanayi ve ağaç mamulleri, orman ürünleridir. İhracatı yapılan ilk beş ürün ise ekmeklik buğday unu, kabuksuz fındık, yuvarlak çubuklar, saf amonyak ve motorlu taşıt parçalarıdır. Oranlardan anlaşıldığı gibi Samsun'da tarıma dayalı bir ekonomi ön plana çıkmaktadır.

1. Başlıca Rekabet Stratejileri

Dünyada rekabet ve kalite gereksinimi artarken, uluslararası ticarete engeller ve tarife dışı koruma yöntemleri azalmaktadır. Günümüzde rekabet karşısında ayakta kalabilmek için üretimi arttırmak ve üretilen yeni ürünleri dış pazarlara ihraç etmek gereklidir. İhracat yapmak, bir ülkenin ve bu ülkedeki firmaların büyümesi ve rekabet gücünü artırması bakımından çok önem kazanmıştır. Firmalar ihracat yaparak pazar paylarını genişletme, üretim kapasitelerini kullanma, üretimlerini arttırma, iç pazardaki durgunluğu harekete geçirme imkânı bulmaktadırlar.

Bir firmanın rekabet avantajına sahip olması, rekabet ortamında rakipleri karşısında kaynaklarını kullanma nedeniyle ya da faaliyet alanı nedeniyle üstünlük elde etmesi anlamına gelmektedir (İslamoğlu, 2002: 84). Teknolojik gelişmelere ayak uydurabilen, yenilikleri takip edebilen, kaliteli ve ucuza üreterek müşteri taleplerine

* Dr., Ankara Üniversitesi, Siyasal Bilgiler Fakültesi, İşletme Bölümü.

hızla cevap verebilen firmalar rekabet avantajını sağlamaktadırlar. Küresel rekabetin geleneksel olarak belirleyici faktörleri olan artık doğal kaynaklar veya ucuz işgücünün önemi azalırken, iyi yetişmiş işgücünün, teknoloji geliştirmenin ve inovasyon altyapısına sahip olmanın önemi artmıştır. Küresel rekabetin artması, rekabetçi stratejilerin önemini de artmıştır. Fiyat dışı rekabet dediğimiz dağıtım, ürün tasarımı, tanıtımda farklılık gibi alanlarda farklılık yaratmak önem kazanmaktadır. Artan rekabet ortamında çok fazla ürün ve çeşit sunulmaktadır.

İşte bu nedenlerle ihracat yapmak isteyen firmaların küresel rekabet ortamında başarılı olabilmeleri için öncelikle amaçlarını belirleyerek faaliyetlerini planlamaları ve buna göre gerekli kaynak ve kabiliyetlerini kısaca rekabet stratejilerini belirlemeleri gereklidir. Rekabet stratejisi oluşturmak isteyen bir firma içinde bulunduğu sektörü iyi tanımalı, ileriye dönük fırsat ve tehditlerin neler olabileceğini, rakiplerin rekabet güçlerini, kendisinin rakiplerine göre güçlü ve zayıf yönlerinin neler olduğunu ortaya koymalıdır. Son olarak ise hangi rekabet stratejisine yöneleceğine karar vermelidir (Porter, 2000;20). Bir firmanın içinde bulunduğu sektörün gücünü tanımlayan unsurlar sektörün büyüme, karlılık potansiyeli, finansal istikrarlılığın olması, teknolojik bilgi, kaynaklardan yararlanma, sermaye yoğunluğu, pazara giriş kolaylığı, verimlilik, adaptasyon sağlayabilmedir (Radder, Louw, 1998:553). Firmaların rekabet güçlerini oluşturan başlıca faktörler ise; üretim maliyetleri, müşteri ihtiyaç ve isteklerine uygun kalite ve standartlarda üretim, nitelikli işgücü, üretim teknolojisi, pazarın önemli bir payına sahip olmak, üretim ve teslimat hızı, satış sonrası hizmetlerdir. Örneğin, çay, fındık, tütün ve pamuk gibi her yerde yetişmeyen birçok tarım ürünü rekabet gücü verebilir. Honda'nın motor bilgisi, Sony'nin minyatürlük becerisi bu firmalara rekabet üstünlüğü vermektedir. Radder ve Louw'a göre rekabet gücü sağlayan unsurlar; pazar payı, ürün kalitesi, ürün yaşam eğrisindeki yeri, müşteri sadakati, üretim kapasitesi, teknolojik bilgi ve dikey bütünleşmedir (Radder, Louw, 1998:551). Bir diğer görüşe göre firmaya rekabet gücü veren unsurlar örgütsel kaynaklar (firma büyüklüğü, yönetim yeteneği, iş tecrübesi, finansal ve fiziksel kaynaklar) girişimcilik ve teknoloji kaynaklarıdır (Majocchi, Bacchiocchi, Mayrhofer, 2005:723). TÜSİAD'ın 1991 yılında yapmış olduğu bir çalışmaya göre ise rekabet üstünlüğü sağlayan 14 ölçüt şöyle sıralanmaktadır: İşgücü maliyeti, işgücü verimliliği, sermaye maliyeti, kalite, özellikler, benzersizlik, teknoloji, alt yapı, hammadde bulunabilirliği, yurtiçi rekabet ortamı, ülke imajı, dış bağlantılardır.

İşletmelerin rekabet güçleri mali açıdan; satış hacimleri ve pazar payları, karlılıkları, yatırımların geri dönüş oranları, nakit akışları ve finansal rasyoları, yeni yatırımları ve kurulu kapasiteleri ile ölçülür (Radder, Louw, 1998:551). Mali açıdan güçlü olan her işletmenin her bakımdan rekabet avantajına sahip olduğu söylenemez. Mali açıdan güçlü olan bir işletme, ürünlerinin kalitesi, hizmet düzeyi, ve yönetim stratejileri bakımından zayıf olabilir. Kısaca; satış hacmi ve pazar payı yüksek olan bir işletme her zaman rekabet avantajına sahip olmayabilir (İslamoğlu, 2003:65).

Günümüzde piyasada kalıcı olabilmenin ön koşulu müşteri memnuniyetini sağlamak, veri tabanı oluşturmak, personeli eğitmek, marka oluşturmak gibi yeni trendleri takip etmek ve bilgiye zamanında ulaşarak değişimin gerisinde kalmamaktır. Ener'e göre firmalarımızın ihracat ve pazarlama stratejileri geliştirmeleri, bu stratejilere odaklanarak uzun vadeli işbirlikleri kurmaları, kar marjlarını değil pazar paylarını artırmaları gerekmektedir (Ener, 2001:40).

Porter'a göre, rekabet avantajlarını ülkeler değil, firmalar yaratmaktadır. Bu nedenle firmaların rekabet stratejilerini benimsemeleri ve uygulamaları; uluslararası pazarlara girmeleri ve tutunabilmeleri için önem taşımaktadır. Rekabet stratejileri, bilinçli olarak rakiplerden farklı düşünce ve davranış şekillerinin seçimi ve uygulaması olarak tanımlanabilir. Rekabetçi stratejilerin temelinde, dış çevre faktörleri (fırsat ve tehditler) ve firma kaynakları (lojistik, üretim, pazarlama, finansman ve örgütlenme gibi geleneksel işletmecilik fonksiyonları) analiz edilerek firmaların güçlü ve zayıf yönleri belirlenir ve firmaların güçlerini kullanarak, tehdit ve fırsatları değerlendirerek rekabetçi üstünlüğü yaratacak stratejileri uygulayabilecek politikalar oluşturulur. Porter'a göre rekabet stratejileri; düşük maliyet stratejileri, farklılaşma stratejileri, belirli bir pazar kesimini hedefleyen odaklanma stratejileri, hızlı cevap verme stratejisidir. Bu stratejilerden sadece birine yönelmek yerine, tüm stratejiler birlikte kullanılarak, bir taraftan maliyetleri düşürmek, diğer taraftan ürünü farklılaştırmak ve aynı zamanda ittifaklara gitmek alternatiflerinin tümü değerlendirilebilir. Böylece daha iyi rekabet edilebilir.

1.1. Düşük Maliyet Stratejisi

Çok az model değişikliği gerektiren, verimli ve yüksek kapasite ile çalışan işletmeler, kendilerini düşük maliyet lideri haline getirerek rekabetçi üstünlük elde edebilirler. Üretim teknolojilerinde yapılan yenilikler, üretim maliyetlerini aşağı çekmektedir. Düşük maliyetle üretim yapan işletmeler daha düşük fiyat teklif edebilir ve pazar paylarını arttırabilirler (Akın 1999). Daha iyi pazarlama, daha iyi tasarım, daha etkin üretim ve dağıtım ile rakiplerden daha düşük maliyetli hale gelmesi de bir rekabet stratejisidir.

1.2. Farklılaşma Stratejisi

Belirli bir sanayi kolunda çalışan bir firmanın farklılaşma stratejisini kullanabilmesi için, tüketiciler tarafından kabul görmüş bazı konularda kendine özgü farklılıklara sahip olması gereklidir. Ürün farklılaştırma, çok çeşitli ürünler sunmak demek değildir. Ürün farklılaştırma, üretilen ürünü müşterinin gözünde rakiplerden daha farklı hale getirmektir. Farklılaştırma ile ilgili yaklaşımlar; tasarım ve marka ismi, teknoloji, dağıtım kanalı, özellikler, müşteri hizmetleri, satıcı ağı, kalite konularında olabilir. Böylece tüketicilerde marka bağımlılığı sağlanmış olacak ve müşteriler oluşan farktan kaynaklanan fiyatı ödemeye razı olacaklardır. Örneğin firmalar rakiplerinin

kullanmadığı nitelik ve özelliğe sahip girdiler kullanabilirler. Söz konusu fiyat farkı, o sektörde maliyet lideri işletmenin fiyatından daha yüksek olsa bile müşteriler satın aldıkları ürünün bu farkı ödemeye degeceğine inanırlar. Bu stratejinin uygulanması için araştırmaya, yüksek kalitede malzeme kullanmaya önem vermek gereklidir (Kotler, 2000:47).

1.3. Odaklanma Stratejisi

Odaklanma, bir firmanın rakiplerinden daha üstün bir hizmet verecek şekilde kaynaklarına, yeteneklerine ve uzmanlığına bağlı olarak tek bir pazar bölümüne ya da mamule odaklanmasıdır. Belirli bir hedefe çok iyi bir şekilde hizmet vermek üzerine kuruludur (Porter: 2000:46). Böylece firma çok sayıda pazar bölümünden azar azar pay alacağına bir pazar bölümünden yüksek oranda pay almayı hedefler. Böylece üretim ve masrafları azalır, o pazar bölümünde üstünlük kurmayı sağlayabilir. Aynı pazar bölümüne çok sayıda firmanın yönelmesi, ani bir teknoloji değişikliğinin uzmanlığı geçersiz hale getirmesi bu stratejinin dezavantajlarıdır. Bununla birlikte coğrafi farklılaştırmaya giden firmaların koordinasyon maliyetleri, yönetim bilgi ihtiyacını artmaktadır (Lee, Giorgis, 2004:107).

1.4. Hızlı Cevap Verme Stratejisi

Firmanın rakiplerinden daha hızlı hareket etmesi ve zamanı çok iyi değerlendirmesidir. Yeni ürün geliştirme, üründe iyileşme yapma, müşteri isteklerine hızlı cevap verme şeklinde ortaya çıkabilir. Günümüzde gelişmiş üretim teknolojileri ile kolayca sağlanabilen kalitenin yanında, yenilik, esneklik, hizmet ve pazara daha çabuk ulaşma, yani hız faktörlerinin de rekabet avantajının önemli boyutları haline geldiği görülmektedir. Porter, firmaların rekabet avantajı sağlayabilmek için kaynaklarını uygun stratejik başarı faktörleri üzerinde yoğunlaştırarak daha başarılı olabileceklerini iddia etmektedir. Fiyat, maliyet liderliğinde önemli bir başarı faktörü iken, kalite, üretim esnekliği, işlem zamanları ve güvenilir teslim farklılaştırma stratejisinin önemli rekabetçi üstünlük faktörleridir.

2. Samsun'daki İhracatçı Firmaların Rekabet Stratejileri'ne Yönelik Uygulama Çalışması

2.1. Araştırmanın Amacı

Bu araştırmanın amacı, Samsun'dan ihracat yapan firmaların ihracat faaliyetlerini etkileyen stratejik faktörleri bulmak, ihracat pazarlarında karşılaştıkları problemlerini tanımlamak ve sınıflandırmaktır. Bu amaçla, Karadeniz'in en büyük liman kenti olan Samsun'dan ihracat yapan firmaların ihracata nasıl başladıkları, en fazla ihracat yaptıkları ürünler ve ülkeler, kaç yıldır ihracat yaptıkları, ihracat türleri, hangi ülkelere ihracat yaptıkları, kullandıkları aracı türleri belirlenmiş ve denizyolu,

havayolu, demiryolu, karayolu taşımacılığını ne kadar kullandıkları kısaca rekabet stratejileri araştırılmıştır.

2.2. Araştırmanın Kapsam ve Sınırları

2001 yılında Samsun'da bulunan 138 ithalatçı, 98 ihracatçı firma sayısı 2004 yılında 213 ithalatçı ve 133 ihracatçı firmaya çıkmıştır. Samsun Ticaret ve Sanayi Odası'na kayıtlı ihracat yapan firmalar olarak görülen 153 firma ana kütle ve örnekleme birimleri olarak, sektör ayrımı yapılmadan araştırma kapsamına alınmıştır. Araştırma, Samsun'dan ihracat yapan firmalar ile sınırlandırılmıştır. İhracat gücünün ölçülmesinde finansal verilerin ölçülmesi zor olduğundan firma yetkililerinin görüşlerine başvurulmuş, subjektif ölçütler kullanılmıştır (Majocchi, Bacchiocchi, Mayrhofer, 2005:722). İhracatçı firmaların güçlü ve zayıf yönleri, faaliyet gösterilen süre, ihracat satışlarının toplam satışlara oranı, 2004 ve 2005 yılı satışlarının karşılaştırılması, yapılan ihracatın beklentileri karşılayıp karşılamadığı, ihracat yapılan ülke sayısı, sahip olunan belge türleri, müşteri ihtiyaç ve isteklerine uygun kalite ve standartlarda üretim yapılıp yapılmadığı, üretim maliyetleri, teslimat süresi, yeni ürün geliştirme, araştırma kapasiteleri, işgücü niteliği, teknoloji kullanımları, müşteri sadakati, yönetimin ihracat konusundaki kararlarını doğru bulup bulmama, tedarik, üretim hızı, marka, pazar payının son iki yılda artıp artmadığı sorularıyla ölçülmeye çalışılmıştır.

2.3. Araştırma Yöntemi

Veri toplama yöntemi olarak anket ve mülakat yöntemleri kullanılmıştır. Hazırlanan soru belgesinde yirmibeş soru yer almaktadır. Soru belgesinde yer alan çoktan seçmeli, sıralamalı, açık uçlu sorular, ihracat konusunda daha önce yapılan çeşitli bilimsel araştırmalardan yararlanılarak elde edilmiştir. Anket soruları dağıtılmadan önce sekiz firma ile görüşülerek ön testten geçirilmiş ve elde edilen veriler doğrultusunda yeniden düzenlenmiştir. Samsun Sanayi ve Ticaret Odası çalışmanın başarılı bir şekilde tamamlanması için anketlerin dağıtılması ve toplanmasında yardımcı olmuştur. Soru belgeleri Samsun Sanayi ve Ticaret Odası tarafından posta ile 24 Şubat 2006'da firmalara gönderilmiş, 15 Mart 2006 günü mesai bitimine kadar Odanın, Dış İlişkiler Müdürlüğü'ne teslim edilmesi rica edilmiştir. Ön yazıda araştırmanın amacı, araştırmayı kimin yaptığı, önemi açıklanmış ve firma isimlerinin gizli tutulacağı ve araştırmanın sonuçlarının isteyen firmalara geri gönderileceği belirtilmiştir. İki hafta sonra geri dönüş oranı düşük olduğu için firmalara telefon edilmiş, anketler elden toplanmıştır.

2.4. Anket Sonuçlarının Değerlendirilmesi

Anketler yüzelliüç firmanın adresine gönderilmiştir. Onyediyedi firma, alıcıların adresten ayrılmaları nedeniyle geri gelmiştir. Onbeş firma ihracat yapmadığını, bir

firma tasfiye olduğunu, bir diğer firma toptancı olduğunu belirtmiştir. Toplam yüzondokuz soru belgesinden kırkdokuz soru belgesi değerlendirmeye alınmıştır. Soru belgelerinin geri dönüş oranı % 41'dir. Elde edilen veriler SPSS paket programında değerlendirilmiş, analizler yapılarak sonuçlar yorumlanmıştır.

2.4.1.Samsun'dan İhracat Yapan Firmaların Özellikleri

Soru belgeleri, kırkdokuz firmanın işletme müdürleri (% 55,1), ihracat müdürleri (% 20,4), üretim müdürleri (% 22,4) ve pazarlama satış müdürleri (% 2) tarafından cevaplandırılmıştır. Çalışan işgücü sayısına göre kırkdokuz firmadan dokuzu (% 18,4'ü) mikro, yirmidördü (% 49'u) küçük, onaltısı (% 32,7'si) orta büyüklükte işletmedir. Araştırma kapsamına alınan Samsun'dan ihracat yapan firmaların büyük bir kısmı küçük ölçekli işletmelerdir. Çok sayıda uygulamalı araştırmada firma büyüklüğü ile karlılık arasında pozitif bir ilişkinin olduğu, büyük ölçekli firmaların pazar gücü sağladıkları, küçük işletmelere göre uluslararası bilgi ağına daha kolay ulaştıkları, iletişim kurabildikleri, ölçek ekonomilerinden yararlandıkları belirlenmiştir (Lee, Giorgis, 2004:108).

Firmaların % 30'6'sı 1980 yılından önce, % 30,6'sı 1981-1990 yılları arasında, % 32,7 si ise 1991-2000 yılları arasında, % 6,1'i 2000 yılından sonra kurulmuştur. Firmaların büyük bir kısmı yirmi yıldır faaliyette bulunmaktadır. Bununla birlikte kırk dokuz firmadan otuz yedisi beş yıldan fazla süredir ihracat yapmaktadır. Bu firmaların çoğunun yabancı pazarlar konusunda tecrübeli olduğunu göstermektedir. Kırk dokuz firmanın % 20,4'ü tarım, % 22,4'ü diğer alanlarda, % 10,2 si inşaat, % 8,2'si tekstil, % 4,1', plastik, % 4,1'i sağlık, % 6,1'i elektrik, % 6,1 makine, % 6,1 'i un, % 12,2'si otomotiv sektöründe ihracat yapmaktadır. İhracat yapılan malların türü sorulduğunda % 49'unun tüketiciye yönelik tüketim malı, % 32,7'sinin sanayi kuruluşuna yönelik sanayi malı, % 12,2'sinin hem sanayi hem tüketim malı, % 4'ü diğer tür olduğu belirtilmiştir. Stratejik Araştırmalar Enstitüsü Başkanı Sn. Can Fuat Gürlele'e göre çeşitli ürünlerin yetiştirildiği Samsun'da tarım ürünleri sanayisinin bulunmaması önemli bir eksiklik. Yetiştirilen ürünler iç pazarda tüketilemediğinden ve ihraç edilemediğinden dolayı değerlendirilememekte, israf olmaktadır. Yetiştirilen ürünlerin ihracatla değerlendirilememesinin nedeni sebze ve meyvelerin kısa sürede bozulmasını engelleyecek ambalaj ve soğuk hava tesisi gibi sanayi tesislerinin olmamasıdır. (<http://www.kobifinans.com.tr/article/articleview/61810/1/>)

2.4.2.Firmaların İlk Olarak İhracata Başlama Şekilleri

Firmaların uluslararası pazarlama faaliyetlerine katılma dereceleri birbirlerinden farklı olabilir. Bazı firmalar minimum katılımı ifade eden, tesadüfi olarak ve seyrek bir biçimde dışardan gelen siparişlerin karşılanması şeklindeki tesadüfi ihracata yönelirken, bazı firmalar mevcut mamulleri için dış pazarlar bulmaya çalışarak aktif ihracata yönelebilirler. Samsun'daki ihracatçı firmalara

ihracata ilk nasıl başladıkları sorulduğunda kırkdokuz firmadan onsekizi (% 36,7) ilk talebin dışardan gelmesiyle başladıklarını, ondört firma (% 28,6) yabancı pazarları araştırarak başladıklarını, beş firma (% 10,2) fuarlara katılarak, beş firma (% 10,2) yurt içindeki distribütörleri sayesinde başladıklarını, beş firma (% 10,2) ürünü yurt dışındaki aracılara yollayarak başladıklarını belirtmiştir. Bu sonuçlardan Samsun'daki ihracatçı firmaların yarıya yakın bir kısmının ihracata başlarken dış pazarlar bulmaya çalışmadığı ve tesadüfen yurt dışından gelen siparişler üzerine ya da ürünlerini aracılara göndererek ihracata başladıkları, kısaca pasif ihracatçı oldukları anlaşılmaktadır.

2.4.3. Samsun'daki İhracatçı Firmaların Kullandıkları İhracat Türleri

Bir ürünün ihracı kayda bağlı bir ürün ise, firmalar veya kuruluşlar, gümrük beyannamelerini ihraç konusu ürüne göre, ilgili İhracatçı Birliklerince kayda aldirmek zorundadırlar. Samsun'daki İhracatçılardan yirmi beş firma (%51) ihracatçı birliklerince ürünlerini kayda aldirmek için ihracat yapmaktadırlar. Araştırma kapsamına alınan kırk dokuz ihracatçıdan ondördü (%28,6) serbest ihracat yapmaktadır. Serbest ihracatta ihracatçı, ihracı yasaklanmış ya da kayda bağlı mallar listesi dışındaki malları ihraç etmektedir (Şahin 2005:10). Sadece bir firma (%2) konsinye ihracat yapmaktadır. Konsinye ihracat, kesin satış yapılmadan malın, dış alıcılara, komisyonculara, şube ve temsilciliklere gönderilmesine imkan veren bir ihracat şeklidir. Konsinye satış, gerçekte bir satış değil, satış imkanı arama yoludur. Konsinye olarak gönderilen malların fiili ihraç tarihinden itibaren bir yıl içinde kesin satışının yapılması gerekir. Üç firma ise (% 6,1) kredili ihracat yapmaktadır. Kredili ihracatta mal bedeli dövizlerin, ihracattan sonra öngörülen süreleri aşacak şekilde ödenmesine ve yurda getirilmesine imkan sağlayan ihracat şeklidir. Kredili ihracat süresi tüketim mallarında iki yıl, yatırım mallarında beş yıldır. Bu süreleri aşan kredili ihracat talepleri Müsteşarlık tarafından belirtilir (www.dtm.gov.tr).

2.4.4. Samsun'daki İhracatçı Firmaların Yabancı Pazara Girerken Kullandıkları Aracı ve Ulaşım Türleri

İhracatta dağıtım kanalı seçilirken hedef pazardaki tüketici sayısı, coğrafi dağılımı, siparişlerin büyüklüğü, mamulün bozulabilirliği, teknik yapısı, aracılardan sağladığı servis, firmanın finans gücü, firmanın kanalı denetleme isteğine gibi unsurlara dikkat edilmektedir (Mucuk, 2004: 265). Küçük firmalar yabancı pazara girerlerken sistematik bir analiz yapmamakta, kaynakları üzerindeki kontrolü sürdürmeyi istediklerinden doğrudan ihracatı tercih etmektedirler (Westhead, Wright, Ucbasaran, 2002: 63) . Araştırma kapsamına alınan Samsun'daki ihracatçıların yarıya yakın bir kısmı % 46,9'u aracı kullanmadan doğrudan ihracat yapmakta, % 26'5'u ihracatçı birliği aracılığı % 12,2'si yabancı tüccar, % 8,2'si yerli tüccar, % 4,1'i yerli komisyoncu, % 2'si diğer aracılarla ürünlerini ihraç etmektedirler. Belirli

büyükölge ulaşan firmalar, aracı kullanmak yerine doğrudan ihracatı tercih etmektedirler. Tarımsal, çabuk bozulabilen mallarda ve bazı tüketim mallarında doğrudan ihracat yöntemi kullanılmaktadır. Finans bakımından zayıf olan, pazarlama tecrübe ve bilgisi yetersiz olan firmalar, aracı kullanmak zorundadırlar. Aracılarla ihracat yapan firmalar, dış pazarlara açılma riskini minimum düzeyde tutmakta ve aracı kuruluşlardan yararlanmaktadırlar. Özellikle dış pazarlara yeni açılan firmalar, riskin az olması, yeterli dış pazar bilgisine sahip olmama, yatırım gerektirmemesi gibi nedenlerle aracılarından yararlanmaktadırlar. Örneğın, büyük makine ve tesislerin, inşaat malzemelerinin, yardımcı araç ve gereçlerin satışında aracı kullanılması yaygındır. Firmaların % 34,7'si ulaşımında denizyolu ve karayolunu kullanmaktadır. % 30,6'sı sadece karayolunu, % 12,2'si sadece denizyolunu, % 8,2'si deniz, demir ve kara yolunu, % 4,1'i deniz, kara ve hava yolunu, % 6,1 havayolunu, % 2'si (sadece bir firma) demiryolunu tercih etmektedir.

2.4.5.Samsun'dan İhracat Yapan Firmaların İhracat Faaliyetlerini Etkileyen Stratejik Faktörler ve Karşılaştıkları Problemler

Samsun'daki 49 ihracatçı firmanın ihracat faaliyetlerini etkileyen stratejik faktörler en önemliden en önemsizine doğru şöyle sıralanmıştır: 1-Döviz kurlarının değışmesi, 2-Yabancı dil, 3-Bürokrasi, 4-Nitelikli, yetişmiş dış ticaret elemanı bulma, 5-Finans kaynağı, 6-Test standartları, denetim gibi hükümet kısıtlamaları, 7-Pazar araştırması, 8-Kambiyo mevzuatında dövizin yurda getirilmesi ile ilgili tahdit ve cezalar, 9-Dağıtım kanalına erişim (aracı bulma), 10-CE İşareti, 11-Pazarlama- tanıtım destekleri yetersizliğı, 12-Dahilde işleme rejimindeki aksaklıklar, 13-Fuarlara katılım organizasyonunun yetersiz olması.

2.4.6.Samsun'daki İhracatçı Firmaların Güçlü ve Zayıf Yönleri

Kırkdokuz ihracatçı firmanın yirmidördü (%49) ihracat satışlarının, toplam satışlara oranının % 0-25 arasında olduğunu, onbeş firma (%30,6) % 26-50 arasında olduğunu, altı firma (%12,2) % 51-75 arasında olduğunu, dört firma (% 8,2) % 76-100 oranında olduğunu belirtmiştir. Firmaların yarısında ihracat, toplam satışların 1/4'ünü oluşturmaktadır. Samsun'daki ihracatçı firmaların 2004 ve 2005 yıllarındaki ihracat satışlarını karşılaştırılması istenmiştir. Cevaplayıcıların beşi (% 10,2) ihracat satışlarının önemli miktarda arttığını, yirmisi (% 40,8) biraz arttığını, yedisi (% 14,3) aynı kaldığını, onaltısı (% 32,7) azaldığını belirtmiştir. Kırküş firma (% 87,8) yapılan ihracatın beklentileri karşılamadığını ve ihracatın daha iyi olabileceğini belirtmiştir. Sadece üç firma ihracatın beklentileri karşıladığını, üç firma da hemen hemen karşıladığını belirtmiştir. Arı'ya göre ihracatın beklentilerin gerisinde olmasının nedeni, ihraç edilecek ürünlerimizin olmaması veya doğal kaynaklarımızın yetersizliğinden kaynaklanan üretim azlığı değildir. Türkiye ihracatında temel altyapıyı oluşturan en önemli eksikliklerden birisi, ihracatta uygulanan bürokratik

düzenlemelerdir. Bu düzenlemelerin Türkiye’de ithalatı kolaylaştırıldığı ama ihracat işlemlerini zorlaştırdığı belirtilmektedir (Arı, 2003).

Samsun’daki kırkdokuz ihracatçı firmadan yirmibiri (%42,9) beş ve daha fazla sayıda ülkeye ihracat yapmaktadır. On firma (%20,4) bir ülkeye, sekiz firma (%16,3) üç ülkeye, yedi firma (%14,3) iki ülkeye, üç firmada dört ülkeye ihracat yapmaktadır. Yirmibir firma (%42,9), en çok ihracatı AB ülkelerine yapmaktadır. On firma (%20,4) Ortaasya Türk Cumhuriyetlerine, yedi firma (%14,3) Ortadoğu’ya, bir firma ABD’ye, bir firma Uzakdoğu’ya, sekiz firma Hindistan, Afrika gibi diğer ülkelere ihracat yapmaktadır. İhracatçı firmaların onbeşi (% 30,6’sı) kalite belgelerinden hiçbirine sahip değildir. Ondört firma (% 28,6) TSE ve ISO 9000 belgesine, onüç firma (%26,5) sadece TSE belgesine, üç firma (%6,1) sadece ISO 9000 belgesine, üç firmada (%6,1) TSE, ISO 9000 ve CE işaretine sahiptir. Kırkdört firma (%91,7), kalite ve standartlara uygun mal ürettiğini belirtmekte ve ürünlerine güvenmektedir. Firmaların % 73,5’i mevzuattaki değişiklikleri takip ettiklerini belirtmiştir. Yirmialtı firma (% 53,1) üretim maliyetlerinin düşük olduğunu belirtirken, yirmiüç firma üretim maliyetlerinin yüksekliğinden şikâyet etmektedir. Firmaların hepsi zamanında teslimatı gerçekleştirdiklerini belirtmektedir. Bununla birlikte yirmi firma (% 40,8) yeni ürün geliştirmemekte, onaltı firma (% 32,6) araştırma kapasitelerinin yetersiz olduğunu belirtmektedir. Otuzdokuz firma (% 79,5) işgücünün niteliğinden memnun olarak çalışmakta, oniki firma (% 24,4) müşteri sadakati olmadığına ve markalarının güçlü olmadığına inanmaktadır. Firmaların % 65,3’ünün kendilerine ait bir markası bulunmaktadır. Firmaların yarısında personele dış ticaret konularında eğitim verildiği belirtilmektedir. İhracata yönelik devlet yardımı alan firma oranı % 36,7, web sitesi ile ürünlerini tanıtan firma oranı % 69,4, internet aracılığı ile ihracat yapan firma oranı % 36,7’dir. Firmaların % 53,1’i yurt içi fuarlara katıldığını belirtmiştir. Yurt dışı fuaralara katılım oranı ise % 46,9’dur. Stratejik ortağı olan firma oranı % 12,2’dir. Bununla birlikte firmaların büyük bir kısmı (% 83,7) ileride yeni ihracat pazarlarına girmeyi düşünmektedir.

2.4.7.Samsun’dan İhracat Yapan Firmaların Karşılaştıkları Fırsat ve Tehditler

Fırsatlar	Tehditler
<i>Avrupa pazarına yakınlık, coğrafi konum, nakliye rekabet olması, fiyat avantajı, ürün kalitesi, fındık üretiminde dünya tüketiminin %75’ini üretebilmemiz, pazara ürünü ilk gönderen olmak, pazara yeni ürün sunmak, markanın tanınması, kapasite artışı, ihracat yapılan ülkede sektörün gelişmeye başlaması, ürün hizmeti ve servis desteği, arzyokluğu, teslimat hızı, kur</i>	<i>Hammadde fiyatlarının yüksekliği, ihracat yapan ülkede istikrarsızlık, ülke idaresinde otorite boşluğu, hammadde girdilerinin düşük kalitede olması, Uzakdoğu mallarının piyasaya girmesi, Arzın talepten fazla olması (fındık), Vergi yüksekliği, rakiplerin düşük fiyata, kaliteli mal satmaları, lojistik destek konusunda yetersizlik, dış firmalarca istenen kalite/fiyat oranındaki tatminsizlik, kota, vergi yüksekliği, teşviklerin azalması, siyasi istikrarsızlık, rekor fazlalığı, pazar payının azalması, yüksek fiyatlar, bilinen markalar, kur düşüklüğü, değişikliği, hedef pazar vergisi, haksız</i>

yükselmesi, kalite sertifikaları, yurt dışı talebi, üretimi, şirketi geliştirme, peşin tahsilât, büyük çaplı satış, ihracat yapılan ülkede güvenilir temsilcilerin olması, Türki Cumhuriyetleri'nin ilerisi için çok umut verici olması, fuarlar, esneklik, finansman, termin sürati.	rekabet eden firmalar, devletin bilinçsiz fiyatlandırma politikaları, dünya piyasalarından mal alamamak, işçilik maliyetleri, bölge bayilerinin sınırlarına başka bayilerin girmesi, nakliye güvenliğinin olmaması, kalitenin düşürülmesi, hizmet bedelinin geç ödenmesi, hammadde fiyatlarındaki değişiklik, aşırı rekabet, markalaşamama.

2.4.8. İhracatçı Firmaların Rekabet Gücünün Arttırılmasına Yönelik Öneriler

a) Düşük maliyet, farklılaşma, belirli bir pazar kesimini hedefleyen odaklanma, hızlı cevap verme rekabet stratejilerinden sadece birine değil birkaçına birden yönelmeye çalışılabilir.

b) Dış Ticaret Merkezleri kanalıyla firmaların rekabet şansı yükseltilebilir, dış ticarete etkili kurumlarla güçlü iletişim kurulabilir, ihracat eğitimi-bilgilendirme toplantıları düzenlenmesi, uluslararası pazarlara giriş stratejileri eğitimleri, dış ticaret elemanı yetiştirme eğitimleri talep edilebilir.

c) Elektronik Ticaret Yapmak: Bilgisayar eğitimi ile herkese eşit rekabet şansının tanındığı internette bilgiye ulaşmak kolaylaşmıştır. İhracatçı firmaların büyük bir kısmı küçük ölçekli olduğundan elektronik ticaret yapmaları, kendilerine tanıtım-pazarlama gücü ve potansiyel dış alıcılara ya da pazarlara ulaşabilme olanakları kazandırabilir.

d) Teknolojik Gelişmeleri Takip Etmek: Samsun'da tarım ürünleri sanayisi bulunmamaktadır. Teknoloji, sulama ve organizasyon yetersizlikleri vardır. Ambalaj ve soğuk hava tesisi gibi sanayi tesisleri kurularak, ürün kalitesinin artırılması için modern işletme ve üretim yöntemleri kullanılabilir.

e) Komşu ve Yakın Ülkelerle Ticaret: AB ülkelerinin kendi aralarındaki ticareti %55'i bulmaktadır. ABD'nin ihracat ve ithalatında en büyük payı NAFTA ülkesi olan Meksika ve Kanada almaktadır. Coğrafi yakınlığın önemi özellikle düşük maliyetler, nakliye kolaylıkları ve kültürel yakınlık konularında ortaya çıkmaktadır. İhracata başlamayı engelleyen en önemli faktör hedef pazar hakkında yetersiz bilgidir. İhracata başlamak isteyenler, kültürel ve coğrafi yakınlığın olduğu komşu, yakın ülkelerle ticaret yapabilirler.

f) Yeni Yükselen Pazarlara Yönelme: Ener'in ifadesiyle "İhracat potansiyeli olan pazarlar Çin, Rusya, Çek Cumhuriyeti, Polonya, Romanya, Bulgaristan, Estonya, Orta Asya Cumhuriyetleri (Kırgızistan, Özbekistan, Kazakistan, Türkmenistan), Ukrayna, Litvanya'dır. Doğurganlık oranının düşük, nüfusun büyük bir kesimin orta gelir seviyesinde olduğu bu pazarlarda pahalı ve gösterişli ithal ürünlere talep sınırlıdır. Modern pazarlama yöntemlerinin yeni yeni yerleştiği bu pazarlarda tüketiciler estetik özelliklerden çok uygun fiyatlı olmasına önem vermektedirler."

(Ener, 2003;42). Firmalarımız uygun pazarlama ve strateji taktikleriyle bu pazarlarda kalıcı olabilirler Özellikle çimento-toprak ürünlerinde, demir ve demir dışı metallerde Irak'ın önemli bir pazar oluşturabileceği belirtilmektedir.

g) Müşteri Odaklı Davranmak: Hedef müşteriye tanımak, pazar araştırması yapmak, ihracatçının kim için ürün ürettiğini bilmesi önemlidir. Veri tabalı pazarlama sistemi ile potansiyel veya mevcut müşteriler veya kuruluşlar hakkında sistemli bir şekilde veri toplanabilir.

h) Stratejik İşbirlikleri-Ortak Girişimler Oluşturmak: Yapılan ampirik çalışmalar ile işbirliği ve ortaklığın küçük işletmelerin ihracat başarısını arttırdığı belirlenmiştir (Haathi, Madupu,Yavas, Babakus 2005:128134). İnşaat malzemeleri, altyapı yatırımları ile ilgili olarak stratejik ortaklıklar oluşturulabilir. Avrupa da çiftçiler ürettikleri ürünlerinin yüzde 90'ına yakınına üretici birlikleri kanalıyla pazarlamakta, çiftçilerin ekonomik hak ve çıkarları böylece korunmaktadır. Kırsal kesimlerde tarım faaliyeti ile geçimini sağlayan çiftçilerin sorunlarının çözümünde ve ekonomik seviyelerinin iyileştirilmesinde üretici örgütlenmesi gerçekleştirilebilir.

i) Ürün tasarımı, ambalaj, markaya önem vermek: Hedef ülke tüketicilerinin önem verdiği logo ve amblemler kullanılarak, ürün tasarımı ve markaya önem verilebilir.

j) Yurt içi ve Yurt Dışı Fuarlara Katılmak: Samsun fuarı eski önemini kaybetmiştir. İhtisas fuarlarının gerçekleştirilmesi ile ihracatçılar yeni bağlantılar kurabilirler. Yurt içi ve yurt dışı fuarlara katılabilirler.

k) Dış Ticaret Müsteşarlığı tarafından verilen teşvikler firmalara tanıtılabilir.

l) İngilizce bilen elemanlar istihdam edilebilir.

m) Demiryolu yenileme çalışmalarına hız verilmesi: 1960'li yıllarda karayolu % 50, demiryolu % 30 pay alırken, 1985'den bu yana demiryolunun payı % 10'un altında kalmıştır. Demiryollarının taşımadaki payının artırılması önemlidir (<http://www.tcdd.gov.tr/genel/tarihce.htm>).

n) İhracatın arttırılmasında Samsun Serbest Bölgesinden yararlanmak: Serbest bölgeler, Türkiye'nin gümrük sınırları dışında sayılmaktadır. Türkiye serbest bölgeleri, hem ihracat hem yabancı sermaye hem de yerli sanayi için ucuz ve düzenli şekilde ara malı ithalatı amacını gütmektedir. Serbest bölgeler, ara malı ve hammadde ithalatı kolaylaştırmaktadır. 2000 yılında açılan Samsun serbest bölgesinden Karadeniz Ekonomik İşbirliği ülkelerine ihracat yapılabilir.

o) Sektörel Dış Ticaret Şirketlerinin Oluşturulması: Aynı üretim alanındaki KOBİ'ler, ihracata yönelik olarak A.Ş. şeklinde kurdukları dış ticaret şirketleri aracılığı ile dünya pazarlarına açılmaları, dış ticarete uzmanlaşmaları ve bu şekilde daha etkin

faaliyet göstermeleri amaçlanmıştır. Aynı alanda çalışan KOBİ'ler SDTŞ oluşturabilirler.

p) Hükümet politikalarının istikrarlı olması: Dış ticarete karşılaştıkları sorunların çözümünde, öncelikle hükümet kararlı, dengeli ve destekleyici politikalar uygulayabilir.

r) İhracat yapan veya yapmak isteyen firmalara yönelik web sitesi hazırlanması, firmalar hakkında güvenli bir imaj verilebilir ve ürünlerin reklâmı yapılabilir.

Sonuç

Sanayileşme için gerekli olan yolları, okulları, havaalanı, limanı bulunan Samsun'un sanayi kenti haline gelmesi için önemli olan, özel sektörün gerekli ilgiyi sanayiye göstermesidir. Samsun'un ekonomik, ticari, küresel ve bölgesel bütünleşmelerin içerisinde yerini almasına ve ihracat, üretim, yatırım artışının sağlanmasına önem verilmelidir. Araştırmada, Samsun'daki ihracatçıların başarılarını ölçmek için ihracat satışlarının, toplam satışlarındaki payları, ihracat satışlarının beklentilerini karşılayıp karşılamadıkları, 2004 yılından 2005 yılına pazar paylarının nasıl değiştiği gibi ölçütler kullanılmış ve yetkili kişilerin görüşlerine başvurulmuştur. İhracat satışları beklentileri karşılamamaktadır. Günümüzdeki rekabet ortamında Samsun'daki ihracatçı firmaların rekabet güçlerini arttırmaları için ürünlerinde farklı değerleri ortaya çıkarmaları, işbirliklerine yönelmeleri, gelişmeleri takip etmeleri, pasif ihracatçı konumundan aktif ihracatçı konumuna geçmeleri, müşteri odaklı olmaları, elektronik ticareti öğrenmeleri, kendi alanlarındaki fuarları takip etmeleri önemlidir.

Kaynakça

AKIN, H.Bahadır (1999/4) "Rekabetçi Üstünlük ve Teknoloji: Küresel Bir Yaklaşım", *Verimlilik Dergisi*.

http://www.bilgiyonetimi.org/cm/pages/mkl_gos.php?nt=266, erişim tarihi: 27 Mart 2006.

ARI, Selçuk, *Turkishtime*, 15 Haziran 2003, sayı 17,

http://www.turkishtime.org/17/40_5_tr.asp

DİNÇER Bülent, ÖZASLAN Metin, KAVASOĞLU Taner (2003). İllerin ve Bölgelerin Sosyoekonomik Gelişmişlik Araştırması, yayın no DPT 2671, Mayıs, <http://ekutup.dpt.gov.tr/bolgesel/gosterge/2003-05.pdf>

ENER, Neriman (2003). Yeni Yükselen Pazarlar, *Globus, Ekonomi ve Finans Dergisi*, yıl 4, sayı 7, Temmuz, s.40-41; <http://www.danismend.com>;

ENER, Neriman (2001) "Yeni Yükselen Pazarlar (Emerging Markets) İçin Pazarlama Stratejileri", *Uludağ Üniversitesi, İİBF Dergisi*, Cilt: 19 Sayı: 4 Kış Dönemi.

- HAATHİ Anti, VİVEKANANDA Madupu, YAVAS Ugur, BABAKUS Emin (2005). "Cooperative Strategy, knowledge intensity and export performance of small and medium sized enterprises", *Journal of World Business*, vol 40, 124-138.
- İSLAMOĞLU, Hamdi (2002). *Pazarlama İlkeleri*, Beta Basım yayım Dağıtım, Ağustos, İstanbul.
- LEE Jooh, BEHRE Habte-Giorgis (2004). "Emprical Approach to Sequential Relationships Between Firm Strategy, Export Activity, and Performance in US Manufacturing Firms", *International Business Review*, 13, 101-129.
- MAJOCCHI, Antonio; Emanuele Bacchiocchi, Ulrike Mayrhofer (2005). "Firm Size, business experience and export intensity in SMEs: A longitudinal approach to complex relationships", *International Business Review* (14), 716-738.
- MUCUK, İsmet (2004). *Pazarlama İlkeleri*, 14. Basım, Türkmen Kitabevi, İstanbul.
- PORTER Michael E. (2000). *Rekabet Stratejisi, Sektör ve Rakip Analizi Teknikleri*, Sistem Yayıncılık, Kasım, çev. Gülen Ulubilgen.
- RADDER Loetitia, LYNETTE Louw (1998). "The Space Matrix: A Tool For Calibrating Competition", *Long Range Planning*, vol 31, no 4, 549-559.
- ŞAHİN Arif (2005), *İhracat Prosedürlerini Biliyor musunuz?*, Ekim, İGEME, İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi.
- WESTHEAD Paul, WRIGHT Mike, UCBASARAN Deniz (2002). "International Market Selection Strategies selected by "micro" and "small" firms", *The International Journal of Management Science*, Omega 30, 51-68.
- Yönetim Organizasyon-Stratejik Yönetim Rekabetçi Üstünlük Stratejileri, Değişen Stratejik Faktörler,
- http://www.turkexport.net/trehber/oku.php?trehber_no=85&grup_no=17&bs_no=40, erişim tarihi: 27 Mart 2006.
- www.bayar.edu.tr/~iibf/dergi/pdf/C8S22001/ec.pdf
- www.dtm.gov.tr
- http://www.samsuntso.org.tr/samsun_sanayi.htm
- <http://www.kobifinans.com.tr/article/articleview/61810/1/>
- <http://www.tcdd.gov.tr/genel/tarihce.htm>

TÜTÜN ÜRETİMİ, YAPRAK TÜTÜN TİCARETİ VE SİGARA SANAYİNİN SAMSUN'UN TARIMSAL VE SOSYO-EKONOMİK YAŞAMI ÜZERİNDEKİ ROLLERİ

Necdet ÇAMAŞ*

Giriş

Solenacea familyasının (patlıcangiller) Nicotiana cinsinden, tek yıllık bir bitki olan tütün, köklerinde nikotin alkaloidinin sentezlenmesi ile diğer kültür bitkilerinin hepsinden farklı bir yeri bulunan keyif verici bir bitkidir. Sağlık üzerindeki bütün zararlı etkilerine rağmen Yukatan yarımadasındaki Maya kavminin tütünle tanışan ilk ferdinden bu yana, değişmeksizin aynı amaçla kullanılmıştır. Değişen tek şey, geçmişten bu yana kullanım şekli olmuştur. Dünya üzerinde 56° kuzey ve 38° güney enlemine kadar çok geniş bir alanda hüküm süren, her tip iklim şartlarında yetiştirilebilmesi nedeni ile pek çok ekotipler meydana getirmiştir¹.

Üretim, kullanım, iç ve dış ticareti yönünden diğer tarım ürünlerinden farklı bir öneme sahip olan tütün, son yıllarda özellikle sağlık açısından taşıdığı önem nedeniyle de ülke ve dünya gündeminde önemli bir yer tutmaktadır.

Sağlık açısından gün geçtikçe daha fazla tartışılır olmakla birlikte, üretimden değerlendirme aşamasına kadar, gerek sağladığı istihdam olanakları, gerekse başta ihracat olmak üzere devlet gelirleri ve ulusal gelir açısından ekonomiye sunduğu katma değer açısından tütün, Türkiye ekonomisi için oldukça önemli bir tarımsal ürün olma özelliğini korumakta ve çeşitli bölgelerimizde aile tarımı olarak yaygın bir şekilde üretilmektedir. Ülkemizde tütün üretimi yapan çiftçiler ve tütün endüstrisinde çalışanlar (aileleri dahil) ile birlikte Türkiye nüfusunun yaklaşık % 5'ini oluşturmaktadır².

Kurutulmuş yapraklarından yararlanılan ve tek yıllık bir tarım ürünü olan tütünün, farklı ekolojik koşullar ve mikro klimalara bağlı olarak ülkemizde çeşitli tiplerde üretimi yapılmaktadır. Türkiye'de üretilen tütünlerin % 98'i Türk (oriental) tütünleridir. Geri kalan kısmı dark air-cured (Sigar), flue-cured (Virginia), air-cured (Burley) tütünlerden oluşmaktadır¹. Kurutulmuş tütün yaprağı tütün mamulleri sanayinin temel hammaddesini oluşturur. Ekiciden satın alınan tütün yaprakları, harman ihtiyaçları ve dış alıcıların talepleri doğrultusunda "Türk Tütünleri Standardı'nın" belirlediği kalite, ağırlık, hacim ve ambalaj esaslarına göre yeniden tasnife tabi tutularak balyalanır. Balya halinde uygun koşullarda fermentasyon

* Doç. Dr., Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Bafra Meslek Yüksekokulu Öğretim Üyesi.

¹ Kevseroğlu, K. 2000. *Tütün Ürünleri Üretim Teknolojisi*. OMÜ Bafra Meslek Yüksekokulu Yayınları No:3. Bafra-Samsun.

² Çamaş, N. ve Çalışkan, Ö. 2004. *Türk tütüncülüğü içerisinde kaliteli Bafra tütünün yeri ve kaliteli Bafra menşeyinin yeniden kazanımı*. Bafra Ziraat Odası Yayınları.

geçiren yaprak tütünler bakım ve muhafaza işlemleri ile olgunlaşarak sanayide kullanılabilecek yarı mamul hale getirilir. Son yıllardaki yaprak tütün işleme teknolojisindeki gelişmeler çok ileri boyutlara taşınmıştır. Bu amaçla özellikle ihracat yapan firmalar ülkemizde dünyanın en modern yaprak işleme tesisleri için yatırımlar yapmışlardır. Hatta devlet Tekel'i dahi İzmir bölgesinde böyle bir işletmeyi kurma zorunluluğu hissetmiştir. Böylece geçmiş yıllarda bir yaprak tütün işleme fabrikasında ortalama 750 işçi ile bir aylık süreçte 500 ton yaprak tütün işleyen tesisler yerine modern işletmelerde aynı sayıdaki çalışan ile bu işlem artık 3 günde tamamlanabilmektedir³. Bu nedenle ilimizde bulunan ve modern olmayan yaprak işleme fabrikalarındaki işçilerin büyük çoğunluğu ya emekliye sevk edilmiş, ya diğer kuruluşlara gönderilmiş, ya da aynı kurum içinde yer ve çalışma alanı değiştirmiştir. Bazı işletmeler ise zaten kapanmış veya kapanma noktasına getirilmiştir. Özellikle son yıllarda Tekel'in özelleştirme sürecinde bulunması ile bu uygulamalar daha da hızlandırılmıştır. Bu aslında doğru bir yaklaşımdır. Fakat ilimiz ekonomisi için önemli bir dezavantaj oluşturmuştur. Diğer taraftan bunun yerine yeniliklerin getirilmemesi veya alternatiflerin düşünülmemesi olayın sosyal boyutunu daha da içinden çıkılmaz hale getirmiştir.

Dünyada yaprak tütünlerden üretilen mamul ürünler, özellikle de sigara üretmek için son 150 yıldır sanayiden ve teknolojiyen yararlanılmaktadır. İlk yıllarda çok başarılı olunamasa da son yıllardaki başarılar çok üst seviyelere taşınmıştır. Geçmişte çok eski teknoloji ile dakikada 100-200 sigara sarabilen, 1960'lı yıllarda bu sayıyı 900-1000'lere çıkaran, 1990'lı yıllarda ancak dakikada 2500-3000 sigara sarabilen makineler yerine günümüz teknolojisi ile dakikada 16000-36000 sigara sarabilen makineler mevcuttur⁴. Böylece sigara üretimi de tonlar yerine binlerce ton değerleri ile ifade edilmektedir. Yani geçmişte tiryakinin tütün tüketim alışkanlığı hızlı bir şekilde sigara tüketimine dönüşmüştür. Hatta çok uluslu firmalar aracılığı ile dünyada sigara mamulleri içim zevki çok cazip hale getirilmiştir. Özellikle harmanlarda yapılan yenilikler ve reçeteler ile soslama sayesinde tüm dünyada tiryakilerin vazgeçemeyeceği aromalar oluşturulmuştur. Bu durum günümüzde devlet gelirlerinin de en önemli kaynağını oluşturmaktadır⁵. Ülke ekonomilerine desteğinden dolayı hükümetler de bu geliri asla göz ardı edememektedirler. Türkiye için ortalama yıllık sigara vergi gelirlerinin 5-6 milyar \$ ile ifade edilmesi mümkündür⁶.

³ Tütün Teknoloji Mühendisi ve TTL Karadeniz Bölge Müdürü Hakan Karaali ile yapılan kişisel görüşmelerden.

⁴ Samsun-Balıca Sigara Fabrikası Müdürü Muammer Yavuz ile yapılan kişisel görüşmelerden.

⁵ T.C. Devlet Planlama Teşkilatı kayıtları, Tütün ile ilgili tüm raporlardan, Ankara.

⁶ Anon., 2006. *Tobacco: World Markets And Trade*. United States Department of Agriculture Foreign Agricultural Service.

1. Dünya ve Türkiye Tütünçüğünde Durum

Dünyada yaklaşık 4 milyon ha üretim alanında 6 milyon ton civarında kurutulmuş tütün yaprağı üretilmektedir⁹. Bu tütünler farklı menşeylerde olup yaklaşık 3.2 milyon tonu FCV (Flue-Cured Virginia), 1.2 milyon tonu Burley, 800 bin tonu oriental ve yarı-oriental, kalanı ise Puroluk, Maryland, Kentucky gibi menşeylerdir.

Tablo 1. 2000–2004 yılları Dünya tütün ve sigara üretimi genel durumu

	2000	2001	2002	2003	2004
Ekim Alanı (ha)	4.182.920	3.950.561	3.944.184	3.743.384	3.941.824
Tütün Üretimi (t)	6.678.927	6.143.325	6.445.321	6.011.731	6.444.881
Tütün İthalatı (t)	2.010.505	2.088.348	2.085.675	2.017.993	1.863.858
Tütün İhracatı (t)	1.961.742	2.071.100	2.108.116	2.096.964	2.095.730
Tütün Tüketimi (t)	5.136.087	6.411.165	5.992.135	5.883.502	5.724.505
Yılsonu Stoğu (t)	8.189.671	7.347.289	7.055.045	6.464.616	6.242.956
Sigara Üretimi (t)	5.468.930	5.470.976	5.463.937	5.535.649	5.530.474
Sigara İthalatı (t)	618.400	622.498	624.333	720.771	637.820
Sigara İhracatı (t)	906.697	897.686	928.643	761.687	761.183

Kaynak; Tobacco: World Markets And Trade. United States Department of Agriculture Foreign Agricultural Service, 2005.

Dünyanın en yaygın harmanı (sigara üretimi için menşey karışımı) Blended tipidir. Son yıllarda dünya sigara üretiminin % 75 den daha fazlası bu tip harmanlarla gerçekleşmektedir. Bunu izleyen harman tipleri ise Anglo-Saxon ve Oriental harmanlardır. Dünyada yaklaşık yılda 300 milyar paket sigara üretimi yapılmaktadır. Bu üretimin % 35’lik kısmını Çin tek başına gerçekleştirirken, geriye kalan kısmının büyük çoğunluğunu da çokuluslu şirketler gerçekleştirmektedir⁷.

Bu şirketlerin olağanüstü çalışmaları ile son 20 yılda içim zevki büyük oranda değiştirilmiş ve şirketlerin dünya tütün ve sigara sanayi üzerine etkileri daha da artmıştır⁸. Bu gelişmelerden ülkemiz de nasibini gereğinden fazla almış ve Türkiye Tekeli bunu sadece izleyici olarak takip etmiştir. Günlük politikalar ile ne üretirsen ben alırım mantığı son 10 yıldır tutmamış ve gerçeklerle yüz yüze gelinmiştir. Türkiye son yıllarda 250-300 bin olan Türk tütününü üretimini 150-200 bin tonlara geriletmiş, bu alanda dünyanın en iyi ihracatçısı konumunu sürdürmesine rağmen önemli zaafa uğramıştır⁹. Ülke değişen içim zevkinden dolayı aynı zamanda önemli bir ithalatçı da

⁷ Anon., 2004. U.S.D.A. FT 9-2004

⁸ Esendal, E.1986. Tütün Tekelindeki Değişiklik üzerine Türk Tütünleri Karşısında Yabancı Tütün Yetiştiriciliği, *Türkiye Tütünçülüğü ve Geleceği Sempozyumu*. 12-13-14 Kasım 1986. Tokat

⁹ Anon., 2005. *Tütün Enformasyon Bülteni*, TEKEL YTIM Yayınları Mayıs-Haziran 2005. İSTANBUL

olmuştur. İhtiyacımızın çok daha fazlasını üretip satma potansiyeline (üretim alanı, üretici, ekipman, teknik eleman) sahip olmamıza rağmen bunu günümüzde gerçekleştirememekteyiz. Türkiye'nin toplam Türk tütün ihtiyacı 180-200 bin tondur. Bunun 100 bin tonu ihracat, geriye kalanı ise iç tüketim ve stok ihtiyacıdır¹⁰.

Tablo 2. 2000-2004 yılları arası Dünya tütün üreticisi başlıca ülkelerin tütün üretim durumu

Ülkeler	2000	2001	2002	2003	2004
Çin	2.295.000	1.997.183	2.079.950	1.918.450	2.013.735
Brezilya	493.100	442.345	551.250	515.720	757.075
Hindistan	599.400	530.000	592.000	595.000	598.000
ABD	408.200	404.559	358.363	339.241	357.612
Malavi	89.550	37.408	124.301	121.021	138.000
Endonezya	157,052	146,100	144,700	135,000	135,000
Türkiye	208,002	161,266	159,521	107,339	126,902
Diğerleri	2.054.942	1.993.940	1.872.384	1.746.996	1.735.295
Toplam	6,678,927	6,143,325	6,445,321	6,011,731	6,444,881

Kaynak; U.S.D.A. FT 9-2004

Tablo 3. 2004 ürün yılında Türkiye tütün üretimi genel durumu

Tütün Çeşitleri	Tütün Üretim Bölgeleri	Tütün Ekile Köy Sayısı	Tütün Ekici Adedi	Tütün Ekim Alanı (ha)	Tütün Üretim (t)
Türk Tütünü	Ege	1.612	116,055	131.313	82.209
	Marmara	317	7.811	4.998	8.125
	Karadeniz	768	40.048	19.981	16.327
	Doğu	188	20.988	5.819	5.442
	Güneydoğu	1.019	97.827	23.619	22.423
Toplam		3.904	282.729	185.730	134.526

Kaynak; Tekel kayıtları, 2005

Ancak ülkemizin FCV-Burley ihtiyacının 70-75 ton olduğu bilinmektedir. Bu ihtiyacın 12-15 bin tonu ülkemizde Düzce-Sakarya civarında yabancı şirketler ve Tekel ortaklığı ile üretilmektedir. Geriye kalanı ise ithal edilmekte ve buna da her yıl 600-700 milyon dolar ödenmektedir¹¹. Türkiye'de yılda 6 milyar paket sigara üretilmekte, buda yaklaşık 9 milyar dolar demektir¹². Ayrıca 2-2.5 milyar dolarlık kaçak sigaranın girdiği iddia edilmekte, buda ülke ekonomisi için önemli bir kayıp anlamına gelmektedir.

2. Tarihi Yaklaşım

Tütün tüm dünyada olduğu gibi Osmanlı İmparatorluğunda da kısa süre içerisinde yaygın bir tutku haline dönüşmüştü. Ülkede değişik gurupların farklı

¹⁰ Anon., 2006. *Tütün Enformasyon Bülteni*, TEKEL YTIM Yayınları Ocak-Şubat 2006. İSTANBUL

¹¹ Anon., 2006. T.C. DPT Tütün ve Ürünleri Verileri. Ankara. (www.dpt.gov.tr/)

¹² Anon., 2006. *Tütün, Tütün Mamülleri ve Alkollü İçkiler Piyasası Düzenleme Kurumu*. Ankara. (www.tapdk.gov.tr/)

tepkileriyle karşılanan tütün uzun yıllar imparatorluk idarecileri tarafından ekonomik yönden değerlendirilmemiştir. Osmanlı Devleti'nin 19. yüzyıl süreci özellikle ekonomide her yönü ile sıkıntılı ve içinden çıkılmaz halde zor bir dönem olmuştur. 1854 yılında Kırım savaşının açıklarını kapatmak amacıyla ilk alınan borçlar ve bu borçlanmayla başlayan borçlanma süreci devleti Düyun-ı Umumiye İdaresi'nin kurulmasına kadar getirmişti. İdare'nin her türlü temel çalışma alanını belirten Muharrem Kararnamesinde, Osmanlı Devleti'nin tütünden aldığı vergiler de bu idareye bırakılıyordu¹³. İdare, tütünden alacağı vergileri üçüncü bir şahsa işletme hakkını vererek ayrı bir kurumun doğmasını sağlamıştı. Alman ve Avusturyalı bankerler ile Osmanlı Bankası sermayesi ortaklığı tarafından kurulmuş olan bu anonim şirket, Düyun-ı Umumiye İdaresi ve Osmanlı Devleti yöneticileri tarafından onaylanan şartnamesi ile çalışmalarına başlamıştı. “Mamalik-i Şahane Dühanları Müşterekül Menfaa Reji İdaresi” ya da “Regie co-interessée des Tabacs de l'Empire Ottoman” diye anılan bu yabancı sermayeli ve çok uluslu kurum, halk arasında kısaca Reji İdaresi olarak bilinmekte idi¹⁴.

Reji'nin ilk kurulması için Osmanlı Devleti, Düyun-ı Umumiye İdaresi ve Reji Şirketi temsilcileri Muharrem Kararnamesinin 9. maddesine dayanarak 10 Ocak 1882 yılında aralarında ortaklaşa bir metin hazırlamışlardı. Bu metin Kararname haline getirilerek Sadaret makamına ardından da 8 Nisan 1883 tarihinde padişaha sunulmuştu¹⁵.

Reji İdaresi'nin oluşumu, çalışması, hukukî durumu ve diğer özellikleri 28 Mayıs 1883'de yayınlanan şartname¹⁶. Reji'nin temel statülerini taşıyordu. Bu şartname 29 asıl bir de ek olmak üzere 30 maddeden oluşmaktadır. Bu şartname ve maddeleri 30 yıl için geçerli idi. Reji İdaresine verilen bu tütün tekeli 30 yıldan sonra tarafların oluru sonucu tekrar yenilenecekti. Nitekim 4 Nisan 1913 tarihinde Reji şirketi adına E. Weyl, Düyun-ı Umumiye İdaresi adına Adam Block, Osmanlı Devleti adına ise Maliye Nazırı Rifat tarafından imzalanan mukavele ile tütün tekelinin 15 Nisan 1914'den başlayarak 15 yıllığına tekrar Reji şirketine verilmesi uygun görülmüştür. 28 Mayıs 1883 anlaşması ile 4 Nisan 1913 anlaşması arasında bazı farklılıklar vardır. Bu anlaşmalara taraf olanlar (Osmanlı Hükümeti, Düyun-ı Umumiye İdaresi ve Reji Şirketi) ilk uygulamadan sonra çeşitli deneyim ve beceriler kazanarak 4 Ağustos 1913 sözleşmesinde daha ayrıntılı, net ve serbest maddeler konularak aksaklıklar giderilmeye çalışılmıştır.

¹³ Dinçer, N. 1979. *Osmanlı İmp.nun Yarı Sömürgeleştirilmesi*. Ankara, s. 86-111.

¹⁴ Oktar, T. 2003. *Osmanlı Devletinde Reji Şirketinin Kurulmasından Sonraki Gelişmeler*. Emine Gürsoy Naskali Tütün Kitabı. s.45, İstanbul.

¹⁵ Nusret. 1910 (1326). *Tütün Meselesi*, Selanik, s.76

¹⁶ Anon, 1883. Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), *İradeler*, Meclis-i Mahsus, 3367, 7. VI 1300, No: 52, 10 Ocak 1883.

Osmanlı tütününün üretim, işletme ve pazarlanmasının kendine özgü bir şekilde özelleştirilip işletmesinin de çok uluslu bir ortaklık tarafından yapılması o dönem için önemli bir gelişmeydi. Bu özelleştirmenin ileriki yıllarda çeşitli argümanları ve değişik sonuçları çıkmıştır. Reji İdaresi ile ilgili Osmanlı arşivlerinde oldukça bilgi ve belge bulmak mümkündür. Hatta dönemin gazetelerinde de Reji hakkında lehte ve aleyhte epey doküman vardır. Şirketin İdare Meclisi 10 kişiden oluşacaktı. Şirket, ülkenin her yerinde istediği kadar şube ve acente açabilecek, kaçakçılığı önlemek için istediği kadar memur görevlendirebilme yetkisine sahip olacaktı. Reji memurları, maliye memurlarının elbisesine benzer bir elbise giyecekler, kaçakçılığı önlemede devlet memurları kadar yetkili olacaklardı.

Osmanlı ülkesinde üretilen tütünlerden devlet aşar vergisinden başka hiç bir vergi almayacaktı. Ülke içinde kıyılmış tütünden ve duhan yapraklarından yapılmış sigaralar, ağız tütünü, enfiye ve bütün tütünler reji şirketi tekelinde olacaktı. Tütün ihracı serbest olacak, ancak ihraç edilen tütünler dahi reji ambarlarından çıkacaktı. Tütün ile ilgili ihraç ve ithal vergileri hükümet ve şirket arasında anlaşarak yapılacaktı.

Ülke içinde tütün yetiştirmek isteyenler Reji İdaresinden ruhsatname alacaklardı. Tütün üretimine ayrılacak arazinin yerini ve genişliğini belirten ruhsatlar Reji İdaresinden ücretsiz verilecekti. Tütün üreticisi, tütün ziraatı için Reji İdaresine en az yarım dönüm arazi üzerinde ekim yapacağını dilekçe ile bildirdikten sonra Reji İdaresi ruhsat vermek zorundaydı.

*Tütün ziraatı için ruhsat verilecek kaza ve nahiyeler içinde 16 üretim sahasından en önemlileri arasında **Canik Bölgesi** de vardı; **Samsun, Çarşamba ve Bafra** kazalarında üretim yapılması isteniyor ve tavsiye ediliyordu. Bununla birlikte Karadeniz Bölgesinin diğer kesimlerinde de tütün üretimi yaygınlaştırılmaya çalışılmasına rağmen özellikle Samsun ve civarının yeri çok farklı düşünülüyordu. Fakat Reji tarafından bazı bölgelerde ise üretimin tamamen yasaklandığı da bilinmektedir. Özellikle İstanbul ve yakınlarında birçok noktada üretim yasaklanmıştır.*

Şirket tütün ürününü artırmak için üreticiye gerekli kolaylıkları sağlayacaktı. Bunun için Reji İdaresi tütün ekiminin olduğu bölgelerde ambar yapmak zorunda idi. 100.000 kıyye ve daha fazla tütün üretimi olan her köye veya birkaç köyün üretimi 100.000 kıyyeyi bulacak olursa bu köylerin ortasına bir ambar yapacaktı. Üretici, Reji İdaresine teslim edecek ürünlerini 10 saatten uzak mesafeye nakletmeye mecbur değildi. Ülke içinde perakende tütün fiyatını da Reji İdaresi belirleyecekti. En yüksek tütün fiyatı kıyye (1282 gr) başına 250 kuruştan (2.5 Osmanlı lirası) fazla olmayacaktı. Ucuz tütün ise, 20-30 kuruş olacaktı. Tütün satıcısı dükkânların kârlarını ise, dükkânların bulunduğu konuma göre Reji İdaresi tespit edecekti¹⁷.

Tütün üreticisinin karşılaştığı zorluklardan birisi de, “Ambar” ve tütünün ambara teslimi konusu olur. Reji Şartnamesi’nin 16. maddesinde belirtildiği üzere tütünün toplanacağı ambarların yapımı Reji şirketine aittir. Her yılın Ağustos ayında ambara teslim edilmeyen tütün kaçak sayılır ve ürüne el konulur. Bu durumda ambarsızlık nedeni ile, Reji’ye teslim edilemeyen tütünlere, Reji hiçbir karşılık ödemeksizin sahip çıkar. Üstelik mevcut Reji ambarları hiç de sağlıklı koşullara sahip değildir.

Görülüyor ki Reji Şirketinin, gerek “şartname” gerek “hak ve yükümlülüklerle ilişkin nizamname” hükümleri tütün üreticisini olumsuz yönde etkilemiş ve bu aynı zamanda önemli bir baskı unsuru oluşturmuştur.

*Nitekim bir Osmanlı arşiv belgesinde de belirtildiği gibi, “Reji Şirketinin baskısından ve çok fazla vergi istemesinden şikâyetçi olan **Çarşamba** halkı ve tütün üreticileri için yapılan tebligatlar henüz icra safhasına konulmamış olup halkın şikâyetleri kesilmemiştir. Buna acilen çare bulunması gerekmektedir¹⁷.”*

Bu nedenlerle bölgemizde tütün kaçakçılığı Reji’den önce de az da olsa karşılaşılan bir konu olmakla birlikte, Reji’den sonra büyük boyutlara ulaşır¹⁸. Bu oluş nedeni ile de Reji’nin kuruluşundan kaldırılışına kadar geçen sürede üzerinde en çok tartışılan konudur.

Reji Müfettişi Nuri Bey, kaçak tütün miktarının yaklaşık 12-13 milyon kg. olduğu, şartname gereği bütün tütün ürününü satın almaya zorunlu olan Reji’nin buna gücü yetmeyince, tütün ziraatının çıkmaza girmiş olduğu ve fakir düşen üreticilerin ürünlerini daha yüksek fiyat veren kaçakçılara satmaya başladığını belirtir¹⁹.

*Yine başka bir kaynak da, Osmanlı Devleti sınırları içerisinde o tarihlerde, Reji şirketi’nin ürettiği ile aynı kalitede ancak onun yarı fiyatına satılan kaçak tütünden imal edilmiş sigarayı içmeyenlerin hemen hemen hiç olmadığına ilişkin izlenimler; “1914 yılının Temmuz ayının sonlarına doğru, **Samsun** ilinin güneyine kadar iki gün süresince yapılmış olan seyahat sırasında buralarda Reji şirketi tarafından imal edilen sigara bulup almanın zorluğu” biçiminde aktarılır. Tütün üreticisi ve tüccarının Reji şirketi’ne tepkiyle kaçakçılık yapmasının temel nedeni, şirketin tek alıcı olarak piyasada yer almasıdır. Oysa, Reji yöneticileri yalnızca iç tüketime ayrılan tütünün Rejinin sorumluluğuna girmesi nedeni ile, ihracat yapabilme özgürlüğüne sahip olan üretici ve tüccarın bundan kaçınarak kaçakçılığa sapmış olmasının hiç de hoş görülecek bir*

¹⁷ Anon., 1891. *İrade Dahiliye*. Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Ankara.

¹⁸ Anon., 1987. *Osmanlı Devletinde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)*, Donald Quateret, Yurt Yayınları, 4, Ankara. s.29.

¹⁹ Anon., 1898. Yıldız Esas Evrakı, 14.2386,126.ff “Reji Müfettişi Nuri Bey’in Raporu”. BOA, Ankara.

yanının olmadığını öne sürerek, kaçakçılığın gerçek nedenini görmezden gelirler ve kaçakçılıktan dolayı Osmanlı Hükümetine sürekli şikâyet eder ve yardım isterler.

Reji şirketinin, tütün kaçakçılığını önlemeye yönelik kolcu güçlerini oluşturması çeşitli çevrelerde, değişik yorumlara yol açar. Özellikle Osmanlı Devletinin güvenlik güçlerinden büyük destek alması ayrı eleştiriler alır. Hüseyin Avni bunu şu şekilde belirtir. “Devletle arasındaki mukavele mucibi icabınca hükümetin Jandarması ve Polisi de Rejinin zabıta kuvvetleri ve hukuki müessesede ecnebi sermayedarlığını istismara yardım ediyordu”.

Konuya ilişkin olarak Haydar Kazgan da; “Şirketin tütün kaçakçılarıyla mücadeledeki etkinliği devletin polis ve jandarma gücünün çok üstünde bir organizasyona bağlanmış ve bu konudaki müsamahasızlık ve acımasızlık ilkelerine bağlılık türlü hikayeler ile, gazete sütunlarında sayfalarca anlatılmıştır” ifadesini kullanmaktadır.

Hatta bazı kaynaklar: “Reji İdaresi, ülke içinde yayılan teşkilatı ve memur ve kolculardan ibaret geniş kadrosu ile adeta devlet içinde devlet gibidir” derken, bazıları da: “Belâlılardan ve eski sabıkâlılardan oluşmuş bir kolcu teşkilatı kurulduğunu, Jandarmanın refakatinde çalışan kolcuların herkesin şahsına ve aile mahremiyetine sorumsuzca tecavüz ettiğini” belirtmektedir. Reji şirketinin Meşrutiyetin ilanına kadar süren idaresinde halk arasında ayıngacı olarak adlandırılan tütün kaçakçılarıyla kolcu ve jandarmaların çatışmalarında çoğunluğu kaçakçılardan olmak üzere 50-60 bin Türk çocuğunun sakatlanmış ya da öldürülmüş olduğunun gerek basın, gerek yetkililerce ifade edildiğini, yalnızca 1901 yılında ise ölenlerin 20 bini aştığının resmi belgelerce de kanıtlandığını belirtmektedir.

Cumhuriyetin ilanı ile yabancılara verilen imtiyazlar gözden geçirilir. 13 Haziran 1923 tarihinde Reji şirketi ile Hükümet arasında bir anlaşma yapılır ve ertesini 30 Temmuz 1924 tarihinde şirketin imtiyazı iptal edilerek, "Bütün malları, hakları ve taahhütleri" Türkiye Cumhuriyeti Devletine" geçer. 1925 tarihinde "Osmanlı Devletinin ağır ve tütün üreticileri bakımından acı, hatta kanlı miraslarından biri olan Tütün Rejisi 4 milyon Türk lirasına satın alınarak devletleştirilir ve tütün tarihinde yeni bir sayfa açılır^{20, 21}. Bu tarihi sürecin her aşamasında Samsun ve civarı tütünleri, tütünlerin ticareti ve tütün kaçakçılığında yer alması birçok eser ve arşivde ifade edilmektedir^{22 23 24 25 26 27 28 29 30}.

²⁰ Boratav, K. 1990. *Türkiye İktisat Tarihi 1908-1985*, 3. Baskı, s.35, Ankara.

²¹ Kuruç, B. 1988. *Belgelerle Türkiye İktisat Politikası (1929-1932)*, 1. Cilt, Yay. No: 569, s.78.

²² Salih Zeki, 1928. *Türkiye’de Tütün Ziraati ve Ticareti*, s.359, İstanbul.

²³ Öztürk, C. 2003. *Milli Mücadele Döneminde Reji Sorunu*. Emine Gürsoy Naskali Tütün Kitabı. s.107, İstanbul.

²⁴ Karaca, A. 2003. *Osmanlı İmparatorluğunda Reji ve Tütün Kaçakçılığında Trabzon Örneği: Bir Yabancı Sermaye Serüveni*. Emine Gürsoy Naskali Tütün Kitabı. s.57, İstanbul.

3. Samsun’da Tütün ve Tütün Sanayii

3.1. Yaprak Tütün Üretimi

Samsun ve civarında üretilen tütünlerin önemli boyutlara 1800’lü yılların ortalarında ulaştığı bilinmektedir. Üretim başlangıcının ise Avrupa’dan tütün ülkemize girdiğinden itibaren olduğunu söylemek mümkündür. Yani 1600’lü yılların başlarında tütün ithal ederken, 30-40 yıl sonrasında tütün ihraç eder konuma geldiğimiz bilinmektedir. İlimiz ve çevresi ise o yılların önemli tarımsal üretim sahalarını oluşturmakta idi. Özellikle tütün tarımı için uygun iklim şartlarına sahip olması ve yörede bulunan ecnebi vatandaşlarımızın tütün tarımına yatkın olmaları yetiştiriciliği daha da teşvik etmiştir. Kaynaklar incelendiğinde 1860 yılında Osmanlı borçlarına karşılık yabancıların en önemli gelir kaynaklarının başında “Samsun ve civarı tütünlerine el koymak” gelmektedir.

Bölgemizde yetiştirilen tütünlerin özellikle Trabzon tütünleri ile karıştırılarak özel bir için zevki oluşturduğu ve hem Reji şirketinin, hem de kaçakçılığın gözdesi olduğu ifade edilmektedir. Samsun ve civarında çok farklı özelliklere sahip tütün menşeyleri geçmişte ve günümüzde hala önemini devam ettirmekte ve dünya literatürlerinde yer almaktadırlar. Canik ve Bafra tütün menşeyleri en iyi örnekleri oluştururken, Maden, Evkaf ve Dere oymakları da dikkat çekici olmuşlardır. Samsun tütünlerinin en önemli özellikleri kırmızının değişik tonlarına sahip olmaları, nikotin oranlarının düşük olması, ideal indirgen madde içerikleri ve vazgeçilmez koku içerikleridir. Bu nedenle çok eski yıllarda bile oldukça yoğun talepler karşısında çok zor tarımsal işlemlerine rağmen hemen her ilçemizde üretim en önemli tarımsal ürün olma özelliği göstermiştir. Kısacası eski Samsun’da dağ taş tütün olarak bilinmekteydi.

Tablo 4. 2001-2005 yılları arasında bölgelere göre tütün üretim durumu

Bölgeler	2001	2002	2003	2004	2005
Ege	92.801	104.191	66.289	82.131	90.150
Karadeniz	23.034	24.235	15.422	16.271	22.523
Marmara	3.244	2.312	1.282	1.768	1.680
Doğu	3.881	4.455	4.817	5.307	6.239
G.Doğu	21.749	17.868	19.529	21.425	21.147
Virginia	4.783	4.333	3.567	3.865	2.350
Burley	2.229	2.047	1.192	2.480	1.700
Puroluk	0	0	0	0	0

²⁵ Emiroğlu, K.1993.*Trabzon'da I.Meşrutiyette Tütün Rejisiyle Mücadele.* s.34-35, Trabzon.

²⁶ Anon., 1881. Düyun-ı Umumiye-i Osmaniye'nin Suret-i Tesviyesi Hakkında Tekarrür Eden Mukavalat Üzerine Tanzim Olunup Mer'iyeti Ahkamına Bil İstizan İrade-i Seniyye Cenab-ı Padişahı Şerefsudur Buyurulmuş Olan Nizamname madde 9. İstanbul.

²⁷ Kütükoğlu, M. 1999. *Tanzimat Devrinde Yabancıların İktisadi Faaliyetleri*, Ankara, s.110

²⁸ Lermioğlu, M.1949. *Akçaabat Tarihi*, İstanbul 1949, s.18

²⁹ İliter, M. 1973. *Tütün Tarihi*, Tekel, Sayı 1 s.20-21. İstanbul.

³⁰ Anon., 1908. İkinci Meşrutiyet Sonrası Samsun' da Reji Hakkında Bir Tespit", *Akademik Yorum*, Trabzon, Feyz, Ağustos 1908. Sayı.5 s23-25

<i>Tömbeki</i>	74	80	60	54	50
<i>Hasankeyf</i>	773	731	355	295	300
<i>Toplam</i>	152.571	160.252	112.513	133.123	145.869

Kaynak; Tekel kayıtları, 2006

Samsun tütünleri yıllardır tüccar (günümüzde özel şirketler) ve devlet tekeli tarafından alınmakta, büyük bir kısmı ihraç edilirken, geriye kalanı da iç tüketimde kullanılmaktadır. Samsun ilinde tütün üretim miktarları 1800'lü yılların ortalarında 3-4 bin ton civarında tahmin edilirken, yüzyılın sonlarına doğru 10 bin ton civarında olmuştur. Üretilen yaprak tütünlerin büyük çoğunluğu ise ihraç edilmek üzere alınmıştır. 20. yüzyılın başlarından itibaren Samsun tütüncülüğünde iyi ve kötü günler unutulmaz sosyal ve ekonomik boyutlar kazanmıştır. Bankalardan alınan krediler ile tüccar avansları arasında kurumsal rekabetler oluşturulmuş, büyük köklü ve saygınlığı olan bazı aileler tütün ticaretine başlamış ve Samsun aldığı her nefeste artık tütünü hisseder olmuştur. Bundan etkilenecek 19. yüzyılın sonlarında zaten sigara fabrikası kurulmuş, aynı yıllarda Reji en büyük depolarından birisini bölgede inşa etmiştir.

Fakat devlet borçlanmasında yapılan hatalar, kredi ve avans alımlarında da yapılarak çiftçi kendisini zora sokmuştur. 1888 yılında kurulan Canik Ziraat Bankası zaman içerisinde tütün çiftçisine kredi temin eden en önemli kuruluş olmuştur. Fakat geri ödemeler yapılamayınca çok kötü sonuçlar ortaya çıkmıştır. Bir taraftan ipotekler, icralar ve tefecilerin eline düşmeler gerçekleşmiş ve tütün çiftçilerinden işletmeyi kontrol edemeyenler hem üretime hem de kendilerine önemli problemler oluşturmuşlardır.

Tablo 5. Türkiye ve Karadeniz tütüncülüğü içinde Samsun tütünlerinin uzun yıllara göre durumu

Ürün Yılı	Samsun Üretim (t)	Üretici Sayısı	Karadeniz Üretim (t)	Üretici Sayısı	Genel Toplam (t)	Üretici Sayısı
1925	6.368	5.345	15.064	85.250	59.535	179.000
1930	4.887	4.956	11.681	45.500	47.335	99.793
1940	8.452	7.882	16.665	65.329	71.356	135.241
1950	8.985	8.545	18.962	78.638	93.328	230.970
1960	13.208	15.367	27.931	85.965	139.177	298.499
1970	10.566	11.106	20.742	99.650	149.861	342.243
1980	23.589	15.235	40.265	113.588	228.349	455.002
1990	22.841	18.952	47.095	101.673	296.008	521.952
2000	14.256	14.521	32.523	90.128	208.002	583.474
2001	15.327	16.841	32.772	77.804	161.266	520.056
2002	12.381	14.352	24.235	74.623	159.521	405.882
2003	8.042	11.728	21.737	59.681	107.339	315.758
2004	10.605	15.333	16.272	40.048	126.902	278.907
2005	11.741	13.748				

Kaynak; Tekel kayıtları, 2006

Samsun tütüncülüğünde bu problemler yıllarca devam etmesine rağmen Türk tütüncülüğü içerisindeki yerini asla kaybetmemiştir. Sadece tütüne alternatif ürünler ortaya çıktıkça üretim bölgelerinde değişiklikler olmuş, fakat yeni üretim sahaları ile bu aksaklıklar giderilmiştir. Özellikle Bafra'da çeltik, Çarşamba ve Tekkeköy'de fındık, Havza ve Vezirköprü'de ise şeker pancarı üretimi yeni bitki desenlerini oluşturmuştur. Fakat ilimiz tarımsal potansiyeli içinde tütüne alternatif olamayan birçok üretim sahası mevcuttur ve bu sahalarımızda hala en önemli geçim kaynağı yaprak tütün üretimidir. Diğer taraftan sanayileşme ve tarımsal teknolojiye yenilikler, seracılık, meyvecilik ve hayvancılık tütün üretimini olumsuz etkileyebilen en önemli tarımsal faaliyetler olmuştur. Aile işletmesi şeklinde düşünülebilen tütün tarımında özellikle son 50 yıl içinde yurt dışına işçi olarak gidenler, genç nüfusun eğitim ve Büyükşehirlerde iş bulma imkânları üretim miktarını olumsuz etkileyen diğer faktörlerdir.

Fakat son yıllarda tarımsal gelişmeler tütün üretimine de katkıda bulunmuştur. Birim üretim alanı azalırken verimde artışlar sağlanmıştır. Böylece üretim sahalarından kayıpların önüne yüksek verim ve kalite ile geçilmiştir. Fakat 1970'li yıllardan itibaren 1990'lı yılların ortalarına kadar tütün bitkisi ve üreticisi tamamen politize olmuştur. Ne üretirsen ben alırım mantığı ile bir noktaya gelinemeyeceği ancak 2000'li yıllara doğru sonuç vermeye başlanmıştır. Samsun da bundan nasibini almış ve tütüncülüğümüzde önemli zaaflar ortaya çıkmıştır. Kota bilmeceinden Samsun tütünleri hiç etkilenmemeli iken bu durum üretici ve tüccara yanlış aksettirilmiş ve bir üretim boşluğu ve alım hataları yapılmıştır. Tam bunlar düzeldi derken yine üretici ve alıcıları karşı karşıya getiren bazı politik yanlışlıklar veya rant kavgaları ve kaygıları ortaya çıkarak yine tütüncülüğümüzü olumsuz etkilemektedir. Samsun geleneğine yerleşmiş olan ve *"bu yıl tütün olursa traktör alırım", "oğlanı evlendiririm", "kıza nişan yaparım", "bir çift kara öküz alırım", "arsa alsak iyi olur", "hatun dile benden ne dilersen, sana beşibiryerde alırım"* gibi bir çok deyiş şimdilerde yerini; *"eskiden bu tütüne traktör almıştım", "şu kadar kg tütüne bir teneke yağ alınırdı", "traktörün deposu şu kadar tütüne dolardı"* gibi eskiyi özleten ifadelerle bırakmıştır. Fakat yine de tütünden başka tarımsal faaliyete uygun olmayan birçok köyümüzde üreticilerimiz tütün yetiştirmeye ve bu geleneği devam ettirmeye çalışmaktadırlar. Bunun dışında fazla işgücüne sahip ailelerde de tütün üretimi sürdürülmektedir. Çünkü her ne kadar üretici memnun olmasa da en iyi geliri yine tütünden sağladığı bilinmektedir.

Samsun ekonomik yapısı içinde tütün önemli bir yere sahiptir. Yıllara göre düşünüldüğünde 35 milyon \$ ile 75 milyon \$ arasında yaprak tütün gelirinin olduğu bilinmektedir. Bundan en yüksek payı Bafra alırken, Samsun Merkez ilçe, Çarşamba, Alaçam, Tekkeköy, Vezirköprü ve Havza bu ilçemizi izlemektedir. Tütün paralarının üreticinin eline geçme dönemi tarımsal ürünlerin hiç birinin piyasaya arz dönemi olmamasından dolayı daha da önemli olmaktadır. Tütün piyasalarının açılması

eskiden bölgede bir karnaval havası oluşturunurdu. Halaylar çekilir, kurbanlar kesilir, tüm köylerden üreticiler o gün şehre iner ve büyük bir kalabalığa mutlaka Genel Müdürleri ile birlikte Bakan düzeyinde bir miting eşliğinde piyasa açılırdı. Bu haber aynı zamanında dönemin yayın kuruluşlarınca günün en önemli haberi olur ve birinci sıradan verilir. Üstelik her zaman Karadeniz tütün piyasası diğer bölgelerimizden daha yüksek başfiyat alırdı. Fakat son yıllarda yeniden yapılanma ve özelleştirme çalışmaları nedeni ile bu değerlendirmeler tamamen ortadan kalkmış ve yerine sözleşmeli üretim sistemine geçilmiştir.

Böylece eski önemi olmamasına ve kalitesinde de geçmişe göre düşüşler kaydedilmesine rağmen Samsun-Bafra tütünleri önemini yitirmemiş ve dünyanın ve ülkemizin sigara harmanları için hala aranan yaprak tütünler olma özelliğini sürdürmektedir. Ancak üretim alanı, üretici sayısı ve üretim miktarlarında azalmalar olurken, birim alandan elde edilen verimde artışlar, ancak kalitede kısmen düşüşler meydana gelmiştir.

3.2. Yaprak Tütün Sanayi ve Ticareti

Samsun ve civarında yaprak tütün ticaretinin çok eski yıllara dayandığı ve Reji öncesi ihracatta önemli bir yeri olduğu bilinmektedir. Fakat Reji döneminde bölgeden alınan yaprak tütünler hem dış alıcılara hem de ülkenin iç tüketimine sunulmakta ve bu tütünlerden yapılan sigara harmanlarının çok büyük beğenilerle tüketildiği de anlaşılmaktadır. Bu nedenle Reji döneminde üreticinin yaprak tütünleri üzerine oynanan oyunlardan dolayı kaçakçılık çok ön plana çıkmış ve özellikle Trabzon tütünleri ile birlikte bu kaçakçılığın boyutları ulusal ve uluslararası düzeylerde önemli olmuştur. Kaliteli Samsun ve Trabzon tütünleri harmanlanarak iyi bir içim zevki oluşturduğu için her taraftan talep oluşmuştur. Birçok küçük işletmeler kurulmuş ve tütün alımı yapanların sayısında da artışlar meydana gelmiştir. Reji düşük fiyatla ve tütünleri üreticiden zorla alma isteği sonucu bölgenin en büyük düşmanı ilan edilmiş ve üretici başka resmi kaynak bulunmadığı için tütünlerini daha iyi fiyatlara kaçakçılara veya tefecilere, ya da aracılara satmak zorunda kalmıştır. Bu durum 1925 yılına kadar yani Reji'nin ortadan kalkmasına kadar bu şartlarda sürdürülmüştür.

Samsun ve civarında yaprak tütün ticareti ve bu ürünlerin işlenmesi uzun yıllar birçok şirketin ve çok sayıda çalışanın geçim kaynağını oluşturmuştur. Bu durum yaklaşık olarak 60-70 yıl süre ile önemini devam ettirmiştir. Devlet tarafından Reji'den kalan yaprak işleme tesisleri geliştirilmiş, hatta üretim ve kalitedeki artışlar nedeni ile Samsun Merkez ve Bafra ilçelerinde önemli işletmelerin yanı sıra Alaçam ve Vezirköprü'ye de işleme tesisleri kurulmuştur. Ayrıca her üretim noktası için alım merkezleri ve bakım depoları da inşa edilmiştir. Bu tesisler yetersiz bulununca bazı özel girişimciler aracılığı ile kiralık depolar ve yaprak tütün işleme tesisleri dahi yapılmıştır. Üstelik bu tesisler devlet tekeline kiraya verilerek önemli kazançlar da

sağlanmıştır. Özel müteşebbis işleme tesislerinde Tekel'in işçileri çalıştırılarak işlenen yaprak tütün miktarlarına göre işletme sahiplerine kiralara ödenmiştir. Bu uygulama 1980 yılına kadar devam etmiştir. Böylece kademeli olarak Samsun il sınırlarında üretilen tütünlerin işlenmesi, depolanması ve bakımında uzun yıllar boyunca 8.000 ile 13.250 arasında işçi ve memur çalıştırılmıştır. Böylece Samsun ekonomisi sadece çalışanlar bakımından yıllık ortalama 125 milyon \$'lık bir kazanç sağlamıştır.

Tablo 6. Türkiye yaprak tütün ticareti sektöründe önemli kuruluşlar (2004 yılı için)

Kuruluş Adı	Yeri	Üretim Konusu	Yabancı Sermaye Payı (%)	İşçi Sayısı	Kapasite (milyon adet, t/yıl)
Tekel YTIM	İstanbul	Yaprak Tüt. Alım, İşl. Bak.	0,00	8.951	78.390
Anadolu-Frana	İzmir	"	50,00	349	42.120
Alliance One	İzmir	"	99,98	2.488	64.350
Öz-Ege	İzmir	"	0,00	599	46.800
Sarper	İzmir	"	0,00	335	21.762
Socotab	İzmir	"	100,00	1.475	63.180
Sunel	İzmir	"	0,00	1.100	42.120
TTL	İzmir	"	0,00	816	64.584
Türkiye Tütünleri	İzmir	"	0,00	398	18.720
Tezol Tütün	İzmir	"	0,00	228	20.358
Çakın Tütün	İzmir	"	0,00	454	0
Toplam				17.193	462.384

Kaynak; TAPDK, 2006

Samsun tütün ticareti bakımından da ülkemizin çok önemli bir merkezini oluşturmaktadır. Geçmişte olduğu gibi bu önemini günümüzde de sürdürmektedir. İlimizde geçmiş yıllarda birçok tüccar ve özel şirketin yanı sıra Tekel'de en büyük alıcı olmuştur. Özel şirketler alımından sonra Tekel yasa gereği zaten üretilen her yaprak tütünü alma zorunluluğuna sahipti. Böylece özel şirketler tarafından alınan yaprak tütünlerimiz tamamen ihracat amaçlı alınıyordu. Bu tütünler alım sonrası İzmir'de işlenmekte ve oradan da dünya pazarlarına dış alıcılara satılmakta idi. Böylece Samsun tütünleri önemli ihraç ürünlerimizden birisi olarak dikkat çekmektedir. Uzun yıllar ortalamasına göre Samsun üretim noktalarından yılda 3,000 ile 11,000 ton işlenmiş yaprak tütün ihracatı sağlanmış ve ülke ekonomisi için yaklaşık olarak 35-40 milyon \$ gelir elde edilmiştir. Bu rakam bazı yıllarda 100 milyon \$'a kadar çıkmıştır. Çünkü ihracatçı firmalar zaman zaman üreticiden ihtiyaçlarını karşılayamaz ise Tekel'den tütün alımı yapmakta ve Tekelin de yaprak tütün ihracatı için bölgemiz tütünleri önemli bir yere sahip olmaktadır.

Tablo 7. 2001-2005 bölge ve menşelere göre tütün piyasa değeri (ytl/kg)

Bölgeler / Yıllar	2001	2002	2003	2004	2005
Ege	3,00	4,30	4,80	4,92	5,41
Karadeniz	3,05	4,37	4,88	4,97	5,47
Marmara	3,05	4,37	4,88	4,97	5,47

<i>Doğu</i>	2,70	3,69	4,12	4,22	4,63
<i>G.Doğu</i>	2,55	3,49	3,89	3,98	4,36
<i>Virginia</i>	0,00	4,55	5,00	5,31	4,20
<i>Burley</i>	0,00	4,10	4,50	4,80	4,40

Kaynak; TAPDK, 2005

Fakat günümüzde bu değerler önemini kaybetmeye başlamıştır. Alternatif ürünler, üretim tarzlarının değişmesi, aile işletmesi şeklin düşünülen tütün üretiminde çalışacak işgücü kayıplarının olması ve işletmelerin küçülmesi üretimi azaltırken, özelleştirme süreci, üretim maliyetleri ve diğer etkenlerde tütüncülüğümüzü olumsuz etkilemiştir. Eskiden yaprak işleme tesislerinde yaklaşık 10,000 çalışanın yerine günümüzde bu sayı 2,000'lere kadar düşmüştür. Artık sadece alım ve bakım depolarında devlet ve özel teşebbüste çalışanlar mevcuttur. Yaprak işlemede binlerce çalışanın yerine artık İzmir'de modern tesislerde üretim yapılmaktadır.

3.3. Sigara Sanayinin Samsun İçin Önemi

Samsun'da ilk sigara fabrikası 1887 yılında Reji idaresi tarafından kurulmuştur. Şehir merkezinde en gözde yer olan ve Cumhuriyet Meydanı diye bilinen merkezde yaklaşık olarak 23,000 m² alan üzerinde kurulan bu fabrika Samsun'a 110 yıl boyunca hizmet vermiştir. Ayrıca fabrikanın en önemli hammaddesi, yani ana madde olarak bilinen yaprak tütün ihtiyaçlarını karşılamak üzere depo ve bakım tesisleri de yapılmıştır. Bu tesisler de Mecidiye ve civarında olup yine Samsun için yıllarca hizmet vermiştir. Bu süre içerisinde sigara sanayinde kuruluş yıllarında yaklaşık olarak 800 kişi çalışmıştır. Diğer çalışanları ile birlikte bu sayının 1,500 olarak ifade edilmesi mümkündür. 1950 yılında yaklaşık 1,300, 1960 yılında 1,500, 1970 yılında 1,400, 1980 yılında 850, 1990 yılında 750 çalışanı bulunmaktadır. Böylece Samsun sosyal hayatında sigara sanayi vazgeçilmezler arasında yer almış ve ekonomiye çok büyük katkılar sağlamıştır. 1997 yılına gelindiğinde 770 çalışana sahip olan fabrika tasfiye edilmiş ve günümüzde devlet tekelinin sahip olduğu en modern sigara fabrikası Ondokuzmayıs ilçemizde tesis edilmiştir. Halen bu fabrikamızda yönetici, teknik personel, memur ve işçi statüsünde 670 çalışan mevcuttur. Eskiye göre günümüzde çok daha modern teknoloji ile üretime devam etmekte ve ülke ekonomisi için de önemini sürdürmektedir. Hatta ihtiyacı karşılayabilmek için şimdilerde üç vardiya ile 24 saat üretim yapmaktadır. Yıllık üretim miktarının da 15,000 ton civarında olması ile ülkemiz Tekel sigara fabrikaları içinde en büyük paya sahiptir.

Sigara fabrikası çalışanlarının Samsun ekonomisi üzerine etkileri göz ardı edilemeyecek kadar önemlidir. Fabrika giderleri ve ilgili birimlere olan kazanımları ile yıllık 15-20 milyon \$'lık bir katkısının olduğu düşünülebilir. Çalışanların büyük bir kısmı merkezde oturmakta, fakat fabrikanın kurulu olduğu ilçemizde ikamet edenler de bulunmaktadır.

Tablo 8. Türkiye sigara sanayii ve ticareti sektöründe önemli kuruluşlar

Kuruluş Adı	Yeri	Üretim Konusu	Yabancı Sermaye Payı (%)	2005 Yılı	
				İşçi Sayısı	Kapasite (milyon adet, t/yıl)
SİGARA SANAYİ İŞLETME VE TİCARETİ A.Ş.	Adana	Sigara Üretimi	0,00	605	10.656
		Tömbeki Üretimi	0,00		1.755
	Ballıca	Sigara Üretimi	0,00	211	16.163
	Bitlis	Sigara Üretimi	0,00	780	1.881
		KıyılmışTütün Ür.	0,00		211
	İstanbul	Sigara Üretimi	0,00	593	20.218
		Pipo Üretimi	0,00		47
	Malatya	Sigara Üretimi	0,00	631	9.014
	Tokat	Sigara Üretimi	0,00	1.250	20.218
PHILSA	İzmir	Sigara Üretimi	75,00	725	28.220
JTI	İzmir	Sigara Üretimi	100,00	420	20358
TEKA	İstanbul	Puro Üretimi	0,00	5	37
BAT	İzmir	Sigara Üretimi	87,50	189	9.056
EUROPEN	Mersin	Sigara Üretimi	50,00	170	3.285
IMPERIAL	Manisa	Sigara Üretimi	100,00	55	6.599
IMEKS	İzmir	Aromalı Nargile Tüt.Ür.	0,00	4	288
ŞERBETLİ	Trabzon	"	0,00	4	351
SELAR	İstanbul	"	0,00	5	585
SMYRNA	İzmir	"	50,00	5	59

Kaynak; TABDK, 2006

Tablo 9. 2000-2005 tekel sigara fabrikalarının toplam mamul üretimi genel durumu (Ton)

Yıllar	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Filtreli Sigara	75.823	76.906	69.425	58.656	51.744	35.289
Filtresiz Sigara	813	616	213	119	139	-
Diğer Mamuller	119	120	151	116	86	49
Sigara Toplamı	76.636	77.522	69.638	58.775	51.883	35.289
Genel Toplam	76.755	77.642	69.789	58.891	51.969	35.338

Kaynak; Tekel kayıtları, 2006

Sonuç

Geçmişte tütünsüz bir Samsun düşünülemez. Böyle bir zehir yıllarca Samsun'umuzun sağlık nefesi olmuştur. Yaklaşık olarak tüm köylerimizin yarısı uzun yıllar en önemli geçim kaynağı olarak tütünü bilmiştir. Günümüzde hala tek geçim kaynağı tütün üretimi olan köylerimiz ve üreticilerimiz vardır. Fakat bu sayı geçmişe göre yarı yarıya azalmıştır. Yaprak tütün üretimi, tütün işleme ve bakımı, tütün ticareti ve sigara sanayi ile ilgili olarak geçmiş yıllarda yaklaşık 30,000 ailenin geçim kaynağını oluştururken, günümüzde 18,000 bin ailenin geçim kaynağını temin etmektedir. Bu nedenle yine de tütün ve sanayisi olmayan bir Samsun düşünmek mümkün değildir.

Kaynakça

- AÇIL, A.F.1953. *Samsun Merkez İlçesi Tütün İşletmelerinin Ekonomik Yapısı*. A.Ü. Ziraat Fakültesi Yayınları. No:53, Çalışmalar: 26, Ankara. Doktora Tezi.
- Anon., 1881. Düyun-ı Umumiye-i Osmaniye'nin Suret-i Tesviyesi Hakkında Tekarrür Eden Mukavalat Üzerine Tanzim Olunup Mer'iiyeti Ahkamına Bil İstizan İrade-i Seniyye Cenab-ı Padişahı Şerefsudur Buyurulmuş Olan Nizamname, Madde 9. İstanbul.
- Anon., 1883. Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), *İradeler*, Meclis-i Mahsus, 3367, 7. VI 1300, No: 52, 10 Ocak 1883.
- Anon., 1891. *İrade Dahiliye*. Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Ankara.
- Anon., 1898. Yıldız Esas Evrakı, 14.2386,126.ff “Reji Müfettişi Nuri Bey’in Raporu”. BOA, Ankara.
- Anon., 1908. “İkinci Meşrutiyet Sonrası Samsun'da Reji Hakkında Bir Tespit”, *Akademik Yorum*, Trabzon, Feyz, Ağustos 1908. Sayı.5 s.23-25
- Anon., 1987. *Osmanlı Devletinde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)*, Donald Quateret, Yurt Yayınları, 4, Ankara. s.29.
- Anon., 2004. U.S.D.A. FT 9-2004
- Anon., 2005. T.C. Devlet Planlama Teşkilatı kayıtları, Tütün ile ilgili tüm raporlar, Ank.
- Anon., 2005. *Tütün Enformasyon Bülteni*, TEKEL YTIM Yayınları Mayıs-Haziran 2005.
- Anon., 2006. *Tobacco: World Markets And Trade*. United States Department of Agriculture Foreign Agricultural Service.
- Anon. 2006. *Karadeniz Tütünlerinin Genel Özellikleri. Samsun-Bafra, Canik ve Maden Tütün Menşelerinin Özellikleri*, Türk Tütünleri Standardı. TSE Yay., Ankara.
- Anon, 2006, *Samsun tütün ekiliş, üretim ve verimi*, Samsun YTIM Kayıtları. Samsun
- Anon., 2006. *Tütün Enformasyon Bülteni*, TEKEL YTIM Yayınları Ocak-Şubat 2006. İst.
- Anon., 2006. T.C. Devlet Planlama Teşkilatı Tütün ve Ürünleri Verileri. Ankara. (www.dpt.gov.tr/)
- Anon., 2006. Tütün, Tütün Mamülleri ve Alkollü İçkiler Piyasası Düzenleme Kurumu. Ankara. (www.tapdk.gov.tr/)
- BORATAV, K. 1990. *Türkiye İktisat Tarihi 1908-1985*, 3. Baskı, s.35, Ankara.
- ÇAMAŞ, N. ve ÇALIŞKAN, Ö. 2004. *Türk tütüncülüğü içerisinde kaliteli Bafra tütünün yeri ve kaliteli Bafra menşeyinin yeniden kazanımı*. Bafra Ziraat Odası Yayınları (www.bafraziraatodasi.org.tr/tütün)
- DİNÇER, N. 1979. *Osmanlı İmparatorluğunun Yarı Sömürgeleştirilmesi*. Ankara, s. 86-111. (A. D. Novıçev’den çeviri)
- EMİROĞLU, K.1993. *Trabzon'da I. Meşrutiyette Tütün Rejisiyle Mücadele*. s.34-35.

- ESENDAL, E.1986. "Tütün Tekelindeki Değişiklik üzerine Türk Tütünleri Karşısında Yabancı Tütün Yetiştiriciliği", *Türkiye Tütüncülüğü ve Geleceği Sempozyumu*. 12-13-14 Kasım 1986. Tokat
- İLTER, M. 1973. "Tütün Tarihi", *Tekel, Sayı 1*, s.20-21. İstanbul.
- İNCEKARA, F. 1979. *Endüstri Bitkileri ve Islahı, Keyf Bitkileri ve Islahı*. Ege Üniv. Zir. Fak.Yay. No:84 Bornova-İZMİR, 181 S.
- KARACA, A. 2003. *Osmanlı İmparatorluğunda Reji ve Tütün Kaçakçılığında Trabzon Örneği: Bir Yabancı Sermaye Serüveni*. E. G. Naskali Tütün Kitabı. s.57, İst.
- KARPAT, H. 1989. *Samsun-Bafra Tütün Çeşitlerinin (Morfolojik ve Palinolojik) Özellikleri Üzerine Araştırmalar*. Doktora Tezi (Basılmamış). İstanbul Üniv. Fen. Bil. Enst. Eylül,1989. İstanbul.
- KEVSEROĞLU, K. 2000. *Tütün Ürünleri Üretim Teknolojisi*. OMÜ Bafra Meslek Yüksekokulu Yayınları No:3. Bafra-Samsun.
- KURUÇ, B. 1988. *Belgelerle Türkiye İktisat Politikası (1929-1932), 1. Cilt*, Yayın No: 569, s.78, Ankara.
- KÜTÜKOĞLU, M. 1999. *Tanzimat Devrinde Yabancıların İktisadi Faaliyetleri*, Ankara, s.110
- LERMİOĞLU, M.1949. *Akçaabat Tarihi*, İstanbul 1949, s.18
- MERCİMEK, V. 2003. *Türkiye’de Tütün*. Emine Gürsoy Naskali Tütün Kitabı. s.139, İst.
- NUSRET. 1910 (1326). *Tütün Meselesi*, Selanik, s.76
- OKTAR, T. 2003. *Osmanlı Devletinde Reji Şirketinin Kurulmasından Sonraki Gelişmeler*. Emine Gürsoy Naskali Tütün Kitabı. s.45, İst.
- ÖZTÜRK, C. 2003. *Milli Mücadele Döneminde Reji Sorunu*. Emine Gürsoy Naskali Tütün Kitabı. s.107, İstanbul.
- Salih Zeki, 1928. *Türkiye’de Tütün Ziraati ve Ticareti*, s.359, İstanbul.

TÜRKİYE SU ÜRÜNLERİ AVCILIK SEKTÖRÜNDE SAMSUN İLİ BALIKÇILIĞININ ÖNEMİ, SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

Osman SAMSUN Ferhat KALAYCI**
Sabri BİLGİN*** Necati SAMSUN*****

Giriş

Ülkemiz üç tarafı denizlerle çevrilmiş olup, 7200 km kıyı şeridine ve zengin deniz su ürünü potansiyeline sahiptir. Buna 175700 km uzunluğundaki akarsu ve toplam 342000 hektarlık göl, gölet ve baraj gölleri alanı eklendiğinde, su ürünü yönünden ülkemizin potansiyel zenginliği daha da belirginleşmektedir.

Balıklar, daha geniş kapsamıyla su ürünleri kıyısız kesimlerde yer aldıkları ülkelerin, açık denizde ise her ülkenin yararlanmasına açıktır. Yine her ülkenin canlı kaynakları da, ülke insanları için ortak mal niteliğindedir. Balıkçılıkla uğraşan ve konuyla ilgilenenler, ne kadar yoğun avcılık yapılırsa ürünün de o oranda azaldığını görmüşlerdir. Bu nedenle birçok ülke, devlete ait araştırma birimleri kurmuşlar ve istihdam edilen araştırmacılar balık stoklarının biyolojisi ve populasyon dinamiğini ve bu arada da bunların uluslararası bölüşümü konularında çalışmalar yapmışlardır.

Balıkçılık sektörünün denetim altına alınması ve en uygun yönetilmesi, canlı kaynaklarının iyi izlenmesi ve ölçülmesi yanında av araç ve gereç teknolojisinin amaca uygun olarak geliştirilmesi ve çok iyi kullanılmasına bağlıdır. Bu gelişim içinde daha fazla verim elde etmek yerine, deniz ve iç sularda yapılan avcılıkta mümkün olan ölçüde ekonomik bireyleri avlamak, her balığa en az bir defa üreme şansı vermek, yavru bireylerin yaşamasını sağlamak stoklar için çok önemlidir (Erkoyuncu, 1995: 5).

Aşırı ve bilinçsiz avcılık nedeniyle giderek azalan balık stoklarının korunması ve geliştirilmesi için av araçlarının stoka zarar vermeden en etkin avlamayı sağlayacak özellikte olması gerekmektedir.

Bu çalışma ile Samsun balıkçıların mevcut potansiyeli, sorunları ve bunların yasal zeminlerde uygulamaya yönelik olarak çözümlenebilmesi amacıyla, çeşitli araştırmalarımızın ışığında, bilimsel olarak getirilen öneri ve çözüm yolları Samsun Kamuoyunun gündemine sunulmak istenmiştir.

* Prof. Dr., Sinop Üniversitesi, Sinop Su Ürünleri Fakültesi

** Arş. Gör., Sinop Üniversitesi, Sinop Su Ürünleri Fakültesi

*** Dr., Sinop Üniversitesi, Sinop Su Ürünleri Fakültesi

**** Yrd. Doç. Dr., Ordu Üniversitesi, Fatsa Deniz Bilimleri Fakültesi

1. Genel Bilgiler

Samsun ili, Karadeniz sahil şeridinin orta bölümünde yer almakta olup, 9.083 Km²'lik bir yüz ölçüme sahiptir. Coğrafi konum olarak 40° 50' - 41° 51' kuzey enlemleri, 37° 08' ve 34° 25' doğu boylamları arasındadır. Kuzeyinde Karadeniz'in yer aldığı ilimizin komşuları; doğusunda Ordu, batısında Sinop, güneyinde Tokat ve Amasya, Güney batısında ise Çorum illeridir.

Karadeniz'deki Su ürünleri potansiyelinden en fazla istifade eden Türkiye'de son yıllarda Türkiye dışındaki ülkelere, özellikle Tuna ve Denieper gibi akarsulardan kaynaklanan ve balık yumurtlama bölgelerini menfi yönde etkileyen deniz kirliliğinin pek çok ekonomik su ürünleri stoklarının etkilenmesi nedeniyle, Karadeniz'den istihsal edilen toplam su ürünleri miktarında önemli azalmalar olmuştur (Özdamar ve Samsun, 1993: 109).

Su ürünleri üretiminde avcılık yoluyla elde edilen su ürünleri miktarı 484.410 ton olup toplam üretimin % 82 sini oluşturmaktadır. Avcılık yoluyla elde edilen bu miktarın % 96'sını deniz balıkları oluşturmaktadır. Avlanan deniz balıklarının 342.763 tonu (%73,7) Karadeniz' den elde edilmekte ve bunun büyük bir bölümünü başta hamsi olmak üzere pelajik balıklar oluşturmaktadır. Ülkemizde trol tekne sayısı 538, trol-gırgır tekne sayısı 146 olmak üzere toplam 684 adet trol avcılığı yapabilecek tekne mevcuttur. Bu sayının 365 adedi (%53,4) Karadeniz'de bulunmaktadır (DİE, 2004:17).



Foto 1-2. Dip trolü teknesi ve donanımları.

Samsun gerek deniz ve gerekse iç su balıkçılık potansiyeli bakımından Türkiye'nin önemli illerinden biridir. Kıta sahanlığının uygunluğu nedeniyle Dip trol balıkçılığının, buna bağlı olarak da orta su trol balıkçılığının yaygın olarak yapıldığı Karadeniz'deki tek ilimizdir. Baraj Gölleri, Lagün Gölleri ve akarsularının fazla olması yönünden, iç su balıkçılığı bakımında da önemli bir yere sahiptir.

Samsun balıkçılık açısından önemli bir konumda bulunmaktadır. Kuzey Karadeniz kıyılarından başlayan hamsi akınının Sinop'tan sonra hemen Samsun'a

yönelmesi avcılık bakımından büyük avantajlar sağlamaktadır. Avlanma mevsiminin başında Samsun bölgesi hamsi akınına uğramaktadır. Bu akın geçmişte yakalanan hamsinin hayvan yemi olarak kullanımı için işlenmesine neden olmuş ve bu amaçla halen faaliyetlerini sürdüren üç işletme teşvik olarak kurulmuştur. Mevsimine göre Samsun bölgesinden yakalanan ticari açıdan önemli balıkların, ülkenin her yerine ulaştırılarak insan tüketimine sunulması ile Samsun ekonomisine ve ülke beslenmesine önemli katkılar sağlamaktadır. Samsun da 522 adet deniz ve 237 adet iç su olmak üzere toplam 759 adet balıkçı teknesi bulunmaktadır. Deniz teknelerinin 122 adedi 12 metreden büyük, 400 adedi 12 metrenin altında boydadır. 12 metreden büyük olanların 34 adedi Trol, 2 adedi Gırgır ve 86 adedi Trol-Gırgır ruhsatından oluşmaktadır (Anonim, 2005a:6).

1999 ve 2003 yılları arasındaki 5 yıllık dönemde 1800 avcılık ruhsatlı gerçek kişi ve 627 gemi ile toplam 801.801 dolar ihracat gerçekleştirilerek ekonomiye büyük katkı sağlamıştır (Anonim, 2005a: 5). Samsun ilinin 2003 yılı su ürünleri varlığı; deniz ürünleri 26.750.716 kg, kültür balıkçılığı ürünleri 138.500 kg ve tatlı su ürünleri 150.727 kg olmak üzere toplam 27.041.946 kg. dır (Anonim, 2005b: 59).

Deniz balıkçılığı dışında Samsun'daki akarsular, büyük baraj gölleri (Hasan ve Suat Uğurlu, Altinkaya) ve deltalardaki büyük balık alanları tatlı su balıkçılığı için büyük fırsatlar yaratmaktadır (Anonim, 2005c: 28).



Foto 3-4. Gırgır tekneleri ve donanımları

Özellikle son yıllarda Samsun bölgesinde trol balıkçıları, iki tekne ile çekilen ortasu trolü avcılığına yönelmektedirler. Orta su trolleri dip trolleri kadar dibe hakim değildir. Balığın hareket durumuna bağlı olarak hem dip, hem de üst su seviyelerine çıkma özelliğine sahiptir.



Foto 5-6. Samsun bölgesindeki orta su trol tekneleri.

Türkiye kıyılarında sadece Samsun bölgesinde yapılan çift tekne ile orta su trol avcılığı, bölgenin balık ihtiyacının ve balık unu yağı fabrikalarının hammadde ihtiyacının karşılanması noktasında önemli bir balıkçılık faaliyetleri gerçekleştirmektedirler.

Orta su trolleriyle özellikle nisan ve mayıs aylarında en çok çaça balığının avlandığı ve hemen, hemen tamamının balık unu ve yağı fabrikalarına ham madde olarak gönderildiği görülmüştür (Samsun ve diğ., 2006: 71)

1997 yılına kadar büyük bir kısmı hamsiden sağlanan hammadde ihtiyacı, bölgede yaygınlaşan iki tekne ile ortasu trol avcılığı yoluyla çaça balığına kaymaktadır. Özellikle av sezonun bittiği mayıs ayında, ortasu trolü ile çaça avcılığının serbest olması balık unu yağı fabrikalarının bu aylarda bile çalışmasına katkı sağlamaktadır (Kalaycı ve diğ., 2005: 9).

2. Materyal ve Yöntem

Bu çalışmada, Samsun bölgesini de içeren Karadeniz'in detaylı özelliklerini gösteren Satalayt deniz haritalarının bazı bölümleri, fotoğraf haline getirilerek değerlendirme ve karşılaştırmalarda kullanılmıştır. Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı Samsun İl Müdürlüğü'nün, çeşitli amaçlar için temin ettiği su ürünleri kaynaklarına ilişkin verilerle (Anonim, 2005a:6), DiE nin yıllık istatistikleri kullanılmıştır (DiE, 2004:17). Samsun Ticaret ve Sanayi Odası raporu (Anonim, 2005b: 59), bölgeye ilişkin sosyal, ekonomik kalkınma ve gelişmeye yönelik analizler yapan SABEK AŞ'nin raporu (Anonim, 2005c:187) ile Üniversitelerimizde gerçekleştirilen araştırma sonuçları da kullanılmıştır. Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı Koruma kontrol Genel Müdürlüğü'nce 1976-2006 yıllarında yayınlanan, Su Ürünleri Avlanma Sirkülerlerindeki Trol avcılığına ilişkin sınırlamalarda detaylı olarak değerlendirmelerde kullanılmıştır.

3. Bulgular

Üç tarafı denizlerle çevrili ve geniş bir iç su potansiyeline sahip olan ülkemizde toplam 18.542 adet kayıtlı balıkçı gemisi mevcut olup, bunlardan 4.588 adedi (%24,7) Doğu Karadeniz’de bulunmaktadır (DİE, 2004:17). Doğu Karadeniz’de bulunan balıkçı teknelerinin 522 adedi (%11,38) Samsun iline bağlı ruhsatlı balıkçı teknelerinden oluşmaktadır. Ancak yakın bağlama limanlarına kayıtlı olan ve av sahalarının özelliği dolayısıyla kayıtlı olan teknelerden çok daha fazla bir miktardaki balıkçı tekneleri Samsun civarlarında yoğun olarak avlanmaktadırlar. Samsun’a bağlı 522 adet ruhsatlı balıkçı tekneleri 8 farklı bağlama limanına kayıtlı olup, bunlardan 192 adet ile en çok Samsun merkeze kayıtlıdır. (Anonim, 2005a:6), (Tablo 1)

Samsun limanına kayıtlı ve avcılık ruhsatı olan, 12 metreden küçük balıkçı tekneleri, genellikle küçük balıkçı olarak tanımlanıp, yaygın olarak, fanyasız ve fanyalı ağlarla, demersal (mezgit, barbun, kalkan, izmarit, iskorpit, vs) ve pelajik (istavrit, tirs, lüfer, palamut, vs) balıkları avlamaktadır. Ayrıca belirli zamanlarda algarna ile ve dalarak deniz salyangozu, nargile ve direçle kum midyesi avcılığı yapmaktadırlar. Bu balıkçı teknelerinde, avlandıkları balıkların türüne ve mevsime göre değişmekle birlikte 3 yada 5 kişi çalışmaktadır. Bu bölgede bu teknelerin sayısının 400 adet olduğu dikkate alındığında ortalama 1200 kişi geçimini denizde çalışarak sağlamaktadır.

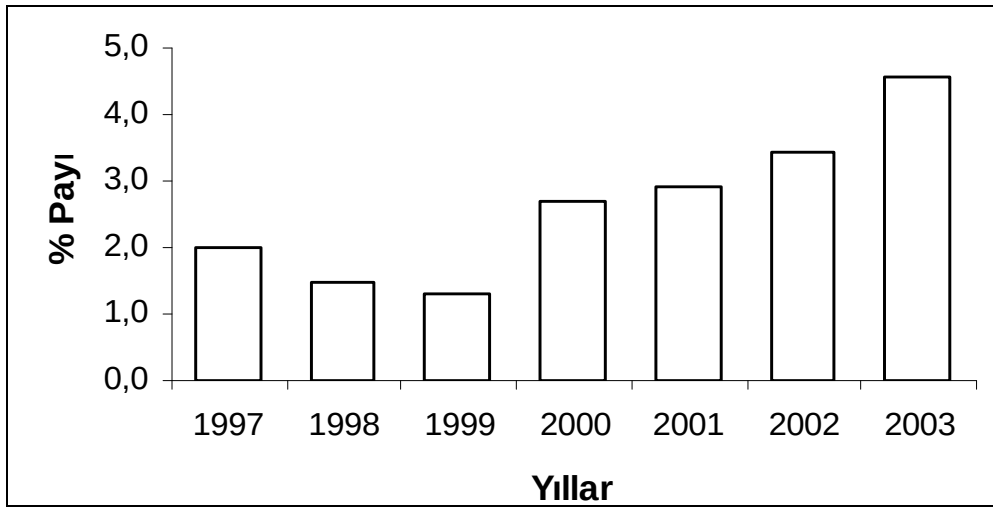
12 metreden daha büyük balıkçı tekneleri, trol (dip ve orta su) ve gırgır olarak kullanılmaktadır. Dip trolü ile mezgit, barbunya, kalkan, kaya, köpek ve vatoz vb., gırgır ve orta su trolü ile hamsi, istavrit, çaça, lüfer ve palamut vb. gibi balıklar avlanmaktadır. Samsun bölgesinde faaliyet gösteren trollerde ortalama 5 kişi, gırgırlarda da 30 kişinin çalıştığı dikkate alındığında, bu avcılık yöntemlerinin hepsinde toplam 2000 kişinin çalıştığı ve bunların da 5 kişilik bir aileye baktığı kabul edilirse, yaklaşık 10.000 kişinin deniz balıkçılığı avcılığından geçinmekte olduğu görülür. Bu miktara, karadaki balık halinde çalışanları, balık tezgâhı sahipleri ve nakliyeciler de eklendiğinde, bu sayının yaklaşık 15.000 kişiyi bulacağı açıktır.

Tablo 1. Samsun iline bağlı faaliyet gösteren ruhsatlı balıkçı tekneleri (Anonim, 2005a:6) .

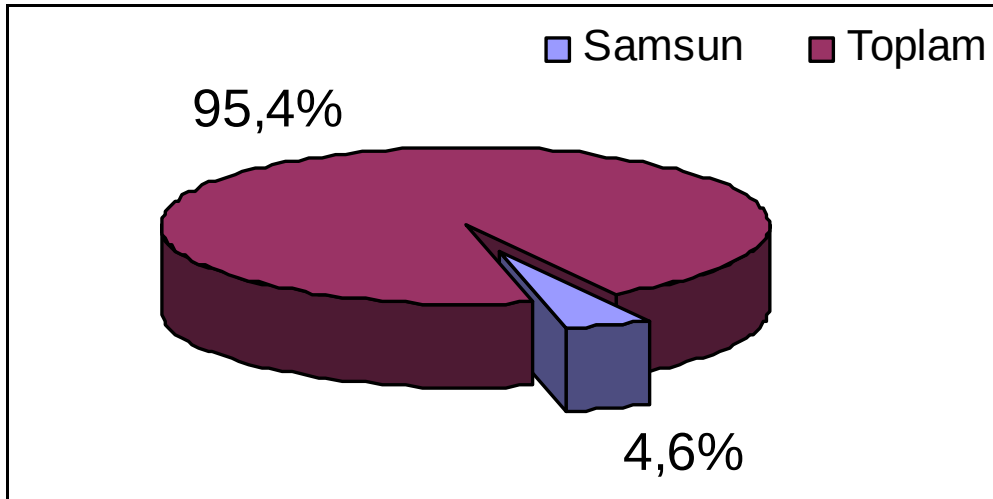
	12 M'DEN KÜÇÜK TEKNELER						12 M'DEN BÜYÜK TEKNELER							
	0-8 METRE			8-12 METRE			12-22 METRE				22 OLAN TEKNELER			
	0-6	6-8	TOP.	8-10	10-12	TOP	T	G	TG	TOP	T	G	TG	TOP
Alaçam(3)	2	0	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Bafra(15)	1	1	2	1	5	6	3	0	2	5	0	0	0	0
Çarşamba(60)	18	28	46	6	7	13	0	0	1	1	0	0	0	0
Merkez(192)	33	83	116	19	8	27	3	0	9	12	2	2	33	37
O.Mayıs(164)	10	85	95	27	6	33	15	0	12	27	1	0	8	9

Tekkeköy(2)	0	1	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Terme(71)	3	36	39	11	2	13	5	0	12	17	1	0	1	2
Yakakent(12)	0	5	0	0	0	0	3	0	3	6	1	0	5	6
TOPLAM(522)	67	239	306	65	31	94	29	0	39	68	5	2	47	54

Samsun'un Türkiye su ürünleri üretimindeki miktarları 1999 yılından itibaren düzenli bir artış eğiliminde olduğu görülmektedir (*Şekil 1*). Bununla birlikte %1,3 ile %4,6 arasında değişen oranlarda bir katkısının olduğu belirlenmiş olup, 2003 yılında en üst düzeye ulaşmıştır (*Şekil 2*).



Şekil 1. Samsun'un yıllara göre Türkiye su ürünleri üretimindeki payı (DİE, 2004)

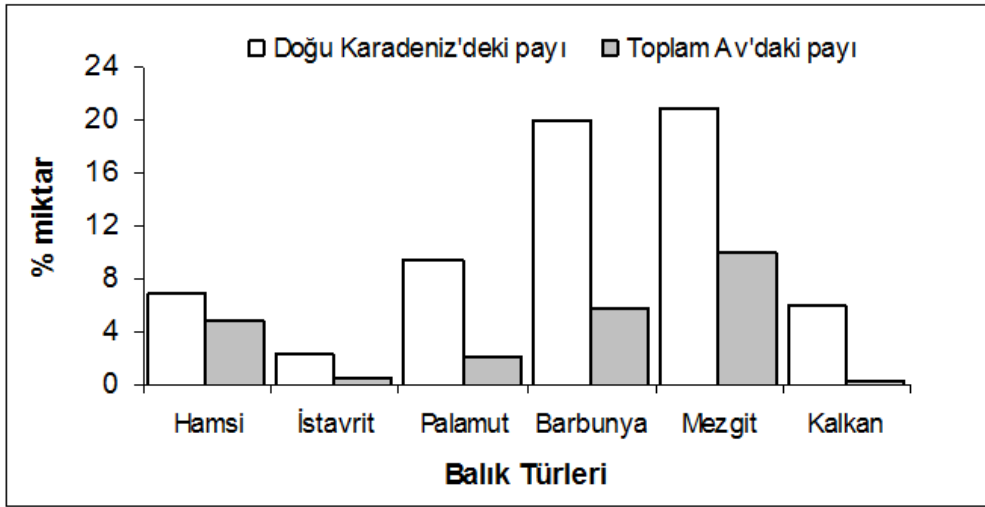


Şekil 2. 2003 yılına göre Samsun'un Türkiye su ürünleri üretimindeki payı (DİE, 2004)

Samsun, gerek dip, gerekse pelajik türlerin yoğun olarak avlandığı av sahalarına sahiptir. Karadeniz'de özellikle trol avcılığına sahip olan bölgeler içerisinde

Samsun, önemli bir yer tutar. Bu durum özellikle dip balıklarının av miktarları oranının, pelajik türlere göre toplam av miktarından daha fazla bir pay edinmesine neden olmaktadır (Şekil 3).

Samsun bölgesinin çok uzun süre dip trolüne açık olması ve buradaki dip balıkları avcılığının çok yoğun olduğu, dip balıklarından mezgit ve barbunya gibi türlerin, Doğu Karadeniz'deki payının % 20-24 gibi yüksek bir değerde olmasından da anlaşılmaktadır.



Şekil 3. Samsun bölgesinde avlanan bazı balık türlerinin Doğu Karadeniz ve Türkiye su ürünleri üretimindeki payı (DİE, 2004).

Samsun bölgesinde trol avcılığı oldukça önemli yer tutmaktadır. Günümüzde dip trolü ve orta su trolü ile ilgili sınırlamalar güncelliğini korumaktadır. Bu sınırlamalar yer ve zaman başlıkları altında değerlendirilmiştir.

1991 yılında Sinop bölgesi yasağı, Kastamonu ili Cide Köpekkaya Burnu ile Sinop Gerze Çayağzı arası ve Samsun Çaltı Burnundan Gürcistan' a kadar ki bölgeler olarak değiştirilip, yasak bölge genişletilmiştir. 1992 yılında ise, Samsun Çaltı Burnu, Samsun-Ordu il sınırına çekilerek yasak bölge daraltılmıştır. 1993 yılında Sinop ili İnce Burun ile Gerze Çay ağzı arası yasaklanmış ve eski yasak bölge daraltılmıştır.

1994 yılında Sinop İnce Burnu sınırı, biraz daha batıya kaydırılarak Sinop Ayancık Usta Burnu olarak genişletilmiştir. Her türlü trol yasaklarına Zonguldak Ereğli Balıkçı Barınağı ile Sakarya Akçakoca Balıkçı Barınağı arasında kalan karasularımızda eklenerek, trolcülerin av sahaları biraz daha daraltılmıştır. 1995 yılında Zonguldak bölgesi yasağı, Ereğli Balıkçı barınağı ile Bartın ili Amasra ilçesi Dikili Burnu arası olarak değiştirilmiştir. 1996 yılında her türlü trol yasağı, Samsun ili liman fenerinden Gürcistan sınırına kadar olarak değiştirilmiştir. 1998 yılında ise Doğu Karadeniz Bölgesi yasağı, Samsun-Ordu il sınırı olarak doğuya kaydırılmıştır. Bu bölge yasağı 1

Eylül 2004 yılında yürürlüğe giren 36/1 numaralı Su Ürünleri Sirkülerine kadar devam etmiş, o tarihte, Samsun-Ordu il sınırı biraz daha doğuya çekilerek Ünye ilçesi Taşkana Burnu olarak değiştirilmiştir. Buna ilaveten Sinop'un batısında ki İnce Burun ile Ayancık Usta Burnu arası dip trolüne açılmıştır.

Görüldüğü gibi dip trolüne getirilen yer sınırlamalarında, yıldan yıla büyük farklılıklar olmuştur. Ayrıca, Tablo'2 den de görüleceği üzere 1976-2006 tarihleri arasında, zaman yasakları da yıllar içerisinde farklılıklar gösterir.

Tablo 2. Yıllar itibariyle (1976-2006) Karadeniz'deki trol avcılığına serbest bölgelerdeki zaman yasakları (Anonim, 1976-2004)

Yıllar	Yasak Tarih
1976-1977	1 Mayıs-30 Haziran 1976
1977-1978	10 Mayıs-1 Eylül 1977
1978-1979	1 Mayıs-1 Eylül 1978
1979-1980	25 Nisan- 25 Ağustos 1979
1980-1981	5 Mayıs-25 Ağustos 1980
1981-1982	10 Mayıs-31 Ağustos 1981
1982-1983	10 Mayıs- 1 Eylül 1982
1983-1984	10 Mayıs- 1 Eylül 1983
1984-1985	10 Mayıs- 1 Eylül 1984
1985-1986	1 Mayıs- 1 Eylül 1985
1986-1987	1 Mayıs- 1 Eylül 1986
1987-1988	1 Mayıs- 1 Eylül 1987
1988-1989	1 Mayıs- 1 Eylül 1988
1989-1990	1 Mayıs- 1 Eylül 1989
1990-1991	1 Mayıs- 1 Eylül 1990
1991-1992	1 Mayıs- 1 Eylül 1991
1992-1993	1 Mayıs- 1 Eylül 1992
1993-1994	1 Mayıs- 1 Eylül 1993
1994-1995	1 Mayıs- 1 Eylül 1994
1995-1996	1 Mayıs- 1 Eylül 1995
1996-1997	1 Mayıs- 1 Ekim 1996
1997-1998	1 Haziran- 1Ekim 1997
1998-1999	1 Haziran- 1Ekim 1998
1999-2000	1 Mayıs-1 Eylül 1999 ve 2000
2000-2002	1 Mayıs- 31 Ağustos 2001 ve 2002
2002-2004	1 Mayıs- 31 Ağustos 2003 ve 2004
2004-2006	1 Mayıs- 30 Eylül 2005 ve 2006

Türkiye'nin Karadeniz kıyılarında gerek coğrafi konumu gerekse av sahalarının yapısı bakımından çok değişik karakterli avcılık yapılmaktadır. Şekil 8'den de görüldüğü gibi Türkiye'nin kuzey batı bölgesi av sahalarının, 36/1 nolu sirkülerde belirtilen bölgeden, doğuda ise Ordu-Giresun il sınırlarına kadar olan 109 m derinliğe sahip bölgeye kadar olan sahaların trol avcılığına uygun av sahaları olarak değerlendirilmektedir. Bununla birlikte trol avcılığı sınırlamalarının, çok uzun süre pek fazla değişmediği bu bölgede, av baskısının artmasına neden olmaktadır.



Şekil 4. Satalayt üzerinde Karadeniz kıyılarındaki derinlik yapısı.



Şekil 5. Samsun Körfezi trol av sahaları.

Samsun civarlarında avlanan ve işlendikten sonra ihracat yapılan 6 adet su ürünleri türü, dünyanın 7 farklı ülkesine ihraç edilmektedir (Anonim, 2005a:20) (Tablo 3).

Tablo 3. Samsun'dan ihracat edilen su ürünleri, miktarı ve ihraç edilen ülkeler (Anonim, 2005a:20).

Cinsi	G.Toplam (Kg)	Ülkesi
Deniz Salyangozu Eti	172.000	Kore
Deniz Salyangozu Eti	20.000	Japonya
Deniz Salyangozu Eti	20.000	Çin
Deniz Salyangozu Eti	5.000	Tayvan
Hamsi	19.008	Avusturya
Hamsi	9.852	A.B.D.
Hamsi	2.886	Almanya
Palamut	5.580 adet	Tayvan
Sardalya	5.070	Almanya
Mezgit	4.368	Almanya
Palamut	4.053	Almanya



Şekil 6. Önerilen ve önerilmeyen balık satış yerleri.

Samsun Büyükşehir Balık Hali günümüz ihtiyaçlarına göre yeniden düzenlenerek, denize yakın bir bölgede, hijyen koşullara, elektronik ölçüm ve kayıt yapılabilme imkanlarıyla, yeterli soğuk zincir ve muhafaza imkanlarıyla donatılmış olarak yeniden yapılandırılmaya ihtiyaç halindedir.

Balık satış yerlerinin günümüzün sağlık gereksinimlerini karşılayabilecek özelliklerdeki sabit mekânlarda gerçekleşmesi tamamen yaygınlaşmamıştır.

Sonuç

Karadeniz, Ülkemiz Su Ürünleri Üretiminde, avcılık yoluyla elde edilen miktarın % 82 sini karşılamaktadır. Avcılık yoluyla elde edilen bu miktarın %96'sını deniz balıkları oluşturmaktadır (DİE, 2004). Avlanan deniz balıklarının 342.763 tonu (%73,7) Karadeniz' den elde edilmekte ve bunun büyük bir bölümünü başta hamsi olmak üzere pelajik balıklar oluşturmaktadır. Ülke balıkçılığına bu kadar büyük katkı sağlayan bölge içinde, Samsun balıkçılarının da katkısı yadsınamaz.

Avlanma gücünü oluşturan teknelerin kapasite ve sayılarının artmasının tersine, Karadeniz'deki komşumuz ülkelerin ekonomik münhasır karasularının sınırlarını 200 mile çıkarması bu teknelerin tamamen kendi ulusal kara sularımız içerisinde avlanmalarına neden olmuştur (Samsun, 1995a: 232).

Samsun civarlarında en yoğun avcılığın yapıldığı Samsun Körfezi, av baskısının olumsuz etkilerinden fazlasıyla etkilenmektedir. Bölgede çeşitli balıklar üzerine yapılan değişik araştırmalarda bu durumun sonuçları tespit edilmiştir (Samsun, 1995b:19).

Karadeniz'de dip trol ağlarıyla avcılıkta dominant tür olan mezgit balığı avcılığında; genelde olduğu gibi yoğun sürü oluştuğunda ağın torbasında tıkanma meydana geldiği için küçük balıklar avın büyük bir bölümünü oluşturur (Erkoyuncu ve diğ., 1995: 123).

Karadeniz'deki barbunya balığının üremesinin 2 yaş civarında olması nedeniyle büyümenin nispeten fazla olduğu 1 ile 2 yaş grubunda yapılan avcılık stoktan ekonomik olarak yararlanmayı azalttığı gibi balıkların yumurta bırakarak stokun gelişmesini sağlamadaki rollerini engellemektedir (Samsun ve Özdamar, 1995a: 95).

Orta Karadeniz'de dip trolüyle avlanan mezgit, barbunya ve kalkan gibi balıklar üzerinde yapılan araştırmalarda da görüldüğü üzere dip trolü ile avlanan balıkların genelde bir aşırı ve bilinçsiz avcılık baskısı altında olduğunu söyleyebiliriz (Samsun, 1995:19).

Karadeniz'de dip trolü avcılığına izin verilen bölgenin Orta Karadeniz olması ve bu uygulamanın yıllarca sürdürülmesi, balıkçılarımıza yoğun bir şekilde aynı avlanma sahalarını kullanmalarına neden olmuştur (Samsun ve diğ., 1994: 1011).

Orta Karadeniz'de yoğun olarak sürdürülen dip trolü avcılığı esnasında yan ürün olarak avlanan pisi balığının hiçbir şekilde ağ gözünden çıkıp kaçma şansı olmamaktadır. Dominant demersal tür olan mezgit balığı avlanırken sırasıyla

barbunya, kaya balıkları, kırlangıç, kalkan gibi balıklar avlanmaktadır (Samsun, 1995c: 24)

Karadeniz’de yakalanan mahmuzlu cam gözlerin avcılığının bu balığın stokları için şimdilik ciddi bir sorun yaratmayacağı düşüncesi ile birlikte gelecek yıllarda av baskısının arttırılması ve 100 cm’ den daha küçük balıkların avlanması halinde ciddi problemlerin ortaya çıkabileceğini de belirtmek yararlı olacaktır (Samsun ve diğ., 1995: 34).

Orta su trolünde küçük balıkların avlanması istenmiyorsa ilk çekim süresi kısa tutulup av kompozisyonuna göre avcılık düzenlenebilir. Şayet bu ilk ağıdaki balıkların çoğu küçük ise stoka olan olumsuz etki gırgıra göre çok daha az olacaktır. Oysa gırgırda stokun göreceği olumsuz etki daha fazla olmaktadır (Samsun ve Özdamar, 1995b: 42)

Bölgedeki avlanmanın yoğunluğuna bağlı olarak ta ortalama balık uzunluk ve ağırlıkları diğer bölgelerde yürütülen çalışmalara göre düşük bulunmuştur (Özdamar ve Samsun, 1995:138)

Bilindiği üzere 1971 yılında çıkarılan 1380 sayılı Su Ürünleri Kanununda her ne kadar 1986 yılında 2888 sayılı tadil getiren kanunla bazı düzenlemeler getirilmiş olsa da halen mevcut kanunu ilgili konuları karşılayamadığı gözlenmektedir (Samsun ve diğ. 1993: 95).

Spesifik olarak 4 yıl Su Ürünleri Mühendisliği eğitimi almış ve mezun olmuş olan Su Ürünleri Mühendislerinin Balıkçı Kooperatiflerinde ve kurulacak yeni Genel Müdürlüğün muhtelif taşra teşkilatlarında aktif olarak istihdamı yoluna gidilmesi (Samsun, 1995d: 122).

Palamut özellikle Karadeniz’de balıkçıların en çok gelir sağladıkları balıklar arasındadır. Yapılan bir çalışmada 1994 yılı Türkiye balık tüketiminde kişi başına 0,92 kg ile palamut tüketimi; hamsi, istavrit, alabalık, mezgıt ve kefal den sonra 6. sırada yer aldığı bildirilmiştir (Samsun ve diğ., 2003: 507).

Bölgenin coğrafik yapısına bağlı olarak denizdeki av sahalarının da çeşitli avlanma türlerine imkan vermesi bakımından, bölgede oldukça yoğun avcılık yapılmaktadır. Bölgede dip trolü, fanyasız ve fanyalı ağlarla demersal (mezgıt, barbun, kalkan, izmarit, iskorpit, vs) ortasu trolü, gırgır avcılığı ile pelajik (istavrit, tirsi, lüfer, palamut, vs) balıkları avlamaktadır. Ayrıca belirli zamanlarda algarna ile ve dalarak deniz salyangozu, nargile ve direçle kum midyesi avcılığı yapmaktadırlar.

Özellikle salyangoz avcılığı yapan balıkçılar torba boyunu 1 m den daha uzun tutarak deniz salyangozları ile aynı ekolojik ortamı paylaşan ve denizin derin alanları ile sığ alanları arasında mevsimsel göç yapan bu balıkları da avlamaya yönelmektedir (Çelik ve Samsun, 1996: 261).

Değişik su ürünleri avcılığına müsait olan bölgede, buna bağlı olarak da stoklar üzerinde aşırı bir av baskısına neden olmaktadır. Bu durum ise gelecekte bölge balıkçılığı ve dolayısıyla ülke balıkçılığında büyük bir olumsuzluğa neden olacağı kesindir.

Öneriler

Karadeniz'in dip yapısının özelliği nedeniyle, Bafra ve Çarşamba ovalarının devamı niteliğinde olan Ülkemiz Karasularının genelde 100 m derinliği aşmayacak durumda olması, bu bölgelerde dip balıkları avcılığının yapılabilmesine imkân tanıdığından, doğal olarak bu bölgelerde dip trolü avcılığı yıllardır yoğun olarak sürdürülmektedir. Ancak bu durum araştırmalarda da ortaya konulduğu gibi, su ürünleri stokları üzerinde aşırı av baskısı oluşturduğundan su ürünlerinin boyları ve av miktarlarında azalmalar söz konusudur.

Orta su trolü avcılığının son yıllarda sadece Samsun bölgesinde yapılabilmesine imkân veren izin, orta su trolü ağlarının dizaynı ve ortak bir standartlarının oluşturulması ön şartıyla, gerekli kontrol mekanizmalarının alınması ve mevcut avcılığının yapıldığı bölgelerin dışında da hem hamsi, hem de çaça balığı avcılığının yapılması yönünde desteklenmesi yararlı olabilecektir.

Gırgır av teknelerinin avlanacak türlerin miktarca az ve dağınık olduğu zamanlarda ekonomik açıdan karlı olmaması nedeniyle, avcılık faaliyetlerinde bulunmadıkları yer ve zamanlardaki hamsi ve istavrit gibi piyasada o an için önemli fiyatlarla alıcı bulabilecek bu balıkların avlanmasında, orta su trolü tekneleri önemli bir görev yapıp piyasanın balık ihtiyacını karşılayabilecektir.

Bölge ve dolayısıyla ülke balıkçılığımız için çok önemli bir su ürünleri kaynağı olma durumunda olan çaça stoklarından optimum bir düzeyde yararlanılması, hem bölge balıkçıları için önemli bir gelir kaynağı hem de su ürünleri balık unu yağı fabrikalarının gereksinimi olan hammadde ihtiyacının karşılanması noktasında önemli bir rol oynayabilir.

Samsun balık hali, gerek ortamın olumsuz fiziki şartlarından kaynaklanan, gerekse balıkların nakillerinde yaşanan sıkıntılardan dolayı, büyük balıkçılık potansiyeli olan bölge için yetersiz kalmaktadır. Samsun ve çevresindeki illere hizmette büyük katkısı olan balık halinin, kullanılan malzemelerin ve ortamın daha hijyenik olmasının sağlayabileceği kapalı bir alanda oluşturulması, su ürünlerinin karaya çıkartıldığı noktaya yakın modern bir balık hali, bölge balıkçılığının gelişmesine daha büyük bir katkı sağlayacaktır.

Kaynakça

Anonim, (1976-2004). Tarım ve Köy işleri Bakanlığı Koruma Kontrol Gen. Müdürlüğü. *Su Ürünleri Avlanma Sirküleri*, Ankara.

- Anonim, (2005a). Tarım ve Köyşleri Bakanlığı, Samsun İl Müdürlüğü, Kontrol Şube Müdürlüğü, 2005 *Birifing Dosyası*, 28 s.
- Anonim, (2005b). *Samsun Tic. ve Sanayi Odası İktisadi Rapor*, Samsun, 161 s.
- Anonim, (2005c). *Mevcut Durum ve Gelişme Potansiyeli Raporu*, Samsun Bölgesel Ekonomik Kalkınma A.Ş. (SABEK), Ağustos 2005, 187 s.
- ÇELİK, Oktay., SAMSUN, O. (1996). Farklı Dizayn Özelliklerine Sahip Algarnaların Av veriminin ve Av Kompozisyonunun Araştırılması. *Ege Üniv., Su Ürünleri Dergisi. Cilt 13, Sayı 3-4.* 259-272.
- DİE, (2004). Su Ürünleri İstatistikleri 2003. DİE, Yayınları, 2004, Ankara.
- ERKOYUNCU, İbrahim (1995). Balıkçılık Biyolojisi ve Populasyon Dinamiği Ders Kitabı. OMÜ, Yayınları. Yay. No: 95. Samsun, 265 s.
- ERKOYUNCU, İbrahim, ERDEM, Y. ve SAMSUN, O. (1995). Torba Kısmı Değişik Göz Açıklığında Olan Dip Trollerinin Av Veriminin ve Av Kompozisyon-larının Karşılaştırılması. *Ege Üniversitesi, Su Ürünleri Dergisi. Cilt 12, No: 1-2.* 117 – 124.
- KALAYCI, Ferhat., BİLGİN, S., SAMSUN O., SAMSUN., N. (2005). Orta Karadeniz’de avlanan çaça (*Sprattus sprattus phalericus* RISSO, 1826) balığı stoğunun genel durumu ve balık endüstrisi içerisindeki yerinin araştırılması. XIII. Ulusal Su Ürünleri Sempozyumu, 1-4 Eylül, Çanakkale
- SAMSUN, Osman., ÖZDAMAR, E., ARAL, O.(1994). Orta Karadeniz Trol Av Sahalarında Dip Trolü ile Avlanan Mezgit (*Gadus merlangus euxinus* Nordman, 1840) Balığının Balıkçılık Biyolojisi Açısından Araştırılması. I. Ulusal Ekoloji ve Çevre Kongresi 5-7 Ekim 1993. Ege Üniv. Fen Fakültesi Dergisi. Seri B, Cilt: 16/1, 1003 – 1011
- SAMSUN, Osman, (1995a). Orta Karadeniz’de 1992 – 1994 Su Ürünleri Av Dönemlerinde Dip Trolleri ile Avlanan Kalkan (*Scophthalmus maeoticus* Pallas, 1811) Balığının Av Kompozisyonu Üzerine Bir Araştırma. Süleyman Demirel Üniversitesi, Eğirdir Su Ürünleri Fakültesi Dergisi. Sayı: 4, ISSN: 1300-1491, Isparta. 225-234.
- SAMSUN, Osman, (1995b). Orta Karadeniz’de Avlanan Tirsi (*Alosa pontica* Eichw. 1838) Balığının Boy-Ağırlık İlişkisi. *Ege Üniversitesi., Su Ürünleri Dergisi, Cilt 12, No:1-2.* 15- 20.
- SAMSUN, Osman, (1995c). Orta Karadeniz’de Avlanan Pisi (*Platichthys flesus luscus*, Pallas 1811) Balığının Balıkçılık Biyolojisi Yönünden Araştırılması. *Ege Üniv., Su Ürünleri Dergisi, Cilt 12, No:1-2.* 21-26.
- SAMSUN, O, (1995d). Karadeniz’in Ülkemiz Balıkçılığı Yönünden Önemi ve Balık Stoklarının Verimliliği ve Sürekliliğinin Korunması. *Karadeniz’in Kirlenmesi ve Korunması Kongresi.* Kırsal Çevre ve Ormancılık Sorunları Araştırma Derneği Yayını No: 9 Trabzon, 17 Kasım. 114 – 124.

- SAMSUN, Osman., ÖZDAMAR, E. (1995b). Hamsi (*Engraulis engrasicolus* L.) Balığının Orta Su Trolü ile Avlanması Üzerine Bir Araştırma. Ege Üniversitesi, *Su Ürünleri Dergisi*, Cilt 12, No: 1 – 2. 37–44.
- SAMSUN, Osman, ÖZDAMAR, E (1995a). Samsun Körfezinde 1994–1995 Av Sezonunda Barbunya (*Mullus barbatus ponticus* Es., 1927) Balığına İlişkin Bazı Populasyon Parametrelerinin Tahmini,. Ondokuz Mayıs Üniv. Fen–Edebiyat Fak. *Fen Dergisi*, Cilt (Vol.) 5, Sayı (Num.) 1. 90–96.
- SAMSUN, Osman, POLAT, N, ve GÜMÜŞ, A. (1995). Orta Karadeniz’de Avlanan Mahmuzlu Camgöz (*Squalus acanthias* L., 1758)’ün Boy–Ağırlık İlişkisi. *Ege Üniversitesi Su Ürünleri Dergisi* Cilt 12, No:1–2. 27–36.
- SAMSUN, Osman, (1996). Sinop (Karadeniz) Zargana (*Belone belone euxini* Günther, 1866) Balığı Populasyonuna İlişkin (1995–1996) Büyüme Karakteristikleri Değişimlerinin İzlenmesi. *Ege Üniversitesi, Su Ürünleri Dergisi*. Cilt No: 12, Sayı 3-4. 347-355.
- SAMSUN, Osman., KALAYCI, F., SAMSUN N., BİLGİN S. (2005) İki tekne ile çekilen orta su trolü ve gırgır avcılığının, su ürünleri stoklarının korunması ve verimi açısından karşılaştırılması olarak araştırılması. *XIII. Ulusal Su Ürünleri Sempozyumu*, 1-4 Eylül, Çanakkale.
- SAMSUN, Osman., KALAYCI, F., SAMSUN N., BİLGİN S., (2006) *Orta Karadeniz’de İki Tekne ile Çekilen Orta Su Trolünün Av Verimi ve Av Kompozisyonunun Belirlenmesi*. Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Araştırma Fonu Proje No: SSÜ 094 Sonuç Raporu. Ocak 2006, Sinop, 97 s.
- SAMSUN Necati, SAMSUN, O., KALAYCI, F., BİLGİN S, (2003). Sinop yöresinde küçük balıkçılar tarafından avlanan palamut (*Sarda sardra* Bloch, 1758) balığının av kompozisyonu ve et veriminin araştırılması, *XII. Ulusal Su Ürünleri Sempozyumu*, 2-5 Eylül 2003. Fırat Üniversitesi Su Ürünleri Fakültesi, Elazığ. (Baskıda)
- ÖZDAMAR, Emin., SAMSUN, O. (1993). Çevresel Kaynaklardan Su Ürünlerinin Kullanımında Gerekli Unsurlar. *Türk Devletleri Arasında 2.İlmi İşbirliği Konferansı*. Alma-Ata, Kazakistan. 26–29 Haziran. 107–10.
- ÖZDAMAR, Emin, SAMSUN, O. ve ARAL, O. (1993). Karadeniz Balıkçılığının Problemleri ve Çözüm Önerileri. *I. Su Ürünleri Sempozyumu*. Atatürk Üniversitesi, Ziraat Fakültesi, Su Ürünleri Bölümü, Erzurum, 21 – 23 Haziran. 84-96.
- ÖZDAMAR, E. SAMSUN, O (1995). Samsun Körfezindeki mezgit (*Gadus merlangus euxinus* Nord., 1840) Stokunda bazı populasyon dinamiği parametrelerinin tahmin. Ondokuz Mayıs Üniversitesi Fen–Edebiyat Fak. *Fen Dergisi*, Cilt (Vol.) 5, Sayı (Num.) 1. 128–140.

SAMSUN SEMT PAZARLARI

Cevdet YILMAZ*

Giriş

Tarihin çok eski dönemlerinden beri, dünyanın hemen her yerinde, insanların ihtiyaçlarını karşılamak üzere pazarlar kurulur. Haftanın belli günlerinde şehirlerin muhtelif kesimlerinde kurulan semt pazarları da bu bağlamda gündelik hayatın vazgeçilmez unsurlarından biridir. Semt pazarları; satıcı ile tüketiciyi karşı karşıya getirerek müşterilere aracısız hizmet vermeleri, ucuzluk ve çeşitliliği bir arada sunmaları, piyasaların oluşumunda etkin rol oynamaları, dar gelirli aileler için alternatif alışveriş imkânları sunmaları gibi nedenlerle şehirlerde yaşayan özellikle orta ve alt gelir grubu için çok önemli mekânlardır. Şehir merkezlerinde sayıları her geçen gün artan büyük market zincirleri her ne kadar kişilerin alışveriş alışkanlıklarını değiştirerek nüfusun önemli bir kısmını kendilerine çekmeye başlasalar da, semt pazarları bütün dünyada olduğu gibi ülkemizde de varlıklarını uzun yıllar devam ettireceklerdir.

Genel olarak bakıldığında başlıca üç tip pazar vardır. Bunlardan birincisi “üretici-pazar-tüketici” ilişkisine dayanan *üretici pazarları*dır. Bunda üretici kent çevresindeki tarım alanlarında yetiştirdiği ürünlerini şehre gelip pazarda doğrudan tüketiciye satar. İkincisi “üretici-hal-perakendeci-pazarıcı-tüketici” ilişkisine dayanan *perakendeci pazarları*dır. Bunlar satacakları malı toptancı hallerinden alıp pazara getirip satarlar. Üçüncüsü ise “üretici-tekelleşmiş perakendeci pazarıcı-tüketici” ilişkisine dayanan *tekelleşmiş perakendeci pazarları*dır. Bunlar da üreticinin elindeki malı daha tarladayken toptan alıp, araya aracı kişi ve kurum katmadan doğrudan tüketiciye satarlar (GÖÇER 1984:63). Malı nerden alırlarsa alsınlar hepsinin ortak noktası pazarda bir *tezgâha* veya bir *yere (sergiye)* sahip olmalarıdır. Bu pazar ve pazarıcı ilişkilerinin tamamını çoğu zaman tek bir pazarda görmek mümkündür. Semt pazarları bunların örnekleri ile doludur. Pazarların büyüklüğünü anlamak için başlıca kriterler ise; *kapladıkları alan, ziyaretçi sayısı, satıcı sayısı, ürünlerin satış değeri yüksekliği ve iş hacmi yoğunluğudur* (ÖZGÜÇ ve MITCHELL 2000). Semt pazarları kuruldukları yerlerde devamlılık gösterirler ve haftanın belli günlerinde kuruldukları için de periyodik özelliğe sahiptirler.

Temelde *üreticiler, satıcılar ve tüketiciler* olarak üç ana kesimi ilgilendiren semt pazarları, kuruluş yerlerinin özellikleri, buralarda yaşayanlar üzerindeki etkileri, yerel yönetimlerin yer tahsisi ve kontrolü yanında, ilgili taraflara karşı tutum ve davranışları gibi hususlar nedeniyle çok karmaşık ilişkiler ağına sahip, üzerinde önemle durulması gereken bir konudur. Bu nedenle pazarların ekonomik, sosyal,

* Prof. Dr., Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Öğretim Üyesi.

kültürel ve mekânsal özelliklerinin bilinmesi coğrafya kadar diğer bilim dallarını da ilgilendirmektedir. Ayrıca pazarların kentsel plânlamadaki yeri ve önemi, buralardan faydalananlara sunulan hizmetin kalitesi, alıcı ve satıcıların istek, arzu ve şikâyetlerinin dikkate alınarak bunlara çözümler getirilmesi gibi hususlar açısından da yerel idarecileri ilgilendirmektedir.

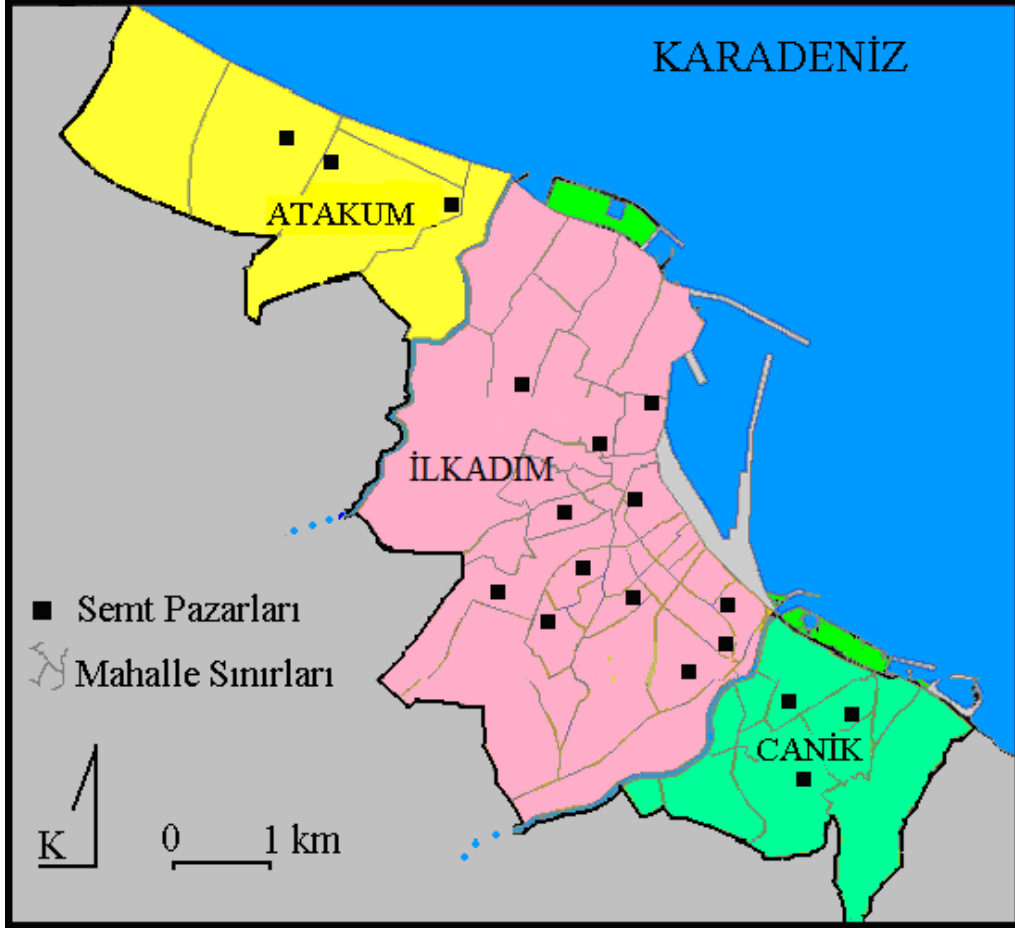
Semt pazarlarının gündelik hayatımızda işgal ettikleri yerin öneminin aksine bu konuda Türkiye’de yapılmış çok fazla araştırma yoktur. Pazarlama konusunu teorik açıdan ele alan ve içinde pazarlara da yer veren başlıca Türkçe coğrafi yayın GARNIER ve DELOPEZ’e (1983) aittir. Türkiye’deki pazarları konu alan coğrafi araştırmalar henüz çok yenidir. Bunlardan ÖZGÜÇ ve MITCHELL (2000) *İstanbul* pazarlarını ele aldıkları çalışmalarında, ayrıca yabancı kaynaklardan da yararlanarak konunun teorik ve metodik açıklamasına yer vermişlerdir. TUNÇEL (2003) Anadolu şehirlerindeki semt pazarlarını *Elazığ* örneği ile açıklamıştır. Nihayet en son araştırma ise ÇALIŞKAN (2005) tarafından *Bursa* pazarları üzerine yapılmıştır. Bunlar dışında Batı Asya ve Akdeniz dünyası içinde Türkiye’deki pazarlara da yer veren, bunları diğer ülkelerdeki pazarlarla karşılaştıran yabancı araştırmacılar da olmuştur. TUNÇEL’in (2003) belirttiğine göre bunların başlıcaları W. Fischer, H.Gaube (vd.) ve H. Oettinger’dir. Bahsedilen tüm bu araştırmalar Türkiye’de bugüne kadar yapılan başlıca çalışmalar olup, bunlar içinde Samsun’da kurulan semt pazarları ile ilgili herhangi bir eser yoktur. Araştırma Samsun için bir ilktir ve sadece bir başlangıçtır.

Bu çalışmada, Samsun şehir merkezinde kurulan başlıca pazarların genel özellikleri ve başlıca sorunları üzerinde durulmuştur. Bunlardan ikisini oluşturan Hastanebaşı ve Selahiye pazarları ise ayrıntılı olarak incelenmiş, pazarlar ve pazarcılara ait örnekler bu pazarlardan verilmiştir. Araştırmada çeşitli zamanlarda pazarcı, müşteri ve bu pazarlarda görev yapan zabıta memurları ile yapılan mülakatların sonuçlarından ve gözlem metodundan yararlanılmıştır. Araştırmanın anket sonuçlarına dayanan daha ayrıntılı kısmı başka bir yayında ele alınacağından bu çalışmada ayrıntılı bilgiye yer verilmemiştir.

1. Samsun’da semt pazarlarının kuruluş yeri özellikleri

Samsun şehir merkezini oluşturan *Atakum, Canik ve İlkadım* beldelerinde her hafta toplam 18 semt pazarı kurulmaktadır. Bu pazarların belde ve kuruluş günlerine göre dağılımı *Şekil 1* ve *Tablo 1*’de gösterilmiştir. Pazarların üçü salı, ikisi çarşamba, ikisi de perşembe ve pazar günleri kurulurken mevcut pazarlar içinde en büyüklerini oluşturan 10 pazar ise cumartesi günleri kurulmaktadır. Cumartesi kurulan pazarlar, şehrin merkezi yerlerinde olmalarının yanı sıra, özellikle hafta içini çalışarak geçiren

vatandaşlarımızın tatil günü olması nedeniyle hem daha hareketli ve büyük, hem de daha kalabalıktır¹.



Şekil 1. Samsun şehir merkezinde kurulan pazarlar ve kuruluş yerleri.

¹ Araştırmanın yapıldığı ve ilk yayınlandığı 2006 tarihinde İlkadım Belediyesi'nin bir bölümü o zamanki idari taksimata göre Gazi Belediyesi olarak gözüküyordu. Daha sonra iki belediye birleştirilerek tek belediye olmuş, sonraki yıllarda Yeşilkent de bu belediye sınırlarına dahil edilmiştir. Bu arada aynı düzenleme ile Tekkeköy de merkez ilçeler arasına katılmış, buna ilave olarak Atakum'dan daha batıda bulunan Atakent, Kurupelit, Altinkum gibi alt belediyeler de Atakum'a dahil edilmiştir. Bu gelişmelere paralel olarak hem Samsun Büyükşehir Belediyesi'nin gerçek kentsel alanı idari olarak büyümüş, hem de buna bağlı olarak çeperlerde yer alan pazarlarla da il merkezinde kurulan semt pazarı sayısı artmıştır. Fakat biz burada eski metne sadık kalarak, nüfus yoğunluğunu da dikkate alarak merkezde kurulan büyük pazarları dikkate almayı uygun gördük. Burada bilinmesi gereken husus; şu an Samsun il merkezinde kurulan haftalık pazar sayısının bu makalede belirtilenden daha fazla olduğudur. Diğer yandan yine aradan geçen zaman içinde pazar yerleri ile ilgili olarak; müşteriler, pazarcılar ve pazarların kuruluş yerlerinden kaynaklanan sorunlarda gözle görülür bir değişiklik olmamış, bu makalenin sonuç kısmında belirtilen hususlar bugün için de geçerliliğini sürdürmektedir.

Tablo 1. Samsun şehir merkezinde kurulan pazarlar ve kuruluş günleri.

Beldeler	Pazaryeri	Pazar Kurulan Günler						
		P.tesi	Salı	Çarş.	Perş.	Cuma	C.tesi	Pazar
ATAKUM	Atakum							X
	Türkış					X		
	Zabıta		X					
CANİK	G.O.Paşa						X	
	Karşıyaka				X			
	Uludağ		X					
İLKADIM	Ağabali						X	
	Haçerli						X	
	Hastanebaşı						X	
	İlyasköy						X	
	İstasyon						X	
	Kadıköy						X	
	Kadifekale			X				
	Kılıçdede						X	
	Liman		X					
	Meskenler			X				
	Reşadiye						X	
	Selahiye						X	

Samsun şehir merkezindeki pazarların hepsi cadde ve sokaklar üzerine kurulmakta olup, geçmişten günümüze bazı iyileştirmeler yerine Samsun âdetâ bu alanda bir gerileme yaşamaktadır. Örneğin şehrin en merkezî kısmında katlı olarak inşa edilen pazaryerlerinden biri olan *Modern Pazar* yıkılarak park ve otoparka dönüştürülmüş ve pazar Ağabali Caddesi ve yan sokakları üzerine kaydırılmıştır (*Foto 1*). Benzer şekilde, İlkadım Beldesi sınırları içinde daha önce katlı pazaryeri olarak inşa edilen ve tuvalet, su gibi temel ihtiyaçların karşılanmış olduğu üç büyük ve önemli pazarın üçü de devre dışı bırakılmıştır. Bunlardan ilk olarak Unkapanı katlı pazaryeri *İlkadım Belediyesi Kültür Merkezi*'ne dönüştürülerek pazar fonksiyonu ortadan kaldırılmıştır (*Foto 2*).

Diğer ikisi, Hastanebaşı ve Selahiye semt pazarları da yıkılarak, yerlerini Büyükşehir Belediyesi ile TOKİ'nin ortaklaşa yaptıkları Toplu Konut inşaatlarına bırakmışlar (*Foto 3*), buralarda yer alan pazarlar da yine çevredeki sokak ve caddeler üzerine taşınmıştır (*Foto 4*).



Foto 1. Park ve otoparka çevrilen eski Modern Pazar (solda) ve buraya alternatif pazaryeri seçilen Ağabali Caddesi (sağda).



Foto 2. İlkadım Belediyesi Kültür Merkezi'ne dönüştürülen eski çok katlı pazaryeri (sağda) ve Unkapanı Caddesi üzerine kurulan yeni Hastanebaşı Pazarı.



Foto 3. Selahiye semt pazarı yerine inşa edilen toplu konutlar.



Foto 4. Eski yerini Toplu Konutlara kaptıran Selahiye semt pazarı, pazarla ilgili hiçbir altyapısı olmayan sokak aralarındaki yeni yerinde.

2. Samsun semt pazarlarının fonksiyonel özellikleri

Samsun şehir merkezinde kurulan semt pazarları, pazarcılar ve bu pazarlardan alış veriş yapanlar bir bütün olarak değerlendirildiğinde pazarların fonksiyonel yapısı ortaya çıkmaktadır. Samsun şehir merkezindeki semt pazarlarının başlıca fonksiyonel özellikleri ana başlıklar altında şu şekilde özetlenebilir;

- Pazarların büyüklüğü semtlere, kuruluş yerlerine ve kuruluş günlerine göre değişmektedir. İstasyon ve Hastanebaşı gibi, şehrin merkezî kısmındaki pazarlar daha kalabalık, daha büyük ve daha çeşitli, çevrede yer alanlar ise nüfus yoğunluğunun da azalmasına bağlı olarak daha küçük, daha tenha ve daha az çeşide sahiptir. Örneğin her ikisi de cumartesi günü kurulan Hastanebaşı Pazarı'nda 450, Selahiye Pazarı'nda ise ortalama 150 makbuz kesilmektedir². Bu durum pazarların konumu ve çevrelerinde barındırdıkları nüfus miktarı ile yakından ilgilidir.

- Samsun semt pazarlarında çevre köylerden gelen çok sayıda üretici-köylü kendine yer bulmakta, bu köylüler pazar için üretim yaparak geçimlerini bu yoldan sağlamaktadırlar.

- Samsun semt pazarları daha çok orta ve düşük gelir grubuna hitap etmektedir. UZUNEMİNOĞLU'nun (1992:211) 13 yıl önceki tespitlerine göre Samsun halkının % 65'i alışverişini mahalle bakkalı ve semt pazarlarından yapmaktadır. Bu oranlar şüphesiz son 10 yılda ulusal market zincirlerinin Samsun'da daha çok sayıda yer alması ile değişmiş olabilir. Fakat halkın büyük kısmının alım gücünün hâlâ düşük olması ve pazaryerlerindeki kalabalık bu oranın yine yüksek olduğunun bir işaretidir.

- Havanın pazar günlerinde yağışlı olup olmaması müşteri ve pazara gelen satıcı sayısını etkilediği gibi, yılın belli dönemlerinde de pazarlarda bir gerileme veya artma olmaktadır. Örneğin fındık toplama mevsiminde Trabzon, Giresun, Ordu, Terme ve Çarşamba pazarı ve müşteriler memleketlerine gittikleri için, bazen pazarlarda yarı yarıya azalma görülmektedir. Yaz döneminde pazarlarda müşteri sayısı ve buna bağlı olarak pazarcı sayısının azalmasının bir diğer nedeni de Samsun halkının bir kısmının tatil amacıyla yazlıklarına, bir kısmının da (okullarında tatil olmasıyla) köylerine gitmesidir. Özellikle sonbaharda ise (turşu, konserve vb. ihtiyaçlar nedeniyle) kışa hazırlık için pazarlar daha kalabalık olmakta, alışverişin hacmi de artmaktadır.

² 08.04.2006 Cumartesi günü saat 15.00–17.00 arasında Selahiye semt pazarında yaptığımız incelemede 188 satış birimi (yerde veya tezgâh üzerinde satış yapan pazarcı) tespit edilmiştir. Aynı gün pazarcılara makbuz kesen İlkadım Belediyesi zabıta memurunun verdiği bilgiye göre toplanan para 240 YTL'dir. Yine aynı kişinin verdiği bilgiye göre bir önceki hafta havanın yağışlı olması nedeniyle pazara gelen satıcı sayısı yarı yarıya az olup, toplanan vergi 150 YTL'dir.

- Pazarların büyük kısmı (yarıdan fazlası) cumartesi günleri kurulmak-ta, bu da başta memurlar olmak üzere çok daha geniş bir kesimin pazarlardan alışveriş yapmasına imkân vermektedir.

- Pazarlar kuruldukları yerdeki esnaf için de büyük önem taşımaktadır. Örneğin Hastanebaşı Pazarı'nın yer aldığı Unkapanı Caddesi üzerindeki esnaf pazar kurulduğu gün hem pazara gelen kalabalık müşteri kitlesine, hem de pazarcılara satış yapmaktadır (Foto 5).



Foto 5. Unkapanı Caddesi üzerinde Hastanebaşı Pazarı'ndan bir görünüm. Cadde üzerindeki dükkân sahipleri kendi mallarını sergilemek ve satmak için dışarıdan gelen pazarcıları cadde ortasına ötelemiş.

- Pazaryerlerinde tezgâhların yerden yüksekte ve üstü kapalı olması gerekir. Ayrıca, özellikle sabahdan akşama kadar burada faal halde bulunan pazarcılar için güvenlik, tuvalet, su, ibadethane gibi ihtiyaçların da en iyi şekilde karşılanması lüzumu vardır. Belediyelerce pazar kurulmasına müsaade edilen yerlerin asgarî bu standartlara haiz olması beklenir. Bunun için ideal olan husus özel pazaryerlerinin yapılmasıdır. Fakat ne ilginçtir ki, yukarıda da ifade edildiği gibi, Samsun'da vaktiyle bu şekilde yapılmış bulunan pazaryerleri günümüzde başka amaçlar için kullanılan alanlara dönüşmüştür.

- Pazaryerlerinde tezgâh sahipliğine bakarak köylü ile şehirli pazarcıyı birbirinden ayırmak mümkündür. Şehirde oturup geçimini pazarcılıktan sağlayan esnafın pazaryerlerinde ahşap tezgâhları vardır. Şehrin uzak ve yakın çevresinden gelen köylüler ise pazaryerinde tezgâhları olmadığı için, getirdikleri ürünleri yere açtıkları sergiler üzerinde satmaktadırlar (Foto 6).



Foto 6. Selahiye Pazarı'nda yere sergi açarak satış yapan köylü pazarcı (önde) ve tezgâh üzerinde kuru gıda ve baharat satan şehirli pazarcı (arkada).

- Pazarların pazarcılar tarafından gün içinde kullanımında ÖZGÜÇ ve MITCHELL'in (2000) İstanbul pazarlarında tespit ettikleri hususlar Samsun'da da dikkati çekmektedir. Örneğin; ilk iş olarak alışverişlerini yapıp sonra diğer işlerine bakmak ve öğleden sonrayı kendilerine ayırmak isteyenler daha çok sabahın erken saatlerinde pazara gitmeyi tercih etmektedirler. Ürünlerin iyisi ve ellenmemiş olanını seçme isteği de bunda rol oynamaktadır. Öğle vakitlerinde ise daha çok öğle arası tatilini değerlendirmek isteyen ücretli çalışanlar pazarlarda daha sık görülürken, akşama doğru ise daha çok erkekler ile iş dönüşü pazara uğrayanlar dikkati çekmektedir. Sabah 08.00-öğleden sonra 16.00 arası pazarlarda en fazla satışın yapıldığı zaman aralığıdır. Bu saatten sonra pazara gelenler alım gücü düşük insanlardır. Pazarın bitmesine yakın geç saatlerde ise daha çok ucuzcular ve bedavacılar görülmektedir. Bunların daha ucuz mal talep etmeleri yanında, satıcıların da ürünlerini daha ucuz fiyata çekerek elden çıkarma gayretleri bir araya geldiğinde akşam vakitleri pazarın en ucuz olduğu saatleri meydana getirmektedir. Ucuzcular, pazarcıların geri getirmek istemediği ürünleri ucuza sattıklarını bildikleri için, bu vakti kollarken, bedavacılar da pazarcıların bıraktıklarını toplamaktadırlar. Bedavacılar içinde toplumun en alt kesimini oluşturan fakir ve kimsesizlerin sayısı Samsun pazarlarında azımsanmayacak orandadır.

- Diğer şehirlerde olduğu gibi Samsun'da da büyük ailelerde pazara gitme oranları daha yüksek, çekirdek ailelerde ise bu oran daha düşüktür.

- Samsun semt pazarlarında en dikkat çekici hususlardan biri de sebze dışındaki ürün ve mallarda diğer şehirlere bağımlılığın fazla olmasıdır. Örneğin meyvenin büyük kısmı başka illerden gelmektedir. Çarşamba ve Bafra ovalarının varlığı nedeniyle sebzede olması beklenen bolluk özellikle yaz aylarında görülmekte, diğer zamanlarda Akdeniz Bölgesi'nden gelen sera ürünlerinin etkisi altında kalmaktadır. Bu durumun tek istisnası kışın görülen lahan, pırasa, ıspanak gibi nispeten soğuğa dayanıklı sebzelerdir.

3. Samsun semt pazarlarında satılan ürünler

Samsun'daki semt pazarlarının en önemli özelliği sebze ağırlıklı olmasıdır. Başka ürünler de satılsa ağırlık sebzededir. 08.04.2006 Cumartesi günü Selahiye Pazarı'nda yaptığımız tespitlere göre pazaryerinde satılan başlıca ürünlerin dağılımı ile bunların cins ve sayıları *Tablo 2*'de gösterilmiştir. Görüldüğü gibi satıcıların % 58'i sebze satmaktadır.

Tablo 2. Selahiye Pazarı'nda satılan ürünlerin çeşit, tezgâh sayısı ve % oranları.

Satılan Ürünler	Sergi / Tezgâh Sayısı	%
Sebze (85'i yerde, 18'i tezgâhta)	103	58
Zeytin, peynir, yumurta, bisküvi, çerez vd.	24	12
Tuhafiye (kıyafet, çamaşır, aksesuar vd.)	19	10
Meyve (2'si yerde, 15'i tezgâhta)	17	9
Metal veya plastik mutfak eşyası	11	5
Süt	5	4
Deterjan ve temizlik malzemesi	3	2

Köylüler kış mevsiminde marul, soğan, ıspanak vb., yaz mevsiminde ise domates, biber fasulye gibi sezonluk ürünlerini satmaktadır. Tezgâh sahibi şehirli esnaf ise ya halden aldıkları (mevsimine göre Samsun'da yetişmeyen, bu nedenle de köylünün pazara getiremediği) daha çok sera ürünü sebzeleri, ya da hem pazara gelen müşterilere, hem de köylerden gelip malını satarak kazandığı parayla ihtiyaçların gidermeye çalışan köylülere satmak üzere kuru gıda, zeytin-peynir, deterjan gibi ürünleri satmaktadırlar (*Foto 7*). Benzer durum meyve için de geçerlidir. Yine yere açtıkları sergilerde satış yapan köylüler ellerindeki kendi bahçelerinin ürünü olan mevsimlik meyveleri satarken, tezgâh sahibi esnaf halden aldığı meyveleri satmaktadır. Kısaca özetlemek gerekirse Samsun semt pazarlarında köylü satıcı sayısı yere açılan sergi sayısı ile orantılıdır.



Foto 7. Selahiye semt pazarında kuru gıda, bakliyat gibi kantariye ürünleri ile temizlik malzemelerini bir arada satan şehirli esnaf-pazarıcı.



Foto 8. Hastanebaşı Pazarı'nda hazır giyim ürünleri satan pazarcılar.

Gerek düşük gelirli, gerekse pazara mal satmaya gelen köylüler için tuhafiye ve hazır giyim ürünleri gibi mallar satan pazarcılar da vardır (Foto 8). İstanbul gibi büyük şehirlerde pazarın belli sokaklarında toplanarak uzmanlaşma yoluna giden, hattâ sırf bu özellikleri ile müşteri çeken *Kadıköy Salı Pazarı* veya *Ulus Pazarı* gibi pazarların aksine Samsun'da düşük nüfus yoğunluğu nedeniyle hazır giyim eşyası satan pazarcılar diğer pazarcılarla karışık vaziyette yer almakta, nadiren 2-3 tanesi yan yana gelmektedir.

Samsun'da en dikkat çekici hususlardan biri de şehir halkının süt ihtiyacının büyük kısmını köylülerden karşılamakta olmasıdır. Özellikle cumartesi günleri merkezdeki bu pazarlara sebze getiren köylüler kadar, belki onlardan daha da fazla süt getirenler vardır. Bunlar sütleri boş su veya kola şişeleri, plastik poşet vb. bulabildikleri kaplarla taşımaktadırlar. Süt satan iki grup köylü vardır. Bunlardan *birinci grup* pazaryerinde yere sergi açarak sütünü satar. Bu kişilerin sergi açmalarının nedeni süt ve süt ürünleri yanında, tülbent, dantel ve oya gibi elişleri, mısır unu, bulgur, maydanoz, sebze vb. ürünlerini de satmalarıdır (Foto 9). *İkinci grup* ise sadece süt satanlardır. Bunlar da pazara sebze getiren diğer köylülerle aynı arabayla şehre gelmekte, sonra kapı kapı dolaşarak önceden bağlantı kurdukları müşterilerine elden sütlerini satmaktadırlar. Sonra sattıkları sütlerin boş kaplarını toplayarak pazaryerlerine gelip buradaki köylüleri ile buluşmakta, gerekiyorsa kazandığı para ile alışverişini yapıp, geldikleri arabalar ile köylerine dönmektedirler.



Foto 9. Ağabali Caddesi üzerinde kurulan pazarda elişi, sebze ve sütü bir arada satan köylü kadınlar.

4. Samsun semt pazarlarının başlıca sorunları

Samsun şehir merkezinde kurulan semt pazarlarının hemen hepsinin cadde ve sokaklar üzerinde yer almasından kaynaklanan çok sayıda problemi vardır. Bunların başlıcaları;

- Pazarlar kuruldukları cadde ve sokak çevresindeki insanların en temel haklarını ihlal etmektedirler. Şöyle ki; pazar kurulduğu gün sokağa cankurtaran ve itfaiye girememekte, arabası olanların arabalarını çıkarmaları veya dışardan evlerine gelmeleri mümkün olmamaktadır (Foto 10). Özellikle dar sokaklarda çadır ve

brandaların sokaktaki evlerin önlerine gerilmesi alt katlarda oturan vatandaşlar için sıkıntı yaratmaktadır. Aynı gün sadece pazar kurulan cadde veya sokaklar değil, onlarla bağlantılı yan yol ve sokaklar da gerek müşterilerin, gerekse satıcıların araçları ile kapanmaktadır. Sırf bu yüzden pazara rastlayan günlerde evlilik ve düğün merasimleri ertelenmekte, cenaze varsa mahalle camisi devre dışı kalarak, daha uzak mesafelere gidilmektedir.



Foto 10. *Unkapanı Caddesi üzerinde kurulan Hastanebaşı Pazarı'nın tüm caddeyi sabahın erken saatlerinden gecenin geç vaktine kadar kapatan görüntüsü.*

- Pazar yerinde erken saatlerde başlayan gürültü patırtı, çadır kurma telaşı, bu aradaki bağırış-çağırışlar çevredeki halkın huzurunu bozarak büyük sıkıntılar yaratmakta, evinde hastası ve küçük çocuğu olanlar için bu günler büyük eziyete dönüşmektedir. Özellikle yazın bu gürültü 05.00'den başlayıp gece 22.00'ye kadar devam etmektedir.

- Pazarların çoğunda ürünlerin üzerine konacağı yüksek tezgâhlar olmadığından, sebze ve meyvelerin büyük çoğunluğu ayak hizasında, toz-toprak seviyesinde satılmaktadır. Bu durumda her ne kadar sebzeler branda, muşamba veya çuvallar üzerine serilse de özellikle yağışlı havalarda ortaya çıkan görüntü çok çirkindir. Satıcı durumdaki köylülerin ürünleri ile birlikte yanlarında (yük teşkil edebilecek) bir de sergi malzemesi getir(e)memeleri bu durumu ortaya çıkaran önemli bir nedendir. Diğer neden ise ilgili belediyelerin denetim yetersizliği veya umursamazlığıdır. Özellikle yağışla birlikte yüzey akışına geçen her türlü kirliliği barındırma ihtimali yüksek pis sular bu sergilerdeki ürünlere bulaşmaktadır (Foto 11). Bu durum potansiyel salgın hastalık tehlikesini beraberinde getirdiği gibi, bir kısım

duyarlı vatandaşlarımızın pazarlardan uzak durmasına neden olarak köylünün getirdiği ürüne olan talebi azaltmakta, pazarların gerekli fonksiyonu yerine getirmesine engel olmaktadır. Görevli kişi ve kurumların bu konudaki duyarsızlıkları ise ibret vericidir. Sırf bu nedenle pazar kurulan cadde ve sokakların diğerlerinden daha temiz ve düzenli olması gerekmektedir, çok kısa aralıklarla rögarlar yapılarak suların birikmesi ya da yüzeysel akışa geçerek sergilere bulaşması engellenmelidir.



Foto 11. Selahiye semt pazarında yağışlı bir havada yerde biriken sular arasında satılan sebzeler.

- Yazın sıcak havalarda sergilerdeki çürük sebze ve meyvelerin tezgâh aralarına gelişigüzel atılması sonucu ortaya çıkan çöplük görüntüsü de pazardan alışveriş yapanların midesini bulandırmaktadır (Foto 12). Bu sebepten dolayı da yine hijyen ve temizliğe dikkat eden bir kısım vatandaşlarımız pazarlardan uzak durmakta, yukarıda da belirtildiği gibi, bu da pazarlarda müşteri azlığından şikâyet eden ve getirdikleri mallara yeterli talep olmamasından yakınan pazarcılar için dezavantaj oluşturmaktadır. Hâlbuki bu tür görüntüler ilgili belediye görevlileri tarafından veya onların koyacağı kurallar gereği pazarcılara dağıtılacak çöp poşetlerine konabilir ve böyle bir görüntü rahatlıkla ortadan kaldırılabilir.



Foto 12. Selahiye semt pazarında öğleden sonra bir görünüm. Satılan ürünlerin boş kasaları, rasgele atılmış çürük sebzeler ve satılmayı bekleyen diğer ürünler, uçuşan sinekler, yayılan pis kokular ve boş çöp kutusu bir arada.

- Semt pazarlarında gerçek manâda yeterli kontrol ve denetim yoktur. Belediye zabıtası etkin olarak görev yapamamaktadır. Bunun sonucu olarak da; özellikle süt ve süt ürünleri denetimsiz kalmakta, bunları satanların bulaşıcı bir hastalığı olup olmadığı bilinmemekte, gıda ürünleri ilgili tüzüklere aykırı olarak satılmakta, uyduruk markalar, ne eti olduğu belli olmayan salam ve sucuklar veya *hormonsuz, organik* gibi tamamen satıcının kendi uydurduğu ve yazdığı etiketlere sahip çoğu hileli ürünlerle vatandaş aldatılmaktadır. Bunların ne derece gerçeği yansıttığını söyleyecek bir merci bulunmadığı gibi, ilgili yönetmeliklere göre üretilip üretilmediklerini denetleyen de yoktur. Daha da kötüsü temizlik ve deterjan gibi kimyasallarla gıda ürünleri çoğu zaman yan yana satılmakta, bir kısım pazarcıların ise kullanılmış eski poşetleri yeniden kullanmasıyla gıda güvenliği hiçe sayılmaktadır.

- Pazarların hemen hepsi tuvalet ve lavabo açısından yetersiz, hattâ (Selahiye gibi) bir kısmında hiç yoktur. Hijyen açısından pazarlar ve pazarcılar adeta pislik içinde yaşamaktadırlar. Açık gıda satanların sık sık ellerini yıkamaları gerektiği halde suyun olmadığı yerde bunu yapmak zordur. Yakınlarda -şayet varsa- camilerin tuvalet ve şadırvanları kullanılmakta, bu da yoksa insanlar (özellikle bayanlar) büyük sıkıntı çekmektedir. Çünkü erkekler yakındaki kahvehanelerin tuvaletlerinden yararlanırken, kadınlar için bu imkân da yoktur. Bazen kadınlar bu tür ihtiyaçlarını pazar çevresindeki evlerin kapılarını çalarak gidermekte, özellikle namaz gibi ibadetlerini ifa etmek için buna mecbur kalmaktadırlar. Hâlbuki pazar alanlarında pazar kurulduğu

günlerde seyyar tuvalet ve lavabolar da olmalı, bu tür alt yapısı olmayan yerlerde zaten pazar hiç kurulmamalıdır.

- Bir kısım pazarlarda sokak aydınlatması da yoktur. Örneğin Selahiye semt pazarı bu durumdadır. Gerek sabah erken saatlerde sergiler açılırken, gerekse akşam geç saatlerde toplanırken pazarcılar fenerlerle veya el yordamı ile hareket etmekte, bu durum ise insanları canından bezdirmektedir. Pazarlarda güvenlik de yetersizdir. Bunu fırsat bilen kapkaççıların sayısı her geçen gün artmaktadır. Güvenlik zafiyeti pazarcılar için de önemlidir. Çünkü pazarcıların kendi aralarındaki herhangi bir kavga zamanında müdahale olmadığında çok çabuk büyüyerek hemen kontrolden çıkabilmektedir.

Sonuç ve öneriler

Samsun kent merkezinde her hafta belli günlerde çok sayıda pazar kurulmaktadır. Görünen o ki, pazarlar etki ve önemlerini daha uzun yıllar devam ettirecekler, şehir büyüdükçe ve yeni mahalleler ortaya çıktıkça semt pazarlarına da yenileri eklenecektir. Başka bir ifade ile kırdan kente göç ve doğal nüfus artışı yoluyla şehirler kalabalıklaştıkça pazar, pazarcı ve müşteri sayısı artacaktır. Haftalık pazar sayısının İstanbul'da 350 (ÖZGÜÇ ve MITCHELL 2000), Bursa'da 71 (ÇALIŞKAN 2005), Samsun'da ise 18 olması, nüfus arttıkça ve şehir büyüdükçe pazar sayısının arttığını gösteren önemli ipuçlarıdır.

Mevcut durum incelendiğinde semt pazarları açısından Samsun şehri oldukça geri kalmıştır. Son zamanlarda Gazi Belediyesi'nin pazarcılara önlük ve kimlik dağıtma gibi bazı yeni uygulamalarla pazaryerlerine çeki düzen verme girişimleri dışında Samsun'da henüz olumlu bir gelişme yoktur. Tam tersine, iyileştirme beklenirken *bazı pazaryerlerinin yıkılarak toplu konut alanlarına tahsis edilmesi*, mevcut pazarların da hiçbir önlem alınmadan sokak ve cadde üzerlerine kurulması problemin asıl kaynağını oluşturmaktadır. Bu nedenle, Samsun'daki semt pazarları satıcılar, pazaryerleri ve müşteriler açısından tam bir sorun yumağıdır. Gerekli tedbirler alınmadıkça bu sorunlar artarak devam edecektir. Maalesef yöneticiler meseleye haftanın bir günü gerçekleşen ve sonra altı gün ortada gözükmeyen bir olay olarak bakmaktadırlar. Sorunlar görmezden gelinerek âdeta *"bırakın yapsınlar, bırakın satsınlar"* kabilinden bir mantıkla olaya yaklaşılmaktadır. Hâlbuki bir an önce pazarların rehabilite edilmesi, kente ve kentliye yakışır hale getirilmesi gerekmektedir. Bu anlamda başta Büyükşehir Belediyesi olmak üzere bütün alt belediyeler konu ile ilgili olarak ortak çalışmalar yapmalı ve çözümler üretmelidir. Pazarların birbirlerine rakip değil, birbirlerinin tamamlayıcısı ve halkın ihtiyaçlarını en ucuza giderebildiği yerler olduğu dikkate alınarak, pazarcıların ve müşterilerin istekleri doğrultusunda yeniden ele alınmalı ve her türlü ihtiyaca cevap veren çağdaş mekânlar haline getirilmelidir. Bunun için;

- Mevcut pazaryerlerinin rehabilitasyonu (cadde ve sokak aralarından çıkartılarak uygun yerlerde yeniden inşa edilmeleri) sağlanmalı, şehir büyüdükçe yeni alanlarda okul, sağlık ocağı, park gibi yerler plânlanırken bunlar içinde pazarlara da yer ayrılması gerektiği unutulmamalıdır. Semt pazarları birkaç mahalleye birden hizmet verecek merkezîyette olmalı, yaya olarak da gidilebilmeli, aracıyla gelenler için otoparka sahip olmalı, gerektiğinde de semt pazarlarının yerleri diğer günlerde otopark olarak kullanılır olmalıdır. Pazaryerlerinde yaşlılar, çocuklu bayanlar ve özürlüler için de uygun alışveriş ortamı ve zemini hazırlanmalıdır. Gerek pazarcılar, gerekse müşteriler için pazaryerleri tuvalet, temiz su, ibadet yeri, lokanta vb hizmetler açısından donanımlı olmalıdır. Kapkaç ve hırsızlığa karşı tedbir alınmalı, gürültü, kirlilik gibi çevre sorunlarına yol açmamalı, çöpler zamanında kaldırılmalı, petler (hayvanlar) girmemeli, acil durumlarda cankurtaran ve itfaiye giriş çıkışları için tedbir alınmalı, bunun için pazar kurulan bölgeye hizmet veren kurumların şoförleri acil durumlarda alternatif yol güzergâhları konusunda eğitimden geçirilmelidir. Kötü havalarda da alışverişe imkân vermeli, yağış durumunda üzerleri kolaylıkla örtülebilmelidir. Pazaryerleri tıpkı yeşil alanlar gibi deprem vb afetlerde insanların evlerinden dışarıya fırladıklarında kolaylıkla sığınabilecekleri açık yerler olarak da düşünülüp plânlanmalıdır. Tüketicilerin can güvenliği düşünülerek pazara gelen ürünler en azından sağlık açısından mutlaka denetlenmelidir. Pazarlar için standart plastik tezgâhlar yapılabilir. Bunlar tıpkı plastik masa ve sandalyeler gibi hem toplandıkları zaman üst üste konularak yer kaplamazlar, hem de serildiklerinde ürünler yerlerde kalmaz. Bunlar belediye sahipliğinde pazarcılara kiralanabilir veya mülkiyeti pazarcılara satılabilir. Pazaryerleri, denetimsiz ve ölçsüz uygulamalar nedeniyle ticarî ve ahlakî kuralların ihlal edildiği yerler olamamalı, tam tersine şehir halkının ilgisini buralara çekecek özellikte olmalıdır. Şehir ve çevresindeki geleneksel sanatlar ve zanaatlar ile bunları icra edenlere pazaryerlerinde ayrı yer tahsis edilmeli bu tür uğraşlar teşvik edilmelidir. Semt pazarları topluma hizmet için vardır. Bu varlık orada bulunan insanlara eziyete dönüşmemelidir. Velhasıl pazaryerlerinin insanlar için olduğu unutulmamalıdır. Çünkü;

- Samsun semt pazarları şehrin uzak ve yakın çevresinde bulunan kırsal alanlar ve buralarda yaşayıp pazar için üretim yapan ve bu sayede kırdaki varlığını devam ettirerek göçe katılmayan köylüler açısından başlıca geçim kaynağıdır. Bu durum sadece köylüler açısından değil, marketlerle kıyaslandığında pazarların daha ucuz olması nedeniyle, şehirde yaşayan orta ve alt gelir grubunun beslenme maliyetinin düşmesine de etki ederek şehirli nüfus için de bir denge unsuru oluşturmaktadır. Pazarlar şehirdeki marketler ve manavlarla rekabet içinde olduklarından onların fiyatları üzerinde düzenleyici etki yapmaktadırlar. Pazarlar bu fonksiyonu en iyi şekilde icra ettikleri için de ayrıca desteklenmeyi hak etmektedirler.

- Ülkemizde perakende ticaret hızla yerli veya yabancı sermayeli ulusal veya uluslararası market zincirlerinin tekeline girmeye başlamıştır. Ayrıca, ulusal market

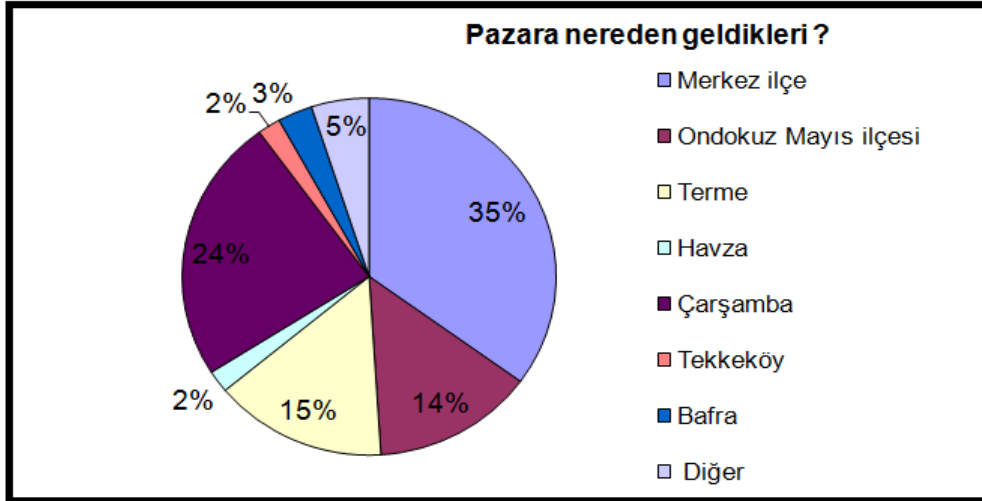
zincirleri sözleşmeli tarım yoluyla direkt üreticiden aldığını tüketiciye satarak, bir anlamda yerel pazarların yaptığını yaparak, yerel pazarlarla rekabet gücünü de eline geçirmiş görünmektedir. Bunların bir sonraki aşamada tekelleşmeye gidebilecekleri riski de göz önüne alınırsa, orta ve düşük gelirli vatandaşlarımız için semt pazarlarının varlığının devam ettirilmesi zorunluluğu kendiliğinden ortaya çıkmaktadır. Bu aynı zamanda stratejik bir konudur ve meselenin ulusal ve bölgesel ekonomi açısından da büyük önemi vardır. Çünkü ulusal market zincirleri yoluyla halkın alışveriş alışkanlıkları hızla değişmekte, semt pazarlarından yapılan alışverişlerin yerini bu marketlerin sebze-meyve reyonları almaktadır. Bu arada şehrin çevresinde şehir için üretilen sebze ve meyvelerin semt pazarları yoluyla şehir halkına satılarak elde edilen gelirle sürdürülen kırsal yaşam da hızla tehdit altına girmektedir. Hâlbuki *üretici, pazar ve müşteri*den oluşan mevcut sistem içinde para bölge içinde (Samsun'da) kalırken, ulusal marketler devreye girdiğinde durum tersine dönmekte, para il dışına çıkmaktadır. Yalnız bu açıdan bile semt pazarlarının sosyo-ekonomik yapıyı kuvvetlendirici etkisi göz önüne alınarak konu çok yakından takip edilmeli, semt pazarları asla ihmal edilmemeli, bunlar için uygun mekânlar tahsis edilerek varlıklarının devamı sağlanmalıdır. Samsun şehri, hiç olmazsa bu alanda dışa bağımlı olmamalı, mevcut potansiyelini en iyi şekilde kullanarak enerji ve gücünü kaybetmemelidir.

- Pazaryerlerinin düzensizliği, pisliği denetimsizliği vb. hususlar alışverişe gelenlerin en önemli şikâyetlerini oluşturmaktadır. Aynı şekilde satıcı durumundaki pazarcılar da sabah 05.00'den akşamın karanlığını kadar vakitlerinin geçtiği bu mekânlarda kendilerine düzenli yerlerin tahsis edilmemesi, sokak aralarında kalmaları nedeniyle beslenme, tuvalet, su gibi en temel ihtiyaçlarını bile normal şartlarda karşılayamamaktan şikâyetçidirler. İki taraflı sorunlar yumağını oluşturan ve yerel idarenin mutlaka çözmesi gereken bu durum pazarların fonksiyonelliğine zarar vermekte, pazaryerlerinin toplum nazarında gözden düşmelerine neden olmaktadır. Böyle bir durum, yani şehirli müşterilerin pazarlara ilgisizliği, ya da müşteri azlığı, köylüyü malını satamadığı için üretimden vazgeçirmeye ve şehre göç etmeye teşvik ederken, ancak pazarlarda kendine yer bulan şehirdeki vasıfsız işgücünü de başka arayışlara yöneltecektir. Çünkü pazarlar, gerek şehirli gerekse kırdan kente yeni göç etmiş, herhangi bir niteliği veya vasfı olmayan her yaştaki nüfusun çalışmak ve bir miktar kazanç elde etmek için barındığı, imkânlarından yararlandığı ve bu sayede hayata tutunduğu mekânlardır. Pazarların yalnız bu özellikleri ile bile halka gelecekle ilgili umut veren, onların farklı arayışlar içinde olmalarını engelleyen ve nihayet onları içinde yaşadıkları topluma entegre eden rehabilitasyon kurumları oldukları unutulmamalıdır.

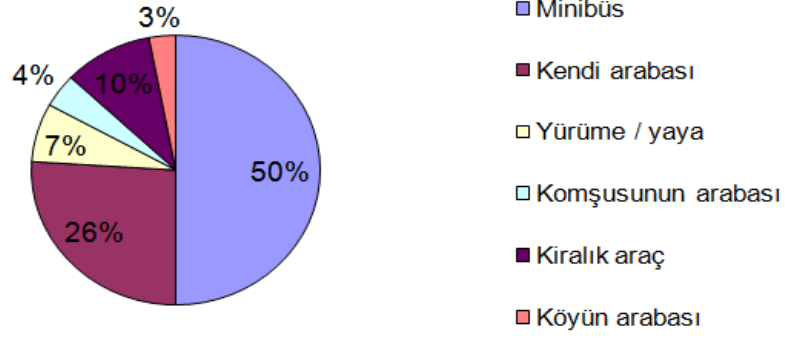
Kaynakça

- BEAUJEU-GARNIER, J.-DELOPEZ, A. (1983) *Pazarlama Coğrafyası*, (Çev. E. Tümertekin - A. Tümertekin), İst. Üniv., İşletme Fak.Yay. No:143, İstanbul.
- ÇALIŞKAN, V. (2005) "Bursa Kent İçi Semt Pazarları Üzerine Bir Değerlendirme: Merkez İlçe Pazarlarından Örnekler", *Ulusal Coğrafya Kongresi 2005, Bildiri Kitabı*, (125–132), İst. Üniv. Yay., İstanbul.
- GÖÇER, O. (1984) *Şehirlerde Ticaret Alanları*, İstanbul Teknik Üniversitesi Kütüphanesi Yay. No: 1286, İstanbul.
- ÖZGÜÇ, N.-MITCHELL, W.A. (2000) "Şehirlerin Alternatif Alışveriş Mekânları: İstanbul'da Haftalık Pazarlar", *Mimar Sinan Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Tasarı+Kuram Dergisi, Sayı:2*, (35–57), İstanbul.
- TUNCEL, H. (2003) "Anadolu Şehirlerinde Semt Pazarları: Elazığ Örneği", *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt:13, Sayı:1*, (49–70), Elazığ.
- UZUNEMİNOĞLU, H. (1992) *Samsun Bir Uygulamalı Şehir Coğrafyası*, İ.Ü. Sos. Bil. Enst., (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul.
- Atakum, Canik ve İlkadım belediyeleri zabıta ve gelirler müdürlüklerinden alınan sözlü bilgiler.

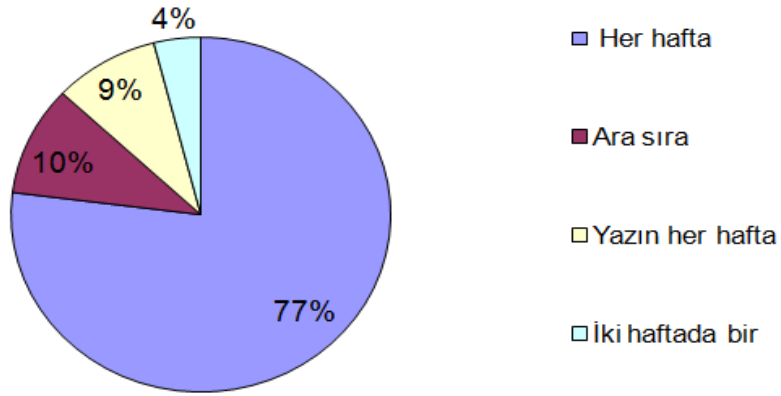
Eklr: Samsun semt pazarları ile ilgili anket sonuçları



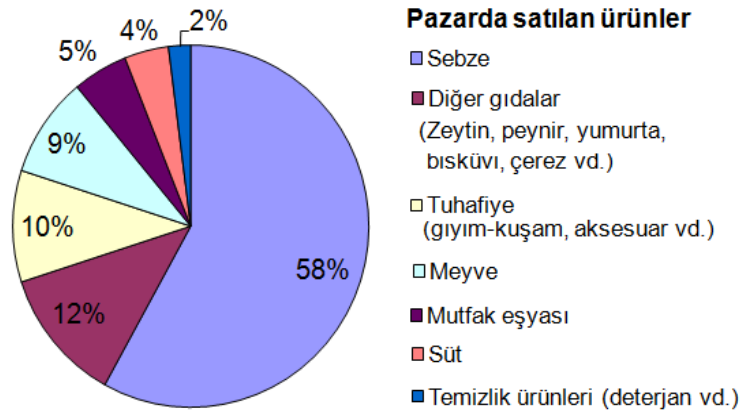
Ürünlerin pazara getirilmesinde kullanılan ulaşım araçları ?

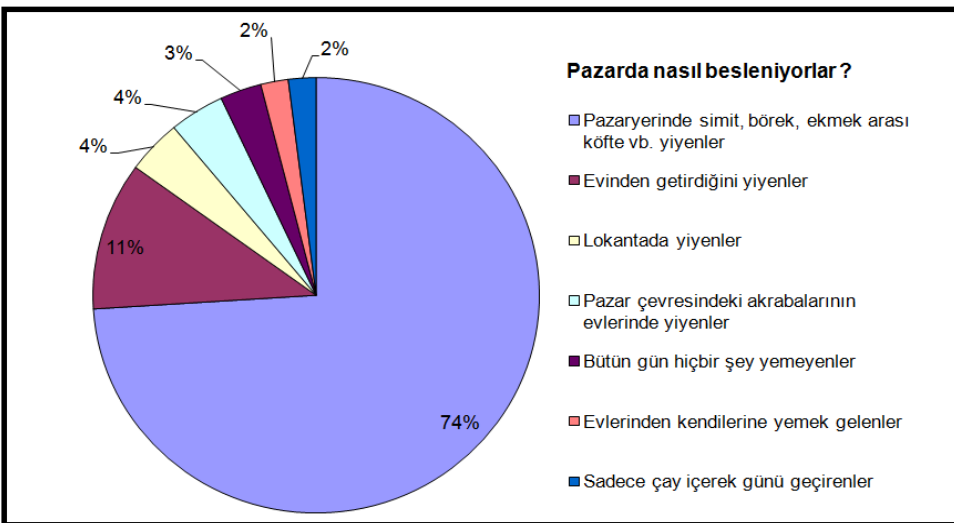
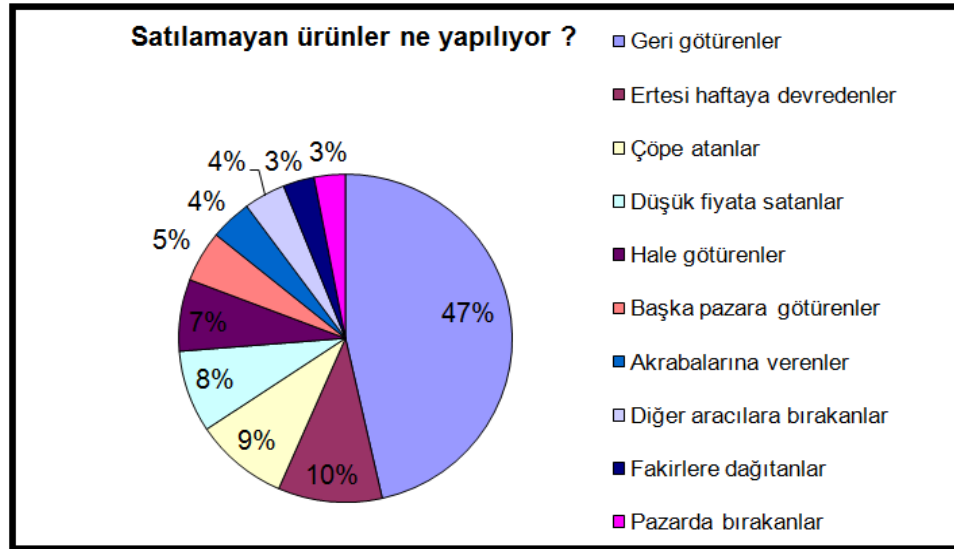
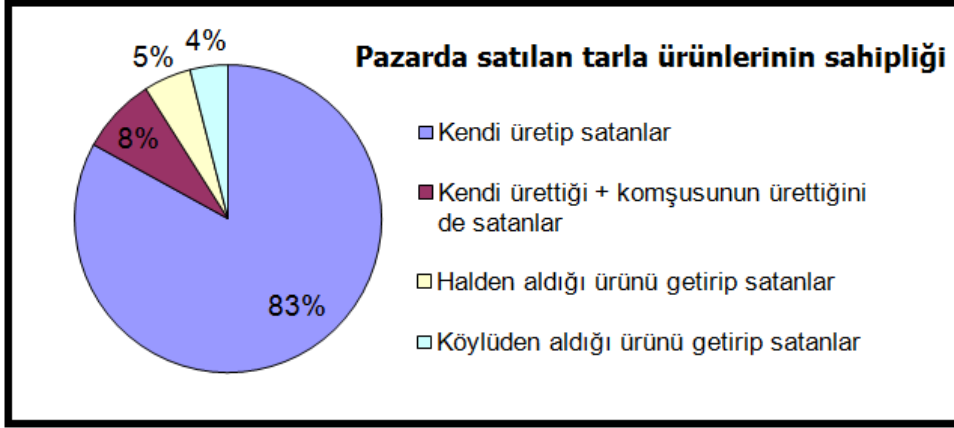


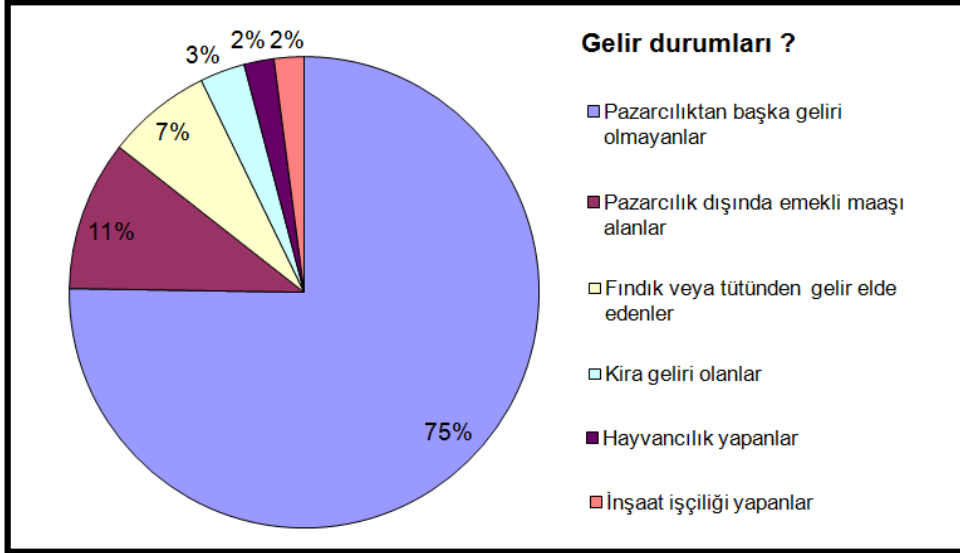
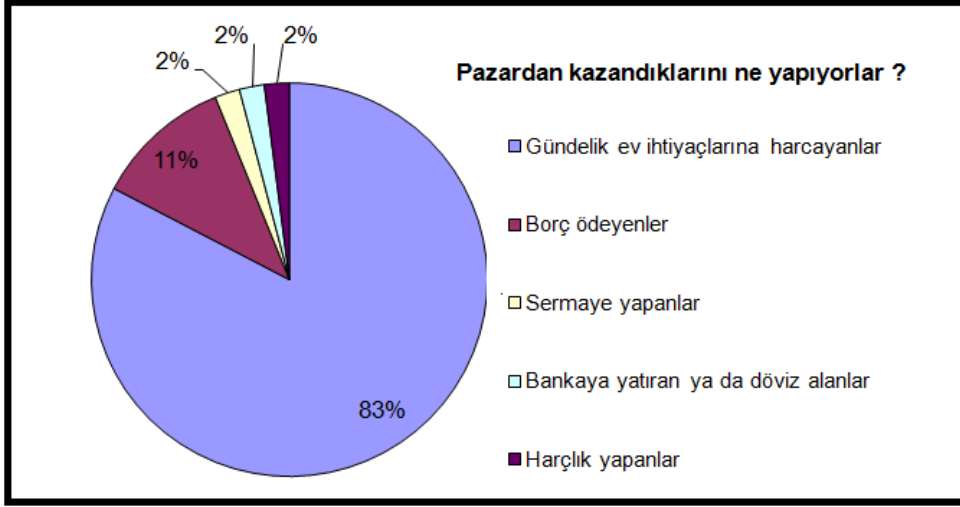
Pazarcılar hangi zaman aralıklarında pazara geliyorlar ?



Pazarda satılan ürünler







SOSYO-EKONOMİK KRİTERLERE GÖRE SAMSUN İLİNİN KARADENİZ COĞRAFI BÖLGESİ VE TÜRKİYE'DEKİ YERİ

*Halil İbrahim ZEYBEK**

Giriş

Gelişmişlik, belirli ölçütler bakımından ortalamanın üzerinde olmayı ifade etmektedir. Bazı il, bölge veya ülkelere gelişmiş denilmesinin ardında yatan anlam, bunların ekonomik ve sosyo-kültürel özellikleri itibarıyla belli bir seviyenin üzerinde bulunmasıdır.

Coğrafya, mekânla insan arasındaki ilişkileri kendi yöntemleri çerçevesinde inceleyen bir bilim dalıdır. Coğrafyaya konu olan mekân, insanın yaşadığı yakın çevreden kâinatın tümüne kadar genişletilebilir. Bu sınırlar içerisinde, coğrafi konular en küçük yerleşme biriminden il, bölge, ülke, kıta veya dünya genelinde ele alınıp incelenebilmektedir. Ekonomik kalkınmada ise, diğer birçok bileşen kadar, mekân faktörü de önemlidir. Çünkü ekonomik faaliyetler belirli bir mekânda gerçekleşmekte, mekânın coğrafi özelliklerinden etkilenmektedir. Kalkınma söz konusu olunca da farklı genişlikteki mekânlar gelişmişlik bakımından bir takım sınıflandırmalara tabi tutulmaktadır. Nitekim gelişme düzeyleri bakımından nasıl gelişmiş, gelişmekte olan ve geri kalmış ülkeler ayrılabiliriyorsa, benzer yaklaşımla bölgeler, hatta iller de sınıflandırılmaktadır. Türkiye'de Devlet Planlama Teşkilatı bölgeler ve illerin gelişmişlik düzeyleri ile ilgili dönemler halinde araştırma raporları hazırlamaktadır. Sayım dönemlerini izleyen bu raporlardan sonuncusu 2003 yılında hazırlanmıştır.

Sosyo-ekonomik kriterler bakımından Samsun ilinin Karadeniz Coğrafi Bölgesi ve Türkiye'deki yerini coğrafi bir bakış açısı içerisinde ortaya koymayı amaçlayan bu çalışmada, DPT tarafından hazırlanan raporlara ait veriler dışında, yöredeki uzun süreli araştırma ve gözlemlerimizden de yararlanılmıştır.

1. Araştırma Sahasının Yeri

Samsun ili, Orta Karadeniz Bölümü'nde yer almaktadır. Kuzeyden Karadeniz ile sınırlandırılmış olan il, batıda Sinop, güneybatıda Çorum, güneyde Amasya ve Tokat, doğuda ise Ordu illeri sınırlarıyla çevrilmiş bulunmaktadır. 9364 km²'lik yüzölçümü (DİE, 2002a) ile orta büyüklükte iller arasında yer almaktadır. Konum olarak, Karadeniz Bölgesi'nin ortasında, merkezi bir yerde bulunmaktadır.

Konumunun yanı sıra, Samsun ilinin coğrafi özellikleri, yerleşmelerin kuruluşu ve gelişmesi açısından uygunluk taşımaktadır. Nitekim Samsun yöresinde yerleşmenin tarihi oldukça eski olup, M.Ö. 4. binlere kadar götürülebilmektedir (UZUNEMİNOĞLU, 1992; UZUN, 1995; ATASOY, 1997). Karadeniz kıyılarımızın iki büyük ve verimli deltası

* Prof. Dr. 19 Mayıs Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü Öğretim Üyesi.

(Kızılırmak ve Yeşilirmak deltaları) il sınırları içerisinde bulunmaktadır. Sahada görülen iklim özelliklere yaşamaya uygundur. Ülkemizin önemli akarsularından olan Kızılırmak ve Yeşilirmak, il sınırları içerisinde uzun mesafeler kat ederek, Karadeniz'e dökülmektedirler. Samsun ili, başta deltalar ile iç kısımlardaki Lâdik, Vezirköprü ve Havza gibi depresyon tabanları olmak üzere verimli topraklara ve zengin sayılabilecek bitki örtüsüne sahiptir.

1927 yılı nüfus sayımında 260.868 olan il nüfusu, 2000 yılında 1.209.137'ye yükselmiştir. Aynı dönemde nüfus yoğunluğu da 28 kişiden 129 kişiye yükselmiştir. 1927 yılında il nüfusunun sadece % 21.3'ü şehirlerde yaşarken, 2000 yılında bu oran % 52.5'e çıkmıştır. Merkez ilçe dışında Samsun ilinin 14 ilçesi, 985 köyü bulunmaktadır. Samsun ili diğer kurumların yanı sıra, 30.000 civarında öğrenciye sahip Ondokuz Mayıs Üniversitesi ile bir kültür şehri özelliğine de sahiptir.

İl ekonomisinde tarımın önemli yeri vardır. Buğday, mısır, şekerpancarı, fındık, çeltik başlıca tarım ürünlerini oluşturur. Bafra ve Çarşamba ovalarında ise diğer ürünlerin yanında sebze yetiştiriciliği önemlidir. Karadeniz Bakır İşletmeleri A.Ş., Samsun Gübre sanayi A.Ş., Balıca Sigara Fabrikası, Çarşamba Şeker Fabrikası ildeki büyük sanayi kuruluşlarıdır. Çimento, gübre, bakır, sigara, şeker, yapay jüt, oto yedek parçası, mobilya, tekstil ve ilaç ilde üretilen başlıca sanayi ürünleridir. İç bölgelerdeki yerleşim merkezlerini kıyıya bağlayan ulaşım yollarının kavşağında kurulmuş olan Samsun şehri, geçmişten günümüze bir liman ve ticaret merkezi vasfı taşımıştır. Samsun'a, tüm ulaşım sistemleri vasıtasıyla ulaşmak mümkündür. Samsun ili doğal ve tarihi çekicilikleri ile de değerlendirilmeyi bekleyen yüksek bir turizm potansiyeli taşımaktadır.

2. Sosyo-Ekonomik Gelişme Düzeylerine Göre Samsun İlinin Türkiye'deki ve Karadeniz Coğrafi Bölgesi'ndeki Yeri

Samsun ili, Türkiye genelinde Devlet Planlama Teşkilatı (2003) tarafından yapılan sosyo-ekonomik gelişmişlik sıralaması bakımından 81 il içerisinde 32. sırada bulunmaktadır. Samsun, 1996 yılına ait sosyo-ekonomik gelişmişlik sıralamasında ise 76 il içerisinde 35. sırada bulunuyordu. Her iki döneme ait veriler karşılaştırıldığında, Samsun ilinin sosyo-ekonomik kriterler bakımından bir gelişme içerisinde olduğunu göstermektedir. Bu durum, ekonomik anlamda diğer nedenlerin yanında, kamudan çok özel yatırımların yaygınlaşması ile açıklanabilir. Çünkü 1996 yılına göre 2003 yılında Samsun'a düşen kamu yatırımlarında azalma olduğu dikkati çekmektedir. Samsun, 1996 yılında kamu yatırım tahsislerinin ülke genelinde % 0.709'unu alırken, 2003 yılında bu pay % 0.542'ye düşmüştür.

Sosyo-ekonomik gelişme düzeyleri bakımından Samsun ilinin ilçeleri arasında Merkez İlçe, Bafra ve Çarşamba ilçeleri daha ön sıralarda yer almaktadır (*Tablo 1*). Nitekim, 1996 yılında 858 ilçe arasında merkez ilçe 15., Bafra 166., Çarşamba 189. sırada yer almaktadır. 2003 yılı verilerine göre ise 872 ilçe arasında merkez ilçe 25.,

Bafra 204., Çarşamba 282. sırada bulunur. Her iki döneme ait veriler itibarıyla ilçelerin ülke genelindeki sıralamadaki yerlerinin gerilediği dikkati çekmektedir. Bu arada Samsun'da ilk üç sırada yer alan ilçelerin de yer değiştirdiği görülmektedir. 2003 yılı verilerine göre ülke genelinde 25. sıraya gerileyen merkez ilçeyi 168. sıraya yükselen Ondokuzmayıs ilçesi izlemektedir. Bafra ise 204. sıra ile bu ilçeleri izlemektedir. Her iki devre içerisinde sıralaması hızla yükselen bir diğer ilçe olan Tekkeköy 428. sıradan 226.ığa çıkmıştır. 1996 yılı verilerine göre Ayvacık 778., Asarcık 773. ve Salıpazarı 736. durumda olup, 2003 yılında her üç ilçede gerileyerek Asarcık 796., Ayvacık 789. ve Salıpazarı 761. sırada yer almışlardır. 2003 yılı verilerine göre Samsun ilçeleri arasındaki sıralamada Ayvacık ile Asarcık yer değiştirmişlerdir.

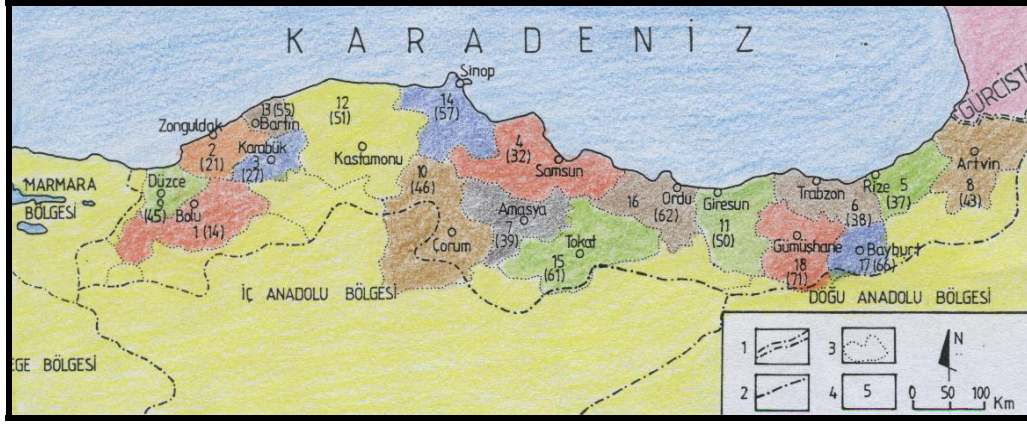
1996 ve 2003 yılları arasında en fazla gelişimi 343 sıra yükselen Ondokuzmayıs ilçesi göstermiştir. Bu gelişimde daha çok sigara fabrikası, yaprak tütün işleme ünitesi ve turizme ait ferdi alt yapı yatırımlarının katkısı olmuştur. 202 sıra yükselen Tekkeköy, gelişim hızı fazla olan bir diğer ilçedir.

Tablo 1. Sosyo-ekonomik gelişme düzeylerine göre Samsun ili ilçelerinin Türkiye genelindeki sıralaması.

İlçe	1996 (858 ilçe)	2003 (872 ilçe)	Değişim
Merkez	15	25	-10
Alaçam	580	645	-65
Asarcık	773	796	-23
Ayvacık	778	789	-11
Bafra	166	204	-38
Çarşamba	189	282	-93
Havza	225	523	-298
Kavak	637	575	62
Ladik	524	459	65
Ondokuzmayıs	511	168	343
Salıpazarı	736	761	-25
Tekkeköy	428	226	202
Terme	240	436	-196
Vezirköprü	333	710	-377
Yakakent	646	581	65

Kaynak: DPT, 2003

Samsun, hem 1996, hem de 2003 yılı verilerine göre, sosyo-ekonomik gelişme düzeyleri bakımından Karadeniz Coğrafi Bölgesi'nde 18 il içerisinde 4. sırada yer alır (Şekil 1) (Tablo 2). Bölge illeri içerisinde Bolu 1., Zonguldak 2., Karabük ise 3. sırada bulunur.



Açıklamalar: 1. Ülke sınırı, 2. Bölge sınırı, 3. İl sınırı, 4. İllerin sosyo-ekonomik gelişmişlik düzeyi bakımından bölgedeki sırası. Parantez içerisindeki rakamlar illerin Türkiye genelindeki sıralamasını göstermektedir.

Şekil 1. Sosyo-Ekonomik Gelişme Düzeylerine Göre Karadeniz Coğrafi Bölgesi İlleri.

Tablo 2. Sosyo-ekonomik gelişme düzeylerine göre Karadeniz Coğrafi Bölgesi illerinin sıralanışı.

İl adı	Sosyo-ekonomik gelişmişlik sıralaması, 1996 (76 il)	Karadeniz Coğrafi Bölgesi içerisindeki yeri, 1996	Sosyo-ekonomik gelişmişlik sıralaması, 2003 (81 il)	Karadeniz Coğrafi Bölgesi içerisindeki yeri, 2003
Amasya	39	6	39	7
Artvin	46	9	43	8
Bartın	51	10	55	13
Bayburt	64	15	66	17
Bolu	28	2	14	1
Çorum	44	7	46	10
Düzce	-	-	45	9
Giresun	45	8	50	11
Gümüşhane	63	14	71	18
Karabük	-	-	27	3
Kastamonu	43	6	51	12
Ordu	55	13	62	16
Rize	37	5	37	5
Samsun	35	4	32	4
Sinop	54	12	57	14
Tokat	52	11	61	15
Trabzon	34	3	38	6
Zonguldak	19	1	21	2

Kaynak: DPT, 2003

3. Sosyo-Ekonomik Göstergelere Göre Samsun İlinin Gelişmişlik Sıralaması

İllerin ülke içerisindeki sosyo-ekonomik gelişmişlik sıralamaları nüfus, istihdam, eğitim, sağlık, sanayi, tarım, inşaat, malî ve alt yapı göstergeleri gibi özellikler karşılaştırılarak belirlenmektedir. Bu nedenle, Samsun ilinin Karadeniz Coğrafi Bölgesi ve Türkiye genelinde sıralamadaki yeri alt başlıklar halinde ayrı ayrı değerlendirilmeye çalışılacaktır.

3.1. Demografik Göstergeler

2000 sayım sonuçlarına göre, Samsun ilinin toplam nüfusu 1.209.137'dir. Aynı sayım sonuçlarına göre Karadeniz Coğrafi Bölgesi'nin en fazla nüfusa sahip ili olan Samsun, bu bakımdan 81 il içerisinde 14. sırada bulunmaktadır (Tablo 3).

Samsun'da şehirleşme oranı (% 52.54), Karadeniz Coğrafi Bölgesi ortalamasından (% 49.03) nispeten fazla, Türkiye ortalamasından (% 64.90) ise oldukça düşüktür. Bu durum, Samsun ilinde kırsal kesimde hâlâ fazla nüfusun varlığını işaret etmektedir. Bir başka deyişle, şehirlere gelecekte göç edebilecek önemli bir nüfus dikkati çekmektedir. Yapılacak planlamalarda, kırların gelecekte daha da boşalabileceği göz önüne alınmalıdır.

Samsun'da yıllık ortalama nüfus artış hızı (% 04.04) da tıpkı şehirleşme oranı gibi Karadeniz Coğrafi Bölgesi ortalamasından (% 03.65) yüksek, Türkiye ortalamasından (% 018.28) ise oldukça düşüktür. Nüfus artış hızı yönünden Samsun, 81 il içerisinde de oldukça gerilerde (62.) bulunmaktadır.

Nüfus yoğunluğu bakımından Samsun (129 kişi/km²), bölge (73 kişi/km²) ve ülke ortalamasından (88 kişi/km²) yüksek değerlere sahiptir. Ortalama çocuk sayısı da Samsun'da (2.55), nüfus yoğunluğu gibi, bölge (2.39) ve ülke ortalamasından (2.53) yüksektir. Samsun'da ortalama hane halkı büyüklüğü (4.81), bölge ortalamasından düşük (4.87), ülke ortalamasından (4.50) ise yüksektir.

Tablo 3. Demografik göstergelere göre Samsun ilinin Karadeniz Coğrafi Bölgesi ve Türkiye'deki yeri. (Kaynak: DPT, 2003)

Demografik Göstergeler	Yıl	Birim	Samsun	Karadeni Bölgesi	Türkiye	Sıra (81 il)
Toplam Nüfus	2000	Kişi	1.209.137	8.439.213	67.803.927	14
Şehirleşme Oranı	2000	Yüzde	52.54	49.03	64.90	50
Yıllık Ortalama Nüfus Artış Hızı	1990-2000	Binde	4.04	3.65	18.28	62
Nüfus Yoğunluğu	2000	Kişi/km ²	133.12	73	88	14
Doğurganlık Hızı	2000	Çocuk Sayısı	2.55	2.39	2.53	39
Ortalama Hane Halkı Büyüklüğü	2000	Kişi	4.81	4.87	4.50	41

3.2. İstihdam Göstergeleri

İstihdam göstergelerinden tarımda çalışanların toplam istihdama oranı Samsun'da (% 63.37) bölge ortalamasından (% 66.10) düşük olmakla birlikte, Türkiye ortalamasından (% 48.38) oldukça yüksektir (Tablo 4). Bu rakamlar, kırların yanı sıra ilçe merkezlerindeki nüfusun da önemli bir kısmının tarımla geçindiğini akla getirmektedir.

Samsun genelinde sanayi işkolunda çalışanların oranı (% 6.86) bölge ortalamasından (% 7.29) düşüktür. İlde, bu sektörde çalışanların oranı ülke ortalamasının ise yarısından daha az bulunmaktadır. Söz konusu tablo, Samsun'da bakır işletmeleri ve sigara fabrikası gibi köklü tesisler bulunmakla birlikte, sanayinin il geneline yayılamadığını düşündürmektedir.

Tablo 4. İstihdam göstergelerine göre Samsun ilinin Karadeniz Coğrafi Bölgesi ve Türkiye'deki yeri.

İstihdam Göstergeleri	Yıl	Birim	Samsun	Karadeniz Bölgesi	Türkiye	Sıra (81 il)
Tarımda Çalışanların Toplam İstihdama Oranı	2000	Yüzde	63.37	66.10	48.30	37
Sanayi İşkolunda Çalışanların Toplam İstihdama Oranı	2000	Yüzde	6.86	7.29	13.35	40
Ticaret İşkolunda Çalışanların Toplam İstihdama Oranı	2000	Yüzde	7.87	5.97	9.67	20
Mali Kurumlar İşkolunda Çalışanların Toplam İstihdama Oranı	2000	Yüzde	1.67	1.45	3.11	29
Ücretli Çalışanların Toplam İstihdama Oranı	2000	Yüzde	28.94	27.48	43.52	49
Ücretli Çalışan Kadınların Toplam İstihdama Oranı	2000	Yüzde	5.50	4.44	8.81	29
İşverenlerin Toplam İstihdama Oranı	2000	Yüzde	1.98	1.46	2.61	21

Kaynak: DPT, 2003

İlde ticaret sahasında çalışanların oranı (% 7.87) bölge ortalamasının (% 5.97) üzerindedir. Bu durum, aslında Samsun'un tarihi gelişimi ile de örtüşmektedir. Nitekim Samsun başta Milettiler, Cenevizliler ve Anadolu Selçuklu Devleti dönemi olmak üzere geçmişte daha çok ticari önemi ön plana çıkan bir yerleşme özelliği taşımaktadır.

Samsun, mali kurumlar, ücretli çalışanlar ve işverenlerin toplam istihdama oranı gibi diğer istihdam göstergeleri bakımından Karadeniz Coğrafi Bölgesi ortalamasından yüksek, ülke ortalamasından ise düşük oranlara sahiptir (Tablo 4).

3.3. Eğitim Göstergeleri

Samsun'da okuryazar nüfus oranı % 86.21'dir. Bu miktar, bölgeye ait orandan (% 85.82) yüksek, ülke ortalamasından (% 87.30) ise düşüktür. Samsun, okuryazar nüfus açısından 81 il içerisinde de nispeten gerilerde olup, 47. sırada bulunmaktadır (Tablo 5).

İldeki okuryazar kadın nüfusun toplam kadın nüfusa oranı bakımından da tablo benzerdir. Nitekim Samsun'da % 79.52 olan okuryazar nüfusun kadın nüfusa oranı, bölgede % 78.49, ülkede ise % 80.62'lik paya sahiptir (Tablo 5).

Tablo 5. Bazı eğitim göstergelerine göre Samsun ilinin Karadeniz Coğrafi Bölgesi ve Türkiye'deki yeri.

Eğitim Göstergeleri	Yıl	Birim	Samsun	KD Bölgesi	Türkiye	Sıra (81 il)
Okur Yazar Nüfus Oranı	2000	Yüzde	86.21	85.82	87.30	47
Okur Yazar Kadın Nüfusun Toplam Kadın Nüfusuna Oranı	2000	Yüzde	79.52	78.49	80.62	40
Üniversite Bitirenlerin Okul Bitirenlere Oranı	2000	Yüzde	6.51	5.92	8.42	31
İlköğretim Okullaşma Oranı	2000-2001	Yüzde	107.27	87.39	98.01	15
Liseler Okullaşma Oranı	2000-2001	Yüzde	39.37	31.70	36.92	26
Meslek Liseleri Okullaşma Oranı	2000-2001	Yüzde	21.79	23.04	20.49	35

Kaynak: DPT, 2003

Üniversite bitirenlerin okul bitirenlere oranı Samsun'da % 6.51'dir. Bu oran, üniversiteye sahip bir şehir olarak bölge ortalamasından yüksek olmakla birlikte ülke ortalamasından düşük bulunmaktadır.

Farklı eğitim kademelerindeki okullaşma oranı bakımından ise Samsun bölge ve ülke ortalamasından genellikle yüksek oranlara sahiptir. İlköğretim ve liseler okullaşma oranı Samsun'da hem bölge hem de ülke ortalamasından yüksektir. Meslek liseleri okullaşma oranı (% 21.79) ise ülke ortalamasının (% 20.49) üzerinde iken, bölge ortalamasının (% 23.04) altında bulunmaktadır.

3.4. Sağlık Göstergeleri

Samsun'da, sağlık göstergeleri anasında yer alan bebek ölüm oranları yüksektir. İlde % 048 olan bu oran, bölge (% 042.33) ve ülke ortalamasının (% 043.00) üzerindedir (Tablo 6). Bu durum, özellikle kırsal kesimde çocuk yaştaki nüfusa verilen sağlık hizmetlerinin yetersiz olduğunu göstermektedir.

Tablo 6. Bazı sağlık göstergelerine göre Samsun ilinin Karadeniz Coğrafi Bölgesi ve Türkiye'deki yeri.

Sağlık Göstergeleri	Yıl	Birim	Samsun	Karadeniz Bölgesi	Türkiye	Sıra (81 il)
Bebek Ölüm Oranı	2000	Binde	48.00	42.33	43.00	19
Onbin Kişiye Düşen Hekim Sayısı	2000	Kişi	14	9	13	9
Onbin Kişiye Düşen Diş Hekimi Sayısı	2000	Kişi	1	1	2	34
Onbin Kişiye Düşen Eczane Sayısı	2000	Adet	3	2	3	24
Onbin Kişiye Düşen Hastane Yatağı Sayısı	2000	Adet	27	24	23	15

Kaynak: DPT, 2003

On bin kişiye düşen hekim sayısı 14 olup, bu rakam bölge (9) ve ülke ortalamasından (13) yüksektir. Samsun'un, 81 il içerisinde 9. sırada yer alması da bu durumu desteklemektedir.

Samsun'da on bin kişiye düşen diş hekimi sayısı (1), bölge ile aynı iken, ülke ortalamasının (2) ise atındadır. Bu bakımdan, ilin 81 il içerisindeki yeri (34.) aynı zamanda, diğer sağlık göstergelerine göre oldukça geride sayılabilir.

On bin kişiye düşen eczane sayısı Samsun'da, ülke ortalaması ile aynı (3) iken, bölge ortalamasından (2) yüksek görünmektedir.

Samsun'da on bin kişiye düşen hastane yatağı sayısı 27'dir. Bu değer, hem ülke (23), hem de bölge ortalamasından (24) yüksektir. 81 il içerisinde Samsun, bu gösterge bakımından 15. sırada bulunur.

3.5. Tarım Göstergeleri

Samsun'da kırsal nüfus başına tarımsal üretim değeri 1.241.000 TL'dir. Bu miktar, ülke ortalamasının (1.124.000 TL) kısmen, Karadeniz Coğrafi Bölgesi ortalamasının (955.000 TL) ise oldukça üzerinde bulunmaktadır (Tablo 7). Bu rakamın yüksek olmasında, iki büyük deltanın varlığı ve buralarda yapılan yoğun tarım faaliyetleri önemli rol oynamaktadır.

Tarımsal üretim değerinin Türkiye içindeki payının % 2.66'sını karşılayan Samsun, bu bakımdan 81 il içerisinde 9. sırada yer almaktadır. İlin sıralamadaki bu yeri, ülke tarımsal üretimine katkısının fazla olduğunu göstermektedir.

Tablo 7. Bazı tarım göstergelerine göre Samsun ilinin Karadeniz Coğrafi Bölgesi ve Türkiye'deki yeri.

Tarım Göstergeleri	Yıl	Birim	Samsun	Karadeniz Bölgesi	Türkiye	Sıra (81 il)
Kır Nüfusu Başına Tarımsal Üretim Değeri	2000	Milyon TL	1 241	955	1 124	31
Tarımsal Üretim Değeri- nin Türkiye içindeki Payı	2000	Yüzde	2.66	15.35	100.00	9

Kaynak: DPT, 2003

3.6. Sanayi Göstergeleri

Türkiye'deki 28.726 organize sanayi bölgesi parselinin 258'i Samsun ilinde bulunmaktadır (Tablo 8). Bu sayı, 18 ilin bulunduğu Karadeniz Coğrafi Bölgesi içerisinde toplam 1.561 parselin % 17'sine karşılık gelmektedir.

Tablo 8. Bazı sanayi göstergeleri bakımından Samsun ilinin Karadeniz Coğrafi Bölgesi ve Türkiye'deki yeri.

Sanayi Göstergeleri	Yıl	Birim	Samsun	Karadeniz Bölgesi	Türkiye	Sıra (81 il)
Organize Sanayi Bölgesi Parsel Sayısı	2000	Parsel	258	1 561	28 726	21
Küçük Sanayi Sitesi İşyeri Sayısı	2000	Adet	2 322	12 732	81 302	9
İmalat Sanayi İşyeri Sayısı	2000	Adet	96	761	11 118	18
İmalat Sanayii Yıllık Çalışanlar Ortalama sayısı	2000	Kişi	8 340	80 118	1130 48	23
İmalat Sanayii Kurulu Güç Kapasite Miktarı	2000	Beygir Gücü	154 069	1 786 457	13478 078	21
Fert Başına İmalat Sanayi Elektrik Tüketimi	2000	Kws	310	371	550	31
Fert Başına İmalat Sanayi Katma Değeri	2000	Milyon TL	83	128	350	45

Kaynak: DPT, 2003

2000 yılında Karadeniz Coğrafi Bölgesi'nde yer alan 12.732 küçük sanayi sitesi işyeri sayısının 2.322'si Samsun ilinde bulunmaktadır. İl, küçük sanayi sitesi işyeri sayısı bakımından Türkiye genelinde, 9. sıradadır. 2001 yılında 19 Mayıs Tohlu, Alaçam, Kızılırmak küçük sanayi siteleri ve 2002 yılında 19 Mayıs Essan Küçük Sanayi Sitesi gibi yenilerinin kurulması işyeri sayısını arttırmıştır.

Türkiye'deki 11.118 imalat sanayi işyeri sayısının 761'i Karadeniz Bölgesi'ndedir. Samsun ise bunların 96'sına sahiptir. İlde imalat sanayinde yıllık ortalama çalışan sayısı 8.340'dır (Tablo 8). Karadeniz Coğrafi Bölgesi'nde imalat sanayinde çalışanların ortalama sayısı ise 80.118'dir. O halde, bölgede imalat sanayinde çalışanların yaklaşık % 10'u Samsun ilinde bulunmaktadır.

Samsun fert başına imalat sanayi elektrik tüketimi bakımından 81 il içerisinde 31., fert başına imalat sanayi katma değeri açısından ise daha gerilerde olup, 45. sırada yer almaktadır.

3.7. İnşaat Göstergeleri

Türkiye'de, inşaat göstergelerinden biri olan daire sayısı 16.235.830'dur. Bunların 1.602.619'u Karadeniz Coğrafi Bölgesi sınırları içerisinde yer alır. Samsun'daki daire sayısı 255.042 olup, bu rakam bölgedeki dairelerin % 16'sına, ülkedeki dairelerin % 1.5'ine karşılık gelir (Tablo 9). Samsun'da su tesisatı bulunan daire oranı (% 99) bölge (% 95) ve ülke ortalamasından (% 97) daha yüksektir. Bu göstergeye göre Samsun, 81 il içerisinde 10. sırada bulunmaktadır.

Tablo 9. Bazı inşaat göstergeleri bakımından Samsun ilinin Karadeniz Coğrafi Bölgesi ve Türkiye'deki yeri (Kaynak: DPT, 2003).

İnşaat Göstergeleri	Yıl	Birim	Samsun	Karadeniz Bölgesi	Türkiye	Sıra (81 il)
Daire Sayısı	2000	Adet	255 042	1 602 619	16 235 830	16
Borulu Su Tesisatı Bulunan Daire Oranı	2000	Yüzde	99	95	97	10

3.8. Malî Göstergeler

Samsun'un gayri safi yurt içi hâsıla içindeki payı % 1.41'dir. Karadeniz Coğrafi Bölgesi'nin gayri safi yurt içi hâsıla içindeki payı % 9.46'dır. Samsun'un, bölge içindeki payı oldukça yüksektir (% 15).

Fert başına gayri safi yurt içi hâsıla miktarı 1.452.000 TL olup, bu miktar bölge ortalamasının (1.396.000 TL) üzerinde iken, ülke ortalamasının (1.837.000 TL) altında bulunmaktadır (Tablo 10)

Tablo 10. Bazı mali göstergeler bakımından Samsun ilinin Karadeniz Coğrafi Bölgesi ve Türkiye'deki yeri.

Mali Göstergeler	Yıl	Birim	Samsun	Karadeniz Bölgesi	Türkiye	Sıra (81 il)
Gayri Safi Yurt İçi Hasıla İçindeki Payı	2000	Yüzde	1.41	9.46	100.00	14
Fert Başına Gayri Safi Yurt İçi Hasıla	2000	Milyon TL	1 452 000	1 396 000	1837 000	34
Banka Şube Sayısı	2000	Adet	95	749	7786	16
Fert Başına Banka Mevduatı	2000	Milyon TL	358	320	939	32
Toplam Banka Mevduatı İçindeki Payı	2000	Yüzde	0.68	4.24	100.00	17

Toplam Banka Kre-dileri İçindeki Payı	2000	Yüzde	0.69	7.24	100.00	13
Kırsal Nüfus Başına Tarım Kredisi Miktarı	2000	Milyon TL	100	244	138	27
Fert Başına Sınai, Ticari ve Turizm Kredileri Miktarı	2000	Milyon TL	124	132	392	24
Fert Başına Belediye Giderleri	2000	Milyon TL	72	55	82	21
Fert Başına Genel Bütçe Gelirleri	2000	Milyon TL	155	111	464	21
Fert Başına Gelir ve Kurumlar Vergisi Miktarı	2000	Milyon TL	64	53	165	27
Fert Başına Kamu Yatırımları Miktarı	1995-2000	Milyon TL	305	244	248	20
Fert Başına Teşvik Belgeli Yatırım Tutarı	1995-2000	Milyon TL	576	924	2668 000	56
Fert Başına İhracat Miktarı	1995-2000	ABD Doları	406	662	2 249	29
Fert Başına İthalat Miktarı	1995-2000	ABD Doları	1 522	809	3 967	17

Kaynak: DPT, 2003

Samsun 95 banka şubesine sahip olup, 81 il içerisinde 16. sırada bulunur. Fert başına banka mevduatı miktarı bakımından il 358.000.000 TL ile bölge ortalamasının (320.000.000 TL) biraz üzerinde, ülke ortalamasının (939.000.000 TL) ise oldukça altında bir değere sahiptir.

Samsun, toplam banka mevduatı içindeki pay itibarıyla 81 il içerisinde 17 iken, toplam banka kredileri içindeki pay bakımından ülke sıralamasındaki yeri (13.) daha yüksektir.

Samsun'da kırsal nüfus başına düşen tarımsal kredi miktarı 100.000.000 TL'dir. Bu değer ülke ortalamasından (138.000.000 TL) kısmen, bölge ortalamasından (244.000.000 TL) ise oldukça düşüktür. Bu durum, Samsun'da kır nüfusunun tarımsal kredi bakımından yeterince desteklenmediğini göstermektedir.

Samsun'da fert başına düşen sınai, ticari ve turizm kredi miktarları (124.000.000 TL) da hem bölge (132.000.000 TL), hem de ülke ortalamasından (392.000.000 TL) düşük bulunmaktadır (*Tablo 10*).

Samsun, fert başına belediye giderleri, genel bütçe gelirleri ile gelir ve kurumlar vergisi miktarı açısından bölge ortalamasından yüksek, ülke ortalamasından düşük değerlere sahiptir (*Tablo 10*). İlk iki gösterge bakımından il, Türkiye'de 21., üçüncü gösterge bakımından ise 27. sırada bulunmaktadır.

Fert başına kamu yatırımları miktarı Samsun'da 305.000.000 TL'dir. Bu değer Karadeniz Coğrafi Bölgesi ortalamasından (244.000.000 TL) ve ülke ortalamasından (248.000.000 TL) yüksektir. Fert başına teşvik belgeli yatırım tutarı bakımından ise tam tersi bir tablo bulunmaktadır. Söz konusu gösterge bakımından Samsun 576.000.000 TL ile bölge ortalamasının (924.000.000 TL) yaklaşık yarısı, ülke ortalamasının (2.668.000.000 TL) da dörtte birinden daha az yatırım almıştır. Teşvik

belgeli yatırımlar bakımından ile düşen payın azlığı, 81 il içerisindeki yerinin 56. lık olmasından da anlaşılmaktadır.

Samsun, fert başına ihracat miktarı bakımından 406 ABD doları ile bölge (662 ABD doları) ve ülke ortalamasından (2.249 ABD doları) düşük paya sahiptir. Fert başına ithalat miktarı bakımından il 1.522 ABD doları ile bölge ortalamasından (809 ABD doları) yüksek, ülke ortalamasından (3.967 ABD doları) oldukça düşük değere sahiptir. Samsun'un fert başına ihracat miktarı bakımından ülke ortalamasının dörtte biri, ithalat miktarı bakımından ise yarısından daha az paya sahip olması, tarihi çağlardan beri ticari fonksiyonu ile ön plana çıkan bir merkez vasfını, en azından dış ticaret açısından, kaybetmeye başladığını da düşündürmektedir.

Samsun Ticaret ve Sanayi Odası'nca hazırlanan 2005 yılına ait iktisadi raporda, 2000 yılında 435.061.398 dolarlık ithalata karşılık, ilden yapılan ihracatın 88.333.491 dolar olduğu belirtilmektedir. Aynı raporda 2003 yılı ithalatının 326.592.596 ABD doları, ihracatın 91.160.939 ABD doları, ihracatın ithalatı karşılama oranının % 30 olduğu belirtilmektedir. Bu veriler ise Samsun'da dış ticaret açısından ithalatın daha önemli olduğunu göstermektedir.

3.9. Altyapı Göstergeleri

Türkiye'de kırsal yerleşmelerin % 45.23'ünde asfalt yol bulunmakta iken, Samsun'da bu oran % 28.76'dır (Tablo 11). Bu rakamlar, ülke geneline göre Samsun'da kırsal kesimde asfalt yola sahip yerleşme sayısının son derece az olduğunu göstermektedir.

Temiz ve sürekliliği sağlanabilen içme suyu önemli altyapı göstergeleri arasında yer alır. Samsun ilinde nüfusun ancak % 78.41'ine yeterli içme suyu götürülebilmektedir. Bu oran, hem bölge ortalamasından (% 83.73), hem de ülke ortalamasından (% 84.98) düşüktür. Samsun, 81 il içerisinde de bu gösterge bakımından oldukça gerilerde bulunur (59.). Merkez ve diğer ilçelerde su bakımından ciddi sıkıntıların olduğu bilindiğine göre, bu oran kırsal kesimde nüfusun daha büyük bölümüne yeterli suyun götürülemediğini ortaya koymaktadır.

TCK tarafından yapılan asfalt yol oranı bakımından ise Samsun'un durumu oldukça iyi görünmektedir. Nitekim Karadeniz Coğrafi Bölgesi'nde asfalt yol oranı % 89.90, ülke ortalaması % 91.28 iken, Samsun'da bu oran % 95.89'dur.

Tablo 11. Bazı altyapı göstergeleri bakımından Samsun ilinin Karadeniz Coğrafi Bölgesi ve Türkiye'deki yeri (Kaynak: DPT, 2003)

Altyapı Göstergeleri	Yıl	Birim	Samsun	Kd Bölgesi	Türkiye	Sıra (81 il)
Kırsal Yerleşmelerde Asfalt Yol Oranı	2000	Yüzde	28.76	25.59	45.23	60
Yeterli İçme Suyu Götürülen Nüfus Oranı	2000	Yüzde	78.41	83.73	84.98	59
TCK Asfalt Yol Oranı	2000	Yüzde	95.89	89.90	91.28	34

3.10. Diğer Göstergeler

Samsun, on bin kişiye düşen otomobil sayısı bakımından 81 il içerisinde nispeten ön sıralarda yer alır (29.). Bununla birlikte, ilde 527 olan bu sayı, bölge ortalamasından (435 adet) yüksek, ülke ortalamasından (652 adet) düşüktür (Tablo 12). On bin kişiye düşen motorlu kara taşıtı sayısı bakımından da benzer bir tablo söz konusudur.

Tablo 12. Diğer bazı sosyo-ekonomik göstergeler bakımından Samsun ilinin Karadeniz Coğrafi Bölgesi ve Türkiye'deki yeri.

Diğer Göstergeler	Yıl	Birim	Samsun	Karadeniz Bölgesi	Türkiye	Sıra (81 il)
On Bin Kişiye Düşen Özel Otomobil Sayısı	2000	Adet	527	435	652	29
On Bin Kişiye Düşen Motorlu Kara Taşıtı Sayısı	2000	Adet	899	755	1 056	34
Fert Başına Elektrik Tüketim Miktarı	2000	Mws	1	1	1	41
Fert Başına Telefon Kontör Değeri	2000	Adet	1 448	1 223	1 852	27
Yeşil Kartlı Kişi Oranı	2000	Yüzde	32	24	15	6

Kaynak: DPT, 2003

Samsun'da fert başına elektrik tüketimi bölge ve ülke ortalaması ile aynı iken, fert başına düşen telefon kontör değeri itibarıyla (1.448 adet) bölge ortalamasından (1.223 adet) yüksek, ülke ortalamasından (1.852) düşüktür.

Samsun ilinin, sosyo-ekonomik göstergeler arasında ülke sıralamasındaki yeri bakımından belki de en dikkat çekici yanı, yeşil kartlı kişi oranı ile ilgilidir. Nitekim Samsun'da yeşil kartlı kişi oranı % 32'dir. Bu oran bölge ortalamasından (% 24) kısmen yüksek iken, ülke ortalamasının (% 15) iki katından daha fazladır. Samsun bu gösterge bakımından, 81 il içerisinde 6. sırada bulunmaktadır. Özel otomobil sayısı bakımından da nispeten ön sıralarda yer alan Samsun'da yeşil kartlı oranının yüksek olması, yeşil kart verilmesinde ülke genelinde olduğu gibi gerçekçi ölçütlere uyulmadığını düşündürmektedir. Ayrıca, bu tablo il içerisinde çok zengin nüfusa göre, çok fakir nüfusun oldukça fazla olduğunu akla getirmektedir. Gerçekten, başta Asarcık, Salıpazarı, Ayvacık, Vezirköprü ilçelerine bağlı köyler olmak üzere, kırsal kesimde insanlar çok zor şartlar altında hayatlarını sürdürmeye çalışmaktadırlar. Bu nedenle de söz konusu alanlarda diğer önlemlerin yanı sıra doğrudan gelir arttırıcı çalışmalara öncelik verilmelidir.

Sonuç ve Öneriler

Samsun, yaygın kanaatin aksine sosyo-ekonomik gelişme düzeyleri sıralamasında Karadeniz Coğrafi Bölgesi'nde ilk sırada yer alan il değildir. 2000 yılı nüfus sayımı sonuçlarına göre hazırlanan verilere göre bölge içerisinde 4. sırada yer almaktadır. Türkiye genelindeki sıralamada da ön sıralarda yer almayıp, 32. sırada bulunmaktadır. Fakat gelişme potansiyeli olan ve yavaş da olsa gelişimini sürdüren bir ilimizdir. Nitekim ilin 1996'da 76 il içerisindeki yeri 35. lik iken, 2000 yılında 81 il içerisinde 32. sıraya yükselmiştir.

Samsun, on bin kişiye düşen hekim sayısı (9.), küçük sanayi sitesi iş yeri sayısı (9.), tarımsal üretim değerinin Türkiye içindeki payı (9.) gibi bazı sosyo-ekonomik göstergeler bakımından ülke genelinde ön sıralarda yer alır. Buna karşılık, kırsal yerleşmelerdeki asfalt yol oranı (60.), yeterli içme suyu götürülen nüfus oranı (59.), fert başına teşvik belgeli yatırım tutarı (56.) gibi göstergeler bakımından ise 81 il içerisinde bulunmaktadır.

Samsun ilinin bölge ve ülke gelişmişlik düzeyi sıralamasında yerinin yükselmesi, il sınırları içerisinde bulunan insanların sosyal ve ekonomik olarak daha uygun şartlarda yaşamaları mümkündür. Bu amaçla akılcı, uygulanabilir ve katılımcı projeler geliştirilip, hayata geçirilmelidir. Bu açıdan konuya yaklaşıldığında başlıca çözüm önerileri şu şekilde sıralanabilir:

Beyin göçü sadece ülkemizden gelişmiş ülkelere olmamaktadır. Az gelişmiş bölgelerden gelişmiş batıdaki bölgelerimize de böyle bir göç yaşanmaktadır. Aynı şekilde il bazında da az gelişmiş ilçelerden gelişmiş ilçelere veya merkez ilçeye doğru göç yaşanmaktadır. Böylece, az gelişmiş yörelerde değerlendirilebilecek nitelikli eleman sıkıntısı ortaya çıkmaktadır. Çünkü buralara itici nedenlerden dolayı dışardan zaten nitelikli nüfus gelmemektedir. Bu konuda Samsun ve ilçelerini kapsayan ayrıntılı bir araştırma yapılmalıdır.

İl içerisinde yatırım teşvikleri konusunda yeni bir yaklaşım ortaya konulmalıdır. Aslında, bu konuda ülke genelinde yeni yaklaşımlara ihtiyaç vardır. Çünkü yıllardır yapılan, geri dönüşü zor veya imkânsız olan konu ve sahalarla ilgili yatırımlarla, kaynaklarımız onlarca yıldır heba edilmiştir. Samsun'da da yatırımların il geneline yayılması yerine, bu bakımdan ümit veren merkezlere kaydırılması veya hiç değilse önceliğin bu ilçelere verilmesi gerekir. Samsun ili ilçeleri içerisinde öncelik, önemli ulaşım güzergâhları üzerinde bulunan Ondokuzmayıs, Tekkeköy ve Kavak gibi ilçelere verilmelidir. Bu ilçelerin, kamu veya özel yatırımları iyi değerlendirdikleri Türkiye geneline ait sosyo-ekonomik gelişmişlik düzeyi itibarıyla sıralamadaki yerlerinin yükselmesinden anlaşılmaktadır (*Tablo 1*). Öte yandan, Vezirköprü, Salıpazarı, Ayvacık ve Asarcık gibi ilçelerin kısa sürede gelişebilmeleri güç görünmektedir. Nitekim bu ilçelerin gelişmişlik düzeyleri sıralamasındaki yerleri de gerilemiştir. Bu ilçelerde ise doğrudan gelir artırımını sağlayacak önlemler alınmalıdır.

Küçük sanayi siteleri, büyük ölçekli sanayi kuruluşları için alt yapı oluşturma, planlı şehirleşmeye katkıda bulunma, projelerinde bulunan çıraklık okulları sayesinde nitelikli işgücünün hazırlanmasına katkıda bulunma gibi işlevlere sahiptir. Bu yüzden, il ve ilçelerde küçük sanayi siteleri yaygınlaştırılabilir.

Plajları, gölleri, mağaraları, kaplıcaları, müzeleri, höyükleri, mağara-kale yerleşmeleri, camileri ve çeşmeleri gibi doğal ve beşerî çekiciliklere sahip Samsun'un, bu potansiyeli gereği gibi değerlendirilirse, önemli turizm girdileri sağlanabilir. Bu nedenle, Samsun'un turistik çekicilikleri ile ilgili planlamalar yapılmalı, Samsun mutlaka tur güzergâhları içine dâhil edilmelidir.

Samsun ilinin gelişimini, genel anlamda ülke ekonomisinden ayrı düşünemeyiz. Bu yüzden hem ülke, hem de illerin kalkınabilmesi dünya ile entegre olmayla yakından ilgilidir. Mal üretmek kadar, onu satabilmek de önemlidir. Bu yüzden dünya ile uyum sağlamak, dünyaya açılmak gerekir. Bunun yolları da ihtisas fuarı gibi yatırımlardan geçmektedir. Kaldı ki, Samsun'un ilk çağlardan beri en önemli ekonomik fonksiyonlarından biri ticarettir. Samsun ve hinterlandında üretilen ürünlerin ülke içinde ve dışında tanıtılması gerekiyor. Bu tanıtımın en iyi yapıldığı yerler ihtisas fuarlarıdır. Böyle bir fuar sayesinde, Samsun ve çevresinin malları hem ülke genelinde, hem de başta Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler olmak üzere tüm dünyaya tanıtılabilecektir. Aynı şekilde, diğer ülkelerde üretilen mallar da bu fuarda tanıtılabilecektir.

Mavi Akım projesi ile Türkiye'ye Rusya'dan gelen doğal gazın karaya çıktığı ve dağıtımının yapıldığı il Samsun'dur. Hidroelektrik santrallerinden (Hasan Uğurlu HES, Suat Uğurlu HES, Altınkaya HES) sonra, doğal gaz dağıtımı açısından ilin üstlendiği bu görev Samsun'u bir enerji terminali konumuna getirmiştir. Limana da sahip olan Samsun'un bu önemi, kurulacak bir rafineri ile daha da arttırılabilir. Böyle bir rafineri her şeyden önce bölgelerarası gelişmişlik açısından önemlidir. Çünkü Karadeniz Coğrafi Bölgesi rafineriye sahip olmayan iki bölgeden biridir. Ayrıca, rafineri ve kurulacak olan petro-kimya tesislerinde doğrudan yöre insanına istihdam imkânı doğacaktır. Dünyanın önde gelen petrol üreticisi ülkelerinden Rusya ve Orta Asya Türk cumhuriyetlerine yakın olan Samsun'a kurulacak rafineri için, ham petrol denizyolu ile ucuz olarak taşınabilecektir.

İlde bulunan üniversitede, sosyo-ekonomik yönden ilin kalkınmasına katkıda bulunacak projelerin üretimi ve uygulanması amacıyla, bir "*Samsun İli ve İlçeleri Araştırma ve Uygulama Merkezi*" kurulabilir.

Millî mücadele, 19 Mayıs 1919 tarihinde Samsun'da başlatılmış, yurt genelinde teşkilatlanılarak İstiklal Savaşı kazanılmıştır. Yakın tarihimizin bu muzaffer şehri, ekonomik anlamda da vereceği mücadelenin üstesinden gelebilecek coğrafi potansiyele ve beynlere sahiptir.

Kaynakça

ATASOY, S., 1997, *Amisos, Karadeniz Kıyısında Antik Bir Kent*. Samsun.

DİE, 2002 a, *İstatistiklerle Türkiye 2001*. DİE Matbaası, Ankara.

DİE, 2002 b, *Samsun İli 2000 Genel Nüfus Sayımı Nüfusun Sosyal ve Ekonomik Nitelikleri*. DİE Matbaası, Ankara.

DPT, 2003, *İllerin ve Bölgelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması Raporu*, Ankara.

<http://www.dpt.gov.tr/bgyu/bgyu/html>.

- ÖNER, E., 1996, "Samsun ve Çevresinin Jeomorfolojisi", Atatürk KDTYK *Coğrafya Araştırmaları Dergisi*, Sayı: 4, Ankara.
- Samsun Ticaret Ve Sanayi Odası, 2005, *İktisadi Rapor-2005*, Samsun.
- TOPRAKSU, 1984, *Samsun İli Verimlilik Envanteri ve Gübre İhtiyaç Raporu*. TOVEP Yayın No: 23, Ankara.
- UZUN, A., 1995, "Tekkeköy'de (Samsun) Mağara-Kale Yerleşmeleri". *Doğu Coğrafya Dergisi*, No: 1, Erzurum.
- UZUN, A., 2000, "Samsun İlinin Başlıca Coğrafi Özellikleri", OMÜ, Fen Edebiyat Fakültesi Dergisi, *Coğrafya Serisi*, Cilt: 1, Sayı: 1, Samsun.
- UZUNEMİNOĞLU, H., 1992, *Samsun, Bir Uygulamalı Şehir Coğrafyası* (Yayımlanmamış Doktora Tezi). İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

DÜNYADA VE TÜRKİYE’DE TERMAL TURİZMİN ÖNEMİ VE HAVZA KAPLICALARI

Cevdet YILMAZ*

Giriş

Sanayileşme, makineleşme, ücretli tatiller ve boş zamanların artışı gibi faktörlerin de etkisi ile özellikle 1950’li yıllardan sonra dünyada turizm hızla gelişmiş ve başka hiçbir sektörün yaratamayacağı kadar yeni iş ve gelir imkânlarının ortaya çıkmasını sağlamıştır¹. Hızlı şehirleşme ve bunun paralelinde gelişen yeni hayat tarzları bir yandan insanı olabildiğince stres ve sıkıntıya sokarken, diğer yandan da gelir durumu nispeten iyi olan insanları bulundukları çevreden geçici bir süreyle de olsa çıkmaya ve uzaklaşmaya sevk etmektedir. İşte bu durum turizme katılanların sayısını gün geçtikçe arttırdığı gibi, turistik mekânların çeşitlenmesi ve yeni yerlerin ortaya çıkmasına da teşvik etmektedir. Bu bağlamda termal merkezler hem gezilecek-görülecek yerler olarak, hem de beden ve zihnin dinlenmesi ve tazelenmesi için en çok tercih edilen mekânlardan biri olmuştur.

Sağlık turizminin bir kolu olan termalizm, tabiatta sıcak veya soğuk olarak bulunan mineralli suların sağlık amacıyla içme veya dış tatbiklerle kullanımı için turistlerin ulaşım, konaklama ve ağırlama ihtiyaçlarının karşılanmasını sağlayan bir turizm çeşididir. Halk arasında içilen sulara *içme* veya *içmece*, dış tatbiklerle kullanılanlara ise *ılıca*, *çermik*, *hamam*, *kaynarca*, *ılısu* gibi isimler verilmektedir (DOĞANER 2001: 74). Tüm bu faaliyetlerin turizm literatüründeki Türkçe karşılığı *kaplıca merkezi* veya *termal turizm* olurken, yabancı dillerdeki karşılığı Latince “*Salus Pem Aquam*” (*su ile gelen iyilik*) kelimelerinden türetilmiş olan **SPA**’dır. Bu terim Roma İmparatorluğu döneminden beri termal ya da deniz suyunun ağırlıklı olarak tercih edildiği vücut bakımı ve tedavileri için kullanılmaktadır.

Dünyadaki gelişmelere bağlı olarak Türkiye’de de termal turizm talebi artmakta, Samsun’un Havza ilçe merkezi gibi şifalı sulara sahip sahalar yerel kalkınmada itici güç olarak bu potansiyelden yararlanmak istemektedirler. Niyet iyi oymakla birlikte başlıca sorun mevcut geleneksel banyo-hamam anlayışından

* Prof. Dr., Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Eğitim Fakültesi, Coğrafya Eğitimi ABD Öğretim Üyesi.

¹ Birleşmiş Milletler Dünya Turizm Örgütü’ne (UNWTO) göre;

13 Aralık 2012 itibarıyla dünya genelinde seyahat eden insan sayısının 1 milyarı aştığı, her 12 kişiden birinin turizm sektöründe çalıştığı ve dünya turizm gelirin de 1,2 trilyon dolar olarak gerçekleştiği belirtilmiştir. Türkiye’de ise (2012 yılsonu tahminlerine göre) toplam yabancı ziyaretçi sayısı 31.8 milyon kişi, toplam turizm geliri de 23,5 milyar dolar olarak gerçekleşmiş, bu rakamlarla Türkiye dünya turizm geliri istatistiklerinde 11., gelen turist sayısında da 29,3 milyon kişi ile 6. sırada yer almıştır. Turizmde sigortalı çalışan sayısı (bir önceki yıla göre % 13 büyümeye) 786.000 kişiyi geçmiş, toplam istihdam içindeki payı da % 7 olmuştur.

sıyrılarak, çağdaş ve talep edilen bir termal turizm merkezi nasıl olunacağı hususunda düşünülmektedir. Araştırmamızda bu ikilemden yola çıkılarak, termal turizm alanında dünyadaki son gelişmeler ele alınmış, bu alanda ileri gitmiş ülkelerdeki örnekler dikkatle incelenerek, mevcut potansiyel ve bunun nasıl kullanıldığı konularında Havza ile bir karşılaştırma yapılmıştır.

Çalışmanın amacı; Havza'nın da çağdaş ve modern bir kaplıca merkezi olabilmesi için mevcut duruma ilave olarak daha neler yapılabileceği konusunu tartışmaya açmaktır. Çalışmada kullanılan bilgiler Almanya'nın önde gelen kaplıca merkezlerinden biri olan Bad Kissingen ile Türkiye'de başta Havza olmak üzere diğer kaplıca merkezlerinde yaptığımız kişisel gözlem ve araştırmalara dayanmaktadır. Bilgilerin bir kısmı da ilgili kaynaklar ile internet ortamından sağlanmıştır.

1. Kaplıcaların Turizm Açısından Önemi

Termal turizmin ana mekânı olan kaplıcaların bulunduğu yerler, buralardaki mineral su kaynaklarının iyileştirici etkileri nedeniyle Roma İmparatorluğu zamanından beri bilinmekte ve ziyaret edilmekteydi. Örneğin İngiltere'de Bath ve Buxton, Almanya'da Baden Baden bunlardan sadece birkaçıydı. Fakat modern anlamda kaplıca turizminin başlangıcı ve bugünkü durumunu almasını sağlayan olayların temelinde 17.Yüzyıl'da Avrupa'daki bazı doktorların maden sularının iyileştirici etkilerine güvenerek hastalarını kaplıcalara göndermeye başlamalarının büyük rolü olmuştur. Böylece Avrupa'da kaplıca merkezlerinin sayısı hızla artmaya başlamıştır. Örneğin II. Napolyon'un Vichy'i bu amaçla ziyaret etmesi bu şehrin bir termal turizm merkezi olarak ortaya çıkması ve gelişmesinde çok önemli rol oynamıştır (ÖZGÜÇ 1994:105). Bu ve benzeri özellikleri ile birçok kaplıca büyük ün yapmış ve diğer kaplıca merkezlerinin tanınması ve ziyaret edilmesinin de önünü açmışlardır. Böylece Avrupa'da çok sayıda termal turizm merkezi ortaya çıkmış, bunlar turizmin kitlesel boyuta ulaştığı 2.Dünya Savaşı sonrasına hazırlıklı yakalanmışlardır. Zaman zaman kaplıcaların önemi azalıp, kaplıcaya gitmek moda olmaktan çıksa da bu kez isim değiştirerek; hidroterapi, balneoterapi, SPA, kür, zayıflama merkezi gibi yeni yaklaşımlarla kaplıcalar her dönem çekiciliklerini korumayı başarmışlar, bulundukları mekânlara istihdam, refah ve mutluluk getirmişlerdir.

Avrupa SPA Birliği (European Spas Association) verilerine göre ABD'de 2000 rakamlarıyla 9 bin civarında SPA lokasyonu bulunmakta olup bu SPA'larda istihdam edilen kişi sayısı 282 bindir. Avrupa kıtasında ise sayı bakımından İtalya 300 SPA ile Avrupa'nın lideri, Almanya 260, İspanya 128 SPA ile 2. Ve 3. Sırada gelirken, 100 SPA ile Türkiye üçüncü sırada bulunmaktadır.

SPA turizminde ortalama kalış süresi diğer turizm türlerine göre daha uzundur. Almanya'daki SPA'larda ortalama kalışlar 6, Fransa'da 17-18, Çekoslovakya'da 18 geceyi bulmaktadır. Ziyaretçi sayısı bakımından ise; 2001 yılında

SPA'ları ziyaret eden 17 milyona yakın ziyaretçi ve 105 milyon geceleme ile Almanya ilk sırada yer almaktadır. Ülkemize gelen yabancı ziyaretçilerin ortalama geceleme sayısının 4,1 olduğu ve ortalama yabancı ziyaretçi gelirimizin yaklaşık 700 Dolar olduğu düşünüldüğünde SPA için gelen yabancı ziyaretçilerin genel ortalamasının en az iki katına kadar çıkan bir harcamaya sahip olduğu söylenebilir. İzmir Balçova termal tesislerinde yabancı ziyaretçilerin ortalama kalış sürelerinin 2002 yılında 28 gece olması bu düşüncüyü desteklemektedir (YÜCEL 2006).

Burada unutulmaması gereken husus (şifalı suların günümüzde sadece tedavi için değil, zindelik ve güzellik için de tercih edilir olması nedeniyle) SPA kavramının çok geniş bir anlam içermesidir. Gelişmiş ülkelerdeki kaplıca örneklerinde olduğu gibi SPA, her türlü aktiviteyi içeren bir turizm merkezi olursa önemi vardır ve ancak böyle bir durumda bulunduğu yerin kalkınmasında kilit rol oynamaktadır. Hâlbuki İzmir-Balçova, Denizli-Pamukkale gibi birkaç istisna hariç, Türkiye'de kaplıca merkezleri henüz (bir havuzu olma veya çeşmelerinden termal su akması gibi) sadece su kaynağına sahip olma özellikleri ile dikkat çekmeye çalışmaktadırlar².

2. Dünyada Gelişmiş Termal Merkezlerin Ortak Özellikleri

SPA turizmi bakımından Almanya dünyanın önde gelen devletlerinden biridir. Ülke genelinde yayılmış bulunan ve ön ya da son eklerinde *bad* bulunan yerleşmelerin hemen hepsi birer termal turizm merkezidir (*Bad Berleburg, Baden Baden, Wiesbaden* gibi). Bavyera eyaletinde bulunan 10.000 nüfuslu (2009) dünyaca meşhur SPA kenti Bad Kissingen de bunlardan biridir³. Gerek bu kent ile ilgili olarak gerekse diğer termal merkezler hakkında edindiğimiz bilgilere göre bunların ortak özellikleri kısaca şu şekilde özetlenebilir:

-Hemen hepsi geçmişten gelen tarihsel kimliklerini muhafaza etmişler, tarihsel geçmişlerine ve tarihsel miraslarına sahip çıkmışlardır. Restorasyon vb. faaliyetlerle kentin ortak mekânları ile kenti oluşturan konutlar eski görünümelerini korudukları gibi, koruma kullanma dengesi içinde bunlar fonksiyonel hale getirilmiş, gerektiği yerlerde de modern yapılaşmayı teşvik ederek eski ile yeni arasında bir senteze gitmişlerdir. Bu mekânlardan bir kısmı müze haline getirilirken, bir kısmı da aktif kullanıma sunulmuştur.

-Federal Alman Sosyal Güvenlik Yasası'nda yapılan değişiklikle kaplıcalardan tedavi amaçlı yararlanmaların sigorta kapsamına alınması ile hem ziyaretçi sayıları artmış, hem de bu amaçla bu tür kentlerde birçok klinik açılmıştır.

² Bu araştırmada kaplıcaların (çeşitleri, sularının muhteviyatı, hangi hastalıklara iyi geldikleri, tedavi süreçleri, dünya ve ülke genelinde dağılışı vb. gibi) genel özellikleri üzerinde durulmamış, sadece turizm potansiyeli açısından bir ön değerlendirme yapılmıştır.

³ Bad Kissingen ile ilgili bilgilerimiz 1997 yılında Almanya ziyaretimiz sırasındaki kişisel gözlemlere, buradan temin edilen broşür ve kitapçıklara dayanmaktadır.

-Büyük kısmında otel sayısı düşük tutulmuş, müşteriler pansiyonlara yönlendirilerek halkın kendi evlerini konaklama tesislerine dönüştürmeleri sağlanmıştır. Bu yolla kentin turizm gelirlerinin halk arasında en küçük kesimlere kadar nüfuz etmesi sağlanmış, böylece işsizlik problemi çözüldüğü gibi, halkın bütün kademeleri olayın içine çekilerek ortak bilinç geliştirilmiştir. Bad Kissingen'in 2003 yılında 1,5 milyon geceleme sayısına ulaşması 17.000 nüfuslu bir kent için tek kelimeyle refah anlamına gelmektedir.

-Meşhur kişilerin kaplıcaları ziyaretleri sağlanarak, onlara ikametgâh sunularak, ya da ev sahipliği yapılarak isimlerini duyurmuşlardır. Bu çaba günümüzde de önemli spor kulüpleri, devlet adamları ya da sanatçıları ağırlayarak devam etmektedir. Meşhur kişilerin kaplıcalarda çekilmiş fotoğrafları, kaplıcalarla ilgili düşünceleri ulusal basına yansıtılarak etkin bir reklâm ve tanıtım programı uygulanmakta, kentlerin adı sürekli gündemde tutulmaktadır.

-Ulusal ve uluslar arası düzeyde sanat etkinlikleri, festival ve sergiler düzenleyerek ilgi çekmektedirler. Büyük kapalı salonlar yapılmış, tiyatro ve konserlerle ziyaretçilerin dışarıya çıkamadıkları kapalı hava durumlarında da boş zamanları doldurulmaya çalışılmıştır. Bu salonlarda aynı zamanda sağlıkla ilgili kongreler ve haftalar tertip edilmekte, seminerler, konferanslar verilmektedir. Bu yolla kongre turizmine de ev sahipliği yapmaktadırlar.

-Karavan park yerlerine özel önem verilmiş, ziyaretçilerin kenti kendi evlerindeymiş gibi hissetmeleri sağlanmıştır. Gençlik kampları tesis edilmiş, bu yolla daha küçük yaştan itibaren ülke çapında ziyaretçilerin zihinlerinde iz bırakmak hedeflenmiştir.

-Futbol, basketbol, yüzme, tenis, golf, buz hokeyi gibi çok çeşitli alanlarda spor kulüpleri oluşturup, sonra da bunların lig ve turnuva maçlarını destekleyerek isimlerini marka haline getirmişlerdir.

-Bad Kissingen örneğinde olduğu gibi, gönüllü kuruluşların da katkısı ile engelliler için bile turistik çekicilikler sunarak, ayırım yapmaksızın her kesim insana hitap ettiklerini ısrarla vurgulamaktadırlar.

-Tüm kaplıca kentlerinde yeşil özellikle korunmuş, sadece cadde ve sokaklar değil, hemen tüm ev ve işyerlerinin balon ve camları çiçeklerle bezenmiştir.

-Kentlerin sadece bir termal merkez olarak değil, hem SPA, hem de turistik bir mekân olarak algılanması için çeşitli tedbirler almaktadırlar. Bilindiği gibi, termal turizmin en önemli özelliği, toplam süresi 1-1,5 saati geçmeyen ortalama günlük 2 seans sudan yararlanma dışında kalan büyük boş zamandır. Tedavi için gelenler ve onlara refakat edenlerin bu boş zamanlarının çeşitli aktivitelerle doldurulması gerekir. Çünkü geceleme sayısının artması bu aktivitelerin insanları oyalaması ile doğru

orantılıdır. Geceleme sayısının artması ise kentlerin turizmden elde ettiği geliri yükselten başlıca faktördür.

-Etkin tanıtım için kaliteli ve hedef kitlesi iyi tespit edilmiş broşür ve tanıtım kitapçıkları hazırlanmıştır. Bu yayınlarda kaplıcalarda; çok çeşitli tedavi yöntemleri uygulandığı, kaplıca suyu kürleri, mineral su banyoları, çamur banyoları, tazyikli su terapileri ile kalp ve damar hastalıkları, kolesterol, tansiyon ve diyabetik rahatsızlıklar, dolaşım ve sindirim sistemi problemleri, pankreas ve karaciğer enfeksiyonları, mide ve böbrek rahatsızlıkları, bağırsak ve hemoroit problemleri, jinekolojik rahatsızlıklar vd. hastalıkların doğal ortam içinde tedavi edildikleri vurgulanmaktadır.

-Bad Kissingen belediyesi tarafından hazırlanan broşürde kentin tanıtımı için kullanılan şu sloganlar oldukça dikkat çekicidir; *“Kalp, romatizma, dolaşım ve sindirim sistemi bozuklukları ile bunlardan kaynaklanan diyabet, ürik asit, kolesterol ve tansiyon problemleri **modern insanın** karşı karşıya olduğu hastalıklardır. Bad Kissingen’de **tatil yaparak ve dinlenerek** bu hastalıklara yakalanma riskinizi azaltabilirsiniz. Şayet bu tür rahatsızlıklarınız varsa; Bad Kissingen’de geçmişin geleneksel tedavi yöntemleri yanında, geliştirilmiş modern tıp teknikleri ile tedavi edilirsiniz. Bunun için Bad Kissingen’de deneyimli doktorlar ve terapistler; yaşınıza, kilonuza ve cinsiyetinize, kısaca herkes için ayrı ayrı tedavi yöntemleri belirlerler ve bunları başarıyla uygularlar”*.

*Kaplıca merkezlerinde ziyaretçilerin geceleme sayısını arttırmak için oluşturulan başlıca boş zaman faaliyetleri şu şekilde özetlenebilir; Kentlerin içinde veya çevrelerinde bisiklet yolları yapılmış, bunlar ışıklandırılmış, rotalar belirlenmiş, bütün bu rotalar mesafe ve yoğunlukları gösterecek şekilde işaretlenmişler, uygun yerlerde bisikletliler için dinlenme yerleri inşa edilmiştir. Uzun yürüyüş (hiking) parkurları tespit edilmiş, kentlerin çevresindeki (akarsu boyları, tepeler ve manzara seyir yerleri gibi) belli başlı jeomorfolojik üniteler bu güzergâhlara dahil edilmiştir. Özellikle kaplıcalar çevresinde ormanı andıran geniş ağaçlık alanların arasında mesafesi belli yaya yolları oluşturularak doktorlar eşliğinde onlarca terapi grubunun birbirini görmeden yürüyüş yapmalarını sağlayacak yaya yolu sistemleri geliştirilmiştir. Çok sayıda tenis kortu yapılmış, bunun yanında ayrıca buz pateni ve golf sahaları, yamaç paraşütü için uygun yerler, okçuluk ve binicilik tesisleri hizmete sokularak ziyaretçilere alternatifler sunulmuştur. Termal kaynakların dışında da su ile ilgili olarak birçok aktivite oluşturulmuştur. Yüzme havuzları, aqua parklar, kentlerin içinden veya yakınından geçen ırmaklar üzerinde kano yapma, amatör balıkçılık bunlardan sadece birkaçıdır. Çok sayıda otel, bar, cafe, restaurant, alışveriş mekânı ile birlikte özellikle *“konukseverlik”* vurgulanmakta, gastronomi ve yerel lezzetler ön plana çıkartılarak bölgede üretilen ürünlere talep arttırılarak ekonomik refahın en alt kademeye kadar yayılması sağlanmaktadır.*

3. Türkiye’de Kaplıca Turizmi

Önemli bir jeotermal kuşak üzerinde yer alan Türkiye, kaynak zenginliği ve potansiyeli açısından dünyada ilk yedi ülke arasında yer almakta, Avrupa’da kaynak potansiyeli açısından birinci, kaplıca uygulamaları konusunda ise üçüncü sırada gelmektedir. Kültür ve Turizm Bakanlığı verilerine göre sıcaklıkları 20°C – 110°C arasında, debileri ise 2-500 l./ sn arasında değişebilen 1000’in üzerinde kaynak bulunmaktadır. Bu kaynaklardan 100’ü kayda değer olmak üzere, 200’ün üzerinde termal merkez oluşturulmuştur (Şekil 1).

Şekil 1. Türkiye jeotermal kaynaklar haritası (Kaynak: MTA).



Türkiye’de kaplıca ve şifalı sular yüzyıllardır bilinmekte ve ziyaret edilmektedir. Fakat genel olarak ele alındığında bu ziyaretler daha çok şifa aramak şeklinde ve ilkel düzeyde kalmış, kaplıcaların bulunduğu yerlerin bir termal turizm merkezine dönüşmesini sağlayamamıştır. Ancak son yıllarda, dünyada hızla artan termal turizm talebine de bağlı olarak, Türkiye’de de bir takım gelişmeler yaşanmakta, eskiden beri bilinen bazı merkezler bu yeni gelişmelere ayak uydurarak birer termal turizm merkezine dönüşmektedirler. İzmir-Balçova, Yalova-Termal⁴, Balıkesir-Gönen, Sakarya-Kuzuluk, Bolu, Bursa, Afyon, Ankara-Kızılcahamam vd. bunlara örnektir.

Kültür ve Turizm Bakanlığı’nın 2010 yılı verilerine göre ülkemizde termal turizm amacına yönelik olarak (Sağlık Bakanlığınca kür merkezi olarak uygun görülen) toplam 100 tesis ve yaklaşık 30.000 yatak kapasitesi mevcuttur (Tablo 1).

⁴ Büyük Önder Atatürk tarihi çok eskilere giden ve Osmanlılar döneminde de kullanılan Yalova kaplıcaları için buranın bir su beldesi haline gelmesi için çalışmış, O’nun emir ve direktifleri ile 1936’da Termal Otel’in inşasına başlanmıştır. Yine Atatürk’ün isteği ile İstanbul Tıp Fakültesi’nde “Hidro-Klimatoloji Kürsüsü” kurularak kaplıca hekimliğinin Türkiye’deki temelleri atılmıştır (Doğaner 2001: 75).

Tablo 1. 2010 yılı verilerine göre Türkiye’de termal turizm tesisleri.

Termal Turizm Tesisleri (2010 yılı)	Tesis Sayısı	Yatak Kapasitesi
<i>Turizm İşletme Belgeli</i>	50	15.796
<i>Turizm Yatırım Belgeli</i>	15	7.757
<i>Belediye Belgeli</i>	35	6.174
<i>Toplam</i>	100	29.727

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

Türkiye’de turizmin çeşitlendirilmesi ve yaygınlaştırılması politikalarına paralel olarak termal turizm devlet tarafından desteklenmekte, bu alanda yatırım teşvikleri uygulanmaktadır. 1985-1993 yılları arasında 31 kaplıca *turizm merkezi* ilân edilmiş, ilgili Bakanlık proje ve kredi desteği vererek bu sektörü harekete geçirmeye çalışmıştır. 2007 yılında ise konu tekrar ele alınmış ve *Türkiye Turizm Stratejisi 2023* ve *Eylem Planı 2007–2013* yayınlanmış, bu kapsamda Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından *Termal Turizm Master Planı (2007-2023)* hazırlanarak yeni bir aşamaya geçilmiştir. Turizm Master Planı’nın amacı, “ülkemizin sahip olduğu alternatif turizm potansiyellerinin tespiti ve planlı bir şekilde koruma-kullanma dengesi içerisinde ülke turizmine kazandırılması için izlenecek olan stratejileri belirleyip eylem planı haline getirmek, bu proje çalışmaları ile yenilenebilir olan jeotermal kaynakların daha etkin ve verimli kullanılmasına yönelik olarak geleneksel kaplıca kullanımından farklı bir anlayış geliştirmek” olarak ifade edilmiştir.

Master Plana uygun olarak 4 adet *Termal Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi* ile 70 adet *Termal Turizm Merkezinin* faaliyete geçirilmesi amaçlanmıştır. Bakanlığın bu çalışmalarla ilgili temel hedeflerinin başında termal turizminin geliştirilmesine yönelik olarak bünyesinde kür parkı, kür merkezi ve konaklama entegrasyonunu sağlayan tesisler bulunduran uluslararası standartlara sahip nitelikli tesislerin sayısını çoğaltmak gelmektedir. Böylece turizm geliri ve turist sayısının arttırılacak, termal sularımız yıkanma amaçlı kullanım dışında insan sağlığı, zindelik, rekreasyon, eğlence, dinlence ve spor tesisleri gibi imkanların yer aldığı ve tüm yıl boyunca hizmet verebilen tesislere dönüştürülecektir.

Bu düşünce ile ortaya çıkacak modern tesisler sayesinde insanlarımızın sağlık ve rekreatif amaçlı ihtiyaçlarına günün sağlık teknolojisine uygun olarak cevap verilmesi beklenirken, diğer yandan da geleneksel Türk kaplıca ve hamam kültür ve geleneğinin çağdaş mimari ve işletme sistemi içinde değerlendirilmesiyle ülkemize özgü bir markalaşma ve tanıtım boyutu kazandırılmaya çalışılacaktır.

Hedeflenen tüm bu çalışmalar tamamlandığında planlı olarak gelişen termal turizm merkezlerinde mevcut kapasite önce 50.000, sonra 100.000 ve nihayet 2023 yılına kadar 500.000 termal yatağa yükseltilecek, orta ve uzun vadede Türkiye, termal turizmde dünyanın en önemli sağlık ve termal destinasyonu olacaktır.

Türkiye sahip olduğu termal turizm potansiyelini tam olarak değerlendirebilse ve kaplıcalarını modern SPA merkezlerine dönüştürebilse % 40 doluluk ve ortalama 10 gece konaklama ile 5 milyon müşteri ağırlayabilir ve (ziyaretçi başına ortalama 1.400 ABD doları üzerinden) sadece bu alandan 8 milyar dolara yakın döviz girdisi sağlayabilir. Fakat günümüzde turizm ve belediye belgeli mevcut yatak sayısı yukarıda da belirtildiği gibi sadece 30.000 civarında olup, bunlar içinde de yabancı turistlere hitap edenlerin sayısı oldukça azdır.

4. Havza; Coğrafi Özellikler ve Sosyo-Ekonomik Yapı

Türkiye'nin kuzeyinde, Orta Karadeniz Bölümü'nde yer alan Havza Samsun ilinin iç kısımda yer alan önemli ilçelerinden biridir. İlçe merkezi Tersakan çayı vadisi ile onun kolunun kesiştiği yerde, Ankara-Samsun ana karayolu üzerinde kurulmuştur (Foto 1).



Foto 1. Havza ilçe merkezinin genel görünümü.

Samsun il merkezine 84, Ankara'ya 316, Amasya il merkezine 53 km uzaklıktadır (Şekil 2). İlçe merkezinden ayrıca Samsun-Amasya demiryolu hattı geçmektedir. Deniz seviyesinden yükseltisi 675 m'dir. Yazları ılık ve serin, kışları kar yağışlı ve soğuk geçen bir iklime sahiptir.

İlçe toplam nüfusu (TÜİK'in 2011 yılsonu verilerine göre) 44.332'dir. Bunun % 45,8'i ilçe merkezinde, % 54,2'si ise köylerde oturmaktadır⁵. İlçenin toplam yüzölçümü 770 km² olup, aritmetik nüfus yoğunluğu 58 kişidir. İlçe genelinde nüfusun azalmasına bağlı olarak nüfus yoğunluğu da sürekli gerilemektedir.

⁵ Havza ilçe merkezi (şehir) nüfusu 1980'de 15.560'den (30 yıllık süre içinde yaklaşık 5.000 artarak) 2011'de 20.293'a çıkmıştır. Aynı dönemde kırsal nüfus ise (1980'de) 45.722 kişiden (hızla azalarak) 2011'de 24.039'a kadar düşmüş, yaklaşık 20.000 azalmıştır. Rakamlara bakılırsa kırsal kesimde azalan nüfusun en fazla dörtte biri ilçe merkezine gitmiş olabilir. En iyi tahminle dörtte üçü Samsun il merkezine ya da diğer şehirlere göç etmiştir.



Şekil 2. Karayolu ulaşım sistemi içinde Havza'nın yeri.

İlçede; 18 un fabrikası, 1 adet süt ürünleri tesisi, 2 adet linyit işletmesi, 1989'da faaliyete geçen Küçük Sanayi Sitesi'nde ise 125 esnaf (semaver imalatı vb.) çeşitli dallarda faaliyet göstermektedir. Karayolu üzerinde bulunması nedeniyle nakliyecilik gelişmiştir. Havza Belediyesi'nin 2007 yılı verilerine göre ilçe genelinde istihdamın sektörel dağılımına bakıldığında bunun; % 78'inin tarımda, % 13'ünün hizmet sektöründe, % 7'sinin kamuda ve % 2'sinin de sanayi ve turizm sektöründe çalıştığı görülmektedir.

İlçe nüfusunun büyük kısmı hala kırsal faaliyetlerden geçimini temin etmektedir. Başta buğday yetiştiriciliği olmak üzere esas olarak tahıl tarımı yapılmaktadır. Az da olsa şeker pancarı üretimi ve hayvancılık diğer kırsal geçim kaynaklarıdır. İlçe toprakları, üzerinde yaşayan insanları mutlu edememekte, bu durum ilçeden dışarıya göçleri doğurmaktadır. Nitekim ilçe toplam nüfusunun 1990'da (Cumhuriyet döneminde ulaştığı en yüksek rakam olan) 62.504'den 2011'de 44.332'e gerilemesi ilçede yaşanan ekonomik sıkıntının nüfusa yansıyan en önemli göstergesidir.

İşsizlik ve geri kalmışlık Havza için önemli bir sorun teşkil etmekte, yerel yöneticiler bu problemin çözümü için Havza'nın sahip olduğu en önemli potansiyel olarak kaplıcaları görmekte ve buna bağlı olarak da termal turizm yoluyla kalkınmayı hedeflemektedirler. Şimdilik potansiyel ve kapasitesinin çok altında hizmet veren termal turizm sektörünün tam olarak değerlendirildiğinde Havza'nın ekonomik gelişmesinde önemli rolü olacağı kuşkusuzdur. Fakat bunu başarmak için yapılması gereken çok iş vardır.

5. Havza Kaplıcaları

Havza kaplıcalarının yaklaşık 2000 yıldır bilindiği tahmin edilmektedir. Genel olarak iç turizme hitap eden kaplıca tesisleri, çoğunluğu yakın çevreden ve günübürlükçilerden oluşmak üzere, ülkenin her tarafından ziyaretçi ağırlamaktadır. Belediye'nin tahminlerine göre yılda yaklaşık 150.000 kişi ziyaret etmektedir.

5.1. Konaklama altyapısı

İlçedeki otel ve motellerin yatak sayısı 1000 civarında olup, kaplıcalar bölgesinde özel şahıslara ait 300 yatak kapasitesi olan pansiyonlarla birlikte toplam yatak kapasitesi 1300 civarındadır (Tablo 2). Bunların dışında sadece kaplıca hizmeti veren tesisler de vardır (Foto 2,3,4,5,6,7,8,9).

Tablo 2. Havza'daki başlıca konaklama tesisleri ve kapasiteleri.

Ancere Termal Otel	Yeni yapılan bu otel 70 oda ve 170 yatak kapasitesine sahiptir. Tesis bünyesinde kapalı havuz, 2 adet termal havuz, fizik tedavi birimi, sıra banyoları, Türk hamamı, sauna, masaj, jakuzi, fitness center, aerobik, 320 ve 120 kişilik 2 toplantı salonu, 400 kişilik restoran ve katlı otoparka sahiptir.
Maarif Oteli	24 oda ve 75 yatak kapasiteli. Tesis bünyesinde 9 özel banyo, jakuzili özel banyolar, Türk usulü hamam, hidromasajlı şifa havuzu, 100 kişilik restoran ve otoparka sahiptir.
Lokman Hekim Oteli	25 adet apart motelden oluşan otel 125 yatak kapasitesine sahiptir. Tesiste 15 adet özel banyo, 200 kişilik restaurant, 300 kişilik çay bahçesi, 250 kişilik piknik alanı ile açık ve kapalı otoparka sahiptir.
Tuğra Oteli	36 oda ve 120 yatak kapasiteli otel belediye belgelidir. Tesiste 6 adet jakuzili özel banyo, 1 adet özel havuz, jimnastik salonu, 200 kişilik restaurant, kapalı oto park, bir de spor kompleksi bulunmaktadır.
Belde Otel	26 oda ve 75 yatak kapasiteli otel belediye belgelidir. Tesis bünyesinde 8 adet özel banyo, 120 kişilik restaurant sahiptir.
Zeybek Oteli	17 oda ve 80 yatak kapasiteli otel belediye belgelidir. Tesis bünyesinde özel banyolar bulunmaktadır.
Tuğra Park Oteli	52 oda, 104 yatak kapasiteli, 100 kişilik restaurant ve 300 kişilik toplantı salonu bulunmaktadır.
Çevik Oteli	40 yatak kapasitelidir.
Tursan Otel	20 oda ve özel banyolara sahiptir.
Pansiyonculuk	Yıldan yıla değişmekle beraber yaklaşık 150 evde yapılmaktadır.
Modern Türk Hamamı	Bünyesinde 22 adet özel banyo, 300 kişilik umumi banyo ve 100 kişilik kafeteryası bulunmaktadır.
Vakıf Hamamı	22 özel banyosu ve bir de büyük havuzu vardır.
Küçük Hamam	Bir adet havuzu vardır.



Foto 2. Ancere Termal Otel.



Foto 3. Ancere Termal Otel havuzu.



Foto 4. Belde Otel.



Foto 5. Tursan Otel.



Foto 6. Tuğra Otel.



Foto 7. Özel pansiyonlardan biri.



Foto 8. Lokman Hekim Apart Motel.



Foto 9. Türk Hamamı özel banyoları.

5.2. Kaplıca Sularının Genel Özellikleri ve Tedavi Ettiği Hastalıklar

Kaplıca suları renksiz, berrak ve kokusuzdur. Sıcak suyun rezervuar kayacı; Jura-Alt Kretase kireçtaşıdır. Yüzeiden kireçtaşı kırık ve çatlakları boyunca derinlere süzülen su, jeoteknik gradyan etkisiyle ısınmakta ve kireçtaşları içinde depolanmaktadır. Sıcak su daha derinlerdeki Paleozoik mermerleri ve Permiyen kireç taşlarından faylar boyunca çıkarak yer yer Jura-Alt Kretase kireç taşlarına nüfuz etmektedir. Rezervuar kayacından üretilen sıcak su daha önce kaynaklar boyunca çıkarken şimdi yaklaşık 580 m derinlikten sondajlarla çıkmaktadır.

Havza kaplıcaları, volkanik kaynaklı (juvenil) olup zayıf mineralizasyonlu, sodyum bikarbonatlı, hipertermal (52-56⁰ C), hipotetik (14.5 milimol/lit) ve oligometalik (643.17 mg.) bir maden suyudur (Tablo 3).

Tablo 3. Samsun-Havza (ana kaynak) kaplıca suyu analiz raporu (ÜLKER, 1988:307).

İyonlar		mg/lit	milival/lit	% milival
Lityum	Li	0.0105	0.0015	0.0199
Sodyum	Na	147.7050	6.4500	85.6699
Potasyum	K	7.0380	0.1800	2.3908
Kalsiyum	Ca	10.5000	0.5250	6.9731
Magnezyum	Mg	4.2530	0.3480	4.6222
Demir	Fe	0.2500	0.0089	0.1182
Alüminyum	Al	0.1400	0.0155	0.2059
Klorür	Cl	9.0800	0.2561	3.4020
İyodür	I	0.0510	0.0004	0.0053
Fluorür	F	3.0000	0.1579	2.0976
Sülfat	SO	34.0000	0.7083	9.4090
Nitrat	NO	0.2500	0.0040	0.0531
Hidrofosfat	HPO	0.0500	0.0010	0.0134
Bikarbonat	HCO	390.4000	6.4000	85.0170
Hidroarsenat	HAsO	0.0120	0.0002	0.0026
Metasilikat asidi	H SiO	35.2150		
Metaborik asidi	HBO	1.2150		
Toplam sülfür	H s	0.0030		
Serbest karbondioksit		8.8	mg/lit	
Serbest oksijen		4.9	mg/lit	
Temperatür		52' C		
pH		7.85		

Kaplıca suları banyo almak veya içme olarak kullanılması ile çeşitli hastalıkların tedavisine yardımcı olmaktadır. Havza kaplıcalarının (az veya çok) iyi geldiği başlıca rahatsızlıklar şunlardır; çeşitli kan ve cilt hastalıkları, ruhsal yorgunluk

ve sinirsel rahatsızlıklar, kadın hastalıkları, hazımsızlık, mide ve safra kesesi rahatsızlıkları, kronik bronşit, nefes darlığı ve akciğer hastalıkları, romatizma ve böbrek hastalıkları, bel, boyun ve adale ağrıları, bel fıtığı ve kireçlenme, yaşlılık hastalıkları, vd.

Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün de Kurtuluş Savaşımızı başlatmak için Samsun'a çıkmasının ardından 25 Mayıs 1919'da ilk kez geldiği Havza'yı, 24 Eylül 1924 yılında tekrar ziyaret etmiş, bu ikinci gelişlerinde Havza Kaplıcaları ile ilgili olarak; *"...ve eğer Havza'nın nafi şifalı kaplıcaları ahval-i sıhhiyem üzerinde müspet bir tesir bırakmasaydı, emin olunuz ki inkılap için çalışamayacaktım..."* diyerek, buranın önemine dikkat çekmiştir.

5.3. Havza'nın Termal Turizm Potansiyeli

Son yapılan sondajlarla termal su miktarı arttırılan Havza'nın bir SPA turizm merkezi olabilmesi için önünde hem büyük bir potansiyel, hem de yapması gereken çok iş vardır. Havza'nın sahip olduğu en önemli potansiyel tabi ki termal sulardır. İkinci en önemli avantaj ise İstanbul ve Ankara'yı Orta ve Doğu Karadeniz illerine bağlayan karayolu üzerinde bulunmasıdır (*bkz. Şekil 2*). Gün geçtikçe artan özel oto sahipliği, karayollarında görülen yoğunluk, karayolunun da Havza içinde geçiyor olması ve yukarıda bahsedilen iki önemli destinasyonun mesafe olarak tam ortasında yer alması, buradan geçen insanlara durup konaklama yapmaları ve dinlenmeleri için doğal bir fırsat vermektedir.

Havza'nın Kurtuluş Savaşı'nda oynadığı önemli rol nedeniyle tarihî önem arz etmesi, bundan da okul kitaplarında sıkça bahsedilmesi nedeniyle isim olarak her kesim tarafından biliniyor olması ayrı bir avantajdır. Ayrıca M.Ö. 100 ile M.S. 200 yılları arasında kullanıldıkları sanılan Lerdüğe Tümülüsleri ve diğer keşfedilmeyi bekleyen höyük ve ören yerleri, Mustafa Paşa Camisi, Türbe ve İmareti, Tarihî Kurt Köprüsü, Bizanslılar zamanında bile kullanıldığı anlaşılan Büyük Hamam (Vakıf Hamamı) ile Küçük Hamam (Şifa Kaplıcası) ve Maarif Hamamı, günümüze kadar ulaşan Osmanlı tarzı yerel mimari örnekleri ve bunlardan biri olan Gazi Konağı, Demiryolu İstasyon binası ve diğer eserler başlıca tarihî çekiciliklerdir (*Foto 9,10,11*).

Kent merkezi yakınından geçen Tersakan çayı ile ilçe merkezi çevresinde yer alan geniş ve boş sahalar kaplıca ziyaretçilerinin rekreatif amaçlı kullanımları için düzenlendiklerinde büyük potansiyel oluşturmaktadır. Ayrıca yetişmiş insan gücü ve şimdiye kadar çeşitli sosyo-ekonomik etkileşimlerle termal turizmin Havza için önemini kavramış olan bilinçli nüfus kitlesini de artı bir değer olarak sayabiliriz.



Foto 9. Vakıf Hamamı (Büyük Hamam, Aslanağzı-Kızgözü Kaplıcası).



Foto 10. Tarihî cumbalı evler.



Foto 11. Havza İstasyonu.

Tarihî kaplıca hamamları yanında Ancere gibi modern bir oteli, Belde, Maarif, Tuğra, Zeybek otelleri yanında çok sayıda aile pansiyonu ile Havza şimdilik yeterli görünün konaklama alt yapısına da sahiptir. Havza'nın termal su varlığını değerlendirmek üzere Samsun Valiliği ve Havza Belediyesi tarafından *Termal Su Yönetim Birliği* kurulmuştur. Lâdik-Hamamayağı ve Havza-Bekdiğin kaplıcasını da içine alan bu birliğin organizesinde yeni termal tesisler için teşviki, kredisi, arsası hazır bir şekilde bölgede yeni yatırım ve yatırımcıları beklemektedir.

Fakat ne yazık ki Havza'nın sahip olduğu bu potansiyel günümüz şartlarında onun gelişmesi ve kalkınmasında yeterli olmamaktadır. Havza'nın şu an içinde bulunduğu *geleneksel banyo-hamam kasabası* kimliğinden sıyrılarak çok önemli bir SPA merkezine dönüştürülebilmesi için yapılması gereken çok iş vardır. Bizim bu konudaki önerilerimiz aşağıda sıralanmıştır.

5.4. Havza'nın Bir SPA Merkezi Olabilmesi İçin Yapılması Gerekenler

-Türkiye'de ortalama yaşam beklentisi artmış, 2012 yılı itibarıyla 75'i geçmiş bulunmaktadır. Bugün Avrupa ülkelerinin karşı karşıya olduğu yaşlı nüfus problemi yakın bir gelecekte Türkiye için de sorun teşkil etmeye başlayacaktır. Bu yaşlı nüfusla birlikte kalp ve damar hastalıkları, sindirim güçlüğü problemleri, kireçlenme ve benzeri romatizmal hastalıklara yakalananların sayısı da artacaktır. Bütün bu gelişmeler devlet hastaneleri ve sosyal güvenlik kurumları üzerindeki baskıları ve bunlarla ilgili maliyetleri arttıracaktır. Bu durum gelişmiş ülkelerde olduğu gibi SPA merkezlerinin sayısının artmasını zorunlu kılacak, termal kaynaklara sahip Havza gibi yerleşmelerin gelişmesinde etkin rol oynayacaktır. Bu nedenle Havza'nın geleceği düşünülürken sadece turistik bir mekân olarak değil, çok sayıda hastane ve fizik tedavi merkezine sahip bir sağlık kenti olacak şekilde plânlanmalıdır. Gerek 19 Mayıs Üniversitesi Tıp Fakültesi'ne bağlı olarak, gerekse devlet hastanelerinin ek tesisleri olarak tedaviye yönelik merkezlerin Havza'ya gelmesi için girişimlerde bulunulmalıdır. Hasta müşteri gönderilmesi hususunda gerek yurt içi gerekse yurtdışındaki Sosyal Güvenlik kurumları ile ön anlaşmalar yapılmalı, hastaların Havza'ya gelmesi için teşvik tedbirleri alınmalıdır. Bunun için yurtdışından olduğu kadar, yurtdışındaki işçi vatandaşlarımızdan da (özellikle bu bölgeden giden insanlarımızdan) gerek yatırımcı, gerek tanıtım elçisi, gerekse turist olarak yararlanılabilir (YILMAZ 1994).

-Refah düzeyi arttıkça toplum sağlığına daha dikkat eder hale gelmekte, gerek Karadeniz Bölgesi kıyı kuşağının nemli iklimi nedeniyle, gerekse kentlerdeki apartman hayatının güneş görmeyen dairelerinde oturanlar için SPA merkezlerine olan talep de doğal olarak artmaktadır. Bu bağlamda, özellikle fizik tedavi doktorları ile temasa geçilerek Havza kaplıcalarının onlar tarafından tavsiye edilmesi için etkin kampanyalar düzenlenmeli, basın-yayın yoluyla SPA'nın önemi ve insan sağlığı üzerindeki yararlı etkileri sürekli gündemde tutulmalıdır. Özetle, kaplıcaların sadece düşük gelirli insanların banyo almak için gittikleri yerler değil, her kesimden insanın yararlanması gerektiği ve yararlanabileceği yerler oldukları fikri ısrarla vurgulanmalı, Havza'nın bu talebe cevap verecek önemli bir merkez olduğunun altı çizilmelidir.

-Havza'da ilköğretimden başlayarak halkın her kesimine ilçenin geleceğinde termal turizmin oynayacağı rolün önemi anlatılmalıdır. Özellikle yeni nesil bu bilinçle yetiştirilmeli, okullarda birden fazla yabancı dil bu husus dikkate alınarak verilmeli, meslekî eğitim turizm ağırlıklı olmalı, 19 Mayıs Üniversitesi Havza Meslek Yüksekokulu bu doğrultuda yeniden yapılandırılmalıdır.

-Şehir bir beton yığını görüntüsünden kurtarılmalı, görsel kirlilik mutlaka sona erdirilmelidir. Şehir çiçeklerle bezenmeli, bir tatil şehri görünümü kazanmalıdır. Özellikle başta Samsun-Ankara ana karayolu olmak üzere, kentin tüm giriş ve çıkışları çiçek bahçesi olmalıdır. Bunu Türkiye'de başaran ilçeler vardır. Ankara-Bey pazarı buna tipik ve çok güzel bir örnektir. Fakat Havza mevcut görüntüsü ile bir yol boyu

kasabasından farksızdır ve buradan karayolu ile geçen insanları Havza'da farklı bir şeylerin olduğuna ikna edecek görsel bir çekicilik yoktur.

-Kaplıca turizmi (çoğu zaman hastaya refakat edecek birileri de gerektiği için) aynı zamanda bir aile turizmi olduğundan, hasta olmayan fakat hastalarla beraber gelen kişilerin de boş zamanlarını geçirecek rekreasyonel faaliyet sahalarına ihtiyaç vardır. Bunların neler olduğu veya olması gerektiği yukarıda dünya genelinde verilen örneklerde anlatılmıştır.

-Havza kaplıcaları Ankara ve İstanbul'dan (özellikle kendi araçları ile) Ordu, Giresun, Trabzon, Rize gibi Doğu Karadeniz kentlerine giden (veya bunun tersi istikamette seyahat eden) kişilerin tam da yorulup mola verme ihtiyacı hissettikleri bir mesafede bulunmaktadır. Kentin giriş ve çıkışlarında Havza'nın bir termal turizm kentine uygun çekicilikte reklâm panoları yerleştirilmeli, sürücülerin durup konaklamaları için dikkat çekici uyarılar yazılmalı, çiçeklerle bezeli temiz ve düzenli



bir çevresel görünümle yoldan geçenler cezbedilmelidir⁶.

⁶ Hâlbuki eleştirel gözle bakıldığında maalesef Havza'da bu durumun tersi birçok husus dikkati çekmektedir. Bunlardan birkaçını şu şekilde özetleyebiliriz; 1-Karayolunun çevresi düzenlenip kent çekici hale gelsin derken bu arada şehirlerarası yol üst geçit üzerinden verilmiştir. Bu uygulama, kent içi trafiği rahatlatılırken, Havza'nın transit olarak geçilmesine zemin hazırlayarak, yoldan geçenlerin Havza'da konaklama ihtimallerini azaltmıştır (Foto 12). 2- Çevre düzenlemesi yapıldığında önemli bir rekreasyonel çekicilik potansiyeli olan Tersakan çayı turistik olarak değerlendirilmek bir yana, adeta katı ve sıvı atık deşarj yeri olarak görülmektedir (Foto 13). 3- Üzerinde Havza'nın bir kaplıca kenti olduğuna dair yazı bulunan tak, kentin ana caddesinin girişinde estetik kaygıdan uzak bir biçimde inşa edilmiştir (Foto 14). 4- Kentin girişlerine yerleştirilen tanıtım panoları da yine estetik kaygıdan yoksun, okuması zor ve yoldan (belli bir hızda) geçenlerin dikkatini çekmekte zorlanacakları bir biçimde dikilmişlerdir (Foto 15).

Foto 12. Havza kent merkezinden geçen yükseltilmiş transit yol.



Foto 13. İlçe merkezinden geçen Tersakan çayı.

-Reklâm ve tanıtımda kaplıcaı ziyaret eden ünlü kişilerden yararlanılabilir veya bunlar davet edilerek medyatik tanıtım yapılabilir. Albenisi olan, kaliteli, renkli, doğru dürüst broşür ve kitapçıklar hazırlanabilir, bunların bir kısmı Havza içinde veya yakınındaki trafik ışıklarında duran ya da konaklama tesislerinde mola veren özel araç sahiplerine elden verilerek bile etkin bir davet gerçekleştirilebilir.

-Havza çevresindeki fizikî ve beşerî kaynaklar titizlikle korunmalı ve geliştirilmelidir. Özellikle kamulaştırma yoluyla gelecekte kentin çirkin büyümesini önleyecek gelişme alanları kontrol altına alınmalıdır. Havza'nın kentsel sit alanı ilan edilmiş olması güzel bir gelişme olsa da yeterli değildir. Unutulmamalıdır ki turizm mekânsal farklardan doğmaktadır. Havza'nın mevcut betonlaşmış görüntüsü onu diğer normal kent yerleşmelerinden ayırıcı bir özelliğe sahip değildir. Yeni inşaatlarda ve daha önce inşa edilmiş binaların dış yüzeylerinde kentin tarihi dokusunu öne çıkartacak mimarî uygulamalar yapılmalıdır. Kentin görünümüne bakıldığında maalesef bir turizm beldesinde olması gereken estetik kaygıdan eser yoktur.



Foto 14. Kentin kaplıca merkezi olduğunu hatırlatan tak.



Foto 15. Kaplıcalar dahil, Havza'nın turistik çekiciliklerini gösteren reklam panoları.

- Hava, su, gürültü ve görüntü kirliliğinin derhal önüne geçilmelidir. Bunun için etkin bir eğitim seferberliği başlatılmalı, gerekirse ağır cezalardan kaçınılmamalıdır. Bilindiği kadarıyla Havza kent merkezi günde 60 ton katı atık üretmekte, katı atık ve atık su bertaraf sistemi bulunmamakta, kanalizasyon derelere deşarj edilmektedir. Bu duruma derhal son verilmelidir. Kent bir an önce çiçek bahçesine çevrilmelidir. Etkin ve göze hoş gelen bir çevre düzenlemesi yapılmalı, çarşıdaki alışveriş yerlerine çekidüzen verilmeli, geleneksel kıyafetler ya da daha başka özel giysilerle farklı bir görünüm yaratılmalıdır. Ağaçlandırma yapılabilir, yöreye uygun hızlı yetişen ağaç türleri ile çevredeki boş alanlar kısa zamanda orman haline getirilebilir. Ayrıca, yeni

yapılacak sondajlarla yeni ve bol termal kaynaklara ulaşmak hedeflenirken mevcut kaynakların güvenliği ve daimî akışı da tehlikeye atılmamalıdır.

-Havza kent merkezi Kuzey Anadolu Fay Hattı üzerinde ve 1.Derece deprem bölgesi içinde yer almaktadır. Yapılan ve yapılacak binalara ruhsat verilirken bu durum mutlaka göz önüne alınmalıdır.

-Sportif amaçlı tesisler yapılmalı ve muhtelif spor branşları için kamp alanları oluşturulmalıdır. Gerekirse kulüplere özel davetiyeler gönderilmeli, bunlarla ilgili medyada çıkan haberler Havza'nın tanıtımı için reklam aracı olarak kullanılmalıdır.

-Millî Mücadele yıllarında Atatürk'ün Havza'ya geldiği gün olan 25 Mayıs'ta her yıl "*Atatürk'ü Anma ve Kutlama Festivali*" adı altında bir şenlik düzenlenmektedir. Buna son zamanlarda Samsun'dan kalkan ve ilçeye ziyaretçi getiren "*Tarih Yüklü Tren*", ya da "*Nostalji Treni*" ile "*Karadeniz'in Kırkpınar*"ı adı altında güreş müsabakaları da eklenmiştir. Bu ve buna benzer etkinliklerin sayısı arttırılabilir, bunlar çeşitlendirilerek farklı zamanlarda farklı kesimlere hitap eden festivaller organize edilebilir.

-İlçe merkezinden Vezirköprü ve Amasya gibi tarihî kentlere, Samsun'a, baraj göllerine, Karadeniz sahillerine, Kunduz Yaylası ormanlarına günübirlik turlar düzenlenerek geceleme sayısı arttırılabilir. Ayrıca, tatil mevsiminde çalışanlar, mevsim dışında ise (indirimli fiyatlar uygulanarak) emekliler buraya çekilerek her mevsim doluluk yaratılabilir.

-Şüphesiz zaman içinde gelişen olaylar ve moda akımlarla bu önerilere başkaları da eklenebilir, yapılacak işlerin miktarı daha da arttırılabilir.

Sonuç

Bu araştırmada dünyada ve Türkiye'de kaplıca turizmi esas olarak ele alınmış konunun önemi ana hatları ile ve ayrıntıya girmeden yüzeysel olarak anlatılmıştır. Şayet Havza'nın –başka bir alternatif bulunamadığı sürece- bir kaplıca şehri olması ve bundan geçimini sağlaması düşünülüyorsa bu ve benzeri örneklerden yararlanmalı, yukarıda bahsettiğimiz önerileri mutlaka ciddiye almalıdır. Yine bunun için; toplum tüm kesimleri ve tarafları ile ortak akılda birleşmeli, Havza olarak öncelikle bir kaplıca şehri olmaya karar vermeli, basit ve küçük bir Anadolu kasabası kimliğinden bir an önce sıyrılmalıdır. Türkiye'deki diğer kaplıcalar Avrupa standardını yakalamaya çalışırken Havza'nın bundan geri kalması düşünülemez. Havza bunu başarabilecek kapasiteye ve potansiyele sahiptir.

Kaynakça

- ARSLAN, Z. (1993) "Türkiye’de Termal Turizm Arz ve Talebi", Türkiye Kalkınma Bankası, *Turizm Yıllığı 1993*, Ankara, (38-50).
- DOĞANER, S. (2001) *Türkiye Turizm Coğrafyası*, Çantay Yay., İstanbul.
- DPT (2004) *İlçelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması*, DPT Yay., Ankara
- KARAGÜLLE, Z.-VD. (2011) *Türkiye Termal SPA Sağlık Rehberi*, Nobel Yay., İstanbul.
- OLALI, H. (1990) *Turizm Politikası ve Planlaması*, İ.Ü.İşletme Fak. Yay. No:228, İstanbul.
- ÖZGÜÇ, N. (1994) *Turizm Coğrafyası*, Çantay Yay., İstanbul.
- ÖZKAN, S. (2006) "Turizmde Rakamlar Işık Saçıyor", *Tourism Today*, Sayı:39, İstanbul, (18-27).
- ÜLKER, İ. (1988) *Türkiye’de Sağlık turizmi ve Kaplıca Planlaması*, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yay. No: 1006/129, Ankara.
- YILMAZ, C. (1994) "Türkiye’de Turizmin Geliştirilmesi ve Turizm Gelirlerinin Arttırılmasında Batı Avrupa’daki İşçilerimizden Faydalanma İmkânları", *1994 Turizm Yıllığı*, Türkiye Kalkınma Bankası Yayını, Ankara, (328–342)
- YÜCEL, C. (2003) "SPA Turizminde Büyük Olanaklar" http://www.tursab.org.tr/dosya/1019/03eyspa_1019_1740531.pdf.
- www.tursab.org.tr (son erişim 20 Kasım 2012).
- www.badkissingen.de (son erişim 20.11.2012).
- www.havza.gov.tr (son erişim 20.11.2012).
- www.havza.bel.tr (son erişim 20.11.2012).
- www.popularspa.com (son erişim 20.11.2012)
- www.samsun.gov.tr (son erişim 20.12.2012).

SAMSUN İLİNİN EKOTURİZM AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ VE BİR EĞİTİM PROGRAMI ÖNERİSİ

Eriman TOPBAŞ*

Giriş

Ülkelerin kalkınmalarında önemli girdilerden birini turizm gelirleri oluşturmaktadır. Bir hizmet sektörü olması bakımından oldukça geniş bir kitleyi yakından ilgilendiren turizm hareketlerini önemli kılan yalnızca ekonomik boyutu değildir. Ancak ekonomik boyut önceliklidir. Turizmin ekonomik boyutu yanında siyasi ve kültürel boyutu da ülkelerin imajları açısından önem arz etmektedir. Turizm hareketleri sayesinde ülkelerin reklâmları neredeyse bire bir gerçekleştirilmekte ve hatta uluslar arası evliliklerle uluslar arası akrabalıklar bile tesis edilebilmektedir. Ayrıca, ulusal önyargıların kırılmasında da turizm faaliyetleri önemli katkılar sağlamaktadır.

Burada esas olan turizm hareketini belli bölgeler ve alanlarla sınırlı tutmamaktır. Turizm hareketlerinden oluşacak gelirlerin belli yörelerde yığılması yerine, mümkün mertebe ülke geneline yaymanın yollarını aramak gerekmektedir. Çünkü bir ülkenin sınırları içerisinde bulunan doğal güzelliklerde ve kültürel yapılarda ülkede yaşayan herkesin hakkı vardır. Bu nedenle gelir dağılımında veya ekonomik imkânları artırıcı faaliyetlerde mümkün olduğunca adaletli hareket etmek gerekmektedir. Duruma turizm hareketleri açısından bakıldığında, her ne kadar son zamanlarda, özellikle çevre hareketlerinin etkinliğini artırmasından sonra, alternatif turizm faaliyetleri sektörün ürün yelpazesi içerisinde yer alsa da, kıyı turizmciliği ağırlığını korumaktadır. Turizmin kıyıdan kırsala doğru kaydırılması veya diğer bir ifadeyle kırsalın da turizm imkânlarından yararlanabilmesi için, başta siyasi irade olmak üzere konuyla doğrudan ilgisi bulunan sivil toplum örgütleri gerekli çalışmaları başlatabilirler.

İnsanoğlu bilim ve teknoloji üretiminde hayalleri zorlayacak derecede mesafe kat etmiş bulunmaktadır. Bu hızlı ilerleyişin hangi noktada son bulacağını tahmin etmek ise pek mümkün görünmüyor. Ancak ilerlemenin hızı ve niteliği ne olursa olsun, geline nokta ve gidilecek noktanın insanların büyük bir kısmını memnun etmediği gözleniyor. Bunca imkânlarla rağmen insanoğlu açlık sorunu, çevre sorunu ve diğer sosyal sorunlar için henüz doğru çözümler üretebilmiş değildir.

İnsanoğlunun meydana getirdiği uygarlığın hiçbir unsurunun sürdürülebilirlik özelliğine sahip olmaması, onu yeni arayışlarla karşı karşıya bırakmıştır. Çevrecilik hareketi muhtemelen bu arayışların bir ürünü olarak ortaya çıkmıştır. 70'li yıllarda başlayan çevrecilik hareketleri ile birlikte alternatif kalkınma arayışları da devreye

* Doç. Dr., Gazi Üniversitesi, Ticaret ve Turizm Eğitim Fakültesi Öğretim Üyesi.

girmiştir. Ekoturizm, agroturizm, sürdürülebilir kalkınma, ekolojik köy kavramlarının ortaya çıkmasında bu türden arayışların etkili olduğu söylenebilir. “Agroturizm”, “ekolojik köy” ve “sürdürülebilir kalkınma” kavramları bir ölçüde ekoturizm kavramıyla doğrudan ilgisi olan kavramlardır. Bu nedenle ilgili kavramların kısaca açıklanması yararlı olabilir.

1. Ekoturizm ve bununla ilişkili kavramlar

1.1. Agroturizm

Agroturizm kavramıyla ilgili en kapsamlı çalışmayı Laval Üniversitesinden (Kanada) üç kişilik bir ekibin (Laurent Bourdeau, Pascale Marcotte, Maurice Doyon) Kanada Agroturizm Üst Birliğine sunulmak üzere yaptıkları literatür taraması oluşturmaktadır. Ekip, Eylül 2002’de sunulan raporda agroturizm kavramının değişik ülkelerde yapılan tanımlarını ayrıntılı bir biçimde belirlemeye çalışmıştır. Bu çalışmada bunlardan birkaç tanesi örnek olması açısından verilmiştir.

Amerika Birleşik Devletleri’nde eğitim, eğlenme veya işletme faaliyetlerine doğrudan katılma amacıyla bir çiftliğe veya bir tarım işletmesine yapılan ziyaretleri kapsamaktadır.

Kanada’da üretim, hizmet ve tarımsal alanın bir pazar bünyesinde birleştirilmek suretiyle oluşturulmuş bir ekonomik faaliyettir. Faaliyetin temelinde, ürünlerin veya turistik hizmetlerin sunulması yer almaktadır.

Fransa’da çiftçiler tarafından, çiftlikte ve geleneksel faaliyetleriyle ilişkili olarak sunulan turizm faaliyetidir. Tarım işletmesinde, karşılama, barındırma, yedirme-içirme ve boş zaman faaliyetleridir.

İtalya’da barınma hizmetinin bir aile tarafından işletilen bir turistik tesiste, beslenme hizmetinin çiftlik ürünlerinden yapılmış yiyeceklerle ve bir aile tarafından işletilen bir lokantada verildiği; eğlencenin eğitsel veya kültürel içerikli (çiftlik ziyareti gibi) tarım temalı turistik animasyonlarla sağlandığı, turistik alışverişlerin çiftlik ürünlerini kapsadığı ve çiftlikte yapıldığı bir turizm faaliyetidir (Bourdeau 2002:3-9).

Tanımlarda da görüldüğü gibi, agroturizm hareketi doğrudan doğruya tarımsal alanda çalışanları kapsayan bir turizm faaliyetidir. Ekoturizm kapsamında yürütülecek agroturizm hareketleri sayesinde, kırsal alanlardan şehre doğru olan göç yönü tersine döndürülemezse bile, göç oranında bir azalma sağlanabilir. Dolayısıyla insanın doğal ortamından uzaklaşması ve istenmedik bozulmalara maruz kalması önlenabilir.

1.2. Ekolojik Köy

Vandemeulebroecke, ekolojik köy kavramını gelecekte ortaya çıkacak yaşam tarzlarından biri olarak görmektedir. Yazara göre, ekolojik köy insanın barış içinde uyumlu bir yaşamı gerçekleştirmek üzere ekonomik, sosyal ve kültürel faaliyetlerini çevreyle bütünleştirdiği bir yerdir. Burada gerçekleştirilen ekonomik, sosyal ve kültürel faaliyetlerin temel amacı insanın içinde bulunduğu ortamla barışık ve uyumlu bir biçimde yaşamını sürdürmesini sağlamaktır. İnsan merkezli bir yerleşim yeridir. Herkes birbirini tanır. Ekonomik yapıda emek yoğun faaliyetler ağırlıktadır. Doğal bir biçimde dayanışma ihtiyacının oluşmasına emek yoğun faaliyetler daha fazla katkı sağlayabilmektedir (Passerelle 2004).

Ekolojik köylerde; *ekolojik, ekonomik ve sosyal* açıdan sürdürülebilir nitelikteki faaliyetler kabul edilir ve uygulamaya konur. *Ekolojik düzeyde*; toprak düzenlemesi, inşaat, yenilenebilir enerji yönetimi, tarım, su yönetimi, atık yönetiminin etkili bir biçimde gerçekleştirilmesi önem arz etmektedir. *Ekonomik düzeyde*; yerel küçük ticari işletmelerin bütünleştirilmesi suretiyle yerel üretimin dinamik bir yapıya kavuşturulması daha etkili olabilir. *Sosyal düzeyde*; köy sakinlerinin çocuklara, gençlere ve yetişkinlere yönelik toplantı ve eğlencelere katılmaları ve sosyal ortama uygun faaliyetler sergilemeleri önerilebilir (Passerelle 2003). Belirtilen özelliklerinden dolayı ekolojik köyler ekoturizmin bir bileşeni olarak düşünülebilir.

1.3. Sürdürülebilir Kalkınma

Sürdürülebilir kalkınma, insan ile doğa arasında denge kurarak doğal kaynakları tüketmeden, gelecek nesillerin ihtiyaçlarının karşılanmasına ve kalkınmasına imkân verecek şekilde bugünün ve geleceğin yaşamını ve kalkınmasını programlama anlamını taşımaktadır. Sürdürülebilir kalkınma sosyal, çevresel, ekonomik, mekânsal ve kültürel boyutları olan bir kavramdır (<http://www.gap.gov.tr>). Sürdürülebilir kalkınmanın temel ilkelerini şu şekilde sıralamak mümkündür: 1. Doğal kaynakların tüketilmeden kullanımı, 2. Herkes için yeterli gelir, 3. Sosyal hizmetleri yaygınlaştırmak, 4. Temiz bir çevre, 5. Herkes için barınak, 6. Karar alma sürecine katılma.

1.4. Ekoturizm

Literatüre 80'li yıllarda giren ekoturizm hareketi, sürdürülebilir kalkınma için bir hareket noktası oluşturabilir. Yeşil turizm olarak da adlandırılan ekoturizm, bir ekolojik turizm hareketidir. Temel hedefi, doğayı, doğal manzaraları veya doğadaki özgün canlı türlerini yakından tanımaya çalışmak ve belirtilen unsurlar hakkında doğrudan bilgi edinme çabasıdır (Wikipédia, 2005). Bir başka yazar, ekoturizm faaliyetini “doğayı mevcut haliyle muhafaza etme ve doğa ile ilgili bilimsel araştırmalara para kaynağı bulma, bakir ve hassas ekosistemleri koruma, kırsal

alanlarda yaşayanlara imkan sağlama, yoksul ülkelerin kalkınmalarına destek olma, ekolojik ve kültürel duyarlılıkları güçlendirme, turizm endüstrisinde sosyal ve çevresel bir bilinç oluşturma, turistleri bir yandan memnun ederken diğer yandan eğitmek ve aynı zamanda da dünya barışını inşa etme tarzı” olarak ifade etmektedir (Honey,1999:405; Akt., Tardif, 2003). Tanımdan da anlaşılacağı gibi, ekoturizmin özünü *kırsal ekonomiye destek ve doğal çevreyi koruma anlayışı* oluşturmaktadır. Bir başka ifadeyle, *doğal ve kültürel mirası koruyarak kalkınma* ekoturizm hareketinin temel amacını oluşturmaktadır.

Ekoturizmle ilgili ilk toplantı (*Sommet mondial de l'écotourisme*) 2002 yılında Kanada’da yapıldı. Bu toplantıya katılanlar ekoturizmi diğer turizm türlerinden ayıran dört ilke üzerinde görüş birliğine vardılar. Dünya Turizm Örgütü (OMT) ve Birleşmiş Milletler Çevre Programı (PNUE) tarafından da kabul edilen bu ilkeler şunlardır:

Ekoturizm, doğal ve kültürel mirasın (biyolojik çeşitlilik, kültürel çeşitlilik, ekosistemler) korunmasına fiilen katkı sağlar. Eko turizm, yerel ve yerli topluluklara iş imkânları sağlar ve sürdürülebilir kalkınmayı teşvik eder. Ekoturizm, ziyaretçilerin doğal ve kültürel mirasla ilgili bilinçli bir anlayış kazanmalarına imkân verir. Eko turizm, kişiye ve küçük gruplara planlanmış geziler yapma imkânı sağlar.

Ekoturizm faaliyetinin üç belirgin özelliği vardır: *Doğa merkezli bir turizm hareketidir. Sürdürülebilir kalkınma ihtiyacını karşılar. Bir eğitsel boyutu vardır* (Blamey 2001:5-12; Akt., Tardif:2003).

2. Samsun İlinin Ekoturizm Açısından Durumu

Samsun hakkındaki bilgiler, il ile ilgili hazırlanmış *web siteleri* taranarak ve bilgiler karşılaştırılarak elde edilmiştir. Ağırlıklı olarak (<http://www.alacam55.com/ilceler/samsun.asp>) web sitesindeki bilgilerden yararlanılmıştır.

Samsun, doğal ve kültürel miras açısından zengin bir ilimizdir. Kültürel miras zenginliğini iki açıdan ele almak mümkündür: Hem miktar açısından zenginlik hem de çeşitlilik açısından zenginlik. Samsun dağları, ırmakları, gölleri (Bafra ve Çarşamba gölleri), sulak alanlarıyla (özellikle Kızılırmak deltası) doğal imkânlar bakımından; çok değişik medeniyetlere ev sahipliği yapmış olması nedeniyle insanoğlunun oluşturduğu değişik kültürel değerler bakımından; yöreye özgü değerlere sahip olması bakımından tüm ilçeleriyle birlikte ekoturizme uygun bir ilimizdir.

Ayvacık, el tezgâhlarında halis yünden dokunan "cecim" adlı kilimler, kadınlar ve çocukların bellerine bağlamak için hazırlanan kuşaklar ile yerel bir değerdir. Baraj göllerine sahip olması, ağustos ayında yapılan yağlı güreş müsabakaları, yöresel oyunları (köçek, kabaceviz) ile gelen ziyaretçilerin belli alanlarda bilgi edinmesine ve eğlenmesine katkı sağlayabilir. Yöresel yemekleri “keşkek” ve “haluç” turistik ürün olarak sunulabilir.

Asarcık ilçesi, Ayaklıalan köyündeki kilise kalıtısı, Gökgöl camii, panayırı, karakucak güreşleri, rahvan at yarışları, çerkez tavuğu ve kaz yufkası ile ekoturizm hareketinde belli bir yer bulabilir.

Alaçam, Sivritepe, Elçitepe, Gökçeboğaztepe ve Dedetepe höyükleri, tarihi kale, Anadolu Beylerbeyi Şadi Bey camii ve Yeni Camisi ile geçmişi günümüze bağlayan tarihi değerlere sahiptir. Bununla birlikte temiz kumsalı, çınar, kavak ve taflan ağaçlarından oluşan güzel koruluğu ile günümüz insanının dinlenme ihtiyacını karşılamaktadır. Rumeli oyunları (Zigaş, Debreli Hasan, Vardar Ovası, Topal Ağa), kilim dokumacılığı, hasır örücülüğü, ağaç işleri; tavuk eti ile yapılan herse, aluş yemekleri, kapaklı pide, palamut dolması ile ekoturistler için bir ilgi merkezi olabilir.

Bafra, tek başına bir ekoturizm merkezi olabilecek kapasitede bir ilçemizdir. Ören yerleri, höyükler, Tümülüsler, kaleler, kaya mezarları, camiler, türbeler, tekkeler, hamamlar, çeşmeler vb açısından Samsun ilinin en zengin ilçesidir. Kızılırmak deltası ve deltadaki biyo-çeşitlilik bile tek başına bir cazibe merkezi olabilecek kapasitededir. Deltaya ek olarak balık ve baraj gölleri de mevcut cazibeyi destekleyici etki oluşturabilir. Yaban atları ve develer ilçeye kendine özgü bir ayrıcalık katmaktadır. Karpuz Şenlikleri, Top Kandil Şenlikleri, Hıdırellez Senlikleri, halı ve kilim dokumacılığı, dağ köylerinde bez dokumacılığı, zembil ve hasır örmeciliği Bafra'nın artıları arasında yer almaktadır.

Çarşamba ilçesi, tarihi ören yerleri, höyükleri, tepeleri, camileri, tekkeleri ile köylerini de kapsayacak biçimde ekoturistlerin ilgi odağı olabilir. İlçenin göller açısından zengin olması bu ilgiyi bir kat daha artırabilir. Ayrıca su değirmeni, tarihi çınar ağacı ve Şeftali Festivali, at yarışları ilçenin özellerini oluşturmaktadırlar.

Havza öncelikli olarak İstiklale giden yolun başında olması bakımından önem arz etmektedir. Tümülüsleri, tepeleri, ören yerleri, höyükleri, cami ve türbeleriyle Havza, geçmişe ait kültürel değerler açısından oldukça zengin bir ilçedir. Kaplıcaları, kaplıcalarda gerçekleştirilen gelin ve damat hamamları, kaplıca duvarlarına taş yapıştırmak suretiyle dilek tutmalar ve adak adamalar Havza'nın özelleridir. Ayrıca her yıl 25 Mayıs'ta yapılan "Atatürk'ü Anma ve Kutlama Festivali" turistik açıdan olduğu gibi, eğitim açısından da önemli bir etkinliktir.

Lâdik, tarihi mezarlar, ören yerleri, höyükler, tepeler camiler ve özellikle tekkeler bakımından oldukça zengin bir ilçemizdir. Akdağ Yayla Şenlikleri, halk oyunlarının çeşitliliği, zengin bir yemek kültürü Ladik ilçesinin özellerini oluşturmaktadır.

Salıpazarı, tarihi eserler bakımından fakir olsa da 200 yıllık çınar ağaçları, "Tahnal ve Esatçıftığı Hıdırellez Senlikleri", alabalık üretme tesisleri, ocakbaşı sohbetleri, yemek çeşitleri ve halk oyunları ile ekoturistlerin ilgi alanına girebilir.

Terme, dünyanın ikinci büyük kavak ormanına sahip olması, Cüneyd-i Bağdadi Türbesi ve Kadın Savaşçılar (Amazonlar) efsanesi ile ilgi odağı olabilecek bir ilçemizdir. Yüzlerce tür kuşa barınak olan Akgöl, Simenit ve Silindir göllerinin burada bulunması ilçeyi ekoturizm açısından daha da cazip hale getirmektedir.

Tekkeköy, ören yeri, mağaraları, ormanları, tepeleri ve çok sayıda bayramlarıyla ekoturistlerin ilgisini çekebilecek bir ilçemizdir.

Vezirköprü, Bedesten ve Arasta, Çifte Hamam, Kale Hamamı, Kale Cami (Taşkale Cami), Şifa Hamamı, Tacettin Paşa (Kurşunlu) Camii, Saat Kulesi, Ganioglu Çeşmesi, Kurşunlu Cami Çeşmesi, Namazgâh Çeşmesi ile ilgi çekici bir ilçemizdir.

Yakakent, Pilavtepe tümölüsü, kumsal ve doğal plajı, Kushimato Kardeşliği Deniz Oyunları Şenliği ile ekoturizm hareketi içinde yer alabilecek bir ilçemizdir.

19 Mayıs ilçesi, Kızılırmak deltasına bitişik olması yanında tarihi ve kültürel değerleri ile de ekoturizm hareketi içinde yer alabilecek bir ilçemizdir.

Kavak, etrafının ormanlarla çevrili olması yeşil turizm açısından önem arz etmektedir. Ayrıca yöreye özgü “keşik” geleneği, milli güreşçimiz Yaşar Doğu evinin Kavak’ta bulunması ilçeye belli bir çekicilik katabilir.

Açıklamalarda görüldüğü gibi, Samsun ilinin hem merkez ve hem de ilçeleri itibariyle yılın dört mevsiminde turistik faaliyetlere uygun illerimizden birisi olduğu söylenebilir. Ekoturizm imkanları çerçevesinde yapılacak bir envanter çalışması ve ortaya çıkan duruma göre hazırlanacak alternatifli tur seçenekleriyle yörenin güzellikleri diğer insanlarla da paylaşılabılır. Ancak bu faaliyetlerin istenilen düzeyde yapılabilmesi için ortama uygun yetişmiş insan gücüne ihtiyaç bulunmaktadır. Ekoturizm, hem yönelik olduğu alanlar hem de ekoturizm faaliyetlerine katılan ekoturistler bakımından kendine özgü bir turizm hareketi olması nedeniyle bu alanda çalışacak bireylerin de uygun bir eğitim almaları gerekmektedir.

3. Ekoturizm ve Eğitim Programı

Ekoturizm öğrenmeyle ilgili birbirini tamamlayan üç boyuta sahiptir. Birincisi kendiliğinden, doğal bir süreç içerisinde gerçekleşen ve ömür boyu süren bir öğrenme; ikincisi planlı ve programlı, yani bilinçli bir öğrenme süreci; üçüncüsü ise orijinal nesneleri kullanmak suretiyle farklı unsurlar arasındaki ilişkileri ve dünyayı anlamayı amaçlayan bir öğrenme sürecidir. Blamey (2001)’e göre, planlı öğrenme ile kavrayarak öğrenme ekoturizmin temel özelliklerini ve işlevlerini ortaya koymaktadır. Ekoturizm hareketiyle bireyler, doğal ve kültürel mirasın korunmasının gerekliliği konusunda bilinçlenmekte, dolayısıyla dünyayı ve dünyadaki varlıklar arasındaki ilişkileri daha iyi kavrayabilmektedirler. Ekoturizm hareketinde istenen sonuca ulaşabilmek için hem hizmet verenlerin hem de hizmet alan bireylerin belli düzeyde

bir eğitime sahip olmaları gerekmektedir. Özellikle hizmet sunan bireylerin eğitimi hizmet alanlara göre çok daha önemlidir.

Ekoturizm hareketiyle ilgili bir eğitim programının dayanacağı eğitim politikası şöyle olabilir: *Yöresel kalkınma, doğal ve kültürel miras korunarak gerçekleştirilmelidir.* Böyle bir politikanın yöreyle ilgili tüm aktörlerin ihtiyacını karşılayabileceği düşünülebilir. Yöreyle ve özellikle konuyla ilgili tüm kuruluşlar plan ve programlarını bu politika doğrultusunda yeniden gözden geçirirlerse olumlu sonuçlara ulaşabilecekleri söylenebilir. Burada esas olan kişisel veya kurumsal çıkarlardan çok, kişisel ve kurumsal çıkarlara da hizmet edebilecek olan ortak politikayı hayata geçirmektir. Yani yanlış uygulamalar sonucu ortaya çıkan sorunları elbirliği ile çözmeye karar verebilmektir. Yöreyle ilgili kişi, kurum ve kuruluşların işbirliği halinde çalışmalarını sağlayacak önemli unsurlardan biri üzerinde mutabakat sağlanmış bir “Yöresel Eğitim Programı” olabilir. Çünkü üzerinde çalışılan “ekoturizm” olgusu birçok resmi kurumu birden ilgilendirmektedir. Üniversitenin öncülüğünde yürütülecek bir çalışmayla ilgili kurumların birlikteliği sağlanabilir.

Aşağıda ekoturizm ile ilgili, biri Kanada ve diğeri Fransa’da uygulanan iki program tanıtılmaktadır. Kanada’da uygulanan program ön lisans düzeyinde, Fransa’da uygulanan ise lisans düzeyinde bir programdır.

3.1. Eko-Rehberlik Programı

Le Centre de Gaspé (Kanada) isimli bir eğitim merkezi tarafından yürütülen eko-rehberlik programı 1290 saatlik bir süreyi kapsamaktadır. Öğretim süresi 12 aya yayılan program 13 dersi kapsamaktadır. Lise ve dengi okul diplomalarına sahip öğrencilerin kabul edildiği programı tamamlayan kişiler ön lisans düzeyinde eğitim almış kabul edilmektedirler. Programın amacı, ekoturizm ve kültür rehberleri yetiştirmektir. Programın içeriğinde yer alan dersler şunlardır:

Eko-Rehberliğin Esasları ve Eko-Rehberlik Mesleği, İletişim Teknikleri, Bitkiler Dünyasına Giriş, Omurgasızlara Giriş, Omurgalılarına Giriş, Büyük Ekosistemler, Yöresel Tarih, Jeoloji Kavramları, Peyzaj Okuma ve Yorumlama, Yorumlama Faaliyetlerini Tasarlama ve Uygulama, Macera ve Ekoturizm Rehberliği, İş Ortamında Staj (Mayıs sonundan Eylül başına kadar) (<http://www.collegia.qc.ca>)

3.2. Ekoturizmle İlgili Mesleki Lisans Programı

Program, ilgili kurumların, yerel toplulukların, doğal alanların yönetiminden sorumlu kamu kuruluşlarının, küçük ve orta ölçekli işletmelerin talepleri doğrultusunda insangücü yetiştirmeyi amaçlamaktadır.

Bu amaç çerçevesinde, program turistik yönetim yeterliklerini, muhtelif hayvan türlerinin ve özgün bitkilerin bulunduğu ortamlar hakkında çok iyi bilgi sahibi

olma, grupları eğlendirme, yönlendirme ve güvenliklerini sağlama kapasitesini birleştirmeyi hedeflemektedir. Programda iki mesleki alan bulunmaktadır: Ekoturizm rehberliği, ekoturizm ürün tasarımcılığı (concepteur).

3.2.1. Programın İçeriği

I. Sömestr	<i>Dil ve İletişim</i>	-İngilizce -Bilgisayarlı İletişim -Sözlü ve yazılı iletişim teknikleri
	<i>Bilim ve Teknoloji Eğitimi</i>	-Peyzaj Analiz Teorisi ve Metodolojisi -Doğa Bilimleri -İnsan/Çevre İlişkileri -Etnoloji ve Yöresel Tarih
	<i>Organizasyon ve Yönetim</i>	-Finansal Yönetim Araçları -Ekoturizm Pazarlaması -Çevre Hukuku -Turizm Mevzuatı -Ekoturizm Kavramı/ Ekoturizm Yapıları
	<i>Mesleki Formasyon</i>	-Mesleki Proje Yönetimi -Bireysel Proje Takibi
	<i>Mesleki Etkinlikler</i>	-Ekoturistik Ürün Montajı -Doğal ve Kültürel Mirasların Değerlendirilmesi -İşletmede Tasarım Stajı,
II. Sömestr	<i>Alanda uygulamalı modüller</i>	-sahil, dağ, orman, sulak alanlar, vd.
	<i>Danışmanlı proje</i>	-Yeni bir ürün tasarımı veya mevcut bir ürünün analizi -Ürünün işletmeyle bütünleştirilmesi - Ticarileştirme ve dağıtım - Arabuluculuk ve yorumlama teknikleri
	<i>Refakatli ve işletmede animasyon stajı</i>	

3.2.2. Öğretme - Öğrenme Süreci

Program kredi (ECTS) sistemiyle kişiselleştirilebilmektedir. Eğitim, birinci yarıyıl okulda, ikinci yarıyıl alanda (eğitimin %30'u doğal ortamda) uygulamalı olarak yapılmaktadır. Başarısız olunan dersler için tamamlayıcı çalışmalar yapılmak suretiyle başarı garanti altına alınmaktadır. Kişisel stajlara (işletmelerde, ikişer aylık iki staj - toplam 4 ay) ve projelere yer verilmektedir. Tüm çalışmalar bilgi ve iletişim teknolojileriyle bütünleştirilerek yapılmaktadır. Eğitim süreci, akademik ve mesleki eğitim koşulları çerçevesinde gerçekleşmektedir.

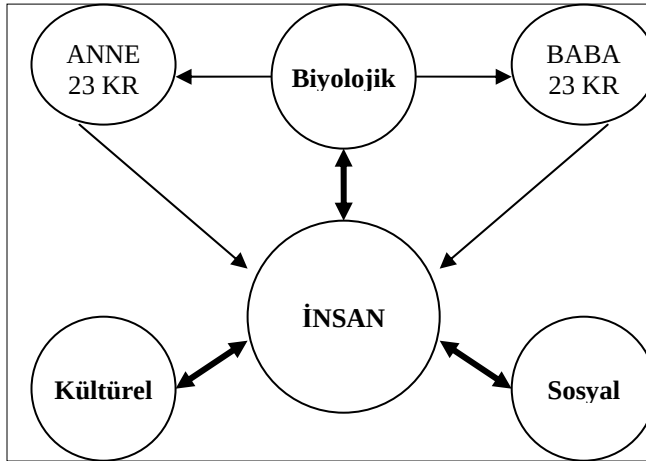
3.2.3. Programa Kabul Şartları

Fen Bilimleri, Biyoloji, Jeoloji, Coğrafya vb alanlarında ön lisans diploması olanlar, spor alanlarında ön lisans diploması olanlar, otelcilik ve turizm yönetimi ön lisans diploması olanlar, turizm alanında yüksek teknisyenlik diploması olanlar, doğa yönetimi ve doğayı koruma alanlarında ön lisans diploması olanlar, animasyon ve sosyal kariyer alanlarında ön lisans diploması olanlar, vd. belirtilen diplomalara denk diğer diploma sahibi olanlar (<http://www.univ-angers.fr>).

4. Yöreye Özgü Ekoturizm Eğitim Programı

Eğitim, yüzlerce değişik tanımı bulunsa da, işlevsel olarak “bireye önceden belirlenmiş özellikleri kazandırma süreci” olarak tanımlanabilir. Özelliklerin belirlenmesinde birey, toplum ve doğanın ihtiyaçları dikkate alınır. Bu ihtiyaçlar doğrultusunda birey bilgilendirilir ve ihtiyaçlara uygun bir insan gücü elde edilir. Bu bağlamda, ilk önce insan, toplum ve doğa ile ilgili ihtiyaç analizlerinin yapılması gerekmektedir.

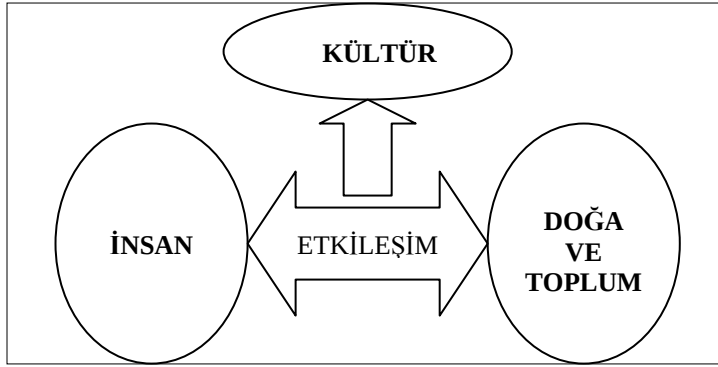
İnsan nedir? Ertürk, insanı “biyo-kültürel ve sosyal bir varlık” olarak tanımlamaktadır (1994:3). İnsan anne ve babasından aldığı 23 çift kromozom ile biyolojik bir boyuta, doğa ile etkileşime girerek belli değerler üretmesiyle kültürel boyuta ve diğer insanlarla birlikte yaşama zorunluluğunda olması dolayısıyla da sosyal bir boyuta sahiptir. İnsanın varlığını sürdürebilmesi bu üç boyutunu özenli bir biçimde geliştirmesine bağlıdır. Hatta burada birinci öncelik biyolojik yapının korunmasındadır. Zaten insanı doğa ile mücadeleye ve diğer insanlarla birlikte olmaya zorlayan temel neden biyolojik varlığı koruma zaruretidir. *Şekil 1*'de görüldüğü gibi, insan üç boyutuyla sürekli bir etkileşim halindedir. Biyolojik varlığını sürdürebilmesi, çevresiyle kurduğu ilişkinin niteliğine bağlıdır. Maslow (2001:212), insanın ihtiyaçlarını bir hiyerarşi halinde ortaya koymaktadır: Birincisi fizyolojik ihtiyaçlar (beslenme, barınma vb), ikincisi güvenlik ihtiyacı, üçüncüsü ait olma ihtiyacı, dördüncüsü sevgi ve saygı görme (itibar) ihtiyacı ve beşincisi ise kendini gerçekleştirme ihtiyacıdır. Söz konusu ihtiyaçlar dünyanın neresinde olursa olsun, genelde her insanın tamamlamaya çalıştığı ihtiyaçlardır.



Şekil 1. İnsanın üç boyutu

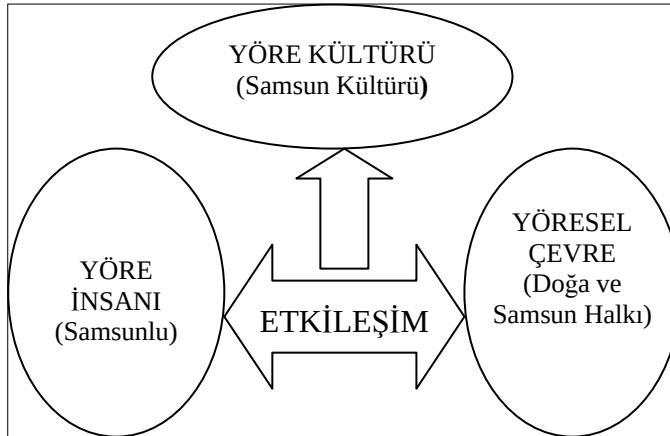
İnsanın temel ihtiyaçlarını karşılayabilmesi için çevresiyle sürekli etkileşim halinde olması gerekmektedir. İnsan, fizyolojik ihtiyaçlarını karşılayabilmesi, kendi çapında güvenliğini sağlayabilmesi, bir kültürel topluluğun üyesi olması sayesinde saygı görmektedir. Bu nedenle insan, ürettiği değerler çevresi tarafından

benimsendikçe gayretini artırmakta, aksi durumda başka arayışlara yönelmektedir. *Şekil 2*'de görüldüğü gibi, insan doğa ile etkileşime girerek bir değer üretir. Bu değere kültür diyebiliriz. Kültür, bir anlamda insanoğlunun ürettiği somut ve soyut her şeyi kapsamaktadır. Örneğin, bir fındık ağacının dağda kendiliğinden bitmesi doğal bir durumu yansıtırken, bir insanın onu gidip toplaması veya onu bulunduğu yerden sökerek tarlasına getirip dikmesi kültürel durumu yansıtmaktadır.



Şekil 2. İnsanın kültürel boyutu

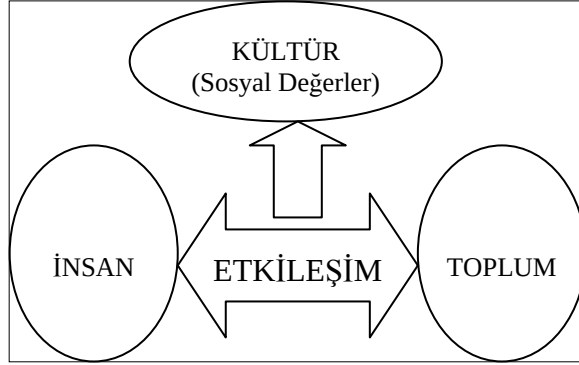
Yukarıdaki şekilde “İNSAN” yerine “Yöre İnsanı”, “DOĞA VE TOPLUM” yerine “Yöre ve Yöre Halkı” kavramlarını koyduğumuzda sonuç olarak “Yöre Kültürü” ortaya çıkar (*Şekil 3*). “Yöre Kültürü” bir anlamda “yörenin kendisi” demektir. Yöre bir coğrafi bölgeden çok, bu coğrafya üzerinde üretilen değerlerin toplamıdır. Bu değerlerin niteliği “yöre”nin niteliği anlamına gelir. “Yöre”de üretilen değerler ne kadar güzelse, “yöre” de o kadar güzel olur.



Şekil 3. İnsanın yöreye özgü kültürel boyutu

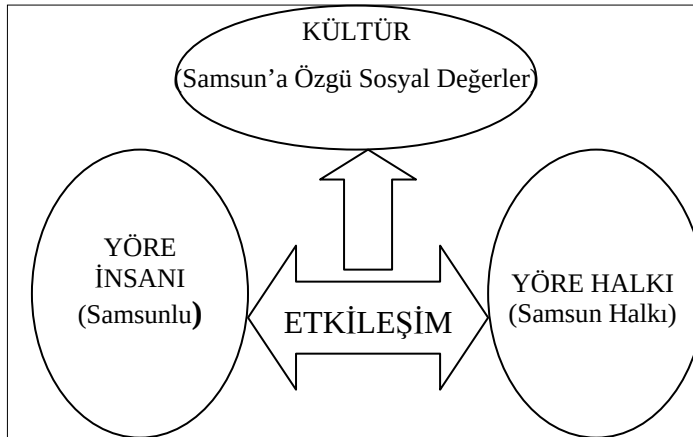
İnsanın bir diğer boyutunu sosyal yanı oluşturur. Bu özelliği onu belli bir toplum içinde yaşamaya zorlamaktadır. İnsanın yaratılışı da onu sosyal olmaya mecbur etmektedir. İnsanın erkek ve dişi cinsiyetlerde yaratılmış olmasını bu çerçevede yorumlamak mümkündür. *Şekil 4*'de görüldüğü gibi, insan içinde

bulunduğu toplumla da sürekli etkileşim halindedir. Bu etkileşim sonucunda da insan kültürel değerler üretir. Ancak doğa ile etkileşimden farklı olarak toplumda önceden var olan kültürel değerleri de içsel-leştirir. Toplumun ödül ve cezaları onun belli sınırlar içinde hareket etmesini sağlar. Toplumun sunduğu imkânlar doğrultusunda bir mesleğe yönelir.



Şekil 4. İnsanın sosyal boyutu

Yukarıdaki şekilde “İNSAN” yerine “Yöre İnsanı”, “TOPLUM” yerine “Yöre Halkı” kavramlarını koyduğumuzda, ortaya yöreye özgü bir “sosyal değer” ortaya çıkar (Şekil 5). Bu sosyal değerın niteliği etkileşimin niteliği ile doğrudan ilişkilidir. Örneğin, insanın diğer insanlarla ilişkisi “doğruluğu” temel alarak gelişirse, ortaya çıkan sosyal değer insanları rahatlatır. Aksi halde etkileşim “bencilliği” temel alarak gelişirse ortaya çıkan sosyal değer toplumu kötürümleştirir ve toplum “sosyal sivrisinekler” üreten bir bataklığa dönüşebilir.



Şekil 5. İnsanın yöreye özgü sosyal boyutu

İnsan toplumla olan ilişkisinde olduğu gibi doğa ile olan ilişkisinde de dikkatli olmak zorundadır. Doğa, yalnız insanlar için değil diğer tüm varlıklar için de bir hayat kaynağıdır. Bu anlamda doğayı hor kullanmak aslında hayat kaynağımızı kurutmaktan başka bir işe yaramaz. Ne yazık ki, bu gerçeği çağdaş insan görmemek için direnmiyor.

Bir gün, insan kendi elleriyle kendi geleceğini kurduğunu fark edecek kadar akıllı olduğunu mutlaka ispatlayacaktır. Bu bağlamda, “Ekoturizm Eğitim Programı” insanın doğa ile barışık bir biçimde yaşama isteğine katkı sağlayabilir. Aşağıda ilgili programın temel unsurları tanımlanmaktadır.

4.1. Programının Dayandığı Temel İlkeler

Bu açıklamalar çerçevesinde “Ekoturizm Eğitim Programı” bir yanıyla yöresel ve bir yanıyla da ulusal düzeyde yapı ortaya koymaktadır. Bu bağlamda, eğitim programının dayanacağı temel ilkeler şunlar olabilir:

Ekoturizm eğitim programı Milli Eğitim’in genel hedeflerine ve temel ilkelerine uygun olarak hazırlanır. Ekoturizm eğitim programı Yüksek Öğretim Kurumu veya Milli Eğitim Bakanlığı denetiminde olan bir eğitim kuruluşu tarafından yürütülür. Ekoturizm eğitim programı yöre halkının ihtiyacını dikkate alır. Ekoturizm eğitim programı yöreye gelecek ziyaretçinin ihtiyacını dikkate alır. Ekoturizm eğitim programı yöre coğrafyasının (doğa ve kültür) ihtiyacını dikkate alır. Önerilen ekoturizm eğitim programı denenceldir, ortaya çıkan ihtiyaçlara göre yeniden düzenlenebilir.

4.2. Programı Uygulayacak Kurumun Genel Hedefleri

Yukarıdaki temel ilkeler çerçevesinde, Ekoturizm Eğitim Programını uygulamaya koyacak kurumun genel hedeflerini “Ekoturizm” yaklaşımı çerçevesinde aşağıdaki gibi belirlememiz mümkündür. İlgili kurum;

Doğanın insanlara ve diğer canlılara ikram ettiği doğal ortamlara zarar vermeyen, yörenin otantik yaşam tarzına saygı duyan ve bu kültürel yapının korunması için çaba gösteren, yöreyi ziyaret eden yerli ve yabancı insanlarla sağlıklı iletişim kurabilen, bu ziyaretçilerin beslenme, barınma ve yöreyle ilgili bilgi ihtiyaçlarını yöreye özgü bir biçimde karşılayabilen bireyler yetiştirmeyi amaç edinebilir.

4.3. Programının Hedefleri

“Ekoturizm Eğitim Programı” yöre insanına, en azından ziyaretçilerle temasta olacak olanlara, mevcut özelliklerine ek olarak talep edilebilecek yeni özellikler kazandırmalıdır. Bu özellikler şu şekilde sıralayabilir:

Yörede bulunan doğal ortamlar (dağ, orman, göl, lagün, sulak alan, sazlık vb.) hakkında doğru bilgi sahibi olma, doğal ortamlardan yararlanma ilkeleri hakkında bilgi sahibi olma, doğal ortamlardan yararlanma teknikleri hakkında bilgi sahibi olma, yörenin sosyo-kültürel yapısı hakkında bilgi sahibi olma, yörede bulunan kültürel miras hakkında yeterli düzeyde bilgi sahibi olma, yöresel imkânları (yöreye özgü yiyecekler, içecekler, eğlenceler, müzik, halk dansları vb) turistik ürün haline dönüştürebilme, yöreye gelen ziyaretçilerle etkili iletişim kurabilme, çağdaş bilgi ve

iletişim teknolojilerini kullanabilme, ziyaretçilerin temel ihtiyaçlarını karşılayabilecek otantik ortamlar oluşturabilme, ekoturizm alanında faaliyet gösteren diğerk işi, kurum veya kuruluşlarla işbirliğı yapabilme, ziyaretçilerin rehberlik ihtiyaçlarını karşılayabilme, kendisi ve çevresinin otantik yapısını koruyabilme, doğaya ve gelecek nesle karşı sorumlu olduğunun bilincinde olma, vd.

4.4. Programının İeriğı

Önerilen program bir ereve program özelliğı taşıdığı için, program içeriğı de genel hatlarıyla sunulmaktadır. Bu içeriğın hazırlanmasında, yukarıda tanıtılan iki programdan yararlanılmıştır. Model içerik şu şekilde olabilir:

<i>DİL VE İLETİşİM EĞİTİMİ</i>	<i>BİLİM VE TEKNOLOĞİ EĞİTİMİ</i>	<i>İşLETME VE YÖNETİM EĞİTİMİ</i>
-Yabancı Dil (Yabancı ziyaretlerin özelliklerine göre) -Yazılı ve Sözlü İletişim Teknikleri (Bilgisayar temelli)	- Doğal Alan ve Manzara Analizleri - Doğa Bilimleri - İnsan – evre İlişkileri - Ekolojik Kazalar ve İlk Yardım - Sosyo-kültürel Oluşumlar - Ekosistemler - Yöresel zgnlkler - Yöresel Tarih/Coğrafiya	- Mali Yönetim - Ekoturistik rn Tasarımı - Ekoturizm Pazarlaması - evre Hukuku - Turizm Mevzuatı - Ekoturizm İşletmelerinin Yapılandırılması - Sektör Stajı

4.5. Programın ğretme-ğrenme Süreci

Eğitsel etkinlikler programın hedefleri ve içeriğinde yer alan konuların özelliklerine uygun olarak düzenlenir. Teorik ağırlıklı konular sınıf ortamında, uygulama ağırlıklı konular doğel ortamda işlenir. Bu bağlamda aşağıdaki etkinlikler önerilebilir:

Doğal ortamlara ders amaçlı geziler düzenleme, ekoturizm ile ilgili örnek olayların tartışılması, yöreyle benzer özellikler taşıyan belgesellerden yararlanma, alanda yapılacak envanter çalışmalarında görevlendirme, doğel ortamı bozulmuş yörelere geziler düzenlemek suretiyle oralarda yaşanan olumsuzlukları yerinde görme, doğel ortamlarını koruyarak kalkınmalarını gerçekleştiren yörelere geziler düzenleme, doğel ortamları turizme hazır hale getirme çalışmalarına katılma, yöresel rehberlik görevi yapma, ekoturizmle ilgili kurum ve kuruluşlarla ortak çalışmalar düzenleme, ekoturizmle ilgili işletmelerde zorunlu staj uygulamaları, uygulamalı proje çalışmaları gerçekleştirme, vd.

4.6. Programın Değerkendirme Etkinlikleri

Öğrencilerin başarı değerkendirmesi, kurumun ders geçme ve sınav ynetmeliğı doğrultusunda yapılır. Teorik dersler yazılı veya sözlü sınavlarla, uygulamalı dersler ise iş başında izlenerek değerkendirilir. Programı başarıyla tamamlayan ğrencilere “Ekoturizmci Diploması veya Sertifikası” verilir.

4.7. Programa Kabul Edilme Koşulları

Ekoturizm faaliyetlerine genelde eğitim düzeyleri yüksek kişiler katılmaktadır. Bu nedenle onlara eşlik edecek kişilerin de yüksek düzeyde bir eğitime sahip olmaları beklenir. Dolayısıyla, programı yürütecek kurumun biraz seçici davranması gerekmektedir. Bu programa; Meslek Yüksekokullarının Turizm, İşletme, Turizm İşletmeciliği, Turizm Rehberliği bölümleri mezunları ile ilgili yüksek okulların bünyelerinde “Ekoturizm Bölümleri” açılmak suretiyle ortaöğretim öğrencileri de kabul edilebilir

Sonuç

Ekoturizm hareketi sürdürülebilir kalkınma için bir seçenek olarak ortaya çıkmıştır. Agroturizm ve ekolojik köy kavramları ekoturizm hareketi içinde dikkate alınması gerekli konulardır. Samsun, ekoturizm faaliyetlerinin sürdürülmesine elverişli bir ilimizdir. Ekoturizm, doğal ve kültürel mirası koruyarak kalkınmaya dönük bir turizm faaliyetidir. Ekoturizm hareketi küçük ve kültürlü gruplara yönelik eğitsel özelliği olan bir turizm faaliyetidir. Bu alanda verilecek hizmetler konuya vakıf personel gerektirmektedir. Ekoturizm faaliyetlerini etkili bir biçimde sürdürebilmek için yöre ile ilgili tüm kişi, kurum ve kuruluşların işbirliği yapma zorunluluğu vardır. Ekoturizm eğitim programına kabul edilecek kişilerin en az lise düzeyinde eğitim almış olması gerekmektedir.

Öneriler

Üniversitenin ilgili birimleri yörede yaşayan insanların, yöreye gelen veya gelecek olan ziyaretçilerin ve yöre doğasının ihtiyaçlarını dikkate alarak bir eğitim programı düzenleyebilir. Samsun ve yöresinin doğal ve kültürel envanteri çıkarılarak ekoturizm çalışmaları sağlıklı veri tabanına dayandırılarak yapılabilir. Ekoturizm alanında hizmet verecek eleman ihtiyacı, program açılıncaya kadar, yoğunlaştırılmış kurs programlarıyla karşılanabilir. Samsun’u ekoturizm eğitimi veren bir il haline getirmek için gerekli düzenlemeler yapılabilir. Doğaya, insanımıza ve insanlığa karşı sorumluluklarımızı yerine getirmiş olarak sahneyi gelecek nesillere bırakabilmek için hassas insan eğitime önem vermeliyiz.

Kaynakça

- AMBLÈS, A. (2003). *Réflexions et interpellations sur l’avenir du tourisme responsable* (Sorumlu turizmin geleceği üzerine düşünceler ve sorgulamalar). <http://www.tourisme-durable.net/article>. son erişim: 12.10.2005
- BOURDEAU, L. ve diğ. (2002). *Les définitions de l’agrotourisme (Agroturizmin tanımları)*. Revue de littérature. www.mapaq.gouv.qc.ca/NR/ son erişim: 12.10.2005

- COURTEMANCHE, A. (2002). *L'agrotourisme: une ressource éducative passionnante!*, <http://primaire.educal.com/temoignages/>, son erişim: 12.10.2005
- ERDEM, A. (2004). *15 Milyona Köyde Beş Yıldızlı Tatil*. <http://www.sabah.com.tr/2004/09/09/cp/gnc106-20040904-101.html>.
- ERTÜRK, S. (1972). *Eğitimde Program Geliştirme*. Yelkentepe Yay. Ankara.
- GAP (2005). <http://www.gap.gov.tr/Turkish/Ggbilgi/gsurkal.html>, son erişim: 6.12.2005
- Le Centre de Gaspé (2006). *Éco-interprète*. <http://www.collegia.qc.ca/gaspe/eco-interprete>, son erişim: 14.01.2006
- MASLOW, A. (2001). *İnsan Olmanın Psikolojisi*. Çev. Okhan Gündüz. Kuraldışı Yay., İstanbul,
- MFR (Maison Familiale Rurale). <http://perso.wanadoo.fr/mfr-chemille/>, son erişim: 12.10.2005
- MORGAN, M. (1999). *Bir Çift Yürek*. Çev. E. Cendey. Dharama Yay. İstanbul.
- PASSERELLE E. (Juin 2003). *Qu'est-ce qu'un écovillage*. <http://www.Passerelleco.info/article>, son erişim: 12.10.2005
- PASSERELLE E. (Septembre 2004). *Ecovillages: vers une écocharte*. <http://www.passerelleco.info/article>, son erişim: 12.10.2005
- PLUSS, C. (2002). *10 principes et défis pour le développement durable du tourisme au 21ème siècle* (21. yüzyılda turizmle sürdürülebilir kalkınma için 10 ilke ve 10 sorun). http://www.tourisme-durable.net/article.php3?id_article=29, Son erişim: 12.10.2005
- TARDİF, J. (2003). *Ecotourisme et Développement Durable* (Ekoturizm ve Sürdürülebilir Kalkınma). Vertigo - La revue en sciences de l'environnement sur le WEB, Vol 4 No 1, mai 2003. http://www.vertigo.uqam.ca/vol4no1/art1vol4n1/jonathan_tardif.html. Son erişim: 25.08.2005
- THİBAUD, Y. (2004). *Concept des Eco-villages*. <http://www.passerelleco.info/article>, Son erişim: 12.10.2005
- TREMBLAY, A. (2000). *L'agrotourisme s'organise*. *Le Bulletin des agriculteurs* de juin 2000. <http://www.lebulletin.com/article>, Son erişim: 12.10.2005
- Universite D'Angers (2005) *Licence Professionnelle services aux personnes – écotourisme*. <http://www.univ-angers.fr/formation.asp>, Erişim: 2005
- VANDEMEULEBROECKE, G. (2004). *Ecovillages: une alternative vers l'écoresponsabilité*. <http://www.passerelleco.info/article>. Son erişim: 12.10.2005
- Wikipédia (2005). *Écotourisme*, <http://fr.wikipedia.org/ecotourisme>, Son erişim: 25.08.2005

SAMSUN İL NÜFUSUNUN SOSYO-EKONOMİK YAPISI, DEMOGRAFİK NİTELİKLERİ VE COĞRAFİ DAĞILIŞ ÖZELLİKLERİ

Cevdet YILMAZ*

Giriş

Günümüz dünyasının üzerinde çok durulan konularından biri de nüfustur. Çünkü nüfus, bir yandan en önemli beşerî kaynak, diğer yandan ise bütün problemlerin baş sorumlusudur. Genel olarak ifade edildiğinde nüfus; belirli bir zamanda, belirli bir alanda yaşayan insan sayısı olarak tanımlanabilir. Aşağıda Samsun örneğinde ele alınacağı gibi, bir ülke, bölge ya da il düzeyinde nüfus miktarı ve onun çeşitli özelliklerinin bilinmesi bugünü anlamak ve gelecekle ilgili plânlar yapabilmek açısından son derece gereklidir. Çünkü ülke ya da bölgelerin gelişmişlik ya da geri kalmışlıkları sahip oldukları nüfusun nitelikleri ile ilgilidir. Nüfusun gelişim süreci, kırsal ve kentsel dağılış özellikleri, eğitim ve istihdam şartları gibi hususların bilinmesi bu açıdan çok önemlidir.

Bu çalışmada Samsun il nüfusunun Cumhuriyet Dönemi boyunca sayım yıllarına göre gelişim seyri, Türkiye toplam nüfusu içindeki yeri, kırsal ve kentsel dağılışı, nüfusun eğitim, sağlık, istihdam, yaş, cinsiyet, doğurganlık gibi demografik özellikleri ile sosyal ve ekonomik nitelikleri üzerinde durulmuştur. Konunun geniş ve hacimli olması nedeniyle Samsun ilindeki nüfus *hareketleri* bu kitapta başka bir makalede değerlendirilmiştir¹. Araştırmada esas olarak Türkiye İstatistik Kurumu² verilerinden yararlanılmıştır.

1. Genel özellikler ve toplam nüfus miktarı

Samsun ili Türkiye'nin kuzeyinde Orta Karadeniz Bölümü'nde yer alır (*Şekil 1*). Kuzeyde Karadeniz, doğuda Ordu, batıda Sinop, güneyde (doğudan batıya doğru sırasıyla) Tokat, Amasya ve Çorum illeri ile komşudur. TÜİK tarafından yapılan adrese dayalı nüfus tespitlerine göre Samsun ilinin 2011 yılsonu nüfusu ise **1.251.729'**dur. Samsun ilinin toplam yüzölçümü (alanında Türkiye'nin en yetkin kuruluşu olan) Harita Genel Komutanlığı'nın tespitlerine göre **9.352 km²**'dir. Samsun Valiliği Kadastro Müdürlüğü'nün yaptığı çalışmalar ve buna dayanarak DİE'nin verdiği rakamlara göre ise doğal ve yapay göl yüzeyleri hariç Samsun'un toplam yüzölçümü 8.950 km²'dir.

* Prof. Dr., Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Eğitim Fakültesi Öğretim Üyesi.

¹ Samsun'la ilgili olarak Cumhuriyet Dönemi öncesi nüfus bilgileri ise başka araştırmacılar tarafından yayınlandığı için burada tekrar ele alınmamıştır (bkz. İPEK 1997, ÖZ 1991).

² T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü'nün adı (kısaca DİE) Türkiye İstatistik Kurumu (kısaca TÜİK) olarak değiştirilmiştir. Türkiye'de ilk modern sayımın yapıldığı 1927'den 2000 yılına kadar olan sayımlar DİE tarafından yapıldığı ve yayınlandığı için kaynaklarda bu tarihlere ait veriler için DİE, sonraki tarihlerde yapılan araştırmalar için ise TÜİK adı kullanılmıştır.



Şekil 1. Samsun ili ve ilçeleri lokasyon haritası.

İl genelinde 1 adet büyük şehir belediyesi, 4 adet büyük şehre bağlı alt kademe belediyesi, 14 adet ilçe belediyesi bulunmaktadır³. İlin toplam köy (muhtarlık) sayısı 945'tir (Tablo 1).

Tablo 1. Samsun ilinde ilçe, köy ve belediyeler*

İlçe	Yüzölçümü (km ²)**	Köy	Belediye	Bağlı belediyenin adı
Merkez	1.055	109	4	Atakum, Canik, İlkadım, Tekkeköy
Alaçam	597	53	1	Alaçam
Asarcık	231	30	1	Asarcık
Ayvacık	399	35	1	Ayvacık
Bafra	1.507	119	1	Bafra
Çarşamba	641	124	1	Çarşamba
Havza	770	81	1	Havza
Kavak	700	86	1	Kavak
Lâdik	464	56	1	Lâdik
19 Mayıs	245	23	1	19 Mayıs
Salıpazarı	453	33	1	Salıpazarı
Terme	455	67	1	Terme
Vezirköprü	1.798	139	1	Vezirköprü
Yakakent	38	13	1	Yakakent
Toplam	9.352	945	17	

* Kaynak: Samsun İl Özel İdaresi verileri

**Harita Genel Komutanlığı verileri

³ Belde belediyeleri ile birlikte toplam 40 olan sayı son yasal düzenleme ile 17'ye düşmüştür.

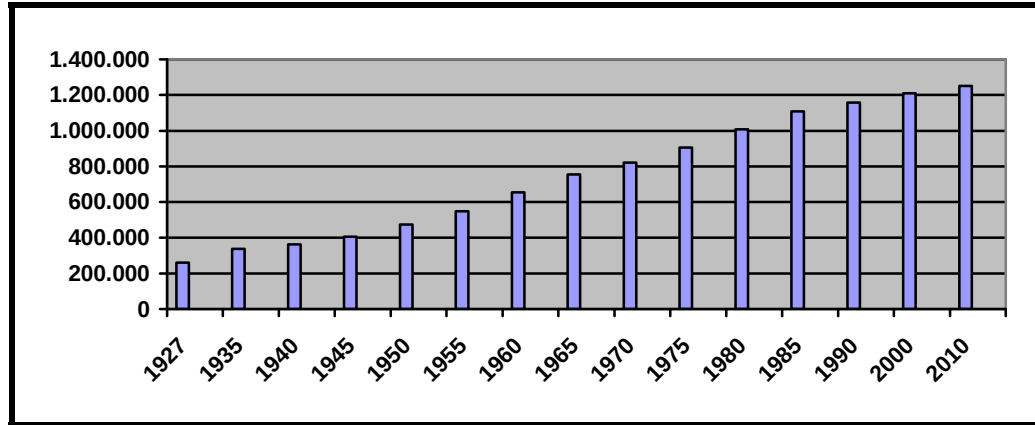
2. Sayım yıllarına göre nüfusun gelişim süreci

Ülkemizde ilk modern sayımın yapıldığı 1927 yılında Samsun ilinin toplam nüfusu 260.868 olarak tespit edilmiştir. Bu tarihten itibaren il nüfusu bazen hızlı bazen yavaş bir artışla 2000 yılında 1.209.137'e, 2011'de de 1.251.729'a 2012'de 1.251.722'ye ulaşmıştır (Tablo 2, Şekil 2 ve 3). Fakat son yıllarda nüfus artışı durmuş ve buna bağlı olarak nüfus artış hızı da 2011'de ‰ -0,73 olarak gerçekleşmiştir. Bunun geçici ya da kalıcı bir durum olup olmadığını önümüzdeki yıllar gösterecektir.

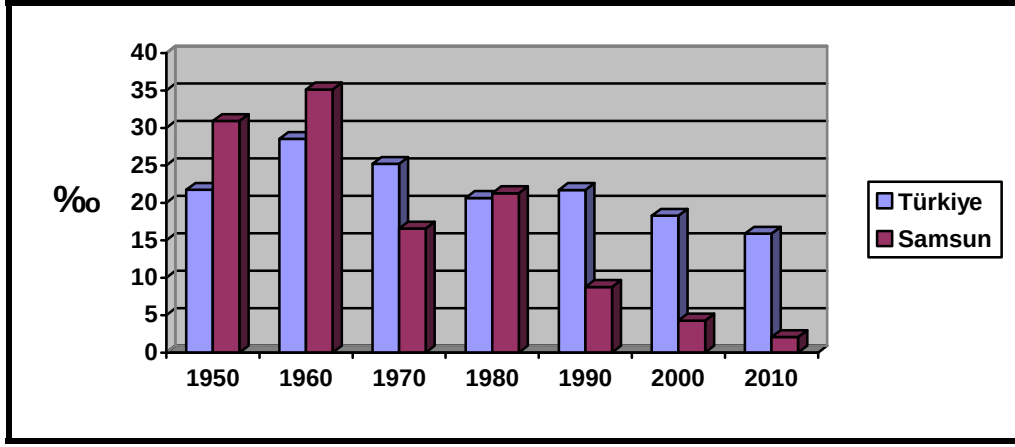
Tablo 2. Samsun il nüfusunun yıllara göre gelişimi ve nüfus artış hızları.

Sayım dönemi	Türkiye		Samsun	
	Nüfus miktarı	Nüfus artış hızı ‰	Nüfus miktarı	Nüfus artış hızı ‰
1927	13.648.270		260.868	
1935	16.158.018	21,10	337.817	32,31
1940	17.820.950	17,03	363.384	14,59
1945	18.790.174	10,59	407.541	22,94
1950	20.947.188	21,73	475.660	30,91
1955	24.050.763	27,75	549.156	28,74
1960	27.754.820	28,53	654.602	35,13
1965	31.391.421	24,62	755.946	28,79
1970	35.605.176	25,19	821.183	16,56
1975	40.347.719	25,00	906.381	19,74
1980	44.736.957	20,65	1.008.113	21,28
1985	50.664.458	24,88	1.108.710	19,02
1990	56.473.035	21,71	1.158.400	8,77
2000	67.803.927	18,28	1.209.137	4,29
2010	73.722.988	15,88	1.252.693	2,09
2011	74.724.269	13,50	1.251.729	0,73

Kaynak: DİE ve TÜİK verileri



Şekil 2. Samsun il nüfusunun sayım yıllarına göre gelişim seyri.



Şekil 3. Türkiye geneli ve Samsun ili nüfus artış hızındaki gerileme.

İl nüfusunun tarihî gelişim süreci incelendiğinde;

- Türkiye yüzölçümünün % 1,2'si kadar saha kaplayan Samsun il topraklarında km²'ye 140 kişi düşmekte olup, bu değer Türkiye ortalamasının (96) hayli üstündedir. Nüfus büyüklüğü açısından 1927'de 63 il içinde 17. sırada yer alan Samsun, 2011'de 81 il içinde 16. sırada kendine yer bulmuştur.

- 1927'den 2000'e Türkiye nüfusu 5 kat artarken Samsun il nüfusu 4,6 kat artmıştır. 1927'de Samsun il nüfusu ülke nüfusunun 1,9'una sahipken bu rakam 2011'de 1,68'e gerilemiştir.

- En düşük artışın % 14,6'yla 1935-1940 arasında, en yüksek artışın da % 35,1'le 1955-60 arasında gerçekleştiği görülmektedir. 1927-1960 döneminde Samsun il nüfusu Türkiye ortalamasının üstünde artarken, 1960-2000 arasında Türkiye ortalamasının altına düşmüştür. Özellikle 1980'lerden itibaren Samsun ilinin nüfus artış hızı Türkiye genelinde görülen nüfus artış hızından daha hızlı bir düşüş göstermiştir (TEKELİ 2005). 1985 yılına kadar % 20'ler seviyesinde olan nüfus artış hızı 1990'da keskin bir düşüşle önce % 8,8'e, ardından tekrar yarıya yakın bir azalma ile % 4,3'e gerilemiştir. 1990-2000 arası dönemde Türkiye nüfus artış hızı % 18,3 olurken, Samsun ilinde bu değer % 4,3 olarak gerçekleşmesi Samsun'da doğumların azalmasından değil, 1980'lerden itibaren Samsun ilinde ekonomik gelişmenin yavaşlamasına paralel olarak dışarıya göç vermesi ile ilgilidir.

- Nüfus artış hızındaki gerileme 2000-2010 yılları arasında da dikkati çekecek şekilde devam etmiş; 2000'de % 4,29'dan 2010'da % 2,09'a gerilemiştir. Söz konusu dönem içinde İl Sağlık Müdürlüğü ETF verileri de konuya açıklık getirmesi bakımından önemli veriler içermektedir. Şöyle ki;

2001'de % 16,3 olan doğal nüfus artış, 2002'de % 14,9'a gerilemiş, 2003 ve 2004'te % 8'e düşmüş, 2005'te de % 9 olmuştur. Oranlardaki düşüşü anlamak için

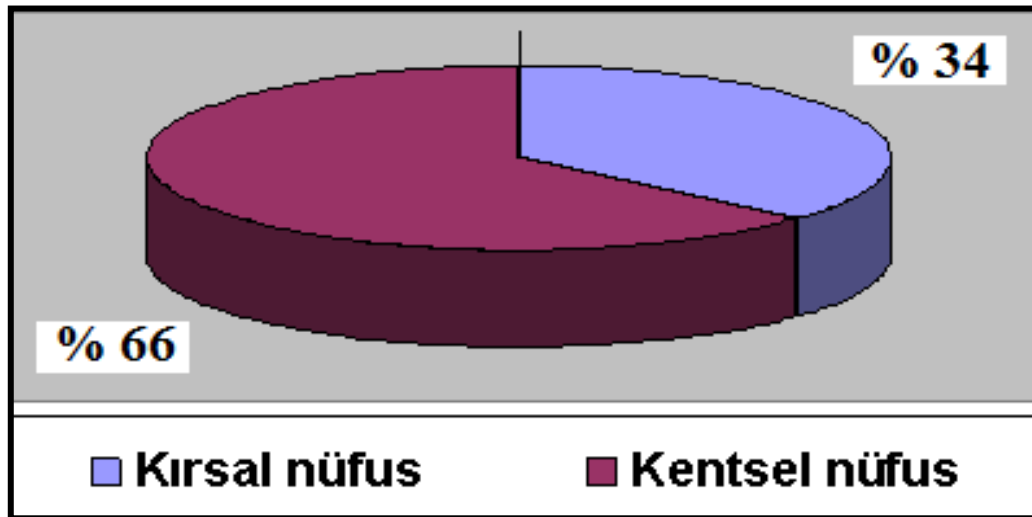
şüphesiz doğum ve ölüm sayılarına da bakmak gerekir. Yine aynı döneme ait ETF verilerine göre toplam ölüm sayıları 2001’de 2.461’den 2005’te 2.292’ye gerileyerek çok az bir düşüş gösterirken, yıllık doğum sayısının 2001’de 22.777’den 2005’te 13.244’e düşmesi son derece dikkat çekicidir. Doğal nüfus artışıındaki azalmayı ortaya çıkaran esas sebep (il dışına genç nüfusun göçü ile birlikte) doğum oranlarındaki işte bu gerilemedir.

3. Kırsal ve kentsel nüfus

2011 yılı TÜİK verilerine göre il nüfusunun (1.251.729) 451.914’i (% 33,87’si) kırsal kesimde, 777.918’i (% 66,13’ü) de kentlerde yaşamaktadır (Tablo 3, Şekil 4).

Tablo 3. Kentsel ve kırsal nüfus oranlarının gelişim seyri (% olarak).

Yıllar	Türkiye		Samsun	
	Şehir	Köy	Şehir	Köy
1927	24,2	75,8	21,3	78,7
1940	24,4	75,6	20,2	79,8
1950	25,0	75,0	20,0	80,0
1960	31,9	68,1	24,9	75,1
1970	38,5	61,5	28,7	71,3
1980	43,9	56,1	34,2	65,8
1990	59,0	41,0	45,3	54,7
2000	64,9	35,1	52,5	47,5
2010	76,3	23,7	65,2	34,8
2011	76,8	23,2	66,1	33,9



Şekil 4. Samsun ilinde nüfusun kırsal ve kentsel dağılışı oranları.

Tarihsel gelişim seyrine baktığımızda; 1927’de ildeki nüfusun % 21,3’ü şehirlerde yaşarken, bu oran 1950’lere kadar yaklaşık olarak aynı düzeyde devam etmiş, bu tarihten itibaren ise şehirlerin lehine sürekli artış göstermiştir. 2011 yılına

gelindiğinde kentsel nüfus oranı % 66,13'e çıkmıştır. Fakat bu oran yine de ülke ortalaması olan % 76'nın 10 puan altındadır. Samsun bu rakamla Türkiye illeri arasında 34. sırada gelmektedir.

3.1. Kırsal ve kentsel nüfusun (ilçelere göre) artış özellikleri

2010 yılı verilerine göre nüfusun gelişim seyrine ilçeler düzeyinde baktığımızda;

- En fazla nüfusun Merkez ilçelerden biri olan İlkadım'da, en az nüfusun ise Yakakent'te olduğu görülmektedir (*Tablo 4*). Bafra, Çarşamba, Atakum ve Vezirköprü sırasıyla Samsun'un 100.000'in üzerinde nüfusu olan büyük ilçelerini oluştururken, nüfusu en az olan Yakakent'tir.

- Nüfus yoğunluğu açısından İlkadım'da km²'ye 1.942 kişi düşerken, Kavak'ta bu rakam km²'de 30 kişiye kadar gerilemektedir.

- ‰ 61,6'lık oranla nüfus artış hızı en yüksek olan ilçe Atakum'dur. Canik ‰ 14,3 ve İlkadım ‰ 10,2'lik oranlarla Atakum'u çok geriden takip eden diğer ilçelerdir. Nüfus artış hızı en düşük ilçe ise ‰ -35,5'lik oranla Ayvacık'tır. Bunu ‰ -29'luk oranlarla Terme ve Kavak izlemektedir.

Samsun'da merkezde yer alan ilçelerin nüfuslarında sürekli bir artış görülürken, taşradaki ilçelerde ise durum biraz farklıdır. Özellikle (2008-2011 arası dönemi kapsayan) son üç yılda sadece Atakum (% 21,68), Canik (% 6,46) ve İlkadım'da (% 2,96) nüfus artmış, diğer tüm ilçelerde nüfus azalmıştır. Bunlar içinde en fazla nüfus kaybedenler Ayvacık (- % 8,72), Kavak (- % 8,51), Salıpazarı (- % 6,78), Havza (- % 6,47), Alaçam (- % 6,02), Yakakent (- % 5,18) ve Lâdik'tir (- % 4,81).

Rakamlar topluca değerlendirildiğinde şu sonuca varılabilir; Samsun ili toplam nüfusunda son yıllarda görülen durağanlaşma dikkat çekicidir. Toplam il nüfusunda bir artış olmamasına karşılık, merkez ilçelerde nüfus artarken taşra ilçelerinde nüfusun azalması bize taşra ilçelerinden merkez ilçelere doğru bir göç olduğunu göstermektedir. Doğal nüfus artışı devam ettiğine göre, il genelinde toplam nüfusun artmaması ise doğal yolla artan nüfus oranında bir nüfusun il dışına göç ettiğinin bir göstergesidir. Ayrıca bu tablo bize taşradan il merkezine, taşra ile birlikte il merkezinden de büyük şehirlere kademeli bir göçün varlığını da hissettirmektedir. Rakamlar bize köylerin hızla boşaldığını, aynı zamanda ilçe merkezlerini oluşturan kentlerin ise (batı illerine doğrudan göç eden bir kısım nüfus dışında) bir miktar nüfusu kendilerine çektiklerini, fakat bu merkezlerin kırdan gelenleri barındırma ve istihdam etmede yeterli olmadıklarını, bir süre sonra buradan da tekrar yeni bir göç sürecine katıldıklarını biliyoruz.

3.2. Kırsal ve kentsel nüfusun ilçelere göre dağılış özellikleri

İlçeler düzeyinde bakıldığında en fazla kentsel nüfusa sahip yerlerin merkezde bulunan İlkadım (% 98,7), Atakum (% 92,1), Canik (% 78,2) ve Tekkeköy (% 75,4), taşrada ise Bafra (% 60,8) olduğu görülür (Tablo 4). Diğer ilçelerin tümünde kentsel nüfus oranları kırsal nüfus oranlarının altında yer almaktadır. Bunlardan Asarcık % 13,1 kentsel ve % 86,9 kırsal nüfus oranı ile en altta yer almaktadır. Merkez ilçe hariç 14 ilçe merkezinin ancak 7'sinin nüfusu 10.000'in üstünde olup, diğerlerinde kırsal karakter belirgin haldedir.

Tablo 4. Samsun ilinin (2011 yılı) kentsel ve kırsal nüfus miktarı ve dağılış oranları.

İlçe	Toplam nüfus	Kentsel nüfus	Kırsal nüfus	Kent (%)	Kır (%)
Merkez					
Atakum	131,355	120,916	10,439	92,1	7,9
Canik	91,861	71,828	20,033	78,2	21,8
İlkadım	312,185	308,251	3,934	98,7	1,3
Tekkeköy	49,245	37,111	12,134	75,4	24,6
Alaçam	29,196	10,828	18,368	37,1	62,9
Asarcık	18,597	2,428	16,169	13,1	86,9
Ayvacık	23,611	6,246	17,365	26,5	73,5
Bafra	143,706	87,416	56,290	60,8	39,2
Çarşamba	137,538	64,160	73,378	46,6	53,4
Havza	44,332	20,293	24,039	45,8	54,2
Kavak	20,405	8,582	11,823	42,1	57,9
Lâdik	17,551	8,507	9,044	48,5	51,5
19 Mayıs	24,249	11,141	13,108	45,9	54,1
Salıpazarı	19,902	6,177	13,725	31,0	69,0
Terme	74,486	30,866	43,62	41,4	58,6
Vezirköprü	104,317	27,987	76,33	26,8	73,2
Yakakent	9,193	5,059	4,134	55,0	45,0
TOPLAM	1.251.729	827.796	423.933	66,1	33,9

İl nüfusunun ilçelere göre dağılışı ve ilçeler düzeyinde kentsel ve kırsal nüfus oranlarının gelişim seyri konusunda şunlar söylenebilir:

- 2011 yılı rakamlarına göre Samsun'da nüfusun % 33,9'u kırsal alanda, % 66,1'i ise kentlerde yaşamaktadır. Yıllık nüfus artış hızları değerlendirildiğinde gerek kentsel alandaki gerekse kırsal alandaki artış hızları Türkiye ortalamasından daha düşüktür.

- Samsun il genelinde kırsal ve kentsel nüfus oranları değişmeye devam edecek, kentsel nüfus oranı artacak, kırsal nüfus oranı daha da düşecektir. Kırdan ayrılan nüfus önce en yakındaki il ve ilçe merkezlerine gidecek, burada başta istihdam imkânları olmak üzere aradığını bulamadığında doğrudan veya kademeli olarak büyük şehirlere yönelecektir. Nitekim Bafra Ovası köylerinde tespit ettiğimiz durumu bunu açıkça göstermektedir (Yılmaz 2007). Tarımsal faaliyetten yeterli geliri elde edemeyen ova köylüsü önce Bafra ilçe merkezine göç etmekte, burada da aradığını

bulamadığında başta İstanbul olmak üzere Bursa ve Kocaeli gibi sanayileşmiş batı illerine yönelmektedir.

- İl genelinde nüfusun köylere göre dağılışına bakıldığında da dikkat çekici özellikler göze çarpmaktadır (*Tablo 5*). 2000 yılı verilerine göre Samsun'da bulunan 951 köy içinde nüfusu 1.000-2.000 arası olan köy sayısı sadece 78'dir. Köylerin büyük kısmı az nüfusludur. Örneğin 951 köyden 256'sının nüfusu 250'nin altında, bunlar içinde 57 köyün nüfusu ise 100 kişinin de altındadır.

Tablo 5. DiE 2002 verilerine göre Samsun ilinde kırsal yerleşmelerin nüfus gruplarına göre dağılışı.

Nüfus grupları	Kırsal yerleşme sayısı	Nüfus toplamı
0 – 250	256	40.190
251 – 500	334	122.906
501 – 750	185	112.577
751 – 1.000	98	85.098
1.001 – 1.250	40	44.294
1.251 – 1.500	24	33.064
1.501 – 1.750	11	17.689
1.751 – 2.000	3	5.758
Köyler toplamı	951	461.576
2.001 – 3.000	20	49.975
3.001 – 5.000	9	32.148
5.001 – 10.000	5	30.184
Belde ve küçük ilçe merkezleri toplamı	34	112.307
GENEL TOPLAM	985	573.883

- 2010 yılı verilerine göre Samsun'da köy sayısı 245'e düşmüştür. Bunlar içinde en kalabalık 5 köy sırasıyla Çarşamba-Cumhuriyet (3.293), Bafra-Dededağı (3.117), Vezirköprü-Sarıdibek (2.930), Atakum-Kamalı (2.594) ve Vezirköprü-Öğürlü (2.437); en az nüfuslu köyler ise Havza-Kiroğlu (11), Havza-Orhaniye (12), Bafra-Gökalan (12), Havza-Tuzla (13) ve Havza-Karabük'tür (14).

- Köylerin büyük kısmının az nüfuslu olması yanında, buna bir de köylerin mahallelerden ve tek tek evlerden meydana gelen dağınık yapısı eklendiğinde durum daha vahim bir hal almaktadır. Çünkü köylerin az nüfuslu ve dağınık yerleşme dokusuna sahip olmaları sadece hizmet götürmede zorluklara yol açmamakta, ayrıca getirilen hizmetin maliyetini de arttırmaktadır. Hizmetlerin aksaması kırdan kente göçü teşvik ederken, göçe katılımın artması da köye getirilen hizmetleri âtıl duruma sokmakta, böylece sonu belirsiz bir *sarmal durum* ortaya çıkmaktadır. Genel olarak göçe katılan öncü nüfus aktif ve kendine güvenen kişilerden meydana geldiği için, bu tür insanlarını kaybeden kırsal yerleşmeler beşeri sermayelerini ve toplum önderlerini de kaybetmiş olmaktadır. Bu durumda köyler daha da içine kapanık hale gelerek her şeylerini devletten bekleyen, girişimci ve katılımcı ruh taşımayan bir kırsal yapının

ortaya çıkmasına zemin hazırlamakta, yine bu durum sonucunda da geri kalmışlığı arttıran ve tekrar göçü besleyen ikinci bir sarmal yapı ortaya çıkmaktadır.

4. Nüfus yoğunluğu

Nüfus yoğunluğu, 1 km²'ye düşen insan sayısıdır. Samsun ilinin toplam yüzölçümü 9.352, göl yüzeyleri hariç 8.950 km²'dir. Samsun ilinde km²'ye düşen nüfus 1927 yılında 28 kişi iken, bu rakam 2011'de 138 kişi olmuştur. Bu rakam 97 olan Türkiye ortalamasının üzerindedir (Tablo 6). Türkiye yüzölçümünün % 1,2'sini oluşturan ilde Türkiye nüfusunun % 1,68'i yaşamaktadır.

Tablo 6. İlçelerin toplam nüfusları, yüzölçümleri ve nüfus yoğunlukları.

İlçe	Toplam nüfus	Yüzölçümü (km ²)	Nüfus yoğunluğu
Merkez	584.646	1055	554
- Atakum	131,355	-	-
- Canik	91,861	-	-
- İlkadım	312,185	-	-
- Tekkeköy	49,245	-	-
Alaçam	29,196	597	49
Asarcık	18,597	231	80
Ayvacık	23,611	399	59
Bafra	143,706	1.507	95
Çarşamba	137,538	641	215
Havza	44,332	770	58
Kavak	20,405	700	29
Lâdik	17,551	464	38
19 Mayıs	24,249	245	99
Salıpazarı	19,902	453	44
Terme	74,486	455	164
Vezirköprü	104,317	1.798	58
Yakakent	9,193	38	242
TOPLAM	1.251.729	9.352*	138

*Bu rakama göl alanları dâhildir.

Kaynak: Harita Genel Komutanlığı

Nüfus yoğunluğunun ilçelere göre dağılışına bakıldığında 591 kişi ile (Atakum, Canik, İlkadım ve Tekkeköy'den oluşan) Merkez ilçeler başta gelirken, bunu takip eden 5 ilçe sırasıyla Yakakent (280), Çarşamba (214), Terme (189), Tekkeköy (160), Bafra (109) ve 19 Mayıs'tır (108). İç kesimde yer alan Kavak, Salıpazarı, Ayvacık ve Vezirköprü ise düşük nüfus yoğunlukları ile dikkati çeken ilçelerdir.

Nüfus yoğunluğunun ilçeler düzeyinde dağılışına bakıldığında dikkat çeken bir diğer husus da, sahile yakın ilçelerin daha fazla ve daha yoğun nüfusa sahip olmaları, iç kısımda kalan ilçelerin ise bunun tersi özellikler göstermesidir. Bunda şüphesiz Çarşamba ve Bafra ovalarının tarımsal potansiyeli ile Tekkeköy ve 19 Mayıs'taki sanayi faaliyetlerinin etkisi büyüktür. İç kısımların ise dağlık ve engebelik yapısı yanında tarım ve sanayiden de yoksun olmaları ortaya bu sonucu çıkarmıştır.

5. Nüfusun dağılışına etki eden faktörler

Samsun il genelinde nüfus dengeli ve düzenli dağılmamıştır. Bunun sebeplerini fizikî ve beşerî faktörler olarak iki başlık altında özetleyebiliriz.

5.1. Fizikî faktörler

Samsun ilinde nüfusun dağılışına etki eden çok sayıda fizikî faktör vardır. Bunlardan bazıları şunlardır;

-Samsun ili genel olarak Karadeniz ikliminin etkisi altındadır. Kıyı kuşağı denizin tesiri ile daha yumuşak hava şartlarına sahipken iç kesimlere geçtikçe karasallık artmaktadır. Kıyı ile iç bölgeler arasındaki bu iklim farkı nüfus ve yerleşmenin kıyı kuşağında toplanmasında etkili olmuştur.

-Samsun ilinde nüfus ve yerleşmenin dağılışında yüzey şekilleri ve baki faktörünün de etkisi büyüktür. İlde nüfus esas olarak kıyı kuşağında denize bakan hafif eğimli yamaçlar ile delta düzlükleri üzerinde toplanmıştır.

-Kıyı ile iç kesimler arasında doğu batı doğrultulu olarak uzanan Canik Dağları'nın nispeten yüksek kesimleri hariç, az veya çok ilin hemen her yerinde nüfus ve yerleşmelere rastlansa da, iç kesimlerde özellikle platolar sahasında toplu yerleşmeler hâkimken, dağlık bölgenin yamaç kısımlarında dağınık yerleşme düzeni görülür. Üstelik bu dağınık yerleşmeler Doğu Karadeniz Bölümü'nde görülen ve tek tek evlerden meydana gelen yerleşme şeklinin hemen hemen aynısıdır.

-İlginç olan durum Bafra ve Çarşamba ovalarında da dağınık yerleşmelerin görülmesidir. Ova üzerinde görülen dağınık yerleşmelerin sebebi (göçmenlerin dağınık olarak yerleştirilmesi gibi tarihsel faktörler yanında) fizikî nedenlere dayanmaktadır. Bafra Ovası'nda olduğu gibi, sulak alanların geniş yer tuttuğu sahalarda göllere komşu kesimlerde taban suyunun yüksek olması, hem tarımsal faaliyeti hem de buna bağlı nüfus dağılışını olumsuz etkilemektedir.

5.2. Beşerî faktörler

Nüfus dağılışına etki eden beşerî faktörlerin sayısı oldukça fazladır. Bunların başında *göçler* gelmektedir. Özellikle Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerinde Kafkasya bölgesinden gelen göçmenler ile Cumhuriyet Dönemi'nde Balkanlardan gelen mübadillerin devlet eliyle yerleştirilmesi bugün ilde görülen nüfus ve yerleşme kalıbının ana hatlarını ortaya çıkarması bakımından önemlidir. Diğer sebepler ise;

- Çarşamba ve Bafra ovaları gibi Türkiye'nin 2. ve 3. büyük deltalarına sahip olma ve bu ovalarda yapılan sebzeçilik vb. ticarî tarım faaliyetleri.

- Çarşamba ve Terme gibi düz alanlarda uzun yıllardır yapılan kavakçılık ve son dönemlerde yoğunluk kazanan fındık dikimi sonucunda ekili alanların dikili hale

gelmesiyle her iki faaliyetin de (sahipleri açısından) nüfusun başka yerde ikâmet etmesine imkân vermesi.

- Denize kıyısı olması ve geçmişten gelen tecrübe ve birikimi ile balıkçılık sektöründe Türkiye'nin önde gelen illerinden biri olması, balıkçılığa bağlı olarak kıyı kesimlerde çok sayıda kişiye sunduğu imkânlar.

- Başta tütün olmak üzere buğday, ayçiçeği, şekerpancarı gibi sanayi bitkileri yetiştiriciliği. Bunlardan özellikle tütün yetiştiriciliğinin bütün yıla yayılan yetiştirme süresi ve fazla emek istemesi nedeniyle nüfusu uzun yıllar kırdan tutabilmesi, ayrıca Tekel ürünü olması nedeniyle de (son yıllarda değişmekle birlikte) sağladığı garantili gelir sayesinde kalabalık ve büyük köyleri ayakta tutması. Bafra yöresinde olduğu gibi, tütünden elde edilen gelirin bazı yerleşmelerin ekonomik açıdan ayakta kalmasını sağlaması.

- Bakır, Azot, Yem Sanayi, Tekel Sigara Fabrikası, Yaprak Tütün İşleme Atölyelerinin sağladığı istihdam, bu istihdama bağlı olarak gerek başka illerden, gerekse kırdan aldığı göçü şehirde tutması.

- Bölgesinde ticarî ve idarî merkez olma durumu: DSİ, Karayolları, İller Bankası, Köy Hizmetleri gibi kurumların bölge müdürlüklerinin burada olması yanında, özel sektöre ait banka, sigorta vb. kurumlar ile bazı şirket ve kuruluşların bölge yönetimlerinin de burada bulunması.

- İç Anadolu ile Karadeniz arasında köprü vazifesi gören ulaşım kolaylığı, bu kolaylığı ortaya çıkaran deniz ve hava limanları, demiryolu ve karayolu bağlantılarına sahip olması. Bu konumundan dolayı nakliyecilik alanında çok sayıda kişiye iş imkânı sunması.

- Eğitim, sağlık, para ve bankacılık gibi alanlarda nispeten geniş bir hinterlanda sahip olması. Eğitim ve sağlık alanında kendine olan yeterliliği.

- Üniversite ve askerî tesislere bağlı olarak dışarıdan nüfus çekmesi, idarî merkez olması nedeniyle çok sayıda memur ve ailesine ev sahipliği yapması.

- Geçmişte oynadığı tarihsel rol. Yerel yönetimlerin kendilerini bu tarihî role uygun olarak il genelinde bir şeyler yapmak zorunda hissetmeleri.

- Uzun kıyılar, geniş plajlar, termal kaynaklar vb. turizm potansiyelinin varlığı. Bu potansiyele bağlı olarak (Havza gibi) bir kısım yerleşmelerin varlıklarını sürdürmeleri, Kurupelit-Yörükler arasında olduğu gibi yazlık sayfiye yerleşmelerinin ortaya çıkması.

- Samsun en fazla göçü doğusundaki illerden almıştır. Gelenlerin denize olan tutkunlukları onları hep denize yakın yerlere yerleşmeye sevk etmiş, böylece

Karadeniz sahilinden gelenler Samsun'da da yine yerleşmek için çoğunlukla kıyı kesimleri (denizi gören yerleri) tercih etmişlerdir.

- Gerek muhaceret, gerekse mübadele sırasında bölgeye gelen göçmenlerin yerleştirilmesi sırasında takip edilen uygulamaların etkisi.

6. Nüfus değişiminde rol oynayan unsurlar

6.1. Doğumlar (doğurganlık)

Doğurganlık 15-49 yaş arası her 1000 kadına düşen çocuk sayısı olarak tanımlanır. Samsun ilinde doğurganlık oranları 1960 yılına kadar sürekli artış göstermiş ve bu tarihte (1960 yılında) 1000 kadına 747 çocuk seviyesine ulaşmıştır. Bu tarihten itibaren azalma başlamış 2000 yılında rakam yarıya inmiş, % 54 civarında bir azalmayla 1000 kadında (‰) 347 çocuğa kadar düşmüştür (DİE 2002).

Doğurganlıkta kullanılan bir başka kriter de kadınlarda doğurganlık yaşının sonu olan 45-49 yaş grubuna gelen ve bunu geçen kadınlar içinde her 1000 kadının o yaşa kadar sahip olduğu çocuk sayısıdır. Bu açıdan bakıldığında da doğurganlığın Samsun'da yine büyük bir hızla düşmüş olduğu görülmektedir. 1970 yılında 45-49 yaş grubu kadınların sahip oldukları ortalama çocuk sayısı 5,8 iken bu rakam 2000'de 4,1'e gerilemiştir (DİE 2002).

Doğurganlık kırsal ile kent arasında da farklılık gösterir. Samsun'da 15-49 yaş grubu kadın nüfus içinde il merkezinde bulunan bir kadın 1,95 çocuk doğururken, bu sayı ilçe merkezlerinde 2,32; köylerde ise 3,11'dir (DİE 2002).

İl Sağlık Md. verilerine göre 2001 yılında 15-49 yaş arası kadın sayısı 343.289; doğum sayısı ise 22.777 iken, 2005'te aynı yaşlardaki kadın sayısında büyük bir değişiklik yaşanmazken (338.614) doğum sayısı % 60'a yakın keskin bir düşüşle 13.244'e gerilemiştir.

2010 yılında Samsun'da 17.762 doğum gerçekleşmiş olup, bunun 9.174'ü erkek, 8.588'i ise kızdır. Bu sayı Türkiye toplam doğumlarının % 1,43'üne karşılık gelmektedir. 10 yıl öncesinde (2001'de) bu rakamın % 1,90'olduğu düşünülürse Samsun nüfusunda bu alanda da bir gerilemenin olduğu açıktır. Yine 2010 yılı verilerine göre en fazla doğum 25-29 yaş grubundaki annelerde (5.642) olmuştur.

6.2. Ölümler

Bir ülke ya da bölgenin geri kalmışlık ya da gelişmişliğini ortaya koyan en önemli göstergelerden biri bebek ölüm oranlarıdır. DİE (2002) verilerine göre Samsun ilinde 1967'de 1000 canlı doğumda yaklaşık 157 bebek ölürken, 1997'de bu sayı 48'e düşmüştür. İl Sağlık Md. verilerine göre ise bebek ölüm oranı 2005'te ‰ 11'e kadar gerilemiştir. 1-4 yaş arası çocuk ölüm oranı da ‰ 9'a düşmüştür.

Bebek ve çocuk ölümlerindeki bu düşüş çok önemlidir. Çünkü bebek ölümlerinde Türkiye ortalaması %o 35 civarında olup, gelişmiş ülkelerde bu oran %o 10'un altındadır. Samsun bu rakamlarla gelişmiş ülke ortalamalarını yakalamıştır. Bebek ölümlerindeki düşüşün bir diğer önemi de, bebek ölümleri ile doğurganlık arasındaki ilişkidir. Bebek ölümlerinin fazla olduğu ülke ve bölgelerde (çocukların yaşama garantisinin olmayışı, ailelerin nesillerini devam ettirme içgüdüleri gibi etkenlerle) doğurganlık da fazladır. Bebek ölümleri düştüğünde (bu doğacak her bebeğin hayatta kalma umudunun artması demektir) doğurganlık da düşmektedir. Günümüz dünyasında gelişmiş ülkelerde bebek ölüm oranları düşük, buna bağlı olarak doğurganlık da düşüktür. Geri kalmış ülkelerde de bunun tersi görülür. İşte Samsun'da da bebek ölüm oranlarının bu kadar düşmesi, doğurganlık oranlarının daha da düşeceğinin bir göstergesidir.

ETF (2005) verilerine göre yıl içi toplam ölüm sayısı 2.292 olup, bunun 1.997'si 45 yaş ve üzeri ölümlerdir. 2010 yılı verilerine göre yıllık toplam ölüm sayısı 7.081'dir Bunun 3.851'i erkek, 3.230'u kadındır.

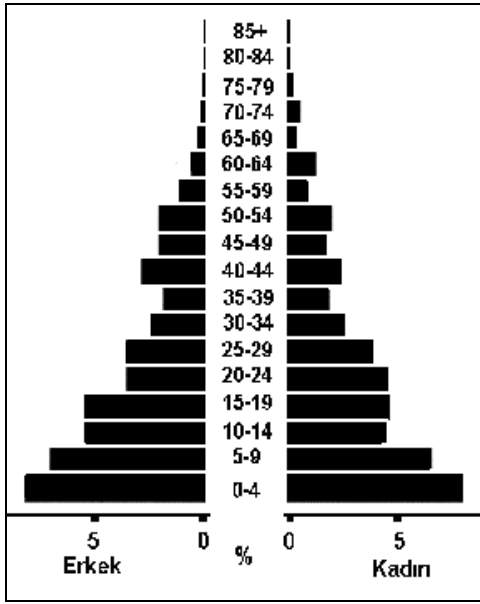
7. Nüfusun yaş ve cinsiyet yapısı

7.1. Nüfusun yaş ve cinsiyet yapısı

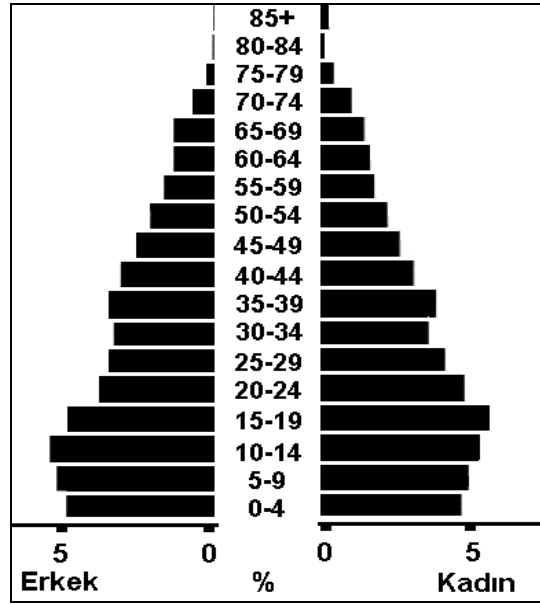
Yaş, kişinin bitirmiş olduğu yaş, cinsiyet oranı ise her 100 kadın için erkek sayısıdır. Nüfusun yaş ve cinsiyet yapısındaki değişimi daha net görebilmek için nüfus piramitlerinden yararlanılır. *Tablo 7'*de 2010 yılı verilerine göre Samsun ilinde nüfusun yaş gruplarına göre dağılımı, *Şekil 5, 6 ve 7'*de Samsun il nüfusunun 1955, 2000 ve 2010 yıllarına ait piramitleri görülmektedir. DİE (2002) verilerine göre il nüfusunun yaş yapısında son 50 yılda görülen değişim açıkça bu piramitlerde izlenmektedir.

1955'de doğurganlığın fazla olmasına bağlı olarak 0-9 yaş çocuk nüfusunun çokluğu göze çarparken, o tarihlerdeki ölüm oranlarının yüksekliğine bağlı olarak yaşlı nüfusun azlığı dikkat çekmektedir. Kısaca 1955 yılına ait piramit doğurganlığın ve ölümlülüğün yüksek olduğu yaş yapısını göstermektedir. Aynı grafikte 35-39 yaş grubunun az olması 2. Dünya Savaşına denk gelen yıllarda erkeklerin silâh altında olması, evlenme oranlarında düşüş ve buna bağlı olarak da çocuk doğumlarının en az olduğu yıllardır.

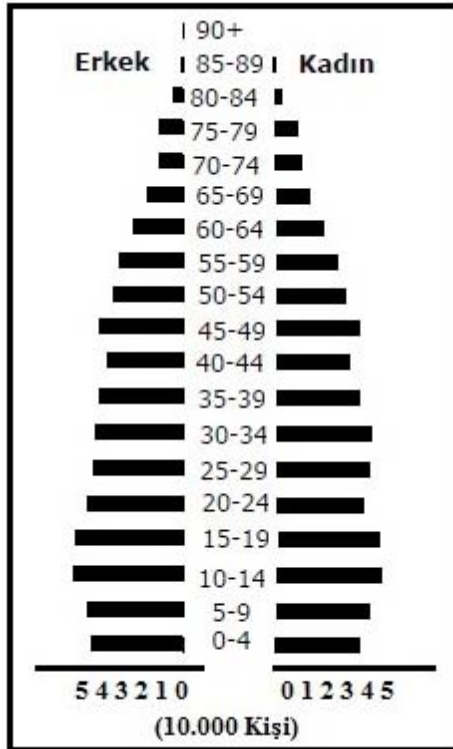
2000 yılı piramidi ise 1955 den çok farklıdır. Bu piramidin en önemli özelliklerinden biri 15 yaşın altındaki nüfusun oranının giderek azalmasıdır. Bu bize, aradan geçen zaman içinde, doğurganlık hızının gerilediğini/azaldığını ve çocuk/genç yaş grubundaki nüfusun azaldığını göstermektedir. Yine bu piramitte yaşlı nüfus kuşağında gözle görülür bir artışın varlığı da dikkati çekmektedir.



Şekil 5. Samsun ili 1955 yılı piramidi.



Şekil 6. Samsun ili 2000 yılı piramidi.



Şekil 7. Samsun ili 2010 yılı piramidi.

Yaş grubu	Erkek	Kadın	Toplam	Oran (%)
Toplam	620 015	632 678	1 252 693	100
0-4	45 802	43 162	88 964	7,10
5-9	48 875	46 375	95 250	7,60
10-14	56 813	54 688	111 501	8,90
15-19	56 313	55 132	111 445	8,90
20-24	49 677	50 401	100 078	7,99
25-29	47 854	48 327	96 181	7,68
30-34	47 378	48 628	96 006	7,66
35-39	43 754	45 707	89 461	7,14
40-44	38 919	37 831	76 750	6,13
45-49	43 995	46 116	90 111	7,19
50-54	35 053	33 769	68 822	5,49
55-59	32 633	33 062	65 695	5,24
60-64	24 145	26 507	50 652	4,04
65-69	18 638	20 432	39 070	3,12
70-74	13 100	16 313	29 413	2,35
75-79	11 177	13 258	24 435	1,95
80-84	4 470	8 994	13 464	1,07
85-89	1 153	3 016	4 169	0,33
90+	266	960	1 226	0,10

Tablo 7. Samsun'da 2010 yılına göre nüfusun yaş gruplarına göre dağılımı.

2010 yılı nüfusun yaş yapısı ve cinsiyet oranlarına bakıldığında önemli bir değişim olduğu görülmektedir. Özellikle son yıllarda Samsun ili nüfus piramidi

gelişmiş ülkeleri temsil eden “arı kovarı” biçimine benzemeye başlamıştır. Bu tip piramidin özelliği 0-5 yaş grubu çocuk nüfusta azalma, piramidin tabanının daralmaya başlaması, buna karşılık ileri yaşlardaki nüfus payının artması ve nihayetinde yaşlı nüfus miktarının çoğalmasındır. 0-5 yaş grubu toplam nüfusu 2000’de 115.128 iken bu rakam 2010’da 88.964’e gerilemiştir. Bu rakam çok keskin bir düşüşü göstermektedir. Nitekim birçok köyde öğrencisizlikten okulların kapanması çocuk nüfus grubundaki azalmanın diğer önemli bir işareti olarak dikkate alınmalıdır.

Nüfusun cinsiyet özelliklerinin bilinmesi insanların evlilik, doğum, göç ve iş hayatına katılma oranlarının belirlenmesi bakımından önemlidir. Örneğin göçe katılan nüfus öncelikle erkek olduğu için, Türkiye’de göç veren illerde kadın nüfus fazlası, göç alan yerlerde erkek nüfus fazlası dikkati çeker.

DİE (2002) verilerine göre Samsun’da 1927-1940 döneminde 100 kadına 102 erkek düşerken, bu oran 1945-1975 arasında değişmiş, 1975’den sonra ise sürekli azalmıştır. 2000’de 100 kadına 94 erkek düşmektedir. Herhangi bir yerde normal şartlarda kadın ve erkek oranlarının birbirine çok yakın hattâ eşit olması beklenir. Bu durumun istisnası göçlerdir. Samsun’da kadın nüfus fazlalığının ilin göç vermesi ile bir ilgisinin olduğuna şüphe yoktur.

2005 yılı ETF verilerine göre Samsun toplam il nüfusunun (1.229.832) % 49,6’sı erkek (610.290), % 50,4’ü kadındır (619.542). 2011 yılı verilerine göre ise 617.701 erkeğe karşılık 634.028 kadın vardır. Bütün sayımlarda olduğu gibi Samsun’da kadın nüfus hem kentlerde, hem de kırlarda yine bir miktar fazladır. Kentlerde fark 13.000’e kadar çıkarken, kırsal kesimde fark 4.000 civarındadır (*Tablo 8*). 2010 yılı TÜİK verilerine göre Samsun il nüfusunun % 25,8’i hiç evlenmemiş, % 65,5’i evli, % 2,3 boşanmış ve % 6,5’i de duldur (*Tablo 9*).

Tablo 8. 2011 yılı verilerine göre Samsun’da ve Türkiye’de kadın-erkek sayısı.

	Toplam	Erkek	Kadın
<i>Samsun - il/ilçe merkezleri (kent) nüfusu</i>	827.796	407.763	420.033
<i>Samsun - belde ve köyler (kır) nüfusu</i>	423.933	209.938	213.995
<i>Samsun – toplam il nüfusu</i>	1.251.729	617.701	634.028
<i>Türkiye - toplam nüfus</i>	74.724.269	37.532.954	37.191.315

Tablo 9. Samsun’da medenî durum ve 15 yaş üzeri nüfus.

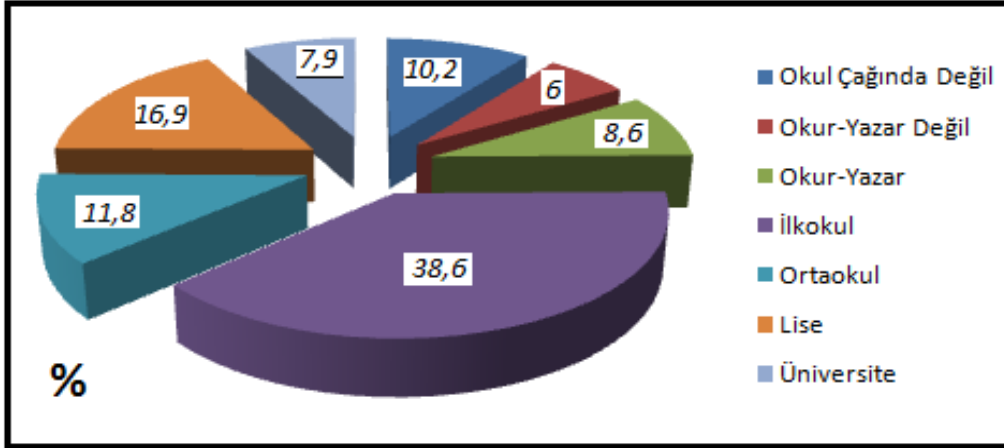
Yıllar		Toplam	Hiç evlenmedi	Evli	Boşandı	Eşi öldü
	<i>Toplam</i>	955.566	246.801	626.275	21.811	60.679
2010	<i>Erkek</i>	467.842	135.751	312.181	9.326	10.584
	<i>Kadın</i>	487.724	111.050	314.094	12.485	50.095
	<i>Toplam</i>	960.317	243.800	631.255	23.272	61.990
2011	<i>Erkek</i>	468.534	132.851	314.888	10.015	10.780
	<i>Kadın</i>	491.783	110.949	316.367	13.257	51.210

7.2. Ortalama (medyan) yaş

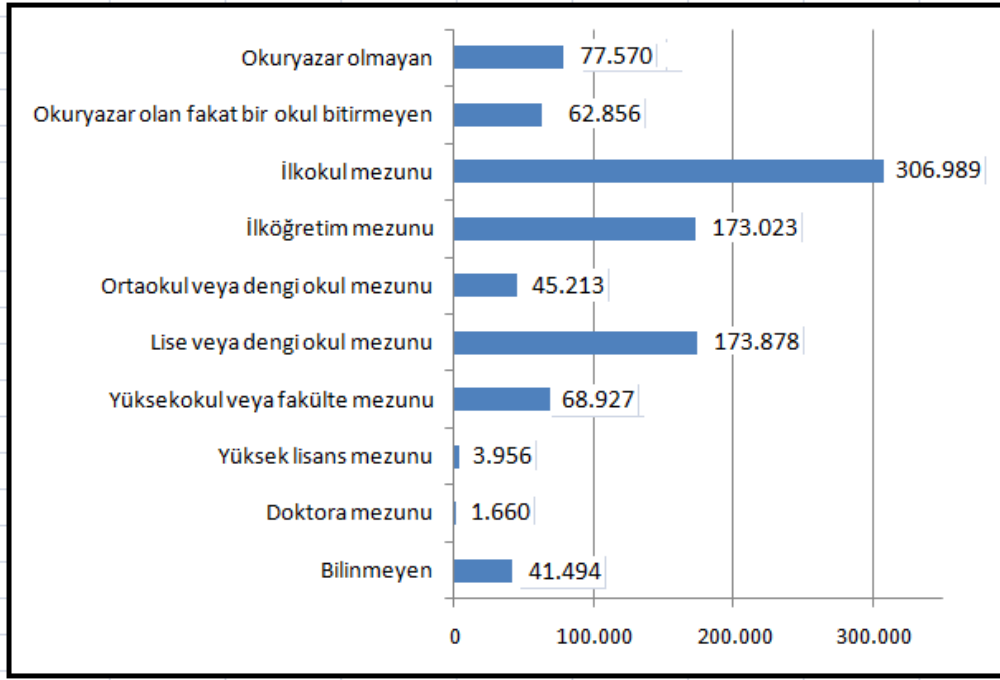
Medyan yaş, nüfusun yaş yapısının yorumlanmasında kullanılan bir ölçüttür. Samsun ilinde 1940-1975 yılları arasında genel olarak 18 olan medyan (ortalama) yaş, 1975-2000 arasında sürekli artış göstererek 2000 yılında 25'e (erkekler için 25,1 kadınlar için 25,7) yükselmiştir (DİE 2002). 2011 verilerine göre ise 31,99'a ulaşmıştır. Türkiye'de ortanca yaş 29,22 olup, Samsun Türkiye ortalamasının üzerindedir. Doğurganlık azaldıkça bebek nüfus sayısı gerileyerek mevcut nüfus içinde orta ve ileri yaş nüfus oranının artmasında etkili olmakta, bu da medyan yaşı yükseltmektedir.

8. Nüfusun eğitim durumu

Samsun il nüfusu içinde okur-yazarlık oranı erkeklerde % 97,1; kadınlarda ise % 89'dur (1935 yılında bu oranlar erkekler için % 29, kadınlar için ise % 7,8'di). Okur-yazar olmayan nüfusa bakıldığında erkeklerde bu oran % 2,9; kadınlarda ise % 11'dir. TÜİK 2010 yılı verilerine göre Samsun'da okur-yazarlık oranı % 93, 2011 yılsonu verilerine göre ise % 94,85'tir. Bu oranla Samsun ili Türkiye'de 38. sırada olup, geri kalan % 5 civarındaki okur-yazar olmayan nüfus oranının daha da aşağılara çekilmesi ve % 100'lük okur-yazar oranına ulaşmak için çabalar devam etmektedir. *Şekil 8'de* Samsun il nüfusunun bitirilen son eğitim kurumuna göre % olarak dağılımları, *Şekil 9'da* rakam olarak bunların değerleri gösterilmiştir. *Tablo 10'da* ise derslik, öğrenci ve öğretmen sayıları ile öğretmen başına düşen öğrenci miktarları verilmiştir.



Şekil 8. 2011 yılı verilerine göre Samsun il nüfusunun eğitim durumu.



Şekil 9. 2010 yılında Samsun’da eğitim durumuna göre nüfus (Samsun Valiliği 2011).

Tablo 10. 2011 yılı verilerine göre derslik, öğrenci ve öğretmen sayıları.

	Okul Öncesi	İlköğretim	Ortaöğretim	Toplam
Derslik Sayısı	1117	6401	2161	9679
Öğrenci Sayısı	17939	171830	70883	260652
Öğretmen Sayısı	1.017	8888	4466	14.371
Okullaşma Oranları (%)	41,55	99,29	69,46	
Öğretmen başına düşen öğrenci sayısı				17

9. Bağımlı nüfus

Nüfusun önemli özelliklerinden biri de bağımlılık oranıdır. Bağımlı nüfus oranı 15-64 yaş grubundaki çalışma çağındaki (çalışabilir) her 100 (veya 1000) kişiye düşen 0-14 yaş ile 65 yaş üstü nüfus miktarıdır. Çalışan kişilerin bakmakla yükümlü olduğu (çalışmayan) kişi sayısını ifade etmede kullanılır. İstihdam şartlarına bağlı olarak gelişmiş ülkelerde bağımlı nüfus oranı düşük, geri kalmış ülkelerde ise yüksektir.

Samsun’da bağımlı nüfus oranı 2010 yılı verilerine göre yaklaşık % 48’dir. Bu oranın % 35’i (0-14 yaş arası) genç bağımlı nüfus, % 13’ü ise (65 yaş ve üzeri) yaşlı bağımlı nüfustur (Tablo 11). Bu rakamlarla Samsun bağımlı nüfus miktarı olarak Türkiye ortalaması ile aynı, fakat genç bağımlı nüfusta 3 puan düşük, yaşlı bağımlı nüfusta ise Türkiye ortalamasının 3 puan üzerindedir. Geçmiş yıllara bakıldığında, örneğin; ETF 2005 yılı verilerine göre toplam bağımlı nüfus oranı % 49 iken, bunun % 38’ini genç bağımlı nüfus, % 11’ini ise yaşlı bağımlı nüfus oluşturuyordu.

Tablo 11. Bağımlı nüfus oranları

	Samsun				Türkiye
	1980	1990	2000	2010	2010
Genç bağımlılık oranı (0 – 14 yaş arası)	76,9	62,5	47,8	34,99	38,13
Yaşlı bağımlılık oranı (65 yaş üstü)	8,2	6,3	9,6	13,22	10,76
Toplam bağımlılık oranı	85,2	68,8	57,4	48,21	48,89

Kaynak: Samsun Valiliği 2011

10. Özürlü nüfus

DİE (2002) verilerine göre Samsun ilinde özürlü nüfus miktarı 27.528 kişidir. Bunun 15.670'i erkek, 11.858'i kadındır. Özürlü nüfusun % 57'sini erkekler oluşturmaktadır. Özürlü nüfusun % 44'ü (11.483'ü) fiziksel özürlü, % 16'sı (4.048'i) zihinsel özürlü, % 12'si de (3.236'sı) görme özürlüdür. Bunları sırasıyla işitme (1.599) ve konuşma özürlüler (1.141) takip etmektedir.

11. Hanehalkı büyüklüğü

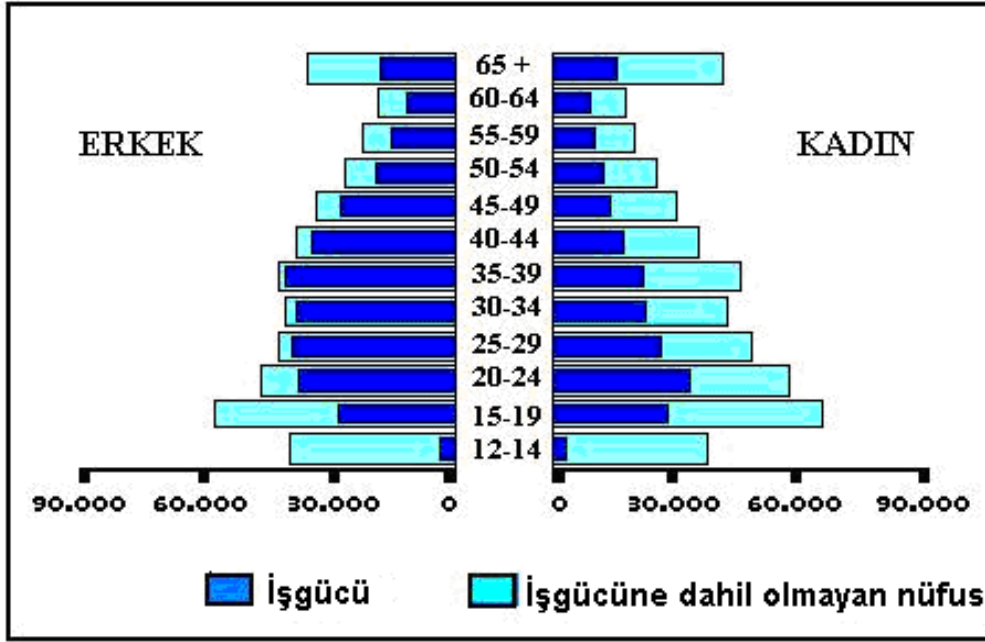
İl genelinde 2011 yılı ortalama hane halkı büyüklüğü (bir haneye düşen ortalama kişi sayısı) 3,82'dir. Refah düzeyi arttıkça yıllar itibarıyla bu rakam giderek daha aşağılara düşmektedir. On yıl öncesi ile karşılaştırıldığında, 2000 yılı verilerine göre Samsun'da ortalama hane halkı büyüklüğü 4,8'di. Bu oran 1955'te 6,2; 1980'de 6,1; 1990'da 5,6 idi. 2011'de rakamın \$ kişinin de altına düşmesi aynı zamanda çekirdek aile yapısının topluma egemen olmaya başlamasını da bir göstergesidir. Ortalama hane halkı büyüklüğüne ilçeler düzeyinde baktığımızda bu alanda en yüksek rakam 6,14 ile Asarcık'a, en düşük rakam ise 3,40 ile Atakum'a aittir.

Hane halkı sayısı kır ile kent arasında da değişmektedir. Köylerde daha kalabalık aileler görülürken, kentlerde aile küçülmekte, hane başına düşen kişi sayısı azalmaktadır. Samsun ilinde ilçe merkezlerini oluşturan kentlerde bu rakam 3,58 iken, kırsal kesimi oluşturan köylerde 4,40'tır.

12. İşgücü ve istihdam özellikleri

İşgücünün kurumsal olmayan çalışma çağındaki nüfus içindeki oranı *işgücüne katılma oranı* olarak tanımlanır. *İşsizlik oranı* da işsiz nüfusun toplam işgücü içindeki oranını ifade eder. DİE (2002) verilerine göre, Samsun ilinde işgücüne katılma oranı 1980-2000 yılları arasında sürekli azalmıştır. 1980'de erkeklerin işgücüne katılım oranı % 82,8 iken, bu oran 2000 yılında % 70,5'e gerilemiştir. Aynı dönemde kadınların işgücüne katılım oranı ise % 61,6'dan % 48'e düşmüştür. 25 yaşından itibaren erkeklerde işgücüne katılım oranı artarken kadınlarda azalmaktadır. Kadınların özellikle evlenmeleri ve ardından çocuk sahibi olmaları işgücüne katılımı engelleyen en önemli faktörlerden biri olarak karşımıza çıkmaktadır (*Şekil 10*).

Diğer yandan, Samsun’da çalışma çağı nüfusu olarak kabul edilen 12 ve daha yukarı yaş nüfusu normal nüfustan daha hızlı artmakta, işgücündeki nüfus ise toplam nüfus artış hızından daha az artmaktadır. 1980-2000 arasında 12+ yaş nüfusun yıllık artış hızı binde 15,9 iken işgücündeki nüfusun yıllık artış hızı binde 5,8 olarak gerçekleşmiştir (DİE 2002).



Şekil 10. Toplam çalışabilir nüfus içinde işgücüne katılım.

İstihdamın sektörel dağılımına bakıldığında ise (Tablo 12 ve 13) şu hususlar dikkati çekmektedir: 1980-2000 arasında istihdamda en büyük paya sahip olan tarım sektöründe istihdam edilenler zamanla azalmaya başlamış, tarımdan sonra en yüksek istihdama sahip hizmet sektöründeki istihdam ise sürekli artış göstermiştir. İnşaat sektöründe çok az bir artış görülürken sanayi sektöründe bir değişim olmamıştır. 1980-2000 yılları arasında hizmet sektöründe % 90,2; inşaat sektöründe % 25,7; sanayide ise % 3,8 istihdam artışı yaşanırken aynı dönemde tarımda % 8,1 oranında bir azalma görülmüştür.

Tablo 12. 2004 yılı verilerine göre Samsun ve ilçelerinde çalışanların sektörel dağılımı.

İlçeler	Çalışanların sektörel dağılımı (%)			Bağımlı nüfus oranı	İşsizlik oranı
	Tarım	Sanayi	Hizmetler		
Merkez	25,31	12,55	62,15	47,00	12,44
Alaçam	83,50	2,97	13,53	72,04	2,90
Asarcık	86,43	1,73	11,84	94,07	1,33
Ayvacık	88,16	1,69	10,15	88,32	1,70
Bafra	68,39	6,78	24,83	56,06	8,07
Çarşamba	74,37	5,68	19,95	60,83	4,68
Havza	79,41	3,40	17,19	64,62	3,64
Kavak	81,16	5,06	13,77	63,88	2,50

Ladik	77,28	5,08	17,64	62,65	3,19
!9 Mayıs	75,13	5,67	19,20	59,04	3,85
Salıpazarı	87,56	1,94	10,5	71,85	3,47
Tekkeköy	71,63	9,72	18,65	58,27	3,66
Terme	80,29	3,78	15,94	64,63	3,55
V.Köprü	85,54	1,91	12,55	81,00	2,04
Yakakent	78,35	3,36	18,29	75,21	6,15

Kaynak: DPT 2004:123

Tablo 13. 2000 yılı verilerine göre Samsun'da çalışan nüfusun iktisadi faaliyet kollarına göre dağılımı.

İktisadi Faaliyet Kolları	Çalışan Sayısı	Çalışan nüfusun % dağılımı	
		Samsun	Türkiye
Tarım, avcılık, ormancılık ve balıkçılık	320.099	63,4	34,5
Madencilik ve taş ocakçılığı	504	0,1	0,4
İmalat sanayi	32.530	6,4	17,3
Elektrik, gaz ve su	1.594	0,3	0,4
İnşaat	18.864	3,7	6,4
Toptan ve perakende tic., lokanta ve oteller	39.744	7,9	18,3
Ulaştırma, haberleşme ve depolama	11.900	2,3	5,0
Mali kurumlar, sigorta	8.441	1,7	3,4
Toplum hiz., sosyal/kişisel hizmetler	71.236	14,2	14,3
TOPLAM	505.115	100	100

Kaynak: Samsun İş Kurumu İl Müd.

1980'de tarımda çalışanların oranı % 74,2 iken 2000'de % 63,4 olmuştur. Türkiye ortalamasının % 48 olduğu göz önüne alınırsa Samsun için bu rakam halâ oldukça yüksektir. 2000 yılında çalışanların % 46'sı ücretsiz aile işçisi, % 28,9'u ücretli, % 23,1'i kendi hesabına çalışırken ancak % 2'si işveren durumundadır.

2010 yılı TÜİK verilerine göre TR 83 Bölgesinde (Samsun, Tokat, Çorum, Amasya) işgücüne dahil olmayan toplam nüfus miktarı 982.000'dir. İşgücüne dahil olmayanların olmama gerekçelene baktığımızda bunların Bunun 29.000'i iş bulma ümidi olmayanlar, 69.000 çeşitli sebepler, 384.000'i ev işleriyle meşgul olanlar, 143.000'i eğitime devam edenler, 103.000'i emekli, 205.000'i çalışamaz halde oldukları içindir.

2011 TÜİK verilerine göre TR 83 Bölgesi içinde istihdam edilenlerin sektörel dağılımı ise tarım (% 45,5), sanayi (ve inşaat) (% 17,6) ve hizmetler sektörü (% 36,9)'dur. Yine aynı yıl aynı bölge içinde çalışan sayısı 934.000'dir. Bunun 385.000'i ücretli (maaşlı, yevmiyeli), 286.000'i işveren veya kendi hesabına çalışan, 263.000'i de ücretsiz aile işçisi pozisyonundadır.

13. İşsizlik

İşsiz nüfus, Nüfus Sayımı'ndan önceki 1 hafta içinde çalışmayan ve bir işle de bağlantısı olmayanlar, iş arayanlar ve son 3 ayda iş bulmak için bir girişimde bulunanların toplam işgücü nüfusu içindeki oranıdır.

2010 yılı verilerine göre Samsun'da işgücüne katılma oranı % 50,8; işsizlik oranı % 7,8; istihdam oranı ise % 46,8'dir. 2008 yılı ile karşılaştırıldığında son üç yılda işgücüne katılma oranında 4, istihdam oranında 5 puanlık artış görülmüş, işsizlik oranı da 3,2 puan gerilemiştir. DİE (2002) verilerine göre ise Samsun'da 2000 yılında işsizlik oranı % 6,6'dır. Hiç şüphesiz işsizlik oranlarının azaldığını gösteren bu rakamlar son derece olumlu gelişmeler olarak kabul edilmelidir. Samsun'daki işsizlik oranının 2010 yılı Türkiye ortalaması olan 11,9'dan düşük olması çok önemli olarak kabul edilse de bu durumun kendi içinde bir yanılsamayı da beraberinde taşıdığı unutulmamalıdır. Çünkü işsiz nüfus Samsun'da kalmamakta, göçe katıldığı için işsizlik oranı il genelinde düşük görünmektedir.

2011 yılı TÜİK verilerine göre ise Samsun'un da içinde bulunduğu TR 83 Bölgesinde (Samsun, Tokat, Çorum, Amasya) 15 ve daha yukarı yaştaki nüfusun işgücüne katılma oranı % 52,5 (2010'da % 50,6) iken, işsizlik oranı % 5,3'tür (2010'da % 7,2). 2010'da istihdam oranı % 47,0; tarım dışı işsizlik oranı ise % 12,4'tür.

Samsun Çalışma ve İş Kurumu Müdürlüğü'nün 2012 yıl sonunda yaptığı basın açıklamasına göre il genelinde kuruma kayıtlı bulunan işsiz sayısı 34.395'tir. Bunun 17.760'ı erkek ve 16.635'i kadındır. İşsiz sayısını azaltmak için düzenlenen meslek edindirme kurslarından ise en çok kadınlar faydalaniyor.

14. Sosyal güvenlik

SGK Samsun İl Müdürlüğü 2011 yılsonu verilerine göre Samsun il nüfusunun yaklaşık % 85'i sosyal güvenlik kapsamına alınmış durumdadır (Tablo 14). Yeşil kartlıların da ilavesiyle bu oran % 100'e yaklaşmıştır. Bir başka ifade ile 1.251.729 olan toplam il nüfusunun 1.247.097'si bir şekilde sosyal güvenlik kapsamındadır. Fakat bu rakamın içinde aktif çalışan sigortalı oranının düşük olması (% 25) dikkat çekicidir.

Tablo 14. Samsun ili (2011 yılsonu) sosyal güvenlik verileri

İl nüfusu	1.251.729
İş yeri sayısı	20.540
Toplam Sosyal Güvenlik Kapsamı (Aktif+Pasif+Yeşilkart)	1.249.097
Toplam Sosyal Güvenlik Kapsamı (Yeşil Kartlılar Hariç)	1.055.113
Sosyal Güvenlik Kapsamının (Yeşil Kart Hariç) Toplam il Nüfusuna Oranı (%)	84,29
Sosyal Güvenlik Kapsamı Dışında Kalan Nüfus	2.632
Sosyal Güvenlik Kapsamında Aktif Çalışan kişi sayısı	
Emekli Sandığı (4/c)	46.546
Bağ-Kur (4/b)	70.364
SSK (4/a)	139.462

<i>Toplam aktif sigortalı çalışan</i>	256.372
<i>Sosyal Güvenlik Kapsamındaki Aktif Çalışanların Toplam il Nüfusuna Oranı (%)</i>	20,48
<i>Sosyal Güvenlik Kapsamında Aylık Alan Kişi Sayısı</i>	
<i>Emekli Sandığı (4/c)</i>	33.291
<i>Bağ-Kur (4/b)</i>	51.312
<i>SSK (4/a)</i>	117.331
<i>Toplam aylık alan kişi sayısı</i>	201.934
<i>Sosyal Güvenlik Kapsamındaki Emeklilerin Toplam il Nüfusuna Oranı(%)</i>	16,13
<i>Sosyal Güvenlik Kapsamında Bakmakla Yükümlü Tutulanların (Yararlanıcıların) Sayısı</i>	
<i>Emekli Sandığı (4/c)</i>	106.064
<i>Bağ-Kur (4/b)</i>	198.436
<i>SSK (4/a)</i>	292.307
<i>Toplam bakmakla yükümlü olunan kişi sayısı</i>	596.807
<i>Sosyal Güvenlik Kapsamındaki bakmakla yükümlü tutulanların oranı (%)</i>	47,68
<i>2022 sayılı yasadan yararlananların sayısı</i>	28.302
<i>2022 sayılı yasadan yararlananların oranı (%)</i>	2,26
<i>Yeşil Kartlı Sayısı</i>	165.682

Sosyal güvenliğin bir diğer boyutu da vatandaşa yapılan aynı ve nakdi yardımlardır. 2010 yılında Samsun Valiliği ve diğer ilgili kamu kurumları tarafından dağıtılan kömür miktarı 32.550 ton, yardım yapılan aile sayısı da 36.000'e ulaşmıştır. 2011 yılı itibarıyla il genelinde yapılan nakdi yardım ise 8.733.805 olup, yardım yapılan kişi sayısı da 58.172'yi bulmuştur.

Sonuç

2011 yılsonu verilerine göre Samsun il nüfusu 1.251.729'dur. Cumhuriyet Dönemi boyunca sürekli artan nüfus, son yıllarda yavaşlamaya başlamış ve nihayet 2011'de %₀ -0,73 oranı ile gerileme dönemine girmiştir. İl genelinde doğal nüfus artışı devam ettiğine göre toplam nüfustaki bu durağanlık hiç şüphesiz Samsun'un il dışına göç vermesi ile ilgilidir. Samsun'da nüfus hareketliliği sadece iller arasında değil, il içinde de görülmektedir. Taşra ilçelerinin toplam nüfusları azalırken, merkez ilçelerin nüfuslarının normalden fazla artmakta olması bu durumun en önemli kanıtıdır. Nüfus yoğunluğu açısından merkezde yer alan İlkadım ilçesinde km²'ye 1.942 kişi düşerken, taşrada yer alan Kavak'ta bu rakam km²'de 30 kişiye kadar gerilemektedir. %₀ 61,6'lık oranla nüfus artış hızı en yüksek ilçe Atakum'dur. Nüfus artış hızı en düşük ilçe ise %₀ -35,5'lik oranla Ayvacık'tır. Bunu %₀ -29'luk oranlarla Terme ve Kavak izlemektedir.

2011 yılı verilerine göre il nüfusunun % 33,87'si kırsal kesimde, % 66,13'ü de kentlerde yaşamaktadır. Kentleşme oranı ülke ortalamasının 10 puan altındadır. Kentler kalabalıklaşırken kırlar boşalmaktadır. 945 köyün yaklaşık 250'sinde nüfus 250 kişinin altındadır. Yaklaşık 340'ında ise 250-500 kişi arasındadır. Bu köylerin çok azının toplu, büyük kısmının dağınık olduğu düşünülürse kırsal alana hizmet götürmenin maliyeti ve nüfusu kırdaki tutmanın zorluğu kendiliğinden ortaya çıkmaktadır. Genel olarak göçe katılan öncü nüfus aktif ve kendine güvenen kişilerden meydana geldiği için, bu tür insanların kaybeden kırsal yerleşmeler beşerî sermayelerini ve girişimci

özelliği olan toplum önderlerini de kaybetmiş olmaktadırlar. Bu durumda köyler daha da içine kapanık hale gelerek her şeylerini devletten bekleyen, müteşebbis ve katılımcı ruh taşımayan nüfusa sahip bir kırsal yapının ortaya çıkmasına zemin hazırlamakta, yine bu durum sonucunda da geri kalmışlığı arttıran ve tekrar göçü besleyen ikinci bir sarmal yapı ortaya çıkmaktadır.

Samsun ilinde km²'ye düşen nüfus 2011'de 138 kişi olmuştur. Bu rakam Türkiye ortalamasının çok üstündedir. Nüfus yoğunluğu en fazla olanlar Merkez ilçelerdir (Atakum, Canik, İlkadım ve Tekkeköy), en düşük Bafra ve Ondokuzmayıs'tır. İl içinde nüfusun dağılışını etkileyen çok sayıda fizikî (iklim, yeryüzü şekilleri, bitki örtüsü, hidrografiya vd.) ve beşerî faktör (idarî yapı, hizmetler sektörü, bölgesel merkez olması, tarım, sanayi, ulaşım, turizm vd.) vardır. Geçmişten günümüze son ikiyüz yıldır nüfus dağılışına etki eden en önemli faktörlerden biri de Samsun'un uluslararası ve iç göçlerdeki yeri ve konumudur. İl genelinde görülen bugünkü yerleşim düzeninin temelinde bu göçler vardır.

Samsun ilinde doğurganlık oranları giderek düşmektedir. 1960 yılında 1000 kadına 747 çocuk düşerken bu sayı 2000 yılında %₀ 347 çocuğa kadar düşmüştür. Doğurganlık kır ile kent arasında da farklılık gösterir. Samsun'da 15-49 yaş grubu kadın nüfus içinde il merkezinde bulunan bir kadın 1,95 çocuk doğururken, bu sayı ilçe merkezlerinde 2,32; köylerde ise 3,11'dir. Bebek ölüm oranları ise il genelinde %₀ 11'e kadar gerileyerek gelişmiş ülkeler ortalamasını yakalamıştır.

Samsun ilinde medyan (ortalama) yaş 2000 yılında 25 iken, bu rakam 2011'de 32'ye ulaşmıştır. Bu durum il nüfusunun hızlı bir şekilde yaşlanmakta olduğunu göstermektedir. Medenî duruma bakıldığında 2010 yılı TÜİK verilerine göre Samsun il nüfusunun % 25,8'i hiç evlenmemiş, % 65,5'i evli, % 2,3 boşanmış ve % 6,5'i de duldur.

TÜİK 2010 yılı verilerine göre Samsun'da okur-yazarlık oranı % 93'tür. % 7 civarındaki okur-yazar olmayan nüfus oranının daha da aşağılara çekilmesi ve % 100'lük okur-yazar oranına ulaşmak için çabalar devam etmektedir.

Samsun'da bağımlı nüfus oranı yaklaşık % 58'dir. Bu oranın % 48'i (0-14 yaş arası) genç bağımlı nüfus, % 10'u ise (65 yaş ve üzeri) yaşlı bağımlı nüfustur. DİE (2002) verilerine göre Samsun ilinde özürlü nüfus miktarı 27.528 kişidir. Bunun 15.670'i erkek, 11.858'i kadındır. Özürlü nüfusun % 44'ü fiziksel özürlü, % 16'sı zihinsel özürlü, % 12'si de görme özürlüdür. Bunları sırasıyla işitme ve konuşma özürlüler takip etmektedir.

2011 yılı ortalama hanehalkı büyüklüğü İl genelinde 3,82'ye düşmüştür. Bu alanda en yüksek rakam 6,14 ile Asarcık'a, en düşük ise 3,40 ile Atakum'a aittir.

İstihdam edilenlerin sektörel dağılımı ise tarım (% 45,5), sanayi (ve inşaat) (% 17,6) ve hizmetler sektörü (% 36,9)'dur. 2010 yılı verilerine göre Samsun'da işgücüne katılma oranı % 50,8; işsizlik oranı % 7,8: istihdam oranı ise % 46,8'dir.

2011 yılsonu verilerine göre Samsun il nüfusunun yaklaşık % 85'i sosyal güvenlik kapsamına alınmış durumdadır. Yeşil kartlıların da ilavesiyle bu oran % 100'e yaklaşmıştır. Bir başka ifade ile 1.251.729 olan toplam il nüfusunun 1.247.097'si bir şekilde sosyal güvenlik kapsamındadır. Fakat bu rakamın içinde aktif çalışan sigortalı oranın düşük olması (% 25, yani 256.372 kişi olması) dikkat çekicidir. Çalışanların bakmakla yükümlü oldukları kişi sayısı ise 596.807'dir. Sosyal güvenlik kapsamındaki nüfusun 165.682'si yeşil kartlıdır.

Nüfusla ilgili bu özet bilgilere ilave olarak; 2010 yılından itibaren Samsun ilinin ekonomik açıdan tam bir kırılma noktası üzerinde olduğu da unutulmamalıdır. Böyle bir ortamda, sosyo-ekonomik açıdan ilin kalkınması için çeşitli kurum ve kuruluşlar tarafından harcanan çabalar büyük önem taşımaktadır. Bu gayretler olumlu netice verdiği takdirde, Samsun kısa bir süre içinde kendini toparlayabilir ve tekrar bölgesinde çekim merkezi haline gelebilir. Aksi bir durumda ise hızla küreselleşen dünyada Samsun'un ayakta kalması zorlaşır. Bir an önce sorunların tespiti ve çözümü için, ilgili tarafların "*Samsunluluk bilinci*" etrafında toplanması, iş ve gönül birliği yapması şarttır.

Kaynakça

DİE 1927-2000 arası nüfus sayım sonuçlarına ait istatistikî veriler.

DİE (2002) *2000 Genel Nüfus Sayımı; 55 - Samsun*, T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü Yay., Ankara.

DPT (2003) *İllerin ve Bölgelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması (2003)*, DPT Yay. No: 2671, Ankara.

DPT (2004) *İlçelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması*, (Haz.: B.Dinçer-M.Özaslan), DPT Yay., Ankara.

İPEK, N. (1997) "Canik Sancağı'nda Nüfusa Dair Bir Değerlendirme", OMÜ, *Eğitim Fakültesi Dergisi*, Sayı: 10, Samsun, (145-160).

ÖZ, M.(1991) "*Tahrir Defterlerine Göre Canik Sancağı'nda Nüfus (1455-1643)*", OMÜ, *Eğitim Fak. Dergisi*, Sayı:6, (173-205), Samsun.

SAMSUN VALİLİĞİ (2006) *2000-2005 Yılı ETF Verileri*, İl Sağlık Md., Samsun.

SAMSUN VALİLİĞİ (2011) *İstatistiklerle Samsun 2010*, Samsun Valiliği Yay., Samsun.

TEKELİ, İ. (2005) "Türkiye'de Nüfusun Mekansal Dağılımında Yaşanan Gelişmeler; (1935-2000)", *ODTÜ MFD 2005/1* (22:1), Ankara, (85-102).

YILMAZ, C. (2007) *Bafra Ovasının Beşeri ve İktisadi Coğrafyası*, (Genişletilmiş 2. Baskı), Kızılırmak Matbaası, Bafra, Samsun. ISBN: 978-975-01666.

www.samsunozelidare.gov.tr (son erişim 28.11.2012)

www.tuik.gov.tr (son erişim 28.11.2012)

www.samsun.gov.tr (son erişim 28.11.2012)

www.samsun.saglik.gov.tr (son erişim 28.02.2007)

ÖNEMLİ NOT:

Kitabın baskıya hazırlık aşamasında, TÜİK tarafından 2012 yıl sonu nüfusu açıklanmış, bu verilere göre Samsun il nüfusunun **1.251.722** olduğu belirtilmiştir. 2011 yılı ile karşılaştırıldığında Samsun il nüfusu bir önceki yıla göre 7 kişi azalmıştır. Bu verilere göre son bir yıl içinde Samsun il nüfusunda önemli bir değişim görülmediği için, 2012 yıl sonuna ait yeni bilgilere göre metnin tekrar düzenlenmesine gerek duyulmamıştır.

SAMSUN İLİNDE NÜFUS HAREKETLERİ

Cevdet YILMAZ*

Giriş

Herhangi bir yerde (ülke, bölge veya ilde) doğumlar ve ölümlerden sonra nüfus değişimi üzerinde rol oynayan en önemli faktör *göçler*dir. Kabaca iki yer arasındaki nüfus hareketliliği olarak adlandırılan *göç* konusu; *iç ve dış göçler, gönüllü veya zorunlu göçler, geçici ya da daimî göçler* gibi ayrı ayrı başlıklar altında ele alınıp incelenir. Bunlar da kendi içlerinde yine alt ve daha alt başlıklara ayrılabilir (*Tablo 1*).

Tablo 1. Teorik olarak başlıca göç çeşitleri.

GÖÇLER	Yurt içi yurtdışı durumuna göre	İç Göçler	Kırdan kente
			Kentten kente
			Kentten kıra
			Kırdan kıra
	Gönüllülük Zorunluluk durumuna göre	Dış (ülkeden ülkeye) göçler	İçten dışa
			Dıştan içe
		Gönüllü göçler	Beyin göçü
			İşgücü göçü
			Muhaceret
			Mübadele
			Tehcir (sürgün)
			Mültecilik
			Sığınmacılık
			Deprem, sel vb. doğal afetlere bağlı göçler
	Süresine göre	Daimî (kalıcı) göçler	-
			Turizm (yazlıkçı) göçü
		Mevsimlik (dönemsel, sezonluk, periyodik) göçler	Mevsimlik işçi göçü
			Yayla göçü

Basit gibi görünen bu sınıflandırma ayrıntıya inildikçe daha karmaşık bir hâl alır. Çünkü herhangi bir göç hareketi birden fazla başlık altında ele alınabildiği gibi¹, göç sürecinde ortaya çıkan özel durumlara, bunları tespit etmek için uygulanan farklı yöntemlere ve bizzat araştırmacıların niyetlerine göre oldukça farklı şekillerde değerlendirilebilir.

Türkiye gibi, toplumsal değişimin ve kırdan kente göçün oldukça hızlı cereyan ettiği ülkelerde mevcut istatistikî verilerin çok çabuk eskidiği görülmektedir. Türkiye’de sayımların 1990’a gelinceye kadar 5 yılda bir, 1990’dan sonra ise 10 yılda bir yapılması kararlaştırıldığı halde, gerek 2000 sayım yılı beklenmeden 1997’de, gerekse 2010 beklenmeden 2007’de sayım kararı alınması nüfustaki hareketlik ve buna bağlı olarak rakamlarındaki hızlı değişim nedeniyledir. Bütün bu ve benzeri

* Prof. Dr., Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Eğitim Fakültesi Öğretim Üyesi.

¹ Örneğin baraj suları altında kalan bir köyün başka yere taşınması hem *iç göç*, hem *kırdan kıra göç*, hem *daimi göç*, hem de *zorunlu göç* başlıkları altında incelenebilir.

sebeplerden dolayı, bu makaledeki veriler dâhil, nüfusla ilgili araştırmalarda kullanılan rakamların nüfus tespitinin yapıldığı zaman için bir anlam ifade ettiği, daha sonrası veya öncesi için ancak bir fikir verebileceği hususu gözden uzak tutulmamalıdır.

Tarihsel süreç içinde göç çeşitlerinin neredeyse tamamı Samsun'da görülmüş ve yaşanmıştır. Bunlardan muhaceret ve mübadele gibi göçler tarihte kalmış, buna karşılık mevsimlik göçler, kırdan kente göç, iller arası göç ve yurtdışına göç bütün hızı ile devam etmektedir. Bu makalede esas olarak, Samsun'da yaşanan başlıca göç çeşitleri ana başlıklar altında ele alınmış, Türkiye ve Karadeniz Bölgesi'ndeki nüfus hareketleri içinde Samsun'un yeri ve önemi üzerinde durulmuştur².

1. Göçler açısından Samsun ilinin yeri ve konumu

Samsun ili Türkiye'nin kuzeyinde Orta Karadeniz Bölümü'nde yer alır (Şekil 1). Kuzeyde Karadeniz, doğuda Ordu, batıda Sinop, güneyde Tokat, Amasya ve Çorum illeri ile komşudur.



Şekil 1. Samsun ili ve ilçeleri lokasyon haritası.

İlin toplam yüzölçümü 9.352 km²'dir. Kuzey Anadolu silsilesinin devamı olan Canik dağları ilin başlıca yükseltilerini, iç kesimlerden bu dağları aşarak denize ulaşan Kızılırmak ve Yeşilirmak başlıca akarsularını, bunların getirdiği alüvyal malzeme de ilin başlıca düzlükleri olan Çarşamba ve Bafra ovalarını oluşturmuştur³.

² Bu makalenin asıl amacı Samsun'da görülen başlıca göç çeşitleri ve bunların Samsun ili üzerindeki etkileri hakkında kısa ve özlü bilgi vermektir. Tarih boyunca **Samsun** ve **göç** konusu ayrı bir kitap olarak hazırlandığı için burada daha fazla ayrıntıya girilmemiştir.

³ Ayrıntılı bilgi için bu kitapta *Samsun İlinin Coğrafi Özellikleri* başlıklı makaleye bakılabilir.

Samsun ili ve onun merkezinde yer alan Samsun şehri (bazı dönemler azalsa da) tarih boyunca önemini muhafaza etmiştir. Bunda en büyük etken Karadeniz'i Anadolu üzerinden Mezopotamya ve Akdeniz havzasına bağlayan tarihî kervan yollarının başlangıç noktasında yer alan bir liman şehri kimliğine sahip bulunmasıdır. Karadeniz sıradağlarının bu kesimde alçalarak iç kesimlere geçişi kolaylaştırması sayesinde Karadeniz çevresindeki ülkeler ile Karadeniz Bölgesi kıyı kentlerini hava, kara, deniz ve demiryolu hatları ile Anadolu'nun iç kesimlerine bağlayan konumu nedeniyle Samsun'un bu önemi günümüzde de devam etmektedir.

Samsun ili fizikî ve beşerî çekicilikler yanında, sahip olduğu bu önemli konum nedeniyle tarihî çağlardan günümüze kadar önemli göç yollarından biri olmuş, bazen göçmen iskânına, bazen de göçmenlerin transit geçişine sahne olmuştur. Günümüzde bu hareketlilik iç göçler, dış göçler ve mevsimlik göçler şeklinde devam etmektedir. Aşağıda Samsun ilinde yaşanan bu göçler ana başlıklar altında kısa kısa özetlenmiştir.

2. İç göçler

İç göçler en karmaşık ve açıklanması en zor olan göç çeşitlerinden biridir. Örneğin Samsun şehriden İstanbul şehrine göç *kentten kente* göçe örnek teşkil ederken, Bafra'nın bir köyünden İstanbul'un bir semtine göç; *iç göçler* başlığı altında hem *ilden ile*, hem de *kırdan kente* göç olarak değerlendirilmektedir. Aynı köyden Bafra şehir merkezine göç ile Samsun il merkezine (Samsun şehrine) göç de *kırdan kente* göçtür. Kapsamlı saha araştırmaları yapmadan, sadece istatistikî verilerden yararlanarak, doğru ve güvenilir bilgi elde etmek çok zordur. Bunların aralarındaki küçük farklılıklar iyi anlaşılmaz ise, bu durumda da göç problemini çözmek için harcanacak her çaba boşa gidecek ve bir işe yaramayacaktır.

İl içi göçler, (şayet her bir yerleşim yeri için ayrı ayrı yapılmış saha araştırmaları yoksa), ilçelerin toplam nüfus artış hızları ile kır-kent nüfus oranları ve bu oranlardaki değişimler dikkate alınarak tespit edilmeye çalışılırken, iller arası göçlerin tespiti biraz daha kolaydır. Bir ilde sayım sırasında tespit edilen nüfus içinde, bir önceki sayımda başka bir ilde doğmuş olanlar tespit edilerek sayım yapılan ilin hangi ilden ne miktarda göç aldığı yaklaşık olarak öğrenilebilmektedir. Bir diğer yöntem de sayımın yapıldığı ilde bulunup da daimi ikametgâhını başka bir ilde gösterenlerin miktarıdır. Bu da yine iller arası göçün yönü ve miktarı hakkında bir fikir verebilmektedir.

İşte tüm bu zorluklar konunun bir bütün olarak ele alınmasını güçleştirmektedir. Bu durumda çoğu zaman il içi göçler göz ardı edilerek iller arası göçler dikkate alınmaktadır. Böylece göç alan ve göç veren iller bağlamında illerin geri kalmışlığı veya gelişmişliği ön plana çıkartılarak veriler buna göre işlenmekte ve yorumlanmaktadır. Aşağıda iç göçler açısından Samsun ilinin durumu ele alınırken

tüm bu hususlar dikkate alınmış, mümkün olduğunca konu basite indirgenerek alt başlıklar altında açıklanmaya çalışılmıştır.

2.1. İç göçler içinde Samsun'un yeri

İç göçler esas olarak; “kırdan-kıra, kentten (şehirden) - kıra, kentten (şehirden) - kente (şehre) ve kırdan - kente (şehre)” olmak üzere başlıca 4 başlık altında ele alınabilir. Bu iç göç tiplerinden, bir kısmı az bir kısmı çok olmak üzere, hemen hepsine Samsun'da rastlanmaktadır (Tablo 2).

Tablo 2. 1990-2000 arası Samsun ilinin yerleşim yerlerine göre aldığı ve verdiği göç.

1990 2000 arası	Toplam	Erkek	Kadın	Şehirden Şehre		Kırdan Şehre		Şehirden Kıra		Kırdan Kıra	
				E*	K**	E	K	E	K	E	K
Aldığı göç	96.084	49.408	46.676	28.339	27.030	9.640	8.473	9.675	8.593	1.754	2.580
Verdiği göç	147.729	80.606	67.123	46.107	39.894	18.673	14.476	11.949	9.405	3.877	3.348

(*E: Erkek, **K: Kadın)

Kaynak: DİE 2002

Kırdan kıra göçlere; evlilik yoluyla bayanların köyler arasında yer değiştirmesi ve baraj suları altında kalan köylerin başka bir alanda fakat yine kırsal kesimde yerleştirilmesi örnek olarak verilebilir. Kentten kıra göçlere; kentlerde çalışmış ve emekli olmuş kişilerin köylerine dönmeleri ile kentte çalışan ve daha önce şehir merkezinde oturan kişilerin şehrin çevresindeki kırsal alanlara ev yaparak kıra doğru (bir kısmı lüks yapılaşma şeklindeki) yayımları örnek olarak verilebilir.

Kentten kente göçlerde ise çift yönlü bir durum söz konusudur. Samsun şehri ve diğer ilçe merkezlerinden başka kentlere gidenler olduğu gibi, başka kentlerden Samsun'a gelenler de vardır. Bu hareketliliği oluşturan kesimlerin başında memurlar gelmektedir. Nitekim 1990-2000 yılları arasında kalan 10 yıllık dönem içinde 96.084 kişi göç alan Samsun, aynı dönemde 147.729 kişi göç vermiştir. Samsun bu dönemde yıllık ortalama -5.000 kişi açık vermiştir. Bu rakamın yarıdan fazlası kentten kente (örneğin Samsun il ve ilçe merkezlerinden İstanbul ya da İzmit'e olan) göçlerdir.

İç göçler içinde hiç şüphesiz en önemlisi kırdan kente olan göçlerdir. Türkiye genelinde özellikle 1950'li yıllardan itibaren hızlanmaya başlayan kırdan kente göç süreci Samsun dâhil bütün illerimizde devam etmektedir. Samsun'da kırdan kente göçler kırsal kesimden (köylerden) Samsun'daki il ve ilçe merkezlerine olduğu gibi, Samsun il ve ilçelerinin köylerinden batıdaki İstanbul, İzmit ve Bursa gibi şehirlere (hısımlık ve hemşehrlik bağlarının da etkisi ile) doğrudan olabilmekte, ya da önce Samsun'daki il veya ilçe merkezlerine oradan da başka şehirlere doğru (kademeli göç şeklinde) olabilmektedir.

Bilindiği gibi, batılı gelişmiş ülkelerde kırsal nüfus oranları ortalama % 5'ler seviyesine inmiş olup, bu ülkelerde kentler kırsal nüfus baskısından kurtulmuş

durumdadır. Türkiye’de ise kırsal nüfus oranı hâlâ % 30’lar civarındadır. Batılı ülkelerle karşılaştırılacak olursa, Türkiye’de yaşanan bu göç süreci (bize göre kırsal nüfus oranı % 5’ler seviyesine ininceye kadar) bütün hızı ile devam edecek, bu durum Samsun’da da aynı şekilde yaşanacak gibi görünmektedir.

2.2. İller arası göçlerde Samsun’un yeri

Samsun Cumhuriyet Dönemi içinde başka illerden hem göç almış hem de göç vermiştir. 1970’lere kadar verdiğinden daha fazla göç aldığı için ilin toplam nüfusu Türkiye ortalamasının üzerinde artmış, bu tarihten itibaren ise aldığından daha fazla göç verdiği için ilin toplam nüfus artış hızı Türkiye ortalamasının altında kalmıştır. 1975-2000 yılları arası dönem incelendiğinde bu durum açıkça görülmektedir (Tablo 3). Samsun’da 1970’li yıllardan itibaren net göç hızındaki açık giderek büyümeye başlamış, aldığı göç ile verdiği göç arasındaki oran 1975-1980 arasında ‰ -12,6’dan 1995-2000 arasında ‰ - 45,5’e çıkmıştır.

Tablo 3. Samsun ilinin 1975-2000 yılları arası net göç değerleri

1975-1980		1980-1985		1985-1990	
Net göç	Net göç hızı ‰	Net göç	Net göç hızı ‰	Net göç	Net göç hızı ‰
-11.144	-12,6	-13.709	-13,8	-31.222	-29,1
2000 yılı daimî ikametgâh nüfusu		1995-2000 yılları arasında			
		Aldığı göç	Verdiği göç	Net göç	Net göç hızı ‰
1.108.882		59.628	111.272	-51.644	-45,54

Kaynak: TÜİK verileri

Samsun il genelinde görülen nüfus hareketlerinin son 3 yıllık (2008-2011 dönemine) bakıldığında (Tablo 4), özellikle son iki yılda fark artmış, net göç dengesi -9.000’e kadar çıkmıştır⁴.

Tablo 4. Samsun’un 2008-2011 arası aldığı - verdiği göç ve net göç hızı.

	2008	2009	2010	2011
Toplam nüfus	1.233.677	1.250.076	1.232.693	1.251.729
Aldığı göç	35.404	38.874	35.418	35.103
Verdiği göç	40.633	39.581	44.825	43.408
Net göç	-5.229	-707	-9.407	-8.305
Net göç hızı (‰)	-4,23	-0,57	-7,48	-6,61

Kaynak: TÜİK Verileri

Bu tabloya göre Samsun Türkiye’de göç alan, fakat aldığından biraz fazlasını veren bir il olarak dikkati çekmektedir. İl düzeyinde göç alış verişinin hiç şüphesiz ülke genelindeki memur ve öğrenci hareketliliği ile de yakın ilgisi vardır. Fakat bize göre buradaki en önemli husus Samsun’un geçmişten gelen olumlu imajı nedeniyle hâlâ bir

⁴ Net göç; belirli bir ilin aldığı göç ile verdiği göç arasındaki farktır. Söz konusu ilin aldığı göç verdiğinden fazla ise net göç pozitif, verdiği göç aldığı göçten fazla ise net göç negatiftir.

miktar nüfus çekiyor olması, il genelinde görülen istihdam sıkıntısı nedeniyle giderek artan oranda de göç veriyor olmasıdır.

Samsun 2011 yılında 35.103 göç alırken, 43.408 göç göndermiş, iller arası göçte toplamda – 8.305 açık vermiştir (Tablo 5).

Tablo 5. Samsun'un 2009-2010 yıllarında en fazla göç alış-verişi yaptığı iller

<i>En fazla göç aldığı iller</i>	<i>Miktar</i>	<i>Oran (%)</i>	<i>En fazla göç verdiği iller</i>	<i>Miktar</i>	<i>Oran (%)</i>
<i>İstanbul</i>	<i>9.194</i>	<i>25,96</i>	<i>İstanbul</i>	<i>13.045</i>	<i>29,10</i>
<i>Ordu</i>	<i>2.748</i>	<i>7,76</i>	<i>Ankara</i>	<i>4.180</i>	<i>9,33</i>
<i>Ankara</i>	<i>2.348</i>	<i>6,63</i>	<i>Ordu</i>	<i>3.092</i>	<i>6,90</i>
<i>Trabzon</i>	<i>1.958</i>	<i>5,53</i>	<i>Bursa</i>	<i>2.529</i>	<i>5,64</i>
<i>Bursa</i>	<i>1.458</i>	<i>4,12</i>	<i>Trabzon</i>	<i>1.649</i>	<i>3,68</i>
.....					
<i>Toplam</i>	<i>35.418</i>	<i>100,0</i>	<i>Toplam</i>	<i>44.825</i>	<i>100,0</i>

Kaynak: TÜİK ADNKS 2010 verileri

Samsun ili en son 2011 yılında verdiği göç miktarı ile Türkiye’de göç veren iller içinde 10. sırada yer almıştır. Samsun aynı yıl içinde en fazla göçü de yine İstanbul’dan almıştır. Bunda hiç şüphesiz (daha önce de belirtilen) memur ve öğrenci hareketliliği yanında emekli göçünün de önemli yeri vardır.

Samsun’un iller arası göçlerdeki yeri, hangi illerden göç aldığı ve hangi illere göç verdiği sorusunun cevabını tam olarak ortaya koyabilmek için Samsun il nüfusunun *doğum yerlerine* ve belirttikleri *daimi ikametgâh* bilgilerine bakmak gerekmektedir. Aşağıda iki ana başlık altında bu husus ele alınmış ve değerlendirilmiştir. Aşağıda Samsun ilinin göç aldığı ve göç verdiği iller DİE ve TÜİK verilerinden yararlanılarak ayrı başlıklar altında açıklanmaya çalışılmıştır.

2.3. Samsun’un göç aldığı iller

Bilindiği gibi göç alan illerde, yerli nüfusa göre başka ilde doğanların toplam nüfus içindeki oranı giderek artarken, göç veren illerde ise bu oranlarda önemli bir değişim gözlenmemektedir. Samsun ilinin geçmişten beri göç yolları üzerinde bulunması ve gerek Osmanlı’nın son dönemi, gerekse Cumhuriyet’in ilk yıllarında iskân bölgesi olarak seçilmesi nedeniyle toplam il nüfusu içinde daima bir miktar *il dışında doğan nüfus* barındırmıştır.

Cumhuriyet Dönemi sayım sonuçlarına bakıldığında, 1935 yılında Samsun ilindeki nüfusun % 82,2’si bu ilde doğmuş kişilerden oluşmaktaydı. Bu sayım döneminde il dışında doğan % 17,8’lik nüfusun önemli bir kısmını bugün Türkiye Cumhuriyeti dışında kalan topraklarda doğanlar oluşturuyordu. Mübadele ile gelen bu nüfusun çoğunluğu Yunanistan doğumluydu.

1945-1970 yılları arasında il içinde doğanların oranı % 86’dır. Bu oran 1975 yılından sonra azalma eğilimine girerek 2000 yılında % 83,7’ye gerilemiştir. 2010 yılı

verilerine göre Samsun il nüfusunun % 84,08'i bu ilde doğanlardan, % 15,92'si ise başka illerde doğanlardan meydana gelmiştir⁵. İl dışında doğanların oranında az da olsa son yıllarda meydana gelen gerilemenin sebebi Samsun'un cazibesini yitirmesi ve buna bağlı olarak artık eskisi kadar göç almaması ile ilgilidir. Fakat idarî merkez olması nedeniyle ilde bulunan memurlar, eğitim ve sağlık sektöründe çalışanlar, üniversite, polis okulu ve askeri birliklerin varlığından kaynaklanan geçici nüfus gibi nedenlerle Samsun ilinin toplam nüfusu içinde mutlaka bir miktar başka ilde doğan nüfus olmasını normal karşılamak gerekir.

1980 sayım sonuçlarına göre Samsun'da başka ilde doğanların sayısına bakıldığında Trabzon 26.331 kişi ile birinci sırada geliyordu. Bunu 18.889 kişi ile Ordu izlerken, Giresun (8.029), Rize (5.232) ve Sinop (4.736) ilk beşe giren diğer illerdi. Aynı dönemde Amasya, Tokat ve Gümüşhane (Bayburt dâhil) doğumlular da dikkat çekici düzeydeydi. 1980'de 1.008.113 olan toplam il nüfusu içinde 110.441'i il dışında doğmuştu.

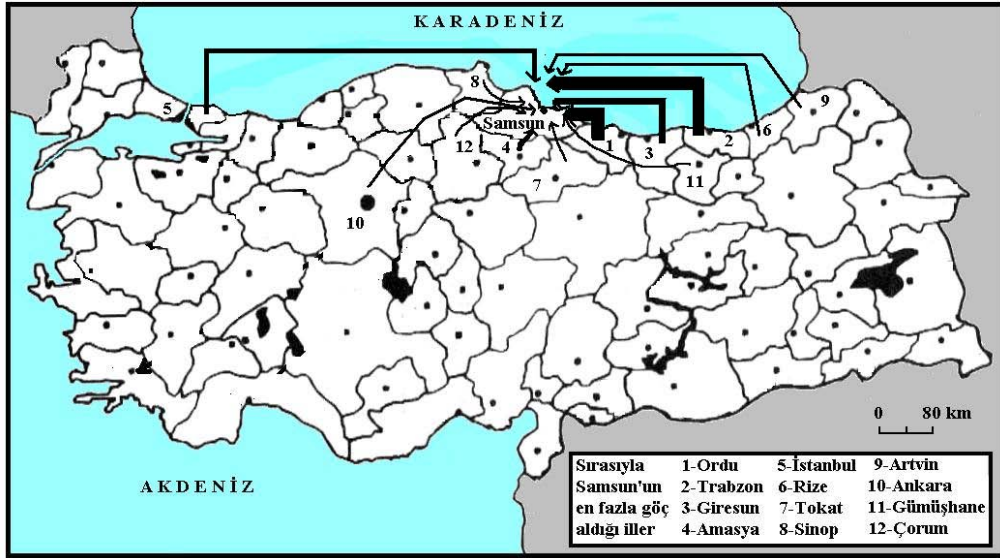
1985'de (1.108.719 olan il nüfusu içinde) il dışında doğan nüfus sayısı 163.208 olmuştur. 1980-1985 arasındaki 5 yıllık dönemde Samsun dışarıdan 52.867 kişi göç almıştır. Bu göçün büyük kısmı Samsun'un doğusundaki illerden gelmiştir. UZUNEMİNOĞLU'nun (1992: 43) o döneme ait yaptığı bir araştırmaya göre Samsun dışından gelenlerin % 25'i Trabzon, % 14'ü Rize, % 12'si Ordu, % 9'u Giresun ve % 7'si Gümüşhane'den geldiklerini belirtmişlerdir. Aynı araştırmada "*Samsun dışından gelenlerin geldikleri ilin neresinden geldikleri?*" sorusuna verilen cevaplara göre; % 40'ı il merkezlerinden, % 36'sı ilçe merkezlerinden % 24'ü de köylerden geldiklerini belirtmişlerdir. Araştırmada ankete katılanların % 76'sının il ve ilçe merkezlerinden geldiklerini belirtmeleri Samsun'a yönelik göçlerin çoğunun "*şehirden şehre*" karakter taşıdığını göstermektedir⁶.

2000 yılı sayımında Samsun ili dışında doğup da Samsun'da yaşayanlar içinde en yüksek paya 38.969 kişi ve % 3,2'lik oranla Ordu ili doğumlular sahiptir. Ordu ilini % 2,9'luk oranla Trabzon ili takip etmiştir. Bu illeri sırasıyla Giresun, Amasya, İstanbul, Rize, Tokat, Sinop, Artvin, Ankara, Gümüşhane, Çorum, Erzurum, Sivas, Almanya ve Bayburt izlemiştir. 1980-2000 yılları arasında geçen 20 yıllık sürede Ordu ili doğumlular Trabzon ili doğumluları geçmiştir (*Şekil 2*). Bunun başlıca sebepleri; aradan geçen zaman içinde Trabzon'un da ekonomik açıdan bir miktar gelişme

⁵ 2011 yılı verilerine göre ise Samsun il nüfusunun (1.251.729) 1.049.729'u (% 83,86'sı) il içinde doğanlar, 201.798'i (% 16,14'ü) ise il dışında doğanlardan meydana geliyordu.

⁶ Aynı kişinin Samsun şehrinde uyguladığı diğer bir anket çalışmasında "*Samsun'a gelenlerin niçin Samsun'u tercih ettikleri*" sorulmuş, aldığı cevaplara göre; % 25,77'si akraba ve tanıdıkları burada yaşadıkları için, % 19,28'i memuriyetten dolayı, % 18,77'si ticarî merkez olduğu için, % 16,38'i belli bir sebebi olmadığını dile getirmiş, % 14,68'i memleketlerine yakın olduğu için, % 2,56'su şehrin sosyal ve kültürel imkânlarından yararlanmak için ve % 2,56'sı da iş bulma kolaylığından dolayı Samsun'u tercih ettiklerini belirtmişlerdir (UZUNEMİNOĞLU, 1992: 35).

göstermesi yanında Trabzon doğumluların Samsun'a değil doğrudan batı illerine göç etmesi ile ilgilidir. Bu durum Trabzon-Samsun-İstanbul şeklinde özetlenebilecek “kademeli göçler”in yerini Trabzon-İstanbul şeklindeki “doğrudan göçler”in alması ile ilgilidir. Bu durum Ordu ve Giresun gibi diğer iller için de geçerlidir.



Şekil 2. Samsun'un göç aldığı iller.

Sonraki yıllarda Samsun ilinde ekonomik gelişmenin durması ve hatta gerilemeye başlaması ile Doğu Karadeniz Bölümü'ndeki illerden Samsun'a göç asgari düzeye inmiştir. Bu gerileme ile birlikte Samsun ili de daha önce göç aldığı doğusundaki illerle birlikte, doğrudan başta İstanbul olmak üzere batı illerine göç vermeye başlamıştır.

Samsun çekim merkezi olduğu dönemde hinterlandından da önemli ölçüde göç almıştır. 2000 yılı sayım sonuçlarına göre il genelinde bulunan Amasya (9.611), Sinop (6.596), Çorum (3.455), Tokat (7.116) ve Sivas (2.862) doğumlular bunu göstermektedir. Samsun'da Erzurum (2.978) doğumlu nüfusun çokluğu dikkate alınırsa Samsun'un hinterlandına bir zamanlar Erzurum'un da dâhil olduğu anlaşılmaktadır⁷. Bugün 40.000'in üzerindeki öğrenci sayısı ile 19 Mayıs Üniversitesi ve bu üniversitenin Tıp Fakültesi gibi bölgeye hitap eden hastaneleri, Sahra Sıhhiye gibi askeri kurumları, Karayolları, DSİ, bankaların ve bazı özel şirketlerin bölge müdürlüklerinin Ordu, Sinop, Çorum ve Amasya üzerindeki etkisi sürmektedir. Ayrıca her il için geçerli olan memur ve aileleri Samsun ilinin Türkiye genelinde hemen her ilden nüfus barındırmasının diğer nedenleridir (Tablo 6).

⁷ Tokat ve Sivas illeri, demiryolu ulaşımının önemli olduğu 1980 öncesine kadar Samsun'un etki alanı içinde bulunuyordu. Demiryollarının önemini kaybetmesi ve karayollarının gelişmesi ile bu iller Ankara ve İstanbul'un etki alanına girmişler, Samsun'la ilişkileri durma noktasına gelmiştir.

Tablo 6. 2010 ve 2011 yılı verilerine göre Samsun’da ikâmet edenlerin nüfusa kayıtlı oldukları iller

2010 yılı (1.252.693 kişinin)			2011 yılı (1.251.729 kişinin)		
Doğum yeri	Nüfus	%	Doğum yeri	Nüfus	%
Samsun	1.052.026	84,02	Samsun	1.049.931	83,86
Ordu	39.601	3,17	Ordu	41.030	3,27
Trabzon	36.218	2,89	Trabzon	37.038	2,95
Amasya	12.587	1,01	Amasya	12.714	1,01
Giresun	11.684	0,93	Giresun	11.824	0,94
Rize	10.640	0,85	Rize	10.706	0,85
.....			Tokat	9.354	0,74
			Artvin	7.961	0,63
			Sinop	5.337	0,42
			Çorum	5.323	0,42
			Gümüşhane	4.965	0,39

Kaynak: TÜİK Verileri

Samsun’un İstanbul, Ankara ve Almanya’dan göç alması ise (memuriyet hariç tutulursa) buralara daha önce Samsun’dan giderek göç etmiş kişilerin emeklilik vb. durumlar sonucunda kendi topraklarına dönmesi ile ilgilidir. Çünkü Samsun’un özellikle şehir merkezi ve kıyı kuşağında yer alan ilçeleri ekonomik ve sosyal yönden gelişmiş oldukları gibi, eğitim, ulaşım, sağlık şartlarının ileri düzeyde olması ve uygun iklim, toprak, su kaynakları vb. çekicilikleri sayesinde özellikle emekli nüfusu geri çekme gücüne sahiptir (YILMAZ 1992).

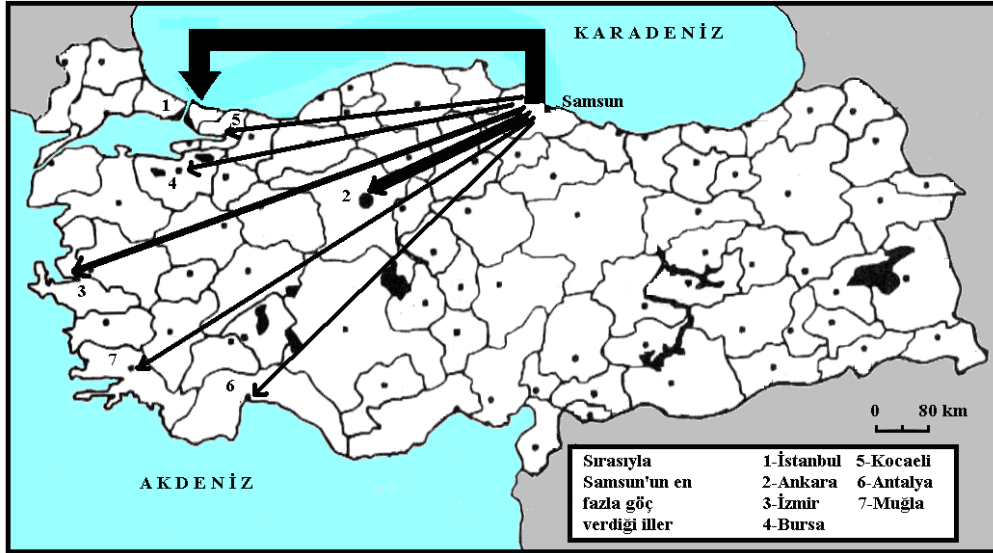
Gerek doğum yerlerine göre, gerekse daimi ikametgâhlarına göre olsun her iki şekilde de bu sonuçlara göre Samsun, özellikle 1980’li yıllara kadar komşuları ve kendisinden daha doğuda bulunan Karadeniz illerinden göç alırken başta İstanbul olmak üzere; Ankara, İzmir, Bursa, Kocaeli gibi gelişmiş endüstri merkezlerine göç vermiştir. Sonraki dönemlerde ise aldığı göç azalırken, aldığı göçten daha fazlasını vermeye devam etmektedir.

2.4. Samsun’un göç verdiği iller

Dış göçler hariç, Samsun özellikle 1950’li yıllardan itibaren doğusundaki illerden göç almış, özellikle 1970’li yılların ikinci yarısından itibaren de başta İstanbul olmak üzere batıdaki illere göç vermiştir (Şekil 3).

Örneğin 1975-1980 yılları arasında Samsun 35.025 kişi göç alırken, 46.019 kişi de göç vermiştir. Gidenlerin yaklaşık yarısı (20.000 kişi) İstanbul, Bursa, Kocaeli ve Sakarya’yı seçmiş, İstanbul 15.000 kişi ile en fazla tercih edilen il olmuştur. Aynı dönemde Samsun’dan gidenlerin en çok tercih ettikleri ve yerleştikleri ilk üç il sırasıyla İstanbul (%₀ 327), Ankara (%₀ 96) ve Bursa’dır (%₀ 57) (TANDOĞAN 1990). 2000

yılı verilerine göre Samsun'un en fazla göç verdiği iller sırasıyla; İstanbul, Ankara, İzmir, Bursa, Kocaeli, Antalya ve Muğla'dır⁸ (Tablo 7).



Şekil 3. Samsun'un göç verdiği iller.

Tablo 7. Samsun dışındaki Samsun doğumlu nüfusun 2011 yılında illere göre dağılımı.

Sıra no	İller	Samsun doğumlu nüfus	Sıra no	İller	Samsun doğumlu nüfus	Sıra no	İller	Samsun doğumlu nüfus
1.	İstanbul	403,730	8.	Antalya	11,728	15.	Çorum	3,594
2.	Bursa	73,192	9.	Ordu	10,343	16.	Zonguldak	2,491
3.	Ankara	64,851	10.	Sinop	6,443	17.	Giresun	2,295
4.	Kocaeli	33,593	11.	Eskişehir	6,046	18.	Rize	1,769
5.	Tekirdağ	28,040	12.	Sakarya	4,625	19.	Gümüşhane	641
6.	İzmir	25,057	13.	Trabzon	4,395	20.	Bayburt	282
7.	Amasya	15,621	14.	Tokat	3,956	...	...	

Kaynak: TÜİK 2011 verileri

Bir fikir vermesi açısından şöyle bir karşılaştırma yapılabilir: DİE 1990 yılı sayım sonuçlarına göre 1990 sayımı sırasında İstanbul ilinde bulunan fakat bu il dışında doğan nüfus içinde Samsun doğumlu nüfus 127.564 kişiydi⁹ ve bu rakamla Samsun 11. sırada geliyordu¹⁰. DİE'nin 2000 yılı sayım sonuçlarına göre İstanbul

⁸ 1980'li yıllara kadar Samsun'un göç verdiği iller arasında adı geçmeyen Antalya ve Muğla, özellikle 1980'lerden sonra artan turizm yatırımları ile çok sayıda inşaat işçisi ve hizmet sektörü elemanı istihdam eder hale gelmiştir. Bu gelişmelere paralel olarak Samsun'dan güneydeki bu illere çok sayıda kişi inşaat ve turizm sektöründe çalışmak üzere göç etmiş ve buralardaki turizm kentlerine yerleşmişlerdir.

⁹ Daha önceki yıllara ait İstanbul'daki Samsun doğumluların sayısı şu şekildeydi; 1950'de 6.041, 1960'da 13.140, 1980'de 69.604 kişi.

¹⁰ İlk 10 il sırasıyla; Sivas (317.081), Kastamonu (222.335), Kars (214.065), Giresun (210.528), Trabzon (175.616), Ordu (163.159), Malatya (141.134), Sinop (135.016), Tokat (134.941) ve Rize'dir (131.905).

nüfusu içinde başka ilde doğanların sayısına tekrar bakıldığında Samsun'un 212.056 kişi ile 6. sıraya yükseldiği görülmektedir¹¹. 2011 yılsonu verilerine göre İstanbul ilinde Samsun doğumluların sayısı ise 403.730 olmuştur¹². Bu veriler Samsun'dan İstanbul'a göçün boyutlarını ve hızını tüm çıplaklığı ile ortaya koymaktadır.

Türkiye son 40 yılda çok hızlı bir değişim yaşamıştır. Küreselleşmenin ülke düzeyindeki nüfuzu ile İstanbul tüm Türkiye'yi etkisi altına almış, her bakımdan *birincil* şehir haline gelmiştir. İstanbul ile birlikte Ankara, İzmir, Bursa, Kocaeli gibi iller de ikincil derecede çekim merkezleri olmuşlardır. Bunun doğal bir sonucu olarak sadece Samsun merkezden değil (Türkiye'nin diğer kasaba ve şehirlerinden olduğu gibi) Samsun'un ilçelerinden de her gün en az iki otobüs (Bafra ve Çarşamba'da bu sayı çok daha fazladır) adı geçen bu çekim merkezlerine doğru hareket halindedir. Bu seferlerin yönü (gittiği şehir) ve (günlük kalkan otobüs) sayısı izlendiğinde Samsun ve ilçelerinin hangi şehirlerle ne yoğunlukta göç ilişkisi içinde bulunduğu kolaylıkla anlaşılabilir. Hattâ otobüs firmalarının İstanbul, Ankara, İzmir ve Bursa'da hangi semtlerde yazıhane açtıklarından yola çıkılarak (bu bilgiler büro, adres ve telefon numaraları olarak otobüs biletleri üzerinde yazılıdır), örneğin İstanbul'da Samsun ve ilçelerinden gidenlerin yoğun olarak yaşadıkları semtler kolaylıkla öğrenilebilir¹³. YILMAZ (2007) tarafından Bafra üzerine yapılan araştırmada, Bafra'daki otobüs firmalarının biletleri üzerindeki yazıhane adreslerinden Bafralıların İstanbul, Bursa, Ankara gibi şehirlerde hangi semtlerde yoğunluk gösterdikleri tespit edilmiştir. Aynı şekilde yine İstanbul gibi büyük şehirlerde hemşehri dernekleri üzerinden, bunların sayıca çokluğuna ve hangi semtlerde dağıldıklarına bakılarak da yine göçlerin kökeni, yönü ve nerelerde yoğunlaştıkları tespit edilebilmektedir.

¹¹ İlk 5 il sırasıyla; Sivas (375.002), Kastamonu (263.803), Giresun (245.414), Ordu (244.254) ve Trabzon'dur (214.721).

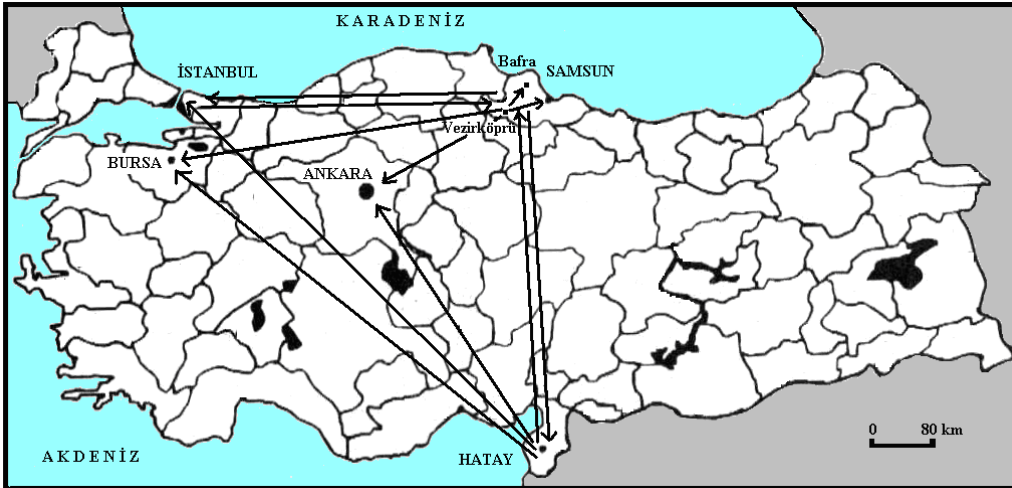
¹² Bu ili sırasıyla takip eden diğer iller; Bursa (73.192), Ankara (64.851), Kocaeli (33.593), Tekirdağ (özellikle Çorlu ve Çerkezköy ilçelerinde) 28.040 ve İzmir'dir (25.057).

¹³ Göçlerin miktarı, yönü ve niteliği kadar, gittikleri yerlerde gösterdikleri dağılışı özellikleri de günümüz şehir coğrafyası çalışmalarında büyük önem taşımaktadır. Örneğin İstanbul, Ankara ve İzmir gibi büyük şehirlerde Anadolu'nun çeşitli kentlerinden göç eden insanların özellikle hısımlık ve hemşerilik bağları yoluyla oluşturdukları mahalleler ve belli alanlarda toplanma eğilimleri dikkat çekicidir. Bu durum, şehrin sosyolojik yapısının çözülmesinde dikkate alınması gereken bir husus olduğu kadar, siyaset bilimi açısından da önemlidir. Çünkü başta İstanbul olmak üzere, büyük kentlerde seçim dönemlerinde partiler tarafından gösterilen adaylar bile buna göre belirlenmektedir. Nitekim doğusundaki iller yanında ilçelerinden de önemli miktarda göç almış bulunan Samsun şehrinde de hemen her seçim döneminde, siyasetçilerin partilerin aday listelerinin üst sıralarında yer alabilmek için "*arkamda şu kadar Kavaklı veya Çarşambalı, şu kadar Trabzonlu veya Gümüşhaneli oyu var*" şeklindeki söylemleri, hattâ bu amaçla (adayların dayandıkları tabanı öne çıkarmak için) köken olarak farklı il ve ilçelerden gelmiş bulunan seçmen sayısının olabildiğince abartılması gibi hususlar hep bu durum sonucudur.

2.5. İller arası diğer göçler

İller arası göçler içinde Samsun iline ait bazı özel durumlar da söz konusudur. Samsun'dan Hatay'a olan göçler buna örnektir (Şekil 4). Altınkaya ve Derbent barajlarının su tutmaya başlaması ile daha önceden hazırlanan bir program çerçevesinde bu barajların göl suları altında kalan köylerde yaşayanlar başka yerlere nakledilmiştir (Foto 1). Örneğin Bafra ve Vezirköprü ilçelerinde, 8'i tamamen, 20'si kısmen olmak üzere Altınkaya baraj gölü suları altında kalan 28 köyden 2.100 aile bu durumdan doğrudan etkilenmiştir.

Devlet, DSİ vasıtası ile gerçekleştirdiği bu proje çerçevesinde halka çeşitli alternatifler sunmuştur. Bunlar; arazi göstermek yoluyla *tarımsal iskân*, şehirde konut verilerek *tarım dışı iskân*, kamulaştırma bedeli vererek *serbest iskân* şeklinde olup, vatandaşlar bunlar arasında bir seçim yapmışlardır.



Şekil 4. Bafra ve Vezirköprü'de bir kısım köylerin baraj suları altında kalması sonucu yeniden yerleştirme politikası sonucu ortaya çıkan iller arası göçler ve buna bağlı hareketlilik.



Foto 1. Bir kısmı Derbent Baraj gölü altında kalan Boğazköy'den bir görünüm.



Foto 2. Hatay-Amik Ovası Tayfur Sökmen köyüne yerleştirilen Samsunlular.

Tarımsal iskânı tercih edenlere Hatay ili Reyhanlı ilçesinde (Amik ovası üzerinde) yer gösterilmiş, 235 aile (toplam 1.119 nüfus) buraya yerleştirilmiştir (*Foto 2*). Tarım dışı iskân edilmek isteyenler ise Bursa Gemlik'e yönlendirilmiştir. Bunların dışında kalanlar ise (daha sonra Derbent Baraj gölü suları altında kalan köylerle birlikte) kamulaştırma bedeli karşılığı (vatandaşların kendi tercihleri doğrultusunda) serbest bırakılmışlardır. Bunlardan bir kısmı bağlı oldukları Vezirköprü ve Bafra ilçe merkezlerine yerleşmişlerdir. Mesela Kuruçay köyünden göç edenler Vezirköprü ilçe merkezinde Kuruçay mahallesini kurmuşlardır. Diğer bir kısmı da Samsun şehri, İstanbul ve Bursa başta olmak üzere çeşitli merkezlere göç etmişlerdir. Bu göç sürecinde hısımlık ve hemşerilik bağları da büyük rol oynamış, kırdan ayrılan nüfus, adı geçen illere daha önce göç etmiş ve yerleşmiş akraba ve yakınlarının yanlarına gitmiş, onların vasıtası ve etkisi ile yer seçimi yapmışlardır.

Bunlardan en ilginç olan kısmı hiç şüphesiz Hatay'a olan göçlerdir. Bafra ve Vezirköprü'nün baraj suları altında kalan köylerinden kendilerine Amik Ovası'ndan yer gösterildiği için Hatay'a giden vatandaşlar, özellikle iklim şartları nedeniyle buraya uyum sağlayamamışlar, fakat hak ettikleri toprakları da bırakmak istememişlerdir. Bunlardan bir kısmı aile fertlerinden bazılarını Hatay'daki yeni topraklarında bırakarak Ankara, Bursa ve İstanbul'a göç etmişler, hatta Bafra'ya dönenler olmuştur. Böylece bu merkezler arasında gidiş gelişler artmış, Hatay ile Bafra arasında doğrudan otobüs seferleri başlamıştır.

3. Dış göçler

Samsun ili, göç yolları üzerinde bulunmasından dolayı konumu gereği tarih boyunca sürekli göçlere sahne olmuştur. Yaklaşık 100 yıl kadar geriye gidildiğinde özellikle 1877-78 Osmanlı-Rus savaşlarından (*Doksanüç Harbi'*nden) sonra Kafkasya'dan ve Kırım'dan göç almış, Cumhuriyetin ilk yıllarında imzalanan *Mübadele Sözleşmesi* gereği de Balkanlardan hem göç almış hem göç vermiştir. 1960'lı yıllardan itibaren ise Türkiye'den Batı Avrupa ülkelerine doğru başlayan işgücü göçüne Samsun ilinden de büyük oranda katılım olmuştur. Günümüzde ise özellikle eski Sovyetler Birliği'ne bağlı cumhuriyetlere ve bu cumhuriyetlerden Samsun'a evlilik gibi kişisel sebeplerle, ya da işgücü göçü gibi ekonomik nedenlerle karşılıklı göçler devam etmektedir. Aşağıda bu göçler ana başlıklar altında özetlenmiştir.

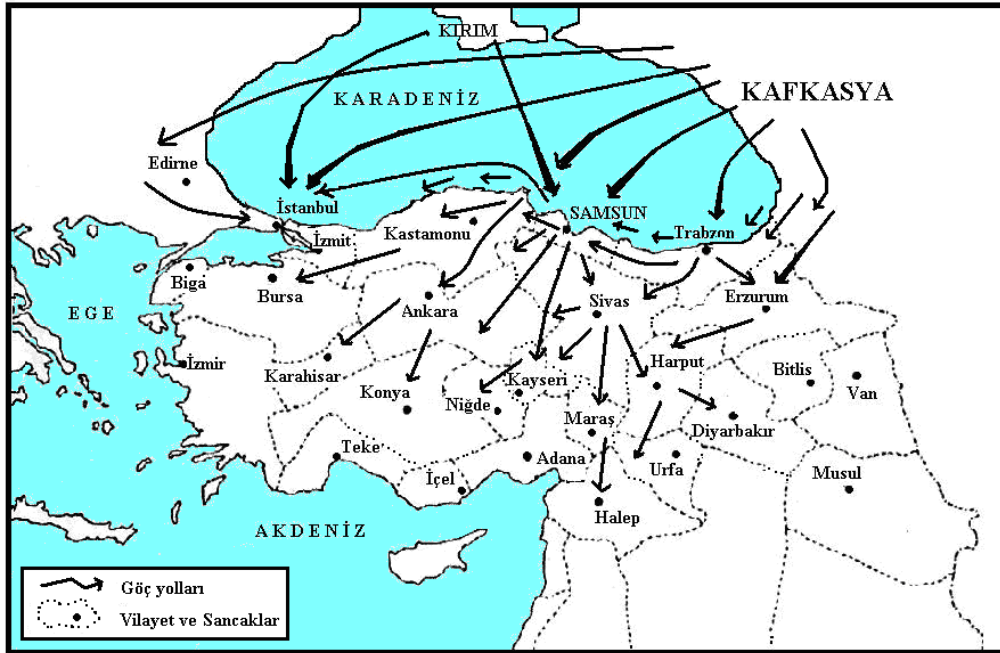
3.1. Yurtdışından Samsun'a göçler

Cumhuriyet Dönemi öncesi ve Cumhuriyetin ilk yıllarında gerçekleşen göçler bugünkü Samsun ilinin nüfus kompozisyonunun ortaya çıkmasında son derece etkili olmuştur. Bu göçlerin esasını Kafkas ve Balkanlardan olan göçler oluşturur.

3.1.1. Kırım ve Kafkas muhacirleri

İlk kitlesel göç Kırım Savaşı sonrası 1859-1860 yıllarında başlamıştır. Bu dönemde yaklaşık 300.000 kişi göç etmek üzere Kırım'ı terk etmiştir. 1859'da Kafkasya'da Şeyh Şamil direnişinin kırılması da bunda büyük rol oynamıştır. Ardından Osmanlı'nın *Doksanüç Harbi*'nden yenilgiyle çıkması nedeniyle Kırım'la beraber Karadeniz'in kuzeyi ve bütün Kafkasya'nın Rusların kontrolüne girmesi sonucu ikinci kitlesel göç dalgası başlamış, yine bu göçlerle de 300.000'e yakın kişi Osmanlı topraklarına göç etmiştir.

Böylece bu bölgede yaşayan Türk, Çerkez, Gürcü, Abaza vd. tüm Müslümanlar çareyi hicret etmede ve Osmanlı devletine sığınmada bulmuşlardır (İPEK 2006: 40). Bu göçlerin bir kısmı gemilerle Balkanlardaki topraklara, diğer önemli bir bölümü de denizyolu ile Karadeniz kıyısındaki limanlara; *Samsun*, Trabzon, Sinop ve İnebolu'ya çıkartılmıştır. Bunların bir kısmı başta Samsun yöresi olmak üzere Karadeniz Bölgesi'ne yerleştirilirken, bir kısmı da bu limanlar üzerinden diğer göçmen iskân sahalarına nakledilmişlerdir (Şekil 5).



Şekil 5. Kırım ve Kafkaslardan Anadolu'ya göç yolları ve iskân bölgeleri.

Bu göçe katılanlar henüz bir düzene kavuşmadan Doğu Karadeniz ve Doğu Anadolu'da bugünkü Erzurum, Kars, Artvin, Rize, Trabzon, Gümüşhane ve Giresun illeri (Harşit çayına kadar olan kesim) Rus işgaline maruz kalmıştır. Bu sefer hem buralardaki, hem de bir önceki göç dalgasında deniz ve karayolu ile gelip buralara yerleşmiş olan nüfus hep beraber batı yönde hareket ederek Samsun'a gelmiştir. Bunların bir kısmı Samsun'a yerleşmiş, bir kısmı Samsun üzerinden iç ve batı bölgelere yönlendirilmiş, bir kısmı da işgalin sona ermesi ile geriye dönmüşlerdir.

Bu dönemde Samsun gerek çevresinde iskâna elverişli yerlerin bulunması, gerekse karayoluyla Anadolu'nun iç kesimlerine olan bağlantıyı sağlaması nedeniyle özellikle Anadolu'nun iç kısımlarına yerleştirilecekler için başlıca uğrak noktası olmuştur. Kafkas göçmenleri (aşırı izdiham ve hızlı tahliye mecburiyeti gibi sebeplerle gemilere hiçbir şekilde eşya kabul edilmediği için), sadece üzerlerindeki elbiseler ve ellerindeki silahlarıyla gelmişlerdir. Hergün 500'den fazla göçmen bu yıllarda Samsun'a geliyor ve şehir nüfusuna dâhil oluyordu. Bu göçler sonucunda 10.000 civarında nüfusa sahip olan Samsun şehrinin 1864 yılındaki nüfusu (aynı yıl Samsun'da bulunan H.J.Lennep'e göre) 45.000'i aşmıştı (İPEK 2006: 44).

Şehre gelenler geçici olarak kendilerine tahsis edilen han ve medrese gibi kamuya açık yerlere yerleştirilmişler, göçmenlerin tamamı şehirde iskân edilemeyince çevredeki köy ve kasabalara yönlendirilmiştir. Kurupelit, Dereköy, Derbent, Kumcağız vd. köylerde göçmen kampları kurulmuştur. Bu dönem ayın zamanda Çarşamba ve Bafra ovalarının drenaj yokluğu nedeniyle sivrisinek ve sıtma yuvası olduğu tarihlerdir. Yer yokluğundan mecburen buralara yerleştirilen göçmenlerin bir kısmı bu zor şartlara dayanamamış, Nisan 1864-Ocak 1865 tarihleri arasında kalan 8 ay içinde resmi kayıtlara göre 13.558 kişi sıtma hastalığı nedeniyle buralarda hayatlarını kaybetmişlerdir (İPEK 2006:44).

3.1.2. Balkan Mübadilleri

3.1.2.1. Mübadele Anlaşması

Türkiye ile Yunanistan arasında 30 Ocak 1923 tarihinde yapılan antlaşma gereği (İstanbul'daki Rumlar ile Batı Trakya'daki Türkler hariç tutularak) Türkiye'deki (ekseriyetini Rumların oluşturduğu) Ortodokslarla Yunanistan'daki Müslüman toplulukların zorunlu yer değiştirmesi kararına varıldı. *Mübadele* sonucu Yunanistan'dan Türkiye'ye göç eden 500.000'e yakın Türk'ün 25.000 kadarı Samsun'a gelmiş, bunların yaklaşık 3.500 kadarı Samsun şehrine, diğerleri ise başta Bafra olmak üzere, diğer ilçe merkezleri ve köylere yerleştirilmiştir.

3.1.2.2. Mübadele Anlaşması öncesi Samsun'un nüfus durumu

18. Yüzyıl'a kadar küçük bir sahil kasabası özelliğinde olan Samsun, 19. Yüzyıl'dan itibaren tütün tarımı ve ticareti ile birlikte canlanmış, liman faaliyetlerinin hız kazanmasıyla da birçok alanda gelişme göstermişti. Kırım ve Kafkaslardan gelen göçmenlerin etkisi, Avrupa bandıralı buharlı gemilerin Karadeniz limanlarını daha sık ziyaret etmeleri gibi gelişmelere paralel olarak Anadolu'nun çeşitli vilayetlerinde faaliyet gösteren Rum ve Ermeni tüccarlar da Samsun'a gelmeye ve yerleşmeye başlamışlardı.

Anadolu'nun iç kesimlerinde devlet otoritesinin zayıflamasına paralel olarak ortaya çıkan güvenlik sorunu, bu tüccarların (batıda İzmir'e olduğu gibi, kuzeyde de)

Samsun'a yönelmelerinin başlıca sebebiydi. Samsun'a gelen bu azınlıkların kısa sürede işveren konumuna gelmeleri ve iş verirken de kendi dindaşlarını kayırmaları gibi hususlar iç bölgelerdeki gayrimüslimlerden binlercesinin Karadeniz kıyısı kentlerde, bu arada Samsun'da toplanmalarında etkili olmuştur. Hiç şüphesiz bunda dış ülkelerin politik oyunlarla azınlıklara gerek hukuk gerekse ticarî bağlantılarla sahip çıkmaları gibi birçok sebep de önemli rol oynamıştır.

V. Cuinet'in *La Turquie d'Asie* adlı kitabında belirttiğine göre 1890-1891 yıllarında Canik Sancağı nüfusu 294.477 kişidir. Bu nüfusun 62.000'i Rum, 17.000 kadarı Ermeni, geriye kalan 215.477 kişi de Müslüman ve Türk'tür. Bu nüfus içinde Samsun merkez kazası nüfusu da (1860'larda 3.000 iken) 1890'larda 16.000'i bulmuştur. Bunun 5.000'i Türk, 6.000'i Ortodoks Rum, 3.000'i Ermeni ve 2.000'i de diğer milletlerdendir (ANONİM). KARPAT'ın (2003:222-226) verdiği bilgilere göre 1914 tarihinde Canik idarî bölgesinin toplam nüfusu 393.292'dir. Bunların 265.950'si Müslüman, 98.739'u Rum, 27.058'i (Gregoryen) Ermeni ve 1.545'i ise Ermeni Protestan, Ermeni Katolik ve Yahudi'dir. Yine aynı yılda, Samsun merkez kazada 44.992 Müslüman nüfusa karşı 54.709 Rum nüfus barınıyordu. Bafra kazasında 48.944 Müslüman'a karşılık 30.838 Rum nüfus vardı. 1922 yılına gelindiğinde ise Canik'te 180.000 Müslüman'a karşı 50-55.000 Hristiyan vardı (İPEK 2000:6). Sonuç olarak bakıldığında Mübadelenin başladığı yıllara gelindiğinde, Canik Sancağı genelinde Müslüman nüfus fazla iken merkezde (Samsun şehrinde) ise gayrimüslim nüfus daha fazlaydı. Kentteki Müslümanların önemli bir kısmı da bunların kiracısı durumundaydı. Bu durum iç bölgelerden gelen gayrimüslim nüfusun Samsun kent merkezinde yoğunlaşması sonucu ortaya çıkmıştı.

3.1.2.3. Mübadele ile gidenler

Anadolu'nun işgal altında olmasından faydalanan Rumlar Samsun'da Müslümanlara karşı her türlü eziyeti yapmaktan geri kalmamışlar, işi çeteler kurarak katliam yapacak boyutlara taşımışlardır. Millî Mücadele sonrasında da bu yaptıkları kötülüklere karşı Samsun'da barınamayacakların anlamışlar, Samsun gibi liman kentlerine yığılarak buralardan göç etmeye başlamışlardır. Mübadele Anlaşması ile bu göç hızlanmış ve kitlesel boyut kazanmıştır. Bu göçler sırasında Samsun ve çevresindeki Sinop, Ordu, Giresun, Trabzon, Gümüşhane, Çorum, Tokat, Sivas, Şebinkarahisar ve Yozgat'tan toplam 51.784 Rum mübadeleye tabi tutulmuş, bunların 22.668'i Samsun'dan gitmiştir (İPEK 2000:7-8). Türkiye'den ayrılan bu göçmenlerin büyük kısmı önce Yunanistan'a, sonra da oradan ABD, Kanada, Avustralya gibi ülkelere dağılmış ve oralara yerleşerek bugünkü Rum ve Ermeni diasporalarını oluşturmuşlardır. Anadolu'da kendi yaptıkları zulüm ve hıyaneti unutmuşlar, buna karşılık Müslüman Türk nüfusa karşı içlerindeki kin ve nefreti hep canlı tutmuşlar, bunları nesilden nesile aktararak tüm dünyada Türk düşmanlığının başta gelen savunucuları olmuşlardır.

3.1.2.4. Mübadele ile gelenler

Türk-Yunan Mübadele Anlaşması sonucu, giden Rumların yerine 1924 yılında özellikle Kavala ve Drama bölgelerinden 3.908 kişi Samsun iskelesine çıkmış, gelenlerin bir kısmı il merkezine (Samsun şehrine) bir kısmı da Bafra, Alaçam, Çarşamba ve Terme ilçe merkezleri ve köylerine dağıtılmıştır.

Mübadiller Samsun'a özellikle deniz yoluyla gelmişler, fakat Samsun'da birçok sorunla karşılaşmışlardı. Onlar geldiklerinde ortam çok da iyi değildi. Karadeniz yöresindeki birçok yerleşim yeri adeta yerle bir olmuş, insanlar yoksulluk sınırının altında yaşar duruma düşmüşlerdi. Samsun ve çevresindeki Rumlardan kalan çok sayıda mahalle ve köy ya oturulamaz durumdaydı ya da tamiri için büyük harcamalara ihtiyaç vardı. Mübadillere gösterilen yerlerin büyük kısmında daha önce gelen Şark Mültecileri, Kafkas, Kırım ve Arnavut göçmenler yerleştirilmişti. Gerek bu nedenle, gerekse giden Rumların bir kısmının kendi evlerini tahrip ettikten sonra göçe katılmaları sonucu, gelen göçmenler büyük sıkıntı yaşadılar. Örneğin bataklık alanlara komşu sahalara yerleştirilenler arasında sıtma vb. salgın hastalıklar sonucu yüzlerce kişi öldü.

Ekim 1924'te sadece Bafra kazasında 7.797 göçmen bulunuyordu ve bunların 6.279'u mübadildi (İPEK 2000:83-88). 1927'de (Alaçam dâhil) Bafra kazasının nüfusu 56.414 olup, bunun 6.463'ü (% 11,4'ü) mübadildi. Genel olarak bakıldığında ise 1927'de Canik Vilayeti'nde Merkez, Bafra, Çarşamba ve Terme kazalarının toplam nüfusu 200.506 olup, bunun 22.000'i göçmendi ve göçmenler toplam il nüfusunun oran olarak % 11'ini oluşturuyordu (İPEK 2000:161-162).

3.1.2.5. Mübadelenin sonuçları

Mübadele ve diğer göçlerle giden gayrimüslimlerin çoğunluğu bankacı, tüccar, esnaf, zanaatkâr, imalatçı gibi şehrsel işlerde çalışanlardı. Bu kentsel nüfus ile yerlerine gelen kırsal nüfusun yer değiştirmesi sonucu yöredeki Samsun, Bafra gibi kent merkezleri gerçek anlamda bir çöküş yaşamış, bu şehirler kendilerini onlarca yıl toparlayamamıştır. Gidenler gittikleri yerlere, tütün tarımını da götürmüşler, bu kişilerin Yunanistan'ın Drama ve Kavala bölgelerinde yetiştirdikleri tütünler nedeniyle Yunanistan uluslar arası tütün pazarında Türkiye'nin ve bu tütünü en iyi yetiştiren yer olan Samsun'un da en büyük rakibi olmuştur.

Gayrimüslim nüfusun Samsun'dan ayrılması ile çöküş yaşayan köy ve kasabalar mübadele ile gelen göçmenler vasıtasıyla bir süre sonra eski canlılığına kavuşmuştur. Tütün yetiştiriciliği konusunda uzmanlaşmış olan mübadillerin beraberlerinde bilgi, beceri ve yeni teknikleri de getirmeleri ve bunları Samsun'da denemeleri sonucu bölgede ekonomik yapı hızla düzelmeye başlamıştır. İklim değişikliği ve yaşam şartlarının zorluğu nedeniyle mübadillerin hayatları ilk yıllar

sıkıntılı geçse de zamanla çevreye uyum sağlamışlar, çalışkanlıkları ve gayretleri ile Samsun'un demografik, kültürel ve ekonomik yapısının önemli bir parçası olmuşlardır.

3.1.3. (Yurtdışından Samsun'a) Diğer göçler

Dışarıdan Samsun'a göç Kırım, Kafkaslar, Yunanistan ve Balkanlardan (eski Yugoslavya, Arnavutluk ve Bulgaristan'dan) muhaceret ve mübadele ile gelenlerle sınırlı kalmamıştır. Sonraki yıllarda da Samsun'a göç az da olsa devam etmiştir. En son 1988 yılında Bulgaristan üzerinden bir göç dalgası daha gelmiş, Bulgaristan yönetiminin uyguladığı zulümden kaçan Evlad-ı Fatihani Samsun halkı elbirliği ile rahat ettirmeye çalışmıştır. Sonra bunların bir kısmı geri dönmüş, bir kısmı ise Samsun'a yerleşmiştir.

Günümüzde ise Sovyetler Birliği'nin dağılması ile ortaya çıkan Cumhuriyetlerden (özellikle Azerbaycan ve Gürcistan'dan) Türklerle evlilik yaparak ya da çeşitli işlerde çalışmak üzere gelip yerleşen kişiler vardır.

3.2. Samsun'dan yurtdışına göçler

3.2.1. Mübadele ile gidenler (bkz. Mübadiller)

3.2.2. ABD, Kanada ve Avustralya'ya göçler

Sayısı belli olamamakla birlikte, ABD, Kanada, Avustralya gibi resmî yollardan göçmen kabul eden ülkelere tüm dünya ve Türkiye'den olduğu gibi, Samsun'dan da gidip yerleşenler vardır. Bunların bir kısmı bu ülkelerin uyguladığı göçmen politikalarından yararlanırken, bir kısmı da yetişmiş insan gücü (beyin göçü) olarak bu ülkelere gidip yerleşmiştir.

3.2.3. Yurtdışına işgücü göçü

3.2.3.1. Batı Avrupa ülkelerine işgücü göçü

1960'lı yılların başlarından itibaren Türkiye'den batı Avrupa'nın sanayileşmiş ülkelerine doğru başlayan işgücü göçüne Samsun ilinden de binlerce kişi katılmıştır. Başlangıçta geçici olduğu düşünülen ve çoğunluğunu bekâr erkeklerin oluşturduğu göç dalgası, daha sonra 1970'li yıllarda ailelerin de katılması ile kitlesel boyutlara ulaşmış, (Türkiye'deki şartların bir türlü düzelmemesi nedeniyle hep ertelenen geri dönüş unutulmuş ve) bu göç zamanla kalıcı hale gelmiştir (YILMAZ 1992).

Batı Avrupa ülkelerine göç *İş ve İşçi Bulma Kurumu* aracılığı ile olduğundan, bu kurumun şubelerinin de ilk zamanlar başta İstanbul olmak üzere büyük kentlerde bulunması nedeniyle Samsun'dan bu göçe ne kadar kişinin katıldığı bilinmemektedir. Çünkü göçe katılan kişiler Samsun'lu olsalar bile çıkış yeri genellikle İstanbul olmuştur. Fakat yurtdışındaki vatandaşlarımızın Samsun'da köy ve şehirlerdeki etkileri ve yazdan yaza gelişlerindeki yoğunluk dikkate alındığında bu sayının oldukça fazla

olduğu görülmektedir. Örneğin 19 Mayıs ilçe merkezi ve burayı oluşturan binalar Batı Avrupa ülkelerinde çalışan işçilerimizin eseridir. DİE 2000 sayım sonuçlarında Samsun'daki (1.756'sı erkek, 1.040'ı kadın olmak üzere) 2.796 kişinin Almanya doğumlu olması bu konuda kabaca bize bir fikir vermektedir.

Samsun'dan Batı Avrupa ülkelerine göç, zamanla bu ülkelerin katı sınırlamalar koyması nedeniyle en alt düzeye inmiş, fakat tamamıyla sona ermemiştir. Avrupa'daki ikinci ve üçüncü kuşak genç Türk kızı ve erkeklerinin Türkiye'den evlenmeleri yoluyla az da olsa bu ülkelere göç devam etmiştir.

1990 yılından itibaren Samsun'dan eski Sovyet Cumhuriyetlerine doğru işgücü göçü ile başlayan başka bir göç daha yaşanmıştır. Katılanların sayısı tam olarak tespit edilemeyen ancak gözlemlerimize göre varlığı kesin olan bu göç içinde, iki grup dikkati çekmektedir. Bunlardan birincisi (vaktiyle Kafkasya'dan Anadolu'ya göç eden ve Samsun'a yerleşen Çeçen, Gürcü vb. kökenli vatandaşlarımızdan bazılarının etnik nedenlere dayalı bir geri gidişi söz konusudur. İkinci grup ise, yine bu ülkelerde ortaya çıkan yeni iş ve istihdam olanaklarından yararlanmak için buralarda iş kurmak üzere giden ve o ülkelere yerleşenlerdir.

3.2.3.2. Ortadoğu, Rusya ve Türk Cumhuriyetleri'ne işgücü göçü

1980'li yılların başlarından itibaren Batı Avrupa ülkelerine girişte vize istenmesi bu ülkelere gidişi engellerken, 1980-1990 yılları arasında Ortadoğu (S.Arabistan, Irak, İsrail vd.) ve Kuzey Afrika (Libya vd.) ülkelere inşaatlarda çalışmak üzere işgücü göçü (bekâr ve inşaat şirketlerinin işi gerçekleştirme sürelerine bağlı olarak) devam etmiştir. Nihayet 1990 yılından sonra ise Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla onun yerine ortaya çıkan (Rusya, Gürcistan, Azerbaycan, Kazakistan, Türkmenistan vd.) yeni devletlere doğru Samsun'dan başka bir işgücü göçü başlamıştır. Ortadoğu'daki istikrarsızlık nedeniyle buradaki ülkelere olan işgücü göçü azalırken Eski Sovyet Cumhuriyetlerine göç devam etmektedir.

4. Samsun ilinde görülen diğer göçler

4.1. Mevsimlik (geçici, dönemlik, sezonluk) göçler

Bu tür göçlerde herhangi bir sebeple gidilen yerde bir süre kalındıktan sonra geri dönülmesi söz konusudur. Fakat geçici göçler (uygun ortam bulduğunda) bir süre sonra daimî hale dönüşebilir. Diğer bir anlatımla geçici göçler daimî göçün ilk aşamasını oluşturabilir, geçici olarak başlayan göç daimî göçle sonuçlanabilir. Nitekim Batı Avrupa ülkelerine işgücü göçü de "*geçici göç*" olarak başlamış, hatta Almanlar gelenlere "*misafir işçi*" adını vermişler, fakat bu göç zamanla kalıcı hale gelmiştir.

Mevsimlik göçler açısından Samsun ilinde belirgin bir çeşitlilik göze çarpmaktadır. Bunlardan turizm (yazlıkçıların) göçü, yayla göçü gibi bazı geçici göç

çeşitlerine Türkiye'nin hemen her yerinde rastlansa da, çoban göçü, çiftçilerin makineleri ile birlikte göçü gibi bizim tespit edebildiğimiz bir kısım geçici göçler ise Samsun'a özgüdür. Samsun genelinde görülen mevsimlik (geçici) göçlerin başlıcaları ana hatları ile aşağıda özetlenmiştir:

4.1.1. Yaylacılık

Samsun ili genelinde, Doğu Karadeniz dağları üzerinde görülen yaylacılık faaliyeti kadar olmasa da, yerel ölçekte bazı yayla sahaları vardır. Vezirköprü'de Kunduz (Foto 3), Bafra'da Bengü ve Nebyan, Lâdik'te Akdağ, Samsun Merkez ilçede Kocadağ'ın yüksek kesimleri haziran-eylül ayları arasında, özellikle yaz mevsiminde, çevrelerindeki bazı köyler için mera olarak kullanılmakta, buralarda çeşitli tarzda inşa edilmiş yayla evleri bulunmaktadır.



Foto 3. Kunduz ormanları içinde geçici yayla meskenleri (Vezirköprü).

4.1.2. Turizm (yazlıkçı) göçü

Samsun'dan Türkiye'nin başlıca sayfiye yerleşmelerinin bulunduğu Ege ve Akdeniz bölgelerinin sahil kesimlerinde yer alan il ve ilçelere doğru mevsimlik bir turizm göçü yaşanmaktadır. Özellikle Didim Samsunluların yoğun olarak tercih ettikleri yerlerin başında gelmektedir. Samsun il sınırları içinde de aynı karakterde benzer bir göç yaşanmaktadır. Oldukça kısa mesafeli olan bu yazlık sayfiye göçünde özellikle Samsun şehrinin batısında Kurupelit'ten Yörükler beldesine kadar olan kesim (özellikle Altinkum, Çatalçam, Taflan, Dereköy ve 19 Mayıs) başlıca tercih alanıdır (Foto 4-5). İkinci derecede önemli yerler ise Yakakent-Çamgölü arası ile Samsun şehrinin doğusunda bulunan Costal mevkiileridir. Samsun'da bulunan sayfiye yerleşmeleri sadece Samsun şehrinde oturanlar için değil, daha önce Samsun'dan büyük kentlere veya yurt dışına giden Samsunlulara da hizmet vermektedir.

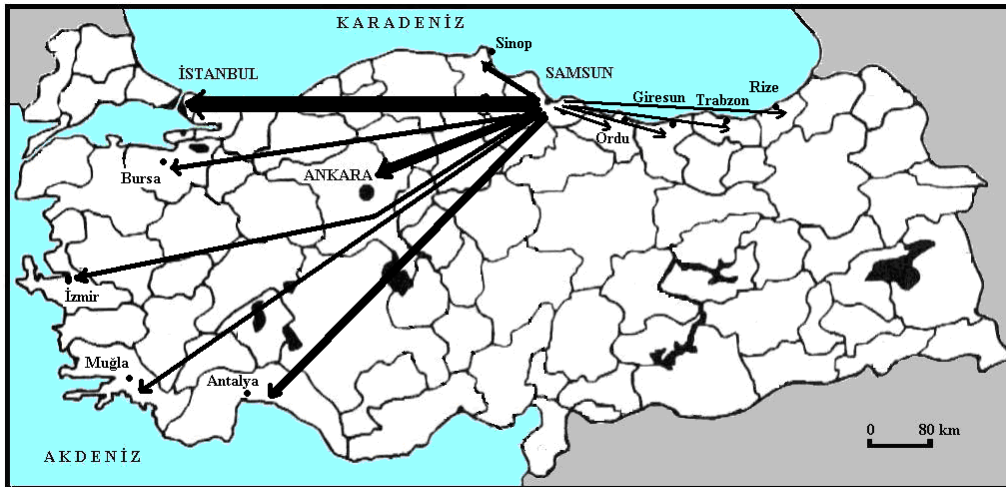


Foto 4-5. 19 Mayıs sahilleri boyunca uzanan yazlık sayfiye evleri ve mevsimlik olarak kullanılan kamping alanları.

4.1.3. Mevsimlik işgücü göçü

Samsun’da yoğun olarak görülen bir başka geçici hareket de mevsimlik işgücü göçleridir. Kırsal kesimde sürdürülen ekonomik faaliyetlerden elde edilen gelirin yetersiz olması durumunda TÜMERTEKİN’in (1973) “*ek gelir ihtiyacı*” olarak tanımladığı durum nedeniyle hemen her ailede genç, erkek ve gurbete gitmeye engel durumu olmayan kişiler mevsimlik işgücü göçüne katılmaktadır.

Samsun mevsimlik işgücü hareketleri açısından kendine has bazı özellikler gösterir. Örneğin gelişmiş illere ve turistik bölgelere *inşaat işçisi* gönderirken, doğusunda kalan illere (daha önce bu illerden gelerek Samsun’a yerleşen kişilerin geldikleri illerde sahibi oldukları fındık ve çay bahçelerine yazın hasat zamanı gitmeleri sonucu) *tarım işçisi* göçü vermektedir (Şekil 6). Bu arada Samsun kendisi de Çarşamba ve Terme’de özellikle fındık hasadında çalıştırılmak üzere dışarıdan (başka illerden) ayrıca tarım işçisi göçü almaktadır. Aşağıda bu özellikler ayrı ayrı açıklanmıştır.



Şekil 6. Samsun’dan başka illere mevsimlik göçler.

4.1.3.1. İnşaat işçisi göçü

İstihdam imkânlarının yetersizliğine bağlı olarak Samsun genelinde görülen işsizlik bu ilden başka yerlere mevsimlik olarak ve özellikle inşaatlarda çalışmak üzere inşaat işçisi göçüne sebep olmaktadır. YILMAZ (2001) tarafından Samsun merkez ilçeye bağlı dört köy (Avdan, Kaleboğazı, Çelikalan ve Alibeyli) üzerine yapılan bir araştırmadan elde edilen sonuçlara göre Samsun'dan başka illere giden mevsimlik inşaat işçileri ile ilgili olarak şu hususlar tespit edilmiştir;

-Köylerin esas geçim kaynağı tarımdır. Fakat köylerin bulunduğu alanın dağlık ve engebeli olması nedeniyle tarımsal ürün yetiştirecek yeterli arazi yoktur. Eğimli arazinin bir kısmına fındık dikilmiş, fakat fındıktan elde edilen gelir yetersizdir. Geçinmek için ek gelire ihtiyaç var, fakat köylerde bu geliri sağlayacak iş imkânları yoktur. Bu durumda mevsimlik (geçici) olarak gurbete çıkmak tek çare olarak görülmektedir.

-Göçe katılanlar ilk olarak arkadaş ve eş dost yardımı ile köylerinden çıkmakta, uzmanlaştıkça (birkaç yıl gidiş geliş yaptıktan sonra) başkalarına da aracılık etmeye başlamaktadırlar. Özellikle inşaat işi için gidenler, işveren veya taşeron firmanın isteğine veya istediği kişi sayısına göre, birbirleri ile haberleşip grup olarak yola çıkmaktadırlar.

-Göçe katılanların çoğunluğu ya topraksız ya da çok az toprağı olanlardır. Anketlerde bunların yarısı meslek olarak kendilerini çiftçi, diğer yarısı da inşaat işçisi olarak tanımlamışlardır. İnşaat işçilerinin bir kısmı kendilerini uzmanlaşmış kabul ederek mesleklerini fayansçı, kalıp ustası vb. şekilde tanımlamıştır. Fakat genel olarak bakıldığında % 71,4'ü vasıfsızdır.

-Göçe katılma nedenleri sorulduğunda; % 70'i geçinebilmek için cevabını vermiştir. % 10'u evlenebilmek, % 8'i eve katkıda bulunmak, % 2'si de kendi evinin ya da işinin sahibi olmak istediğini belirtmiştir.

-İşlerin zorluğu ve barınma güçlüğü nedeniyle "genç" ve "erkek" nüfus göçe katılmaktadır. 17-18 göçe başlama yaşı, 20-21 yaş askerlik çağıdır. Askerlik dönüşü göç tekrar başladığı için 22 göçe katılanların en fazla olduğu yaşıdır. Oran olarak işgücü göçüne katılanların büyük çoğunluğu 22-28 yaşlar arasındaki kişilerdir. Bunların da % 65'i evli, % 35'i bekârdır. Hepsi okuryazar olup, % 75'i ilkokul, % 9'u ortaokul, % 15'i lise ve dengi okul mezunudur.

- Mevsim olarak ilkbahar başı ile sonbahar sonu arasında çalışmakta olup, kış mevsimini genellikle köylerinde geçirmektedirler. Çoğunluk 5-6 ay olmak üzere, çalışma süreleri yıl içinde 2-8 ay arasında değişmektedir.

- Çalışma şartları ağırdır ve çoğu da sigortasız işlerde istihdam edilmektedir. En fazla çalıştıkları sektör inşaat işçiliği olup, müstakil olarak nakliyecilik ve boyacılık

gibi işler yapanlar da vardır. İnşaatlarda çalışanlar 5-6 kişilik gruplar halinde inşaat odalarında kalmakta, yeterli beslenemediklerini ifade etmektedirler. Fakat % 84,5'i inşaatlarda çalışmayı diğer işlerde çalışmaya tercih etmektedir. Çünkü, diğer işlere göre bu sektörde gelirin daha fazla olduğunu, inşaatlarda yatıp kalktıkları için ayrıca barınma masraflarının olmadığını, böylece daha fazla para biriktirebildiklerini düşünmektedirler.

-En çok gidilen yer İstanbul (% 35,3), sonra sırasıyla Antalya, Ankara, Muğla, Bursa, Sinop'tur. Adı geçen bu illere gidiş sebepleri inşaat işçiliğidir. Özellikle yaz mevsiminde fındık ve çay işinde çalışmak üzere Giresun ve Rize'ye gidenler de vardır, fakat bunların sayısı az ve diğerlerine göre önemsizdir.

-Birkaç yıl gidip geldikten sonra % 48,2'si fırsat bulduklarında gittikleri yerlerde daimî kalmayı (kalıcı göçü) düşünmekte, % 51,8'i ise kalıcı olarak göç etmeyi düşünmemektedir. Daimi göçü düşünenler evlilerde % 40 oranındayken, bekârlarda bu rakam % 60'a kadar çıkmaktadır. Göç etmeyi düşünenlerin % 78,2'si 21-30 yaş arasındaki kişilerdir. Bunların da % 50'si göç için İstanbul'u tercih edeceklerini söylemiştir. İlginç olan husus, bunlar içinde (köyleri Samsun Merkez ilçeye bağlı olmasına rağmen) Samsun şehrine göç etmeyi düşünen olmaması, neredeyse tamamının bölge dışına gitmek istemesidir. Daimî olarak göç etmeyi düşünenlerin % 32,7'si kazandığı parayla kendi işini kurmak, diğerleri ise özel sektör veya kamuda bir iş bulup ücretli olarak çalışma düşüncesine sahiptir.

4.1.3.2. Tarım işçisi göçü (özellikle fındık göçü)

Samsun bu anlamda hem göç veren, hem de göç alan bir il durumundadır. Samsun'un en fazla göç aldığı Ordu, Giresun ve Trabzon illerinden gelenlerin bir kısmı fındık hasadı zamanında (ağustosun ilk haftasından eylülün ikinci haftasına kadar) köy ve kasabalarına giderek hem sahibi oldukları tarlalarda fındıklarını toplamakta, hem de yıllık izin veya tatillerini bu şekilde geçirmektedirler. Bu arada ailede çalışacak nüfusu az ve bu yüzden işçiye ihtiyaç duyan kişiler de fındık toplamaya giderken yanlarında tanıdığı ve güvendiği kişileri işçi olarak götürmektedirler. *Fındık göçü* sadece Samsun'dan Doğu Karadeniz'e değil Samsun içinde Samsun şehriten Çarşamba ve Terme'deki fındık sahalarına doğru da olmaktadır. Samsun'da ikamet eden özellikle Rize kökenli vatandaşlarımız da aynı şekilde yazın çay toplamak üzere mevsimlik olarak memleketlerine gitmektedirler. Ücretli işte çalışanlar veya kendi işi olup da işini uzun süre bırakamayacak olan kişiler yıllık tatillerinin bir kısmını bu şekilde geçirirken, bunların aileleri (anne-baba, eş ve çocukları) yaz ayları boyunca, özellikle okulların tatil süresince gittikleri memleketlerinde kalmaktadırlar.

Samsun ili fındık hasadına bağlı olarak aynı zamanda başka illerden mevsimlik göç de almaktadır. 2000 yılında Çarşamba ilçesinde yaptığımız bir araştırmada Şanlıurfa'nın Viranşehir ilçesi ve bu ilçenin köylerinden fındık toplama işinde çalışmak

üzere yöreye gelen tarım işçileri tespit edilmiştir. Esas olarak *kırdan-kıra geçici tarım işçisi göçü* başlığı altında ele alabileceğimiz bu göçlerde işçiler kış mevsimi hariç aileleriyle birlikte sürekli hareket halinde olduklarını belirtmişlerdir. Şanlıurfa'dan önce Ordu'ya oradan Çarşamba'ya geldiklerini belirten işçiler, Çarşamba'dan pamuk toplamak için İzmir ve Aydın'a geçeceklerini, buradaki işlerin de bitmesi ile kış mevsimi başlarında Urfa'ya döneceklerini ifade etmişlerdir. Gerek fındık işinde gerekse (diğer bölgelerde çalıştıkları) pamuk toplama işinde çocuk işgücünden de yararlanıldığı için hemen tüm aile fertleri bu göçe katılmaktadır. Kuru gıda ve ekmeklik buğday unu türünden temel yiyeceklerini yanlarında getiren aileler, bazen kamyonlara doluşup en ucuz ulaşım imkânlarından yararlanarak yer değiştirmekte, gittikleri yerlerde de çadır vb. geçici barınaklarda yatıp kalmaktadırlar. Araştırmamız sırasında görüşme imkânı bulduğumuz tarım işçilerinden bir kısmı memleketlerinde bir miktar toprakları olduğunu, bu işi ek gelir ihtiyacı nedeniyle yaptıklarını belirtirken, diğer bir kısmı da topraksız olduklarını ve bütün geçimlerini mevsimlik işgücü göçü yoluyla sağladıklarını ve bu durumun kendilerinin hayat tarzı olduğunu belirtmişlerdir.

4.1.4. Eğitim göçü

Samsun ve ilçelerinde yaşanan diğer bir mevsimlik göç de eğitimle ilgilidir. 1960'lı yıllardan beri Bafra Ovası'nda yaşanan bu göç şekli¹⁴ günümüzde öğrenci azlığı nedeniyle bazı köy okullarının kapatılıp merkezî yerlerdeki okullara "*taşımali sistem*"le nakledilmeye başlanması sonucu nerdeyse tüm ilçelerde görülmektedir. Küçük çocuklarının sabah akşam, yağmur çamur uzun yollar kat ederek her gün okula gidiş gelişlerine dayanamayan birçok aile, yaz aylarını köyünde bağ bahçe işlerinde geçirirken, kışı ilçe merkezlerinde kiraladıkları (veya satın aldıkları) evlerde okula giden çocuklarının başında geçirmektedirler. Bu şekilde olan göçlerin bir kısmı zamanla daimî hale gelmektedir.

Samsun'da eğitimle ilgili bir diğer geçici göç de üniversitenin varlığına bağlı olarak Samsun'a gelen öğrencilerin burada ev tutmaları, bunların ailelerinin bir kısmının da okul dönemlerinde (özellikle kış aylarında) çocuklarının yanlarına gelip, sonra tatille birlikte memleketlerine geri dönmeleri şeklinde cereyan eden harekettir. Bu göçün tersi ise, başka illerde okuyan çocuklarının yanlarına, yine aynı şekilde mevsimlik olarak giden Samsun'lu ailelerdir. Bu şekilde Ankara ve İstanbul'a çocuklarının yanlarına giden çok sayıda Samsunlu aile vardır. Yurt ve barınma imkânlarının göreceli olarak iyi olduğu Eskişehir ise son yıllarda Samsunlu ailelerin

¹⁴ Geçmişte Bafra köylerinde bazı aileler okula gidecek çocukları için ilçe merkezinde ev kiralar (veya satın alır), aile büyüklerinden birini bunların başına koyarak çocuklarını bu şekilde okuturdu. Köy şartlarına göre çok daha iyi eğitim alan öğrenciler daha başarılı olur, bu durum köylerdeki diğer aileler için de çocuklarını ilçe merkezinde okutmak için bir teşvik olurdu (YILMAZ 2007'den).

çocuklarını kendilerine eşlik etmeksizin gönderdikleri illerden biri olarak öne çıkmaktadır.

4.2. Beyin göçü

Samsun, 19 Mayıs Üniversitesi'nin varlığı yanında, özel ve kamuya ait çok sayıda eğitim öğretim kurumuna da sahiptir. Özellikle Samsun şehrinde 20'nin üzerinde dersane ortaöğretim kurumlarında okuyan ya da mezun olan öğrencilere üniversiteyi kazandırmak için yoğun bir gayret içindedir. Bafra ve diğer kalabalık ilçelerde de benzer durum söz konusudur. Bu çabalar sonucunda her yıl Samsun'dan yüzlerce öğrenci büyük kentlerdeki devlet ya da özel üniversiteleri kazanarak ilden ayrılmaktadır. Fakat ne yazık ki Samsun'da yeterli istihdam alanı olmadığından bu öğrencilerin büyük kısmı tekrar Samsun'a dönmemekte; Ankara, İstanbul, İzmir, Bursa gibi büyük kentlere yerleşmekte, ya da yurt dışına gitmektedirler. Çocukları böylesine başarılı olan, özellikle tek veya iki çocuk sahibi kültür ve bilgi düzeyi yüksek bazı aileler de çocuklarının yanlarında olmak için onların çalıştığı kentlere göç etmeyi tercih etmektedirler. Böylece Samsun hem çok ihtiyacı olan yetişmiş insanlarını *beyin göçü* yoluyla kaybetmekte, hem de entelektüel nüfusunu Samsun'da tutamayarak ayrı bir kayıp yaşamaktadır.

4.3. Girişimci (müteşebbis) göçü

Samsun'un yaşadığı bir başka göç de *müteşebbis (girişimci) göçü*dür. Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerinde özellikle tütün ticareti ve liman hizmetlerine bağlı olarak, yabancıların da bu bölgeye özel ilgi göstermeleri sonucu Samsun iktisadî anlamda çevresindeki diğer illere göre oldukça iyi durumda olup, çok sayıda Türk ve Gayrimüslim tüccar ve müteşebbise sahipti. Kurtuluş Savaşı yılları ve sonrasında ticaret ve imalât sektörünün önemli bir kısmını ellerinde tutan gayrimüslimlerin Samsun'u terk etmesi ile iktisadî hayat büyük darbe almıştır. Cumhuriyet Dönemi boyunca kendini toparlayan Samsun 1970'li yıllara gelindiğinde, çevresindeki illeri geride bırakarak sosyo-ekonomik açıdan bölgenin en önemli merkezi olmuştur. O dönemde bunun en açık göstergelerinden biri de (İzmir'den sonra) Türkiye'de ikinci sırada gelen ve ilin ekonomik gelişmişlik düzeyini yansıtan *Samsun Fuarı*'dır.

Sonraki yıllarda siyasî otoriteler geçmişten kalan yanlış bilgi birikimi nedeniyle (imaj yanlışlığı yüzünden) Samsun'u hep gelişmiş bir il gibi kabul ederek ihmal etmişler, hattâ bazen teşvik dışı bile bırakmışlardır. Ayrıca yine Merkezî İdare Samsun'un 1980'lere kadar bölgesel çekim merkezi olduğu (ve bugün çok şikâyet edilen İstanbul'daki yığılmanın, o zamanlar Doğu Karadeniz'den İstanbul'a olan göçlerin önünü kesen ilk kademe il olduğu) özelliğinin farkına bile varamamıştır. Bunlara ilave olarak, Samsun'un bir türlü kendi potasında eritemediği nüfusunun da birlik beraberlik göstererek hükümetler üzerinde baskı kuramaması sonucu Samsun

kendini toparlayamamış, göç alır durumdan 1980'li yılların başlarından itibaren göç verir duruma gelmiştir.

1970'li yıllara kadar Gaziantep, Konya ve Kayseri gibi illerle aynı ekonomik seviyede bulunan, hattâ onlardan çok daha iyi lokasyon şartlarına ve gelişme potansiyeline sahip olan Samsun'un aradan geçen zaman içinde bu illerin gösterdiği kalkınma başarısını gösterememesinin temelinde, kanımızca, birikimini il içinde yatırıma dönüştürememesi ve bunu yapacak olan girişimcilerinin bir kısmını (sermayeleri ile birlikte) göç yoluyla kaybetmesinin büyük rolü olmuştur. Samsunluların ifadesi ile *"Samsun'da zengin olanların önemli bir kısmı Samsun'da kalmamış, İstanbul'a göç etmiştir"*. Böylece Samsun ticarî merkez olma avantajını sanayi merkezi olma pozisyonuna dönüştürmede geç kalmıştır. DPT verilerine göre Samsun ilinde toplam istihdam içinde işveren oranı sadece % 1,98 kişidir (DİNÇER ve ÖZASLAN 2004). Bunların içinde çok sayıda işçi çalıştıran büyük işletme sahiplerinin sayısı ise parmakla gösterilecek kadar azdır. Bütün bu gelişmeler sonucunda 1930'lardan 1970'lerin sonuna kadar, sosyo-ekonomik gelişmişlik seviyesi olarak Türkiye'nin ilk 7 ili arasında bulunan Samsun, 2011 yılı itibarıyla ne yazık ki 33. sıraya kadar gerilemiştir.

Sonuç

Genel bir kural olarak göçler ekonomik bakımdan geri olan yerlerden gelişmiş yerlere, güvenlik endişesi yaşanan yerlerden daha güvenli olduğu kabul edilen yerlere doğru olur. Göçlere daima aktif nüfus katılır ve bu yüzden de göç alan merkezler daha hızlı gelişirken göç veren yerler geri kalır. Samsun son 150 yıllık dönemde hem göç alması, hem de göç vermesi ile *arada kalan bir yer* görünümündedir. Bu itibarla, Samsun'a göç edenler burayı tam olarak benimsememiş, buradan daha batıya veya iç bölgelere gitmeyi düşündükleri için de Samsun'u son durak yeri, kendilerini de Samsun'un kalıcı ve yerli nüfusu olarak görmemişlerdir. Yıllar geçmiş, çocukları, torunları olmuş ama hâlâ *"Samsunlu"* ol(a)mamışlardır. İldeki birçok problemin temelinde yatan ve geri kalmışlığın başlıca sorumlusu olarak gösterilen *"Samsunlularda Samsunluluk bilincinin olmayışı"* işte bu *arada bir yerde kalmış olma* durumu ile ilgilidir. Göçler sonucu ortaya çıkan bu durum ve kozmopolit yapı yıllar geçse de değişmemiş, kendilerini bu ilde kalıcı görmeyen halk bir türlü birlik beraberlik ruhu sergileyememiş, Kayseri ve Gaziantep gibi hemşehriliği ön plâna çıkartarak ortak iş yapma becerisi de geliştirememiştir.

Devletin yatırımlardan elini çekmesi, özelleştirme uygulamaları, teşvik dışı bırakılması gibi faktörlere ilave olarak, yeterli miktarda sermaye ve girişimcinin bulunmaması gibi nedenlerle Samsun, il düzeyinde kendi yetiştirdiği veya dışarıdan aldığı hammaddeleri işleyerek katma değer yaratıcı tesisler kurmada hep zorluk yaşamıştır. Samsun'un tek yönlü olarak dışa bağımlı hale gelmesi ve gerilemesinin

diğer nedeni de bu durumdur. Örneğin, DPT (2003) verilerine göre 1995-2000 yılları arasında Samsun ilinde fert başına ihracat 406 ABD Doları iken, ithalat 1.522 Dolar olup aradaki fark 1.116 Dolardır ve bu açık gözle görülür şekilde her yıl artmaya devam etmektedir. Ayrıca, son yıllarda hız kazanan küreselleşmenin de etkisiyle özellikle İstanbul'un Türkiye'de ticaretten sanayiye kadar her şeye hâkim olan birincil yapısı ve buna uygun idare ve doğrudan dağıtım merkezi olması, hattâ ulaşım ve haberleşme imkânlarının bunu daha da kolaylaştırması gibi nedenlere bağlı olarak, Samsun hinterlandındaki diğer illerle birlikte İstanbul'un kontrolüne girmiştir. Günümüzde fazla dikkat çekmeyen, fakat gelecekte büyük ekonomik sıkıntıların habercisi olarak gördüğümüz, İstanbul'dan Samsun'a "*adrese teslim kargolar*" Samsun'da toptan ticareti ve tüccar sınıfı tehdit etmekte, böylece Samsun, kendi bölgesi içinde ticarî merkez olma avantajını da kaybetme tehlikesi ile karşı karşıya bulunmaktadır.

Geçmişte ve günümüzde yaşanan bu olumsuzluklara rağmen Samsun; kara, hava, deniz ve demiryolu ulaşımı açısından taşıdığı önem, uluslar arası enerji hatları üzerinde bulunması, hidroelektriğe dayanan temiz enerji kaynakları, tarımsal zenginliği, küçük ve orta boy sanayi işletmeleri, kültür, eğitim, sağlık ve turizm altyapısı ile hâlâ bölgesinde önemli bir çekim merkezi olma potansiyelini elinde tutmaktadır. Türkiye nüfusunun başta İstanbul olmak üzere birkaç merkezde toplanma eğilimine girmesi, bu merkezleri de içinden çıkılmaz sorunlarla karşı karşıya getirmiştir. Bu ve benzeri nedenlerle yakın bir gelecekte ülke genelinde nüfusun daha dengeli dağılımı ve göç veren yerlerin durumlarının iyileştirilmesi için mutlaka tedbirler alınacaktır. Böylece daha önce bölgesel çekim merkezi ilân edilen ve ona göre yatırım ve teşvikler verilen (sonra çeşitli sebeplerle ihmal edilen) Samsun gibi illerin de önemi tekrar artacaktır.

Gerek beklenen bu gelişmeler, gerekse il düzeyinde Büyükşehir Belediyesi, Valilik, KOSGEB, Ticaret ve Sanayi Odaları, Ticaret Borsaları, SABEK-İŞGEM gibi ilgili kamu kurum ve kuruluşları yanında, özel sektöre ait sanayici ve işadamlarının üye oldukları birlik ve derneklerin çabaları devam etmektedir. Bunların hepsinin ortak amacı mevcut girişimci sınıfı ilde tutmak, ayrıca dışarıdan Samsun'a yatırım ve yatırımcı çekmektir. Bunun yanında, Samsun il merkezinde bulunan Organize Sanayi Bölgesi'ne ilave olarak Bafra ve Kavak'ta yeni OSB'lerin faaliyete geçirilmesi, yer tahsisleri, buralara gelecek yatırımcılar için her türlü kolaylığın gösterilmesi gibi çabalar devam etmekte olup, yakın bir gelecekte bunlardan mutlaka olumlu bir netice alınacaktır. Diğer yandan başta Büyükşehir Belediyesi'nin çalışmaları olmak üzere, alt kademe belediyeleri ve ilçeler düzeyinde kültürel faaliyetlere önem verilmeye başlanmış, sempozyumlar, kitap yayınları, kent müzesi açma girişimleri gibi çabalar yoğunlaşmış, *Samsunluluk* fikri eskisinden daha hızlı hissedilmeye başlanmıştır.

Bütün bu hususlar dikkate alındığında, Samsun'da istihdam imkânları artacak, il tekrar cazibe merkezi olacaktır. Gelecekte karınlarını Samsun'da doyuracaklarına inanan insanlar, gidecek başka yer aramak fikrinden zamanla vazgeçeceklerdir. Böylece **Samsunluluk bilinci** gelişecek, birlikte iş yapma ve bunları yatırıma dönüştürme çabaları hız kazanacaktır. Samsun'dan dışarıya göç azalacak, belki de çevresindeki illerden tekrar göç almaya başlayacaktır.

Kaynakça

DİE 1927-2000 arası nüfus sayım sonuçlarına ait istatistikî veriler.

DİE (2002) *2000 Genel Nüfus Sayımı; 55 - Samsun*, T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü Yay., Ankara.

DİNÇER, B. - ÖZASLAN, M. (2004) *İlçelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması*, DPT Yay., Ankara.

DPT (2003) *İllerin ve Bölgelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması (2003)*, DPT Yay. No: 2671, Ankara.

İPEK N. (2000) *Mübadele ve Samsun*, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara.

İPEK, N. (2006) *İmparatorluktan Ulus Devlete Göçler*, Serander Yay., Trabzon.

KARPAT, K.H. (2003) *Osmanlı Nüfusu 1830-1914; Demografik ve Sosyal Özellikleri*, (Çev. Bahar Tırnakçı), İstanbul.

TANDOĞAN, A. (1990) "Karadeniz Bölgesi ve Kıyı Kesimde Yer Alan İllerin Türkiye Nüfus Hareketleri İçerisindeki Yeri", *II. Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri*, OMÜ Eğitim Fak. Yay., Samsun, (438-467).

TATLIDİL, E. (1988) "Göç ve Kentsel Gelişme; Samsun Örneği", *I.Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri*, OMÜ Eğitim Fak. Yay., Samsun, (351-373).

TÜMERTEKİN, E. (1973) *Türkiye'de Şehirleşme ve Şehirsiz Fonksiyonlar*, İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Yay. No:72, İstanbul.

UZUNEMİNOĞLU, H. (1992) "1990 Genel Nüfus Sayımı ve Samsun İli Nüfusu", *OMÜ Eğitim Fak. Dergisi, Sayı: 7*, Samsun, (279-284).

YILMAZ, A. (2001) "Samsun Merkez İlçe Kırsal Alanında Seçilmiş Dört Köyde Mevsimlik İşgücü Göçü Üzerine Bir Araştırma", *Türk Coğrafya Dergisi, Sayı: 38*, İstanbul (129-144).

YILMAZ, C. (1992) *Batı Avrupa Ülkelerinde Çalışan Türk İşçilerinin Türkiye'de Kırsal Kesim ve Şehirleşme Üzerine Etkileri*, İst. Üniv. Sos. Bil. Enst. (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul.

YILMAZ, C. (1997) "Bafra Çocuk İşçi Pazarı", *Akademik Açı 1997/2*, Samsun, (103-127).

YILMAZ, C. (2007) *Bafra Ovasının Beşeri ve İktisadi Coğrafyası*, (Genişletilmiş 2. Baskı), Kızılırmak Matbaası, Bafra, Samsun, ISBN: 978-975-01666.

www.tuik.gov.tr (son erişim 28.09.2012)

ÖNEMLİ NOT:

Kitabın baskıya hazırlık aşamasında, TÜİK tarafından 2012 yıl sonu nüfus verileri açıklanmış, bu verilere göre Samsun il nüfusunun **1.251.722** olduğu belirtilmiştir. 2011 yılı ile karşılaştırıldığında Samsun il nüfusu toplamda son bir yıl içinde 7 kişi azalmıştır. Aynı dönemde Türkiye nüfusunun yıllık ortalama % 1,2 arttığı dikkate alınırsa Samsun'daki doğal nüfus artışının toplam nüfusa yansımadağı, 15.000 civarında olması gereken bu nüfusun göç yoluyla Samsun'dan başka illere gittiğı anlaşılmaktadır. Bu arada bir kısım nüfusun da il içinde yer değıştirdiğı, taşra ilçelerinde nüfusun azaldığı, merkez ilçelerin ise mevcut nüfuslarını yaklaşık olarak korudukları, bunlardan sadece Atakum'un 8.600 kişi ile en fazla nüfus çeken merkez ilçe olduğu görülmüştür. İl genelinde önemli bir değışim görölmediğı için 2012 yılına ait bu son bilgilere metin içinde tekrar yer verme gereğı duyulmamıştır.

SAMSUN İLİNİN BAŞLICA COĞRAFYA ÖZELLİKLERİ

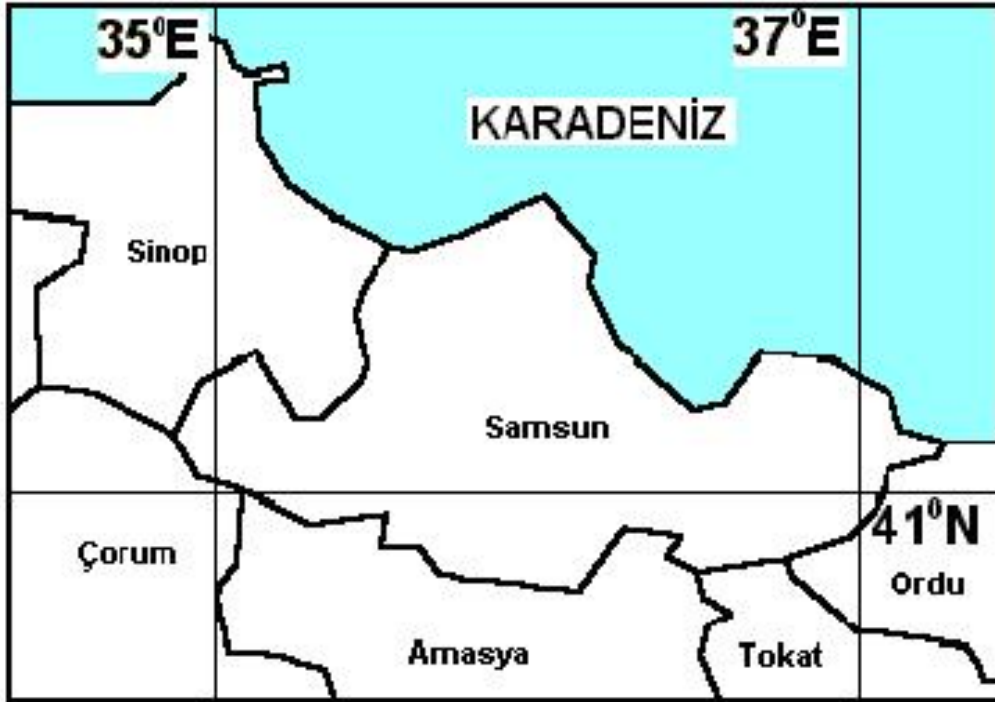
Ali UZUN*

Giriş

Bu çalışma Samsun ilini tanıtmak amacıyla hazırlanmış ve geniş bir özeti daha önce yayımlanmıştır (Uzun 2000). Yazım aşamasında arazi gözlemlerimiz ön planda tutulmuş, ancak yazılı kaynaklardan da önemli ölçüde yararlanılmıştır.

Samsun ili bazı Avrupa ülkelerinden (Lüksemburg, Linchestein ve San Marino gibi) daha geniştir (9.579 km²). Böyle bir ilin coğrafi özelliklerini bir makaleye sığdırmak abartılı bir iddia olur. Esasen biz de böyle bir iddiadan uzağız. Çünkü metinde bazı konulara hiç değinilememiş, bazı konular da ancak çok genel bilgilerle açıklanabilmektedir. Engin hoşgörünüz, bu eksiklikler için yegâne sığınağımızdır.

Samsun ili Karadeniz Bölgesi'nin Orta Karadeniz Bölümü'nde, yaklaşık 40°51'N - 41°44'N enlemleriyle 34°54'E - 37°10'E boylamları arasında yer alır. Batıdan Sinop, Çorum, güneyden Amasya, Tokat ve doğudan Ordu illeriyle çevrilidir. Kuzeyinde ise Karadeniz bulunur (Şekil 1).



Şekil 1. Samsun ili ve komşuları.

* Prof. Dr., OMÜ Fen-Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü Öğretim Üyesi.

1. Doğal Çevre Özellikleri

1.1. Ana kaya (Litoloji)

Samsun ilindeki en eski kayaç grubunu Birinci zaman (Paleozoik) arazileri oluşturur. Çoğunlukla başkalaşmış kayaçlardan oluşan bu birim nispeten dar parçalar halinde ve özellikle Kızılırmak vadisi boyunca yayılış gösterir.

Samsun'da İkinci zaman (Mesozoik) arazileri, Birinci zaman arazilerine göre daha geniş bir yayılışa sahiptir. Bunlardan Jura-Kratase yaşlı rekristalize kireçtaşları ve ofiyolitler ilin güneyindeki Akdağ- Kunduz dağı hattında, filiş özelliğindeki Üst Kretase arazileri ise kuzeydeki kıyı dağları boyunca yüzeylerler. Üst Kretase arazileri içinde ayrıca volkanik birimlere de rastlanır. Bunlar genellikle bazik özellikte olup, Ayvacık çevresiyle Kavak- Havza arasında dikkat çekerler.

Samsun ilinde Üçüncü Zaman" (Tersiyer) arazilerine de rastlanır. Bunlardan Eosen kayaçları dikkat çekici bir yayılışa sahiptir. Üst Kretase arazileri gibi tortul ve volkanik kayaçlardan oluşan bu birim de kıyı dağlarının kuzey etekleri boyunca dar bir şerit halinde ve güneydeki depresyonların çevresinde parçalar halinde izlenir (Foto 1).



Foto 1. Kıvrımlı Eosen filişleri. Samsun - Ankara karayolu yol yarması.

İlde Üçüncü Zaman kayaçlarının bir diğer grubunu Neojen tortulları oluşturur. Bunlar da güneydeki depresyonların kenarlarıyla kuzeydeki deltaların güney kenarları boyunca parçalar halinde izlenirler.

Samsun ilinde yayılış gösteren en genç oluşuklar Dördüncü zamana (Kuvaterner) aittir. Çoğunlukla pekişmemiş alüvyonlardan oluşan bu birim kıyıdaki deltalarla güneydeki depresyonların tabanında ve ayrıca dar şeritler halinde akarsu vadileri boyunca yayılış göstermektedir.

Yüzey Şekillerinin Oluşumu

Samsun ili ve çevresi, Karadeniz kıyı dağlarının oluşumuna paralel olarak, büyük kısmıyla Alp Orojenezi sırasında şekillenmiştir. Kuzey - güney yönlü yan basınçlarla kıvrılarak yükselen denizel tortullar, Oligosen başlarından itibaren kara durumuna geçmiştir.

Bölge Neojen başlarında şiddetlenen tektonik hareketlerden önemli ölçüde etkilenmiş, kıyı dağlarının güneyinde ve yaklaşık kuzeybatı-güneydoğu istikametinde uzanan Kuzey Anadolu Fay Hattı boyunca Vezirköprü, Havza ve Lâdik depresyonları oluşmuştur.

Öte yandan, Neojen boyunca bölgede nispeten kurak bir iklim egemen olmuş ve henüz çok yüksek olmayan kıyı dağları üzerinde aşınım yüzeyleri gelişmiştir. Ancak, dönemsel olarak artan tektonik olaylar aşınım döngüsünü bazen kesintiye uğratmış, gerek kıyı dağlarının kuzey aklanında ve gerekse güneyindeki depresyonların çevresinde geniş aşınım basamakları meydana gelmiştir.

Dördüncü zaman boyunca da tektonik olaylar bölgeyi etkilemeye devam etmiş ve özellikle kıyı dağlarının yükseltisi artmıştır. Yine bu dönemde dünya ikliminde meydana gelen önemli değişimler, bölgeyi etkilemiş, ana hatlarıyla söylenecek olursa, Neojene oranla daha nemli bir iklim hüküm sürmüştür. Buna bağlı olarak Neojende baskın olan yüzeysel aşındırma yerini büyük kısmıyla çizgisel aşındırmaya bırakmış ve akarsular yataklarını hızla derine yarmıştır.

Dördüncü zamanda etkili olan iklim değişimleri, zaman zaman göl, zaman zaman da Akdeniz'le birleşerek deniz özelliği gösteren Karadeniz'in dünya denizlerine oranla, daha çok sayıda seviye değişmesine sebep olmuştur. Bu durum özellikle kıyı bölgesinin şekillenmesini etkilemiş ve çok sayıda sekinin oluşmasına yol açmıştır.

Son buzul döneminde yaklaşık -110 m'lere kadar çekilmiş olan Karadeniz seviyesi, buzul dönemi sonrasında hızla yükselmiş ve akarsu vadilerinin aşağı kısımları deniz istilasına uğramıştır. Bununla birlikte, Anadolu'nun geniş bir bölümünün sularını toplayan Kızılırmak ve Yeşilirmak kıyıya çok fazla alüvyon taşıdığından kendi adlarıyla anılan geniş deltalar oluşturmuştur.

1.2. Jeomorfolojik Özellikler

Samsun ilinde üç büyük morfolojik birim göze çarpar. Bunlar sahil şeridi ve deltalar, dağlar ve dağlar arasındaki havzalar (depresyonlar) şeklinde sıralanabilir (*Şekil 2*). Aşağıda bu üç büyük morfolojik birim ana hatlarıyla tanıtılmaktadır.



Şekil 2. Samsun ili ve çevresinin büyük morfolojik üniteleri.

Sahil Şeridi ve Deltalar: Kızılırmak ve Yeşilırmak Samsun ili kıyılarından denize dökülmekte ve ağız kısımlarında geniş deltalar oluşturmuş bulunmaktadır. Bu nedenle Yakakent batısı ve Samsun şehir merkezindeki burunların önleri hariç, sahil şeridi bütünüyle alçak kıyılardan oluşmaktadır.

Ülkemizin Çukurova'dan sonra en geniş iki deltası Samsun ili kıyılarında yer alır. Bunlardan Yeşilırmak deltası, yaklaşık 600 km²'lik yüz ölçümü ile ikinci, Kızılırmak deltası ise, 560 km²'lik alanı ile üçüncü sırada bulunur. Her iki delta da Dördüncü zamandaki iklim değişmelerine bağlı olarak Karadeniz'de meydana gelen seviye değişmelerinden etkilenmiştir. Özellikle, son deniz yükselmesinden (Flandriyen transgresyonu) sonra, Karadeniz kıyılarında boğulmalar görülmüş ve deniz suları, akarsuların ağızından içerilere doğru sokulmuştur. Ancak, gerek Yeşilırmak ve gerekse Kızılırmak Karadeniz'e çok fazla alüvyon taşıdıklarından her ikisinin de ağızlarında deltalar oluşmuştur. Özellikle son 5-6 bin yıldan beri deniz seviyesinde meydana gelen 4-5 m'lik alçalma, delta alanlarının denize doğru belirgin şekilde genişlemesine neden olmuştur. Ancak, son yıllarda akarsular üzerinde art arda inşa edilen barajlar kıyıya yeterli alüvyon gelmesini engellemiş ve deltalar gerilemeye başlamıştır (Uzun 2005; 2006), (Foto 2).



Foto 2. Kızılırmak üzerindeki önemli barajlardan biri: Altınkaya barajı.

Deltaların gerilemesinin bir diğer sebebi ise, son yıllarda artan küresel ısınmadır. Çünkü deniz seviyesi küresel ısınmaya bağlı olarak giderek artan bir hızla yükselmekte ve bu da deltaların daralmasına sebep olmaktadır (Uzun 2006). Günümüzde deltaların gerilemesini yavaşlatmak için kıyı boyunca mendirekler yapılmaktadır (Foto 3).



Foto 3. Kızılırmak deltasının gerilemesini önlemek amacıyla akarsu ağzının doğusunda inşa edilen mendireklerden biri.

Güneydeki Depresyon Alanları:

Kuzey Anadolu Fay Hattına (KAF) bağlı olarak, çökme ile meydana gelmiş olan Vezirköprü, Havza ve Lâdik depresyonları, Samsun ilinin güney kesiminde yer alır. Depresyon tabanları genelde ova görünümünde olup, yüksek tarımsal potansiyellere sahiptir. Diğer coğrafi çevre özelliklerinin de insan yaşamasına uygun olması, bu depresyonların hızla nüfuslanmasına ve önemli yerleşmelerin kurulup gelişmesine imkân vermiştir. Nitekim Vezirköprü, Havza ve Lâdik gibi ilçe merkezleri yanında, çok sayıda köy ve kasaba bu çöküntü ovalarında ya da yakın çevresinde kurulmuştur.

Dağlık Alanlar: Samsun ili sınırları içindeki dağlar iki sıra halinde uzanırlar. Bunlardan birincisi, güneydeki depresyonlar ile kıyı arasında uzanan dağlık kuşaktır. Bu dağlara eski “Canik Sancağı”na ya da üzerlerindeki “Canik” yerleşmelerine (bir kırsal yerleşme tipi) atfen Canik dağları da denilmektedir. Kıyı dağları, Üçüncü zamanın ikinci yarısından itibaren, bir taraftan yükselirken, öbür taraftan da akarsularla aşındırılmış ve bugünkü görüntü ortaya çıkmıştır. Genelde yükseklikleri fazla olmayıp, 1000- 1500 m’ler arasında zirvelere sahiptir. İç bölgelerle kıyı kesimini birbirine bağlayan ulaşım eksenleri bu dağların üzerinden geçer. En önemli geçitlerden biri Samsun - Ankara karayolunun geçtiği Karadağ geçididir.

Samsun yöresinin ikinci dağlık sırasını, Vezirköprü, Havza ve Lâdik depresyonlarını güneyden çevreleyen dağlar oluşturur. Birinci sıradaki dağlardan daha yüksek doruklara sahip olan bu kuşak üzerinde Orta Karadeniz Bölümü’nün en yüksek zirveleri yer alır. Nitekim 2000 m’yi aşan yüksekliği ile Akdağ (2058 m) bu çevrenin en yüksek zirvesini, Kunduz dağı (1783 m) ise ikinci en yüksek noktasını oluşturur.

1.3. İklim

Samsun yazları sıcak, kışları ılık geçen ve her mevsim yağış alan “Karadeniz iklimi”nin etkisinde bulunur. Bununla birlikte Samsun’un iklimi, başta toplam yağışlardaki azlık olmak üzere, bazı iklim elemanlarındaki değişimler nedeniyle doğu ve batı Karadeniz bölümlerinden ayrılır. Örneğin Samsun’da (Orta Karadeniz Bölümü) yıllık toplam yağış miktarı 721,4 mm iken, Zonguldak 1232 mm (Batı Karadeniz Bölümü), Rize’de (Doğu Karadeniz Bölümü) ise 2332,2 mm’dir. Gerek yağış azlığı ve gerekse artan sıcaklık ve buharlaşma değerleri, Samsun’da yaz aylarının kurak geçmesine sebep olur.

Öte yandan, kıyıdan iç kesimlere doğru gidildikçe ortalama sıcaklıklar düşmekte, nispi nem ve toplam yağış miktarları yükselmektedir (*Tablo 1*). Ancak, kıyı dağları aşıp, güneydeki çöküntü alanlarına geçildiğinde, yeniden yağış miktarlarında bir azalma dikkati çekmektedir. Bu depresyonlarda denizin etkisi azalmakta, yazlar (kıyıya oranla) biraz daha sıcak ve kurak, kışlar ise belirgin şekilde soğuk geçmektedir.

Tablo 1. Samsun¹, Havza ve Lâdik Meteoroloji İstasyonlarına Ait Aylık Ortalama Sıcaklık (°C) ve Aylık Ortalama Yağış Değerleri (mm).

Samsun (4 m)	Ra. Sü.	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Yıllık
Sıcaklık	50	6,8	7,0	7,8	11,2	15,6	20,0	22,9	23,1	19,7	16,1	12,7	9,3	14,3
Yağış	50	75,6	64,7	69,3	60,3	45,3	40,1	33,9	33,7	60,4	74,8	79,5	83,9	721,4
Havza (750 m)														
Sıcaklık	11	0,5	1,6	5,2	9,2	13,5	16,7	13,9	19,1	15,3	12,0	6,2	2,8	10,0
Yağış	11	41,6	38,3	49,5	80,2	67,4	76,2	41,3	14,5	31,7	64,9	57,1	61,2	623,0
Lâdik (800 m)														
Yağış	17	76,3	57,7	56,8	78,7	75,7	60,5	32,4	22,6	30,4	72,0	87,1	67,9	704,0
Sıcaklık	17	0,6	1,2	4,0	9,1	12,5	15,8	17,7	17,7	14,8	10,7	5,9	2,2	9,4

1.4. Hidrografik Özellikler

Samsun, bir taraftan Karadeniz kıyısında yer alması, diğer taraftan da çok sayıda göl ve akarsuya sahip olması nedeniyle hidrografik potansiyeli yüksek bir ildir.

Samsun kıyılarını bir baştan öbür başa kuşatan Karadeniz, il ve ülke balıkçılığı açısından çok önemli bir yere sahiptir. Özellikle Kızılırmak ve Yeşilirmak deltalarının önlerindeki sığ alanlar, Karadeniz'in önemli balıkçılık alanları arasında yer almakta ve il ekonomisi üzerinde olumlu etkiler yapmaktadır. Ayrıca, Karadeniz'in, deniz ulaşımına imkân vermesi, tarihi dönemlerden beri Samsun'un bir liman ve ticaret şehri olarak hep ön plânda olmasını sağlamıştır.

Göller: Samsun ili, göl varlığı bakımından zengin sayılır. Nitekim il sınırları içinde yer alan doğal ve suni göller (Baraj gölleri), tatlı su kaynakları bakımında oldukça önemli bir potansiyel oluşturur. Örneğin baraj gölleri enerji üretimi, içme ve sulama suyu kaynağı olarak kullanılmaları, balıkçılık potansiyelleri ve artan rekreasyonel değerleri ile il ekonomisi üzerinde önemli katkılar yaparlar. İldeki baraj gölleri arasında, Yeşilirmak üzerindeki Hasan Uğurlu ve Suat Uğurlu, Kızılırmak üzerindeki Altinkaya ve Derbent barajları ile Abdal deresi üzerindeki Çakmak barajı öncelikle sayılabilir.

Samsun ili doğal göl bakımından da zengindir. Özellikle delta kıyılarındaki lagün gölleri geniş alan kaplar. Bu göllerde balıkçılık çok eskiden beri ön planda olan bir ekonomik faaliyettir. Bu sebeple, bilhassa Kızılırmak deltasındaki göllere, genel bir ad

¹ Her ne kadar 1974 ve 1984'de yayınlanan, Meteoroloji bültenlerinde Samsun Meteoroloji istasyonunun denizden yüksekliği 44 m olarak işaretlenmişse de, bu değer istasyonun eski yerine aittir. Samsun Meteoroloji istasyonu, 1973'te eski yerinden (Rasathane camiinin yanı) Atakum'da denizden 4 m yüksekteki (İl Jandarma Alay Komutanlığı'nın karşısı, deniz kenarı) yeni yerine taşınmıştır.

olmak üzere, “Bafra Balık Gölleri” denilmektedir. Esasen, “Balık gölü”, Kızılırmak deltasının kuzeydoğu kenarındaki büyük gölün adı olup bu kesimde Uzungöl, Gıcı gölü, Acıgöl, Çernek gölü, Çıman gölü ve Mülk gölü gibi başka göller de vardır.

Bafra Balık Gölleri ve yakın çevresi çok sayıda yerli ve göçmen kuşun barındığı bir kuş cennetidir. Türkiye’nin ve dünyanın önemli sulak alanlarından biri olarak kabul edilen bu saha bir kısım insanlar tarafından hoyratça kullanılmaktadır. Buna karşılık bir başka grup da Bafra Balık göllerinin gelecek nesillere tahrip edilmeden aktarılabilmesi için çalışmalar yapmaktadır. Benzer bir süreç de Yeşilirmak deltasında yaşanmaktadır. Yeşilirmak deltası göllerinin en büyüğü Simenlik gölüdür. Deltanın kuzeydoğusunda yer alan bu gölün çevresinde ayrıca Akgöl, Kargalı gölü ve Dumanlı gölü gibi başka göller de vardır. Deltada balıkçılık ve avcılık dikkat çeken faaliyetler arasındadır.

Deltalar kıyı erozyonu ve tarım topraklarının amaç dışı kullanımı yanında yasadışı yapılaşma (Foto 4) ve çevre kirliliği (Foto 5) gibi başka sorunlarla da boğuşmaktadır.

Samsun’daki doğal göllerin biri de tektonik kökenli Lâdik Gölüdür. Güneydeki çöküntü alanlarının doğusundaki Lâdik depresyonunun tabanında gelişmiş olan bu göl, Lâdik şehir merkezinin yaklaşık 7-8 km kadar kuzeydoğusunda yer alır. Nispeten sığ bir göl olup, kuzeydoğu ucundan Tersakan çayının kaynağını oluşturan bir gideğeni vardır. Son zamanlarda, bu gideğen üzerinde bir regülatör yapılmıştır. Balıkçılık ve hasırcılık göle bağlı ekonomik faaliyetlerin başında yer alır. Gölde su sporları da yapılmaktadır. Örneğin, ağustos ayında yapılan “Geleneksel Lâdik Yayla Şenlikleri” çerçevesinde, gölde yelken yarışları yapılmaktadır.

Akarsular

İlin en önemli akarsuları Kızılırmak ve Yeşilirmak’tır. Orta ve Kuzey Anadolu’nun çok geniş bir kesiminin sularını drene eden bu akarsular Samsun ili kıyılarından Karadeniz’e dökülür. Ayrıca Karadeniz kıyı dağlarının Kuzey yamaçlarından kaynağını alan ve birbirine yakın mesafelerden denize dökülen çok sayıda kısa boylu akarsu vardır. Bunların arasında, Eğitim Fakültesi Kampusu kıyılarından denize dökülen Kürtün çayı ile Samsun Limanı doğu ucundan denize dökülen Mert ırmağı öncelikle sayılmalıdır. Ayrıca, Terme Çayı, Abdal deresi ve Engiz çayı da önemli akarsulardan bazılarıdır.



Foto 4. *Bafra Balık gölleri sulak alanında yasadışı yapılaşma.*



Foto 5. *Yeşilirmak deltası kıyısında gelişigüzel atılmış çöpler.*

1.5. Toprak Özellikleri

Samsun ili topraklarının yaklaşık yarısı (393.830 ha) tarıma elverişlidir. Ancak, tarıma uygun toprakların önemli bir kısmı (67.137 ha) tarım dışı amaçlarla kullanılmaktadır. Tarıma uygun olmayan araziler ise büyük kısmıyla (162.516 ha) tarıma açılmıştır. Dolayısıyla il topraklarının akılcı bir şekilde değerlendirilemediği ve kullanımında ciddi bir savurganlık yaşandığı söylenebilir.

Samsun ilinde yayılış gösteren başlıca toprak tipleri ve yayılış alanları aşağıda özetlenmiştir.

Kahverengi orman toprakları; Samsun'da en geniş yayılış gösteren toprak grubudur. Toplam il arazisinin %43,6'sını oluştururlar (*Tablo 2*). Kıyı dağlarının kuzeye bakan yamaçlarında geniş bir yayılışa sahiptirler. Ancak, iç kesimlerde de parçalar halinde görülürler. Genellikle tarım alanı olarak değerlendirilen bu topraklar, tarım yapılmayan kesimlerde büyük kısmıyla ormanlarla kaplı bulunurlar.

Tablo 2. Samsun ili sınırları içinde yayılış gösteren başlıca toprak tipleri.

Toprak Grubu	Alan (ha.)	Oranı (%)
Kahverengi orman toprakları	417.249	43,6
Podsolik topraklar	217.149	22,8
Alüvyal topraklar	146.761	15,3
Kestanerengi topraklar	132.423	13,8
Kolüvyal topraklar	15.525	1,6
Hidromorfik topraklar	10.348	1,1
Diğer	17.516	1,8

Topraksu 1984. Samsun İli Arazi Varlığı.

Kestane rengi topraklar: Genel olarak Vezirköprü, Havza ve Lâdik civarında yayılış gösterirler. Büyük kısmı ile tarım alanı olarak değerlendirilirler.

Kolüvyal topraklar: Yamaçların önlerinde, akarsu vadilerinin kenarlarında dikkat çekerler. Büyük kısmı ile tarım alanı olarak değerlendirilirler.

Alüvyal topraklar: Büyük kısmıyla kuzeydeki deltalarda yayılış gösterirler. Ayrıca, güneydeki depresyon tabanlarıyla vadi tabanlarında da parçalar halinde görülürler. Çoğunlukla tarım arazisi olarak değerlendirilirler.

Hidromorfik topraklar: Kızılırmak deltasının doğu ve kuzeydoğu kesimlerinde, Yeşilirmak deltasının değişik yerlerinde, Lâdik gölünün yakın çevresinde yayılış gösterirler. Genellikle mera olarak değerlendirilirler.

1.6. Doğal Bitki Örtüsü

Samsun yöresi, tarih öncesi dönemlerden beri yerleşmeye açıktır. Bu sebeple, bitki örtüsü büyük kısmıyla doğal görüntüsünü kaybetmiş ve genellikle antropojenik

bir özellik kazanmıştır. Bununla birlikte, doğal bitki kompozisyonunun korunduğu alanlara da rastlanır.

Samsun ilinde doğal bitkilerin yayılışı şu şekilde özetlenebilir.

Bafra balık gölleri çevresindeki su basar ormanlar ile Yeşilirmak deltasının kuzeybatısındaki Haciosman korusunda doğal bitki örtüsü büyük kısmıyla korunmuştur (Foto 6). Delta kıyılarında ve özellikle denizin etkisiyle kısmen tuzlanmış, hidromorfik alüvyal topraklarda *Juncus*, *Tamarix*, *Statice*, ve *Salicornia* cinslerine ait çeşitli türler yayılış gösterir. Akarsu boylarında ise, çoğunlukla nemcil karakterli söğüt (*Salix* sp.), ılgın (*Tamarix* sp.) ve hayıt (*Vitex* sp.) gibi türler dikkati çeker (Uzun 1995b).

Kıyı bölgesinde Akdeniz makisine oranla daha yüksek boylu çalı ve ağaççıklardan {fındık (*Coryllus* sp.), funda (*Erica* sp.), kızılçık (*Cornus mas*), karaçalı (*Paliurus spina-christi*), muşmula (*Mespilus germanica*)...vs.} oluşan Karadeniz kıyılarına özgü bir maki vejetasyonu dikkat çeker. Psödomaki olarak da bilinen bu vejetasyon 300-350 m'lere kadar manzaraya hakimdir. Bu durum, ağaç yetişmediğinden değil, bitki örtüsü üzerindeki antropojen baskılardan kaynaklanmaktadır. Esasen, bu seviyelerde akçaağaç (*Acer* sp.) dışbudak (*Fraxinus* sp.) akasya (*Acacia* sp.), doğu çınarı (*Platanus orientalis*) ve kızılçam (*Pinus brutia*) gibi farklı ağaç türlerine yaygınlıkla rastlanır.



Foto 6. Kızılırmak deltasının kuzeybatısındaki su basar ormandan bir görüntü.

300-350 m'lerden itibaren 1000-1200 m'lere kadar ise, gürgen (*Carpinus* sp.), meşe (*Quercus* sp.), kavak (*Populus* sp) ve kayın (*Fagus orientalis*) gibi genellikle geniş yapraklı ağaçlardan oluşan ormanlar yayılış gösterir. Ancak bu ormanlara 600-700 m'lere kadar yer yer karaçamlar da iştirak eder. Daha yükseklerle doğru geniş yapraklı ormanlar yerlerini iğne yapraklılara bırakır. Nitekim, 1000-1200 metrelerden itibaren iğne yapraklılar baskın duruma geçer. Özellikle köknar (*Abies nordmanniana* ssp. *bornmullerina*) ve sarıçamlardan (*Pinus silvestris*) oluşan bu ormanların en güzel örneklerine Vezirköprü batısındaki Kunduz dağı çevresinde rastlanır. Samsun'un önemli rekreasyonel alanlarından biri olan bu ormanlarda, geyik üretimi de yapılmaktadır. Ormanların tahrip edildiği kesimler ise, antropojen steplere dönüşmüştür.

1.7. Doğal Afetler

Bu başlık altında birçok konuya temas etmek gerekir. Ancak burada iki noktaya işaret etmekle yetinilecektir; erozyon ve deprem.

1.7.1. Erozyon

Ülkemizin geneli için olduğu kadar, Samsun ili için de toprak erozyonu ciddi bir sorundur. Erozyonun bugünkü boyutlara ulaşması, bölgenin uzun bir yerleşme tarihine sahip olmasıyla yakından ilişkilidir. Başta yakacak ve yapacak temini olmak üzere, çeşitli sebeplerle yerleşmelerin yakın çevresinden başlanarak doğal bitki örtüsü tahrip edilmiş, koruyucu örtüden yoksun kalan topraklar hızla erozyona uğramıştır.

Tarım toprakları erozyon dışında başka tehditlerle de karşı karşıyadır. Özellikle toprakların amaç dışı kullanımı bu sorunların başında yer alır. Bugün Samsun ilindeki şehrsel yerleşmeler hızla çevrelerindeki tarım toprakları üzerine doğru yayılmaktadır. Başta Samsun şehri olmak üzere Bafra, Tekkeköy, Çarşamba, Terme, Lâdik ve diğerleri bu yayılmacı yerleşmeler çarpıcı örnekler oluşturmaktadır.

Günümüzde hızlandırılmış erozyon nedeniyle her yıl akarsular tarafından denizlere taşınan milyonlarca ton toprak yetmezmiş gibi, şimdi de kıyı kentlerindeki inşaatlardan çıkarılan topraklar kamyonlarla denizlere dökülmektedir. Ayrıca, tuğla ve kiremit yapımı gibi nedenlerle de tarım toprakları hızla tüketilmektedir.

Bütün bu olumsuz görüntüye rağmen, başta delta alanları olmak üzere Samsun ilindeki tarım toprakları hâlâ ülkemizin başlıca tarımsal üretim alanları arasında yer alırlar. Bu nedenle daha fazla zarar görmelerinin önlenmesi gerekir. Bu keyfiyet geleceğimiz açısından da hayati önem taşımaktadır.

1.7.2. Deprem Durumu

Kuzey Anadolu Fayı (KAF) Samsun ilinin güney kesiminden geçer. Bu durum, yörenin tektonik etkinliğinin yüksek olmasına ve zaman zaman etkili depremlerin

Samsun yöresinde ilk yerleşmelerin kuruluşu, Geç Kalkolitik'e kadar geri götürülebilmektedir (Bilgi, 1990; Uzuneminoğlu 1992; Uzun 1995a; Atasoy 1997). Konu ile ilgili bir araştırmasında Atasoy (1997) yöredeki yerleşme tarihini M.Ö. 4. binden başlatmaktadır. Bir diğer çalışmada ise Uzuneminoğlu (1992), Samsun şehri sınırları içindeki en eski yerleşmenin Dündartepe (Öksürük tepe) höyüğü olduğunu ve M.Ö. 3500 yıllarında Gaskarlar tarafından kurulduğunu belirtmektedir.

Dündartepe höyüğü, Toramantepe sırtlarının kuzeybatı yönlü *karayel* rüzgârlarını kestiği Samsun koyu içerisinde kurulmuştur. O dönemde, Mert ırmağının denize döküldüğü yerin hemen batısında ve deniz kenarında yer alan Dündartepe höyüğü, son 5-6 bin yıldan beri denizin 3-4 m kadar alçalması, alüvyonlaşma ve son olarak da kıyıdaki yapay dolgular yüzünden bugün kıydan 1,5 km kadar içeride kalmıştır. Dündartepe'de ilk kazılar 1940 ve 1941 yıllarında, K. Kökten ve arkadaşları tarafından yapılmıştır. Bu kazılarda İTÇ-2'ye (İlk Tunç Çağı-2) ait maden, kemik ağırşak, keramik, ve pişmiş topraktan eşyalar bulunmuştur. Özsait (1990) bunların benzerlerine, diğer Karadeniz ülkeleri ile Orta Anadolu'daki kazılarda da rastlandığına dikkat çekerek, daha o dönemlerde söz konusu yöreler arasında ticari ilişkilerin varlığına işaret etmiştir.

Amisos'un Kuruluşu: Amisos, Samsun yöresindeki antik yerleşmelerin yenilerinden ve en önemlilerinden biridir. Bu şehrin kuruluşu ve adlandırılmasıyla ilgili olarak birçok değerlendirmenin yapıldığı bilinmektedir. Nitekim Samsun'u konu alan bir çalışmada Vadala (1944), Amisos isminin halis yerli ve Asyalı, Amisos'u kuranların da Asyalılar ve muhtemelen Karyalılar olduğunu, asla Miletli ya da Phoceeli (Foça) Yunanlılar olmadığını söylemektedir. Yunan perilerinden Amisos'un, bu şehre kendi adını verdiği yönündeki görüşleri ise, bütünü ile reddetmektedir.

Antik Amisos kentini konu alan doktorasında Atasoy (1997), Amisos'un kuruluşunu dört evreye ayırmaktadır: Birinci evrede (M.Ö. 6. yüzyılın başı) Sinope'den (bugünkü Sinop) gelen Miletli bir grup Amisos'u zapt etmiştir. İkinci evrede (M.Ö. 6. yüzyılın ilk yarısı) Kapadokyalılar gelip Amisos'a yerleşmiştir. Üçüncü evrede (M.Ö. 6. yüzyılın ortası) Amisos'un Kapadokyalı lideri Phokialıların (Foça) Amisos'a yerleşmesine izin vererek şehrin genişlemesine sebep olmuştur. Dördüncü evrede (M.Ö. 437) ise, Athenokles liderliğinde Sinope'den gelen bir grup Amisos'a yerleşerek şehrin adını "*Peiraeos*" olarak değiştirmiştir. Yazar ayrıca, Roma devrinde Amisos'un sınırlarının genişlediğini ve limanın yanına "*Aşağı Şehir*"in kurulduğunu belirtmektedir.

Bugünkü Samsun'un Kuruluşu: Bugünkü Samsun, 12. yüzyılın sonlarına doğru (II. Kılıç Arslan zamanı, 1155-1192) Selçuklu Türkleri tarafından, Amisos'un duvarlarına, "bir sapan atımı" ya da "bir yarım ok menzili" mesafede kurulmuştur (Vadala 1944, Darkot 1966). Birbirlerine yaklaşık 1,5 km mesafede kurulmuş olan bu iki şehir, Vadala (1944)'ya göre, Anadolu yollarının denize ulaştığı yerde kurulmuş,

uygun ve güvenli mevkileri ile gerçek birer antrepo durumundaydılar. İç bölgelerden gelen mallar burada toplanıyor ve buradan Karadeniz ve Akdeniz limanlarına sevk ediliyordu. Ancak, Samsun'un Selçuklu Türkleri Rumlar² kadar tacir değil, harpçi idiler. Amisos Rumları ise, bu önemli ticaret alanını ele geçirmek isteyenlerin hırslarına karşı himayeye muhtaç idiler. Bu nedenle menfaatleri müşterek idi. Türkler Amisos'a kendisini müdafaaya yardım eden askeri sağlıyorlar, Rumlar da ticaret mallarını dünyanın muhtelif noktalarına dağıtmak için gerekli gemileri teçhiz etmeye yarayan sermayeyi temin ediyorlardı.

Amisos kentini konu alan çalışmasında Atasoy (1997), Selçukluların bu şehre dokunmayıp daha ötede yeni bir kent (Samsun'u) kurduklarını ve Amisos'lularla yan yana yaşadıklarını vurgulamaktadır³. Buna göre, bu kapı komşu iki şehir halkı, uzun yıllar (15. yüzyılın ilk çeyreğine kadar) dostluk içinde yaşamışlardır. Nitekim Samsun'da Selçuklu hâkimiyetini, İlhanlı devletinin veya ona tabi beyliklerin hâkimiyetinin takip ettiğini belirten Darkot (1966), bu dönemde önemli bir olaydan bahsetmez. Ancak, Ankara muharebesinden (1402) sonra, Karadeniz kıyılarının Timur kuvvetleri tarafından yağma ve tahrip edildiğini ve bu karışıklık devresinde Samsun'un da elden ele geçtiğini kaydetmektedir.

Samsun'un 1419'da İsfendiyaroğlu Hızır Bey'in eline geçmesinden kısa bir süre sonra (1425), Amisos'un son Hristiyan sakinlerinin kenti ateşe verip, gemilere binerek Samsun'u terk ettiğini kaydeden Darkot (1966), bu olayın ardından Osmanlı hükümdarı Çelebi Mehmed'in kumandanlarından Biçeroğlu Hızır Bey'in şehre savaşız girdiğini, fakat kül yığınlarından başka bir şey bulamadığını kaydetmektedir. Atasoy (1997) ise, Toraman tepe üzerindeki "Yukarı Şehir"de Erken Bizans Devri'nden sonra

² Amisos'un kuruluşu başlığı altında şehir halkının kimliğine dair bilgilere yer verilmişti. Burada Amisos'un Hristiyan halkı kastedilmektedir. Bu maksatla bazı kaynaklarda "Cenevizliler", "Rumlar" ya da "gayri müslimler" tabirlerine de rastlanmaktadır.

³ Benzer ifadelerle, DARKOT (1966)'da da rastlanmaktadır. Ona göre "... Samsun bir Türk beldesi olduktan sonra, Hristiyan Amisos önce Bizans, XIV. asrın ilk yıllarından itibaren de Ceneviz müstahkem beldesi olarak, onun yanında 230 seneden fazla yaşayabilmiştir." "... Küçük bir Hristiyan beldesinin bu kadar uzun bir müddet boyunca bağımsız yaşayabilmesi, müşterek menfaat temeline dayanan bir durum ile izah edilebilir." Ancak, bu uzun barış dönemini sadece karşılıklı maddî menfaatlere bağlamak bizce yeterli değildir. Çünkü o dönemde güçlü oldukları genel kabul görmüş ve kendileri de ticaret yapmaya çalışan Samsun Türkleri'nin yöre ticaretini bütünü ile ele geçirmek istemelerini engelleyen önemli kültürel sebepler söz konusudur. Bunlardan birincisi, Türklerin hamiyetperver bir millet olması, diğeri ise, İslam dininin komşu haklarına büyük önem vermesidir. Bu iki ilke, gerek Samsun'da ve gerekse diğer Türk beldelerinde gayrimüslim tebaanın daima güven içinde yaşamasının garantisi olmuştur. Ancak, Türklerin kendi yurtlarında güçsüz kaldıkları bazı dönemlerde, gayrimüslim tebaanın isyan ve terör olaylarına kalkıştıkları da yadsınamaz tarihi gerçeklerdir. Nitekim Osmanlı devletinin zayıfladığı son dönemde doğuda Ermenilerin, Samsun yöresinde ise Rumların isyan edip Türk köylerini basmaları ve katliamlarda bulunmaları bu gerçeğin acı tezahürleridir. Benzer olayların yakın geçmişte Kıbrıs'ta (1974 öncesi) ve Karabağ'da (1990 sonrası, Azerbaycan) da yaşanmış olması, her halde tarihin tekerrür etmesiyle izah edilmelidir.

iskân olmadığını, liman kıyısındaki “Aşağı Şehir”in de Cenevizliler tarafından yakılarak terk edilmesi nedeni ile günümüze kadar bir kaç önemsiz kalıntıdan başka hiç bir şey kalmadığını yazmaktadır.

Cenevizlilerin şehri yakıp terk etmesinden sonra, Samsun bütünü ile Türklerin kontrolüne geçmiş, huzur ve güvenlik yeniden tesis edilmiş ve bu durum Osmanlı devletinin son dönemine kadar devam etmiştir.

20. Yüzyılın Başlarında Samsun: Samsun şehri, kuruluşundan bu yana, değişen doğal şartlara ayak uydurmuş ve daima deniz kıyısında kalmıştır. Öyle anlaşıyor ki iç bölgelerdeki yerleşmeleri denize bağlayan yolların kavşak noktasında kurulmuş olan Samsun şehri, daima bir liman ve ticaret merkezi olma özelliğini korumuştur.

1920’lerde Samsun’da bulunan Frunze (1996) “*Türkiye Anıları*”nda Samsun Limanı ile ilgili bir takım bilgilere yer verdikten sonra, Samsun’un tüm Orta Anadolu ile Kızılırmak nehrinin kıvrımı içerisinde kalan yörenin limanı olduğunu yazmaktadır. Yazar ayrıca, Samsun şehrinin oldukça geniş ve iyi plânlanmış sokaklara sahip olduğunu, çoğu iki katlı, hatta üç katlı Avrupa tarzında evlerin bulunduğunu, sokakların ve genelde şehrin temizliğinin gözden kaçmadığını, şehrin nüfusunun yaklaşık 27.000 kişi olduğunu ve çoğunluğunu Türklerin (18-20 binden az değil) oluşturduğunu, az sayıda Rum ve Ermeni’nin de bulunduğunu belirtmektedir.

Cumhuriyetin ilk yıllarında şehir nüfusu büyük kısmı ile Kadıköy, Selahiye ve Ulugazi mahallelerinde toplanmış iken, daha sonra Subaşı, Saathane ve Cumhuriyet Meydanı semtlerine doğru yayılmıştır. Şehir, 1950’lerden itibaren 19 Mayıs, Hürriyet ve Çiftlik mahalleleri yönünde gelişmiş, son 10 yılda ise özellikle Bafra istikametine doğru genişlemiştir.

2.2. Nüfus ve Yerleşme Özellikleri

Cumhuriyet döneminde yapılan ilk nüfus sayımında Samsun ili nüfusu 260.868 kişi idi. O tarihten bu yana, son yıllarda bir yavaşlama görülmekle birlikte, Samsun ili nüfusu sürekli artarak 2011’de 1.251.729 olmuştur⁴.

Başta Samsun şehri olmak üzere, Samsun ilindeki kentlerde (ki bunların hemen hepsi ilçe merkezi durumundadır) genellikle modern yapı gereçleri ile yapılmış, çok katlı betonarme binalar yaygındır. Gerek ormanların korunması amacıyla ağaç evlere getirilen kısıtlamalar, gerekse artan refah düzeyine bağlı olarak daha uzak mesafelerden modern yapı malzemesi temini sayesinde il genelinde yeni yapılan meskenlerin tamamı birbirine benzeyen betonarme binalardır. Buna karşılık, özellikle kırsal kesimdeki köy ve kasabalarda ahşap ve kesme taştan yapılmış geleneksel meskenler az kalmış ta olsalar, dikkati çekmeye devam etmektedirler

⁴ Samsun ilinin genel nüfus özellikleri bu kitapta başka bir yazar (bkz. Cevdet Yılmaz) tarafından ayrıntılı olarak ele alındığı için burada daha fazla bilgi verilmemiştir.

(Foto 7). Yine bu kesimlerde, modern araçlar yanında, çeşitli amaçlar için klasik ev aletleri kullanımı devam etmektedir.



Foto 7. Taban suyunun olumsuz etkilerini azaltmak amacıyla yerden yüksekte yapılan geleneksel delta evlerinden biri. İbrahim Aydın'ın evi Melih köyü, Çarşamba.

2.3. Tarım

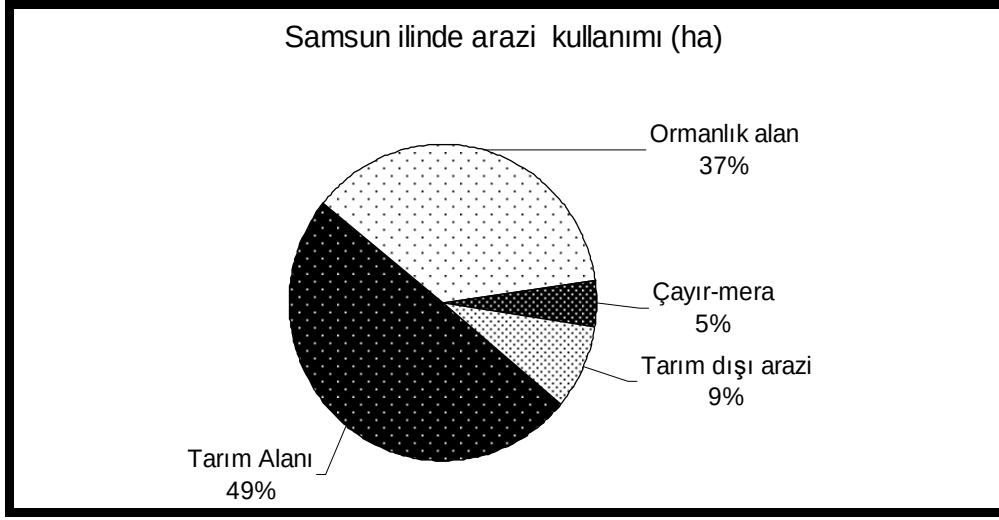
Samsun ili yüzölçümü yaklaşık 957.888 hektardır. Bunun 448.923 hektarlık kısmı tarımsal faaliyetlere ayrılmıştır (Tablo 4; Şekil 4). Tarıma ayrılmış arazilerin 290.651 hektarlık kısmında ise tarla tarımı yapılmaktadır. Bu değer toplam tarım arazisine oranı %65'dir. Tarım arazilerinin %15'i meyve, %9'u sebze ve % 11'i de diğer faaliyetlere ayrılmıştır (Tablo 5).

Samsun'da yetiştirilen tarımsal ürünleri üç grup altında toplamak mümkündür; tahıllar, sebzeler ve endüstri bitkileri. Tahıllardan buğday, mısır, pirinç; sebzelerden lahanalar, ıspanak, pırasa ve marul; endüstri bitkilerinden ise tütün ve şeker pancarı ekiliş alanları ve üretimleri fazla olan ürünler arasında yer alır (Şekil 5).

Tablo 4. Samsun ilinde arazi kullanımı (2003).

Arazinin Cinsi	Alanı (ha)	Oranı (%)
Tarım Alanı	448.923	47
Ormanlık alan	388.750	40
Çayır-mera	43.465	5
Tarım dışı arazi	76.750	8
Toplam	957.888	100

Kaynak: Samsun Tarım İl Müdürlüğü verileri.

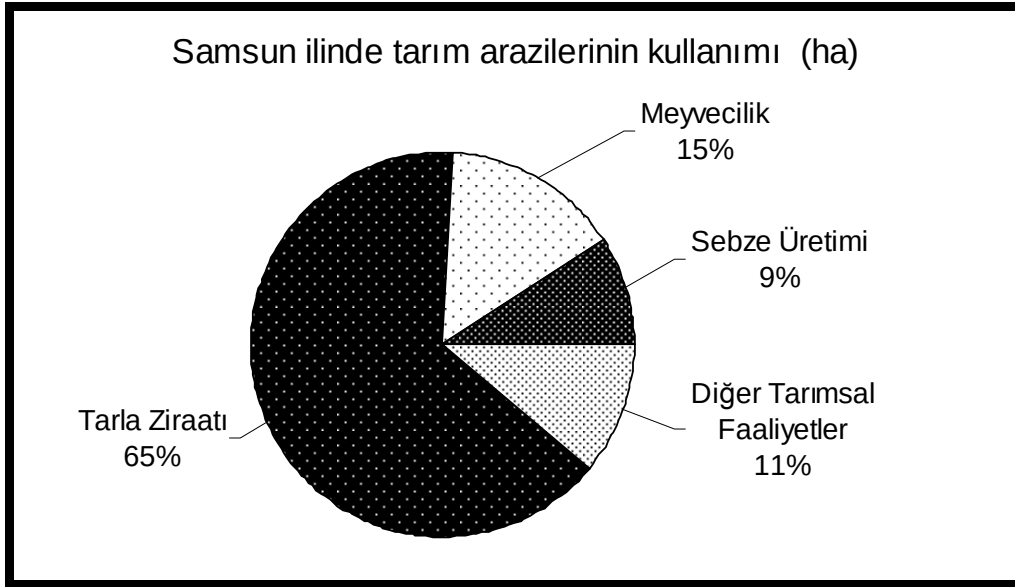


Şekil 4. Samsun ilinde arazi kullanımı, 2003.

Tablo 5. Samsun ilinde tarım arazilerinin kullanım durumu (2003).

Tarım Çeşidi	Alanı (Ha)	Payı (%)
Tarla Ziraatı	290.651	65
Meyvecilik	67.315	15
Sebze Üretimi	41.359	9
Diğer Tarımsal Faaliyetler	49.598	11
Toplam	448.923	100

Kaynak: Samsun Tarım İl Müdürlüğü verileri.



Şekil 5. Samsun'da tarım arazilerinin kullanımı, 2003.

Samsun, geniş delta ovaları sayesinde tarımsal potansiyeli yüksek bir ildir. Bu ovalarda yetiştirilen ürünlerin önemli bir bölümü Samsun ve yakın çevresi ile Doğu Karadeniz Bölümü'nde tüketilmektedir.

Samsun deltalarında sebze ve çeltik tarımı önemlidir. 1980'lerin ortalarından itibaren Kızılırmak deltasında karpuz ve kavun tarımı da önem kazanmaya başlamıştır. Buğday, mısır ve şekerpancarı ilin hemen hemen tüm ilçelerinde yetiştirilir. Tütün tarımı ise Bafra, Tekkeköy, Alaçam ve Ondokuzmayıs ilçelerinin yamaç arazilerinde yoğunluk kazanmıştır.

2.4. Hayvancılık

İlde büyükbaş hayvancılık, küçükbaş hayvancılıktan daha önemlidir. Büyükbaş hayvanlar arasında sığır ve manda; küçükbaşlar arasında ise, koyun ve keçi ön plandadır. Son yıllarda tavukçuluk da önem kazanmaya başlamıştır.

2.5. Sanayi

İlde sanayi fazla gelişmemiştir. Tekkeköy'deki Karadeniz Bakır İşletmeleri, Azot Sanayii, Çarşamba'daki şeker fabrikası, Samsun'daki yem sanayi, Vezirköprü ve Bafra'daki kereste fabrikaları, yine Bafra'daki Bafay yağ sanayi, Ondokuzmayıs'taki sigara ve Lâdik'teki çimento fabrikaları ildeki önemli sanayi tesisleridir. Bu tesislerden yalnız Lâdik Çimento Fabrikası özel teşebbüse aittir. Özel teşebbüse ait diğer küçük ölçekli sanayi tesislerinin önemli bir bölümünü un, pirinç ve tuğla fabrikaları ile tarımsal araçlar üreten atölyeler oluşturur. Tarımsal üretimin yüksek olduğu Samsun'da ziraî ürünlere dayalı sanayiler yeterince gelişmemiştir. İlde konserve ve salça fabrikaları kurulabilir.

2.6. Ulaşım ve Ticaret

Samsun'un il içi ulaşımında bazı sorunlar yaşanmaktadır. Özellikle kışın, kötü hava koşulları nedeniyle Alaçam, Asarcık ve Vezirköprü ilçelerinde bazı köy yolları kapanmaktadır. İlin en uzak ilçesi 116 km ile Vezirköprü, en yakın ilçesi ise, 13 km ile Tekkeköy'dür (Tablo 6).

Tablo 6. İlçe Merkezlerinin Samsun Şehir Merkezine Uzaklıkları.

İlçenin Adı	Samsun Şehir Merkezine Uzaklığı (km).
<i>Alaçam</i>	78
<i>Asarcık</i>	44
<i>Ayvacık</i>	62
<i>Bafra</i>	51
<i>Çarşamba</i>	37
<i>Havza</i>	86
<i>Kavak</i>	51

<i>Lâdik</i>	82
<i>Ondokuzmayıs</i>	33
<i>Salıpazarı</i>	54
<i>Tekkeköy</i>	13
<i>Terme</i>	58
<i>Vezirköprü</i>	116
<i>Yakakent</i>	84

Samsun'un Ankara'ya uzaklığı 418 km, İstanbul'a 732 km ve İzmir'e 1001 km'dir. Samsun-Sinop kara yolu ile Samsun-Hopa kara yolu kıyı kentlerini Samsun üzerinden İç Anadolu'ya bağlar. Ancak, fiziki özellikleri yeterli olmayan bu yollar, son dönemde bölünmüş yol olarak yeniden inşa edilmektedir (Uzun 1999b).

Samsun kara yolu yanında, demir yolu ile de İç Anadolu Bölgesi'ne (Sivas) bağlıdır. Ancak, demiryolu daha çok yük taşımacılığında kullanılmaktadır. Ayrıca, Samsun-Amasya ve Samsun - Çarşamba arasında düzenli yolcu taşımacılığı da yapılmaktadır.

Samsun'un en önemli avantajlarından biri de deniz ulaşımıdır. Samsun Limanı, Trabzon Limanı'ndan sonra Karadeniz Bölgesi'nin en önemli limanı olup, son dönemde yakın çevresi "serbest bölge" ilan edilmiştir.

Samsun'da halen hizmet veren iki hava alanı vardır. Bunlardan eski olanı, Samsun şehri sırtlarında yenisi ise, Çarşamba ilçesinin Çınarlık Köyü mevkiinde yer almaktadır. Samsun'un Mert ırmağı ağzındaki en eski hava alanı ise, bugün tamamen hizmet dışı kalmış ve yerinde Gülsan Sanayi Sitesi kurulmuştur.

2.7. Turizm

İlde turizm fazla gelişmemiştir. Yerli ve yabancı turist sayısı oldukça düşüktür. Yaz sezonunun kısa olması, ilde turizm yatırımlarının sınırlı kalmasına sebep olmuş, bu da turizmi olumsuz yönde etkilemiştir. Ancak, Samsun'da turizmi olumlu etkileyebilecek birçok beşeri ve fiziki çekicilikler bulunmaktadır. Bu potansiyeller yeterice değerlendirildiğinde, Samsun turizm açısından da önemli bir girdi sağlayabilecektir. Samsun'un başlıca turistik çekiciliklerini şu başlıklar altında özetlemek mümkündür:

Plajlar: Türkiye'nin bütün Karadeniz kıyıları boyunca, en geniş ve uzun kumsalları Samsun ili kıyılarında bulunmaktadır. Özellikle, Samsun şehir merkezi batısındaki Atakum, Kurupelit ve İncesu plajları ile delta kıyıları ve Çamgölü çevresi (Yakakent) önemli turistik çekiciliğe sahiptir.

Yayla Şenlikleri: Temmuz ayının ilk haftasında, Lâdik ilçesinin güneyinde yer alan ve yörenin en yüksek dağı olan Akdağ'da, geleneksel yayla şenlikleri düzenlenmektedir. Ayrıca, Kunduz dağı da, yazın boğucu sıcağından uzaklaşmak

isteyenler için önemli iklimatik ve görsel çekiciliklere sahiptir. Bu dağlar, gerek dağcılık ve gerekse kırsal yürüyüşler için de önemli potansiyellere sahiptir.

Göller: Kızılırmak ve Yeşilirmak deltasındaki göller ile Lâdik Gölü turizm açısından ildeki önemli doğal çekiciliklerdir. Akdağ şenlikleri çerçevesinde Lâdik gölünde yelken ve benzeri su sporları yapılmaktadır. Samsundaki baraj gölleri de rekreasyonel çekiciliklere sahiptir.

Mağaralar: Tekkeköy'deki kovuklu çözülme şekilleri (Foto 8) ile Bekdiğin mağarası (Havza) turistik potansiyeli olan mağaralardır.

Kaplıcalar: Lâdik'teki Hamamayağı ile Havza'daki kaplıcalar şifa bulmak için pek çok insan tarafından ziyaret edilmektedir. Bununla birlikte, iyi tanıtım ve kaliteli tesisler ile kaplıca turizmi çok daha geliştirilebilir.

Beşeri Çekicilikler: Amisos hazinelerinin de içerisinde yer aldığı Samsun Arkeoloji Müzesi başta olmak üzere, Samsun müzeleri arkeolojik ve etnografik eserler bakımından zengindir (Foto 9).



Foto 8. Tekkeköy mağaraları çevresi sayfiye alanı olarak değerlendirilebilir.



Foto 9. Samsun Arkeoloji Müzesi.

Kızılırmak vadisinde Asarkale kaya mezarları, Bafra İkiztepe höyüğü (Foto 10), Tekkeköy mağara-kale yerleşmeleri, Selçuklu ve Osmanlı döneminden kalma camiler (Foto 11), çeşmeler ve türbelerle Cumhuriyet meydanındaki Atatürk Heykeli (Foto 12), aslına uygun olarak yeniden inşa edilen Bandırma vapuru ilin önemli beşeri çekicilikler arasında sayılabilir.



Foto 10. İkiztepe höyüğünde(Bafra) dromoslu mezar.



Foto 11. Göğceli Camii. Çarşamba şehir mezarlığında bulunur. 1205'te ahşap malzemeden yapılmış ve 2005 yılında büyük bir tamir görmüştür. İnşasında metal çivi kullanılmamıştır. Caminin üstü kiremit örtülüdür.



Foto 12. Atatürk heykeli, Cumhuriyet meydanı.

Sonuç

Son yıllarda göç veren iller arasında yer alan Samsun, henüz tam olarak değerlendirilememiş coğrafi potansiyellere sahiptir. Özellikle, 1991 yılında Sovyetler Birliğinin dağılmasıyla Karadeniz ülkeleri arasında yakınlaşma başlamış ve buna paralel olarak ticaret canlanmıştır. Samsun'daki "Serbest Bölge"nin geliştirilmesiyle ticaret daha da artacak ve Samsun ekonomisine olumlu etkiler yapacaktır.

Sonuç olarak, Samsun ilinin coğrafi potansiyelleri tam olarak değerlendirilebilirse, Atatürk'ün Kurtuluş savaşını başlattığı Samsun, göç veren bir il olmaktan kurtulacak ve layık olduğu ekonomik ve kültürel gelişmeleri sağlayabilecektir.

Kaynakça

- ATASOY, S. 1997. *Amisos, Karadeniz Kıyısında Antik Bir Kent*. Samsun.
- BİLGİ, Ö. 1990. Bafra - İkiztepe Kazılarının Işığında Samsun Bölgesinin Prehistoryası. *1-3 Haziran 1988, İkinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri*, (1-3), Samsun.
- GÖKSU, E. 1974. *1/500.000 Ölçekli Türkiye Jeoloji Haritası*, Samsun Paftası ve İzahnamesi. MTA, Ankara.
- UZUN, A. 1995a. Tekkeköy'de (Samsun) Mağara-kale Yerleşmeleri. *Doğu Coğrafya Dergisi No. 1* (413-433), Erzurum.
- UZUN, A. 1995b. *Gerze – Alaçam Arası Kıyı Bölgesinin Jeomorfolojisi*, Öz Eğitim Yayınları No. 3, Konya.
- UZUN, A. 1998. Kıyı Hukuku Açısından Karadeniz Kıyılarımız. *Jeomorfoloji Dergisi, No. 21* (60-64), Ankara.
- UZUN, A. 2000. Samsun İlinin Başlıca Coğrafi Özellikleri *OMÜ, Fen Ed. Fakültesi Dergisi, Coğrafya Serisi, No. 1* (81-105), Samsun.
- UZUN, A. 2000. Samsun'da Kıyı Yönetimi. *Türk Coğrafya Dergisi, No. 35* (51-68), İstanbul.
- UZUN, A. 2005. Samsun İli Kıyılarında Antropojenik Değişmeler. *2-5 Haziran 2005 Türkiye Kuvaterner Sempozyumu V*, (183-190). İTÜ/aybe Avrasya Yerbilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- UZUN, A. 2006. Samsun Deltaları ve Beklenen Değişmeler. *Geçmişten Geleceğe Samsun 2006, 1. Kitap* (541-548), Samsun.
- UZUNEMİNOĞLU, H. 1992. *Samsun, Bir Uygulamalı Şehir Coğrafyası* (Yayımlanmamış doktora tezi). İ.Ü. Sos. Bil. Enst., İstanbul.

Bültenler, Raporlar ve URL adresleri

- DMİGM 1984. *Ortalama, Ekstrem Sıcaklık ve Yağış Değerleri Bülteni*. Türk Tarih Kurumu Matbaası, Ankara.

DİE 1996. *Tarımsal Yapı*. T. C. Başbakanlık DİE Yayını, Ankara.

DİE 1997. *Türkiye İstatistik Yıllığı*. DİE Matbaası, Ankara.

SAMSUN VALİLİĞİ 1997. *Geçmişten Günümüze Kültür Değerleriyle Samsun*. T.C. Samsun Valiliği, Samsun.

SAMSUN VALİLİĞİ 1999. *Samsun İli Çevre Durum Raporu*. T.C. Samsun Valiliği, İl Çevre Müdürlüğü, Samsun.

TARIM VE KÖYİŞLERİ BAKANLIĞI 2002. *Samsun Tarım Master Planı*. Samsun.

TOPRAKSU 1984. *Samsun İli Arazi Varlığı*. Topraksu Genel Müdürlüğü Yayınları, No. 748, Ankara.

URL: <http://www.samsuntso.org.tr>

URL: <http://www.samsun.gov.tr>

URL: <http://www.samsun.bel.tr/>

SAMSUN İLİNDE ETKİLİ OLAN BAŞLICA DOĞAL AFETLER

Halil İbrahim ZEYBEK *

Giriş

Afetler, insanların ölümüne, yaralanmasına veya maddi kayıplarına neden olan, aynı zamanda insanın etkileşim halinde bulunduğu çevre üzerinde telafisi güç zararlar oluşturan, çoğunlukla zamanı ve etkileri önceden kestirilemeyen olaylardır.

Çok çeşitli olan afetler, farklı yönleri düşünülerek gruplandırılabilir. Nitekim oluşumunda insan etkisi dikkate alınarak afetler “Doğal Afetler” ve “Beşeri Afetler” olarak iki büyük gruba ayrılabilir. Doğal afetler ise, oluşum nedenleri ile oluştukları ortamların farklılıkları ve oluşum hızları dikkate alınarak da sınıflandırılabilir (Tablo 1).

Tablo 1. Oluşum nedenlerine, oluştukları ortamlara ve oluşum hızlarına göre başlıca doğal afetler.

	Afet Grubu	Başlıca Afetler
Oluşum nedenlerine ve oluştukları ortamlara göre	Yer kökenli (Jeolojik-jeomorfolojik) doğal afetler	Deprem, volkan püskürmeleri, tsunami, kütle hareketleri...
	Atmosfer kökenli (Klimatolojik-meteorolojik) doğal afetler	Sel-taşkın olayları, aşırı kar yağışı, çığ, dolu, sis, don olayı, fırtına, yıldırım, kuraklık, iklim değişikliği...
	Biyolojik doğal afetler	Salgın hastalıklar, böcek istilası...
Oluşum hızlarına göre doğal afetler	Yavaş gelişen afetler	Kuraklık, çölleşme, iklim değişikliği...
	Hızlı gelişen afetler	Deprem, yıldırım, tornado...

Kaynak: ŞAHİN ve SİPAHIOĞLU 2002'den.

Yapılan değerlendirmelere göre, doğal afetlerden yılda yaklaşık 130 bin kişi hayatını kaybetmekte, 250 bin kişi farklı derecelerde yaralanmakta, 50 ila 100 milyar ABD doları arasında maddi kayıp ortaya çıkmaktadır (ŞAHİN ve SİPAHIOĞLU 2002).

Bu çalışma ile Samsun yöresinde görülen başlıca doğal afet türleri, bunların dağılımları, insan ve faaliyetleri üzerine etkilerinin ortaya konması amaçlanmıştır. Böylece, can kayıpları dışında önemli maddi zararlara yol açan söz konusu afetlere karşı alınabilecek önlemlerin tartışmaya açılması hedeflenmiştir. Çalışma hazırlanırken sahada uzun yıllardır yapmış olduğumuz inceleme ve gözlemler dışında, çeşitli kamu kurum ve kuruluşlarınca hazırlanan verilerden de yararlanılmıştır.

* Prof. Dr., OMÜ, Fen Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü Öğretim Üyesi.

1. Araştırma Sahasının Yeri

Samsun ili, Orta Karadeniz Bölümü'nde yer alır. Kuzeyden Karadeniz ile sınırlandırılmış olan il, batıda Sinop, güneybatıda Çorum, güneyde Amasya ve Tokat, doğuda ise Ordu illeri ile çevrilidir.

Araştırmaya konu olan doğal afetlerin çoğu, kuşkusuz Samsun ili ile sınırlı değildir. Deprem, heyelan, aşırı yağış, sel, fırtına gibi afetler Samsun ili sınırlarının batısında ve doğusunda da meydana gelebilmektedir. Fakat bu çalışmada Samsun ili idari sınırları içinde olanlar dikkate alınmıştır.

Samsun ilinin konumu ve fiziki coğrafya özellikleri ile etkilendiği afetler arasında önemli ilişkiler bulunmaktadır. Nitekim ilde heyelânlar ana kayanın uygun olduğu kesimlerde, eğimli ve nispeten fazla yağış alan dağlık kesimlerde dikkati çekmektedir. İlin güney kesimleri *Kuzey Anadolu Fay Zonu*'nun bölümdeki sınırları içerisinde kalmakta olup, saha büyüklüğü fazla depremlere maruz kalabilmektedir. Aşırı yağışlar sonucu sel felaketleri yaşanabilmektedir. İç kesimlerde önemli don olayları yaşanabilmektedir. Kıyı kuşağında kuzey sektörlü rüzgârların sert estiği dönemlerde fırtınalar yaşanabilmektedir. Tüm bunlardan başka, yakın gelecekte küresel ısınma sonucu yükselecek deniz seviyesine bağlı, başta deltalar olmak üzere önemli tarım alanları kısmen tuzlu sularla işgal edilecektir.

2. Başlıca Doğal Afetler ve Etkileri

2.1. Yer Kökenli (Jeolojik-Jeomorfolojik) Doğal Afetler

2.1.1. Heyelânlar

Kütle hareketleri denilince, çeşitli derecelerden ayrılmış malzemelerin, yerçekiminin etkisi altında, eğimli yüzeyler boyunca yer değiştirmeleri aklı gelmektedir. Heyelânlar, kütle hareketleri içerisinde gerek yaygınlıkları, gerekse de sebep oldukları zararlar itibarıyla önemli yere sahiptirler. Heyelânlar; jeomorfolojik faktörler, ana kaya, su ile doygunluk, tektonik özellikler ve beşeri müdahaleler gibi faktörlerin hepsinin veya bir kaçının uygun şartlar oluşturması ile meydana gelirler.

Samsun şehir merkezinde, heyelanlar Üst Miyosen-Alt Pliyosen yaşlı çoğunlukla marnlardan oluşan seri içerisinde, Alaçam Yöresi'nde ise hemen tamamen Üst Kretase ve Eosen yaşlı flişlerin yayılım alanlarında meydana gelmektedir. Samsun yöresinde heyelânın etkili olduğu sahalar genellikle eğim değerlerinin yüksek olduğu sahalardır. Heyelanların dağılışı ile eğim değerleri karşılaştırıldığında, heyelanların eğim değerlerinin nispeten yüksek olduğu sahalarda daha fazla olduğu görülür. Nitekim şehir merkezinde Kürtün Çayı vadisi yamaçlarında heyelânın olduğu sahalarda yamaç eğim değerleri yer yer % 40'ı bulabilmektedir. Alaçam İlçesi'ne bağlı Taşkelik Köyü Şabanıoğlu Mahallesi'nde ise heyelanların görüldüğü sahalarda yamaç eğim değerleri % 60'ı aşmaktadır.

Samsun ili sırları ilçesinde heyelan olaylarının en yaygın olduğu sahalardan biri Alaçam Yöresi'dir. Bu sahada Taşkelik-Şabanoğlu Mahallesi, Merkeze bağlı Çeşme-Yenicami Mahallesi, Merkeze bağlı Karşıyaka-Tahtalı Mahallesi, Ortaköy-Merkez mahalle, Örenli-Dereköy Mahallesi, Yenice-Tepebaşı Mahallesi, Gökçeboğaz-Kalfalı Mahallesi heyelanların etkili olduğu başlıca sahalardır.

Heyelanlar, inceleme alanında öncelikle meydana geldikleri sahaların morfolojik görünümünde önemli değişikliklere yol açmışlardır. Heyelan sahalarda, topoğrafyanın düzgün gidişi bozulmuş, tümsek ve çukurluklar oluşmuştur. Bu çukurların bir kısmı sonradan sularla dolarak, gölcükler oluşturmuşlardır (Foto 1).

Heyelanlar, meskenler, yollar ve diğer beşeri tesisleri etkileyerek, sosyoekonomik zararlara da yol açmışlardır. Nitekim Bayındırlık ve İskân Bakanlığı Afet İşleri Genel Müdürlüğü (1983) uzmanlarınca yapılan tespitlere göre Alaçam yöresinde Çeşme-Yenicami Mahallesi'nde heyelanlar sonucu 53'ü ağır, 17'si orta derece ve 29 konut da az hasarlı olarak belirlenmiştir. Yapılan çalışmalar sonucu heyelandan etkilenen kesimler afete maruz alan kabul edilmiş ve 100 aile için Göçkün Köyü yolu mevkii yeni yerleşim sahası olarak belirlenmiştir. Afetzedeler, söz konusu yeni yerleşme alanındaki konutlar tamamlanıncaya kadar, Geyikkoşan Mahallesi'nde, sahile yakın kesime yerleştirilen prefabrik evlere yerleştirilmişlerdir (Foto 2).



Foto 1. Alaçam ilçesi Taşkelik Şabanoğlu Mahallesi sınırları içerisinde heyelan sonucu oluşmuş gölcükler.



Foto 2. Heyelandan etkilenen afetzedeler için Geyikkoşan Mahallesi'nde kurulan prefabrik konutlar. Sahaya, iki odalı olan bu konutlardan 110 adet getirtilmiştir.

Afetzedeler, bu geçici konutlarda iki yıl kaldıktan sonra kendileri için Göçkün Köyü yolu mevkiinde yapılan meskenlere taşınmışlardır. Sahile yakın olan prefabrik konutlar ise belediye tarafından yaz mevsimlerinde sayfiye amaçlı yararlanmak isteyenlere kiraya verilmiştir. Yine, yörede farklı tarihlerde meydana gelen heyelanlar sonucu Karşıyaka-Tahtalı Mahallesi'nde iki mesken, Örenli-Dereköy Mahallesi'nde (1987) iki samanlık ve Gökçeboğaz-Kalfalı mahallesi'nde bir mesken hasar görmüştür. Ayrıca, Taşkelik Merkez Mahallesi ile Şabanoğlu Mahallesi arasındaki yol, heyelan

etkisiyle sık sık bozulmakta, zaman zaman ulaşımına kapanmaktadır. Yörede heyelanlar yer yer tarım alanlarını da olumsuz etkilemektedir.

Samsun ili sınırları içerisinde heyelanların etkili olduğu başlıca yerleşmeler Tablo 2’de gösterilmiştir.

Tablo 2. Samsun ili sınırları içerisinde heyelanların etkili olduğu başlıca yerleşmeler.

İlçe	Köy	Mahalle	Rapor Tarihi
Alaçam	Yenice	Tepebaşı	1983
Alaçam	Merkez	Karşıyaka-Tahtalı	1984,1987,1990
Alaçam	Ortaköy	Merkez	1983,1988
Alaçam	Gökçeboğaz	Kalfalı	1987
Alaçam	Taşkelik	Şabanoğlu	1987
Alaçam	Örenli	Dereköy	1988
Alaçam	Merkez	Çeşme-Yenicami	1983,1987,1992,1996
Alaçam	Bekiroğlu	Göçmenköy	1983
Ayvacık	Terice	Soyuk	1988,1993
Ayvacık	Terice	Yıkıkhane	2002,2003
Ayvacık	Terice	Merkez	1996,2000
Ayvacık	Sofualan	Kabalık	1984,1988
Ayvacık	Sofualan	Depharmanı	1989
Ayvacık	Çökekli	Boyalıca-Erikçe-Bostan	1984,1989,2000
Ayvacık	Gürçam	-	1984,1988,1996,2002
Ayvacık		Eyupsultan	1996
Ayvacık	Koçyurdu	-	1996,2000
Ayvacık	Yeşilçam	Yabıkırık	1996,1997,1998
Ayvacık	Döngel	-	1987,1988
Ayvacık		Orhangazi	2000
Ayvacık	Uğurlu	-	2000
Ayvacık	Söğütpınar	Meşelidağ	2000
Ayvacık	Şenpınar	-	2000
Ayvacık	Yenice	Tahtalık	1988,2000
Ayvacık	Kazancı	Taşlıboğaz	2000
Ayvacık	Karşıtöngel	Merkez	2004
Bafra	Kuşkayası	Kaluk	1987
Bafra	Hacıoğlu	-	1987,1988
Bafra	Kamberli	Kocabıçaklar	1988,2000
Bafra	Türkköyü	Merkez-Hatip	1989,1994
Bafra	Eynelgazi	-	1993
Bafra	Kapıkaya	-	1995
Bafra	Hidrelez	-	1995,1998,2000,2002
Bafra	Örencik	Elmacık	1995
Bafra	Ortadarak	-	1983
Bafra	Müstecep	Alibey-K.boğazı	1987,2002
Bafra	Meşelitürmenler	Ağalan	1997
Bafra	Yiğitalan	Hatipderesi	1994
Bafra	Barış	Yunuslar	1998,2000

Bafra	Uluağaç	Karapınar	2000
Bafra	Kôseli	Yerlitepe	2000
Çarşamba	Eğridere	Dervişoğlu-Ulupınar	1989
Çarşamba	Ordubaşı	Yahniciler	1992,2000
Çarşamba	Gökçedere	Ulaş	1984
Çarşamba	Yukarı Yenice	Tahtalık	1988
Çarşamba	Sefalı	-	1992
Çarşamba	AşağıAğcagüney	Mevlana	1984,1999
Çarşamba	AşağıAğcagüney	Yunusemre	2005
Çarşamba	Karakaya	Dikçioğlu	2000
Çarşamba	Konukluk	Kerpiç-Elikdere	
Çarşamba	Ulupınar	Dervişoğlu	2002
Çarşamba	Gökçeçakmak	Elmalı	2004
Havza	Meryemderesi	-	1987,1981,1984,1995
Havza	Taşkaracaören	-	1980,1984,1987,1995
Havza	Beyören	-	1987
Havza	Kayacık	-	1987,1993,1994,1995
Havza	Çamyatağı	Karşı	1989,1992,1995
Havza	Mesudiye	-	1996
Havza	Eymir	-	1983,1989,1990,1991, 1993,1995,1996
Havza	Armutlu	-	1987,1990,1994
Havza	Musmulağaç	-	1984,1987,1989
Havza		25 Mayıs	2005
Kavak	Çirişli	-	1983
Ladik	Alayurt	Yukarı	1993
Ladik	Teberoğlu	-	1988
Ladik	Günkoru	Ambarlar	1996
Merkez	Yukarı Avdan	-	1983,1984,2002
Merkez	Yukarı Avdan	Yarmalıyatak	1987,1999,2000,2002
Merkez	Kozlu	Kulsu	1983
Merkez	Gölalan	-	1984,2002
Merkez		Fatih-Reşadiye	1985,1988,1990
Merkez	Yukarı Aksu	Karagöl	1984,1987,200
Merkez	Başköy	Kozancalı	1984
Merkez	Tepecik	-	1987
Merkez	Badırlı	-	1987
Merkez	Dereler	Şemişli-Sündüsler	1987,2000,2005
Merkez	Aşağı Aksu	Kayadibi	1987
Merkez	Aşağı Aksu	Karakoç	1994,2000
Merkez	Çelikalan	Karamamur	1988
Merkez	Çelikalan	Sümbüldüz	1990
Merkez		İlyasköy	1987,1989
Merkez		Kılıçdede	1990
Merkez	Kamalı	-	1993
Merkez	Elmaçukuru	Merkez	1993
Merkez	Uzgur	Küplüce	1983,1984,1987,1991

Merkez	Yeşilkent Beld.	Toybelen	1990,1991,2000,2002
Merkez	Çorak	-	1989,1992,1993,1998
Merkez		Kökçüoğlu	1990
Merkez	Tekkirazı	Kocaalan	2000,2002,2004
Merkez		Kadifekale	2000
Merkez	Kayagüney	Cevizdibi	2000
Merkez	Kayagüney	Açıklık	2005
Merkez	İlkadım Beld.	Kadifekale	2000
Merkez	Canik Beld.	Hacıismail	2002
Merkez		Kökçüoğlu	1990
Merkez	Kaleboğazı	-	2005
Merkez	Özören	-	2005
19 Mayıs	Aydınpınar	Kumelik	2003
19 Mayıs	Beylik	Kirmencik	2005
19 Mayıs	Düzköy	Söğütpınar Gülizar	2004
19 Mayıs	Düzköy	Kibarlar-Camialtı	2005
Salıpazarı		Albak	2003
Tekkeköy	Kabaceviz	Cami-Çay	2000,2004
Tekkeköy	Kabaceviz	Orta	1989
Tekkeköy	Büyüklü	Cumhuriyet	2003
Tekkeköy	Büyüklü	Kayalık-Esentepe	1993,1995
Tekkeköy	Balcalı	-	1984,1987
Tekkeköy		19 Mayıs	1983
Tekkeköy	Yaylageriş	Merkez	2006
Terme	Evcı	Yahyalı-Gökseki	2000,2004,2005
Terme	Hüseyinmescit	Esen	2005
Vezirköprü	Kuyaş	-	1984,1987
Vezirköprü	Karkucak	-	1987
Vezirköprü	Alanbaşı	-	1988,1995
Vezirköprü	Alanbaşı	Malbantlı	1988,1995
Vezirköprü	Alancık	-	1989,1995
Vezirköprü	Yolpınar	-	1989
Vezirköprü	Küçükkale	-	1983
Vezirköprü	Pazarcı	Çomu	1994
Vezirköprü	Tahtaköprü	Aligil	1998
Vezirköprü	Kızılcaören	-	2004
Vezirköprü	Kuruçay	Kızılpelit	2005
Vezirköprü	Tekkekıran	-	2005
Yakakent		Kürüz	1984
Yakakent	Küplüağzı	Yörüklü-Oğuz	1988,1992
Yakakent		Kozköy	2002
Yakakent	Mutaflı	Merkez	2005

Kaynak: Samsun Bayındırlık ve İskân İl Müdürlüğü 2007

Samsun şehir merkezindeki incelemelerle belirlenen Kadıköy-Reşadiye mahallelerindeki heyelan bölgesi sınırları 20.01.1980 tarih ve 85/10 076 sayılı kararname ile afete maruz bölge ilan edilmiştir (SABEK 2005). Söz konusu sahanın

2.2. Atmosfer Kökenli (Meteorolojik-Klimatolojik) Doğal Afetler

2.2.1. Sel-Taşkın Olayları

Sel-taşkın olaylarının oluşumunda iklim, jeomorfolojik faktörler, bitki örtüsü ve beşeri faaliyetler rol oynamaktadır. İklim faktörleri içerisinde ise sel oluşumunda aşırı yağışların büyük rolü bulunmaktadır. Samsun İli'nde aşırı yağışlara bağlı olarak zaman zaman sel felaketleri de yaşanmaktadır.

Samsun Meteoroloji İstasyonu verilerine göre yıllık toplam yağış miktarı (1974-2003) 670.2 mm'dir. İl sınırları içerisinde yağış miktarları batıya, doğuya ve iç kesimlere doğru gidildikçe değişmektedir. Nitekim Bafra'da yıllık yağış toplamı 754.9 mm, Çarşamba'da 985.9 mm, Havza'da 623 mm ve bira daha yüksek olan Ladik'te ise 704 mm'dir. Sel oluşumunda bir gün içerisinde düşen yağış miktarı, özellikle kısa sürede çok su bırakan yağışlar daha etkili olmaktadır. Samsun ili sınırları içerisinde bazı istasyonların ortalama toplam yağış miktarları ile günlük en çok yağış miktarları karşılaştırıldığında, bazı tarihlerde bir gün içerisinde düşen yağış miktarının, aylık yağış toplamından fazla olduğu görülmektedir (Tablo 3). Bu durum ise, kısa süreli ve şiddetli yağışların olduğunu düşündürmektedir. Samsun ile Çarşamba'da günlük en çok yağışlar mayıs, haziran, temmuz, ağustos, eylül aylarında; Bafra'da ise mart, nisan, haziran, temmuz, ağustos, eylül, ekim ve kasım aylarında aylık toplam yağış miktarlarından fazla görülmektedir. Samsun İli içerisinde de seller çoğunlukla mayıs, haziran, temmuz ve ağustos ayları içerisinde meydana gelmektedir. Bu durum, bir gün içerisinde aşırı yağışların meydana gelebildiğini gösterir. Gün içerisindeki bu fazla yağışların özellikle kısa süreli, fakat aşırı su bırakanları zaman zaman diğer faktörlerle de birleşerek sel-taşkın olaylarına neden olmaktadır. Nitekim, 4 Haziran 2000 tarihinde Samsun'da meydana gelen ve Atakum Beldesi sınırları içerisindeki bir çok mahalleyi etkileyen seli saat 15.00-17.00 arasında yağan 77.5 mm'lik sağanak yağış oluşturmuştur.

Tablo 3. Samsun Meteoroloji İstasyonu'na ait aylık ortalama ve günlük en çok yağış miktarları (mm).

Aylar	O	Ş	M	N	M	H	T	A	E	E	K	A	Yıllık
Aylık ortalama yağış	58.4	48.8	52.7	58.3	50.6	47.9	31.3	31.5	50.9	87.4	78.1	74.4	670.2
Günlü en çok yağış	45.7	23.6	31.1	45.6	56.2	77.5	54.6	40.0	58.4	61.0	66.5	39.8	77.5

Kaynak: DMİGM Samsun Meteoroloji İstasyonu yayımlanmamış döküm cetvelleri.

Samsun İli sınırları içerisinde meydana gelen sellerin oluşumunda, şehir merkezi örneğinde olduğu gibi jeomorfolojik faktörlerin de rolü bulunmaktadır. Sağanak yağışlar sırasında kıyı gerisindeki eğimli yamaçlar ve vadilerden akan sular, şehrin kıyı düzlüğü üzerinde kurulu kesimlerinde taşkınlara neden olmaktadır. İl sınırları içerisinde yaşanan sel felaketlerinde beşeri faktörler de önemli rol oynamaktadır. Plansız yapılaşma, özellikle dere yataklarının yerleşmeye açılması, alt

yapı yetersizlikleri gibi beşeri nedenler de sel oluşumunu kolaylaştırmaktadır. Sel-taşkın olayları, il sınırları içerisinde yaygın olarak meydana gelen felaketler arasında yer alır. Şehir merkezi dışında, başta Çarşamba, Terme ve Havza ilçe merkezleri ve bazı köyler sel felaketine maruz kalmışlardır (*Tablo 4*). Şehir merkezinde Subaşı, Irmak ve Ağabali caddeleri sık sık su baskınlarına uğramaktadır. Ayrıca şehirde Atakum, Gazi, Canik, Atakent ve Kutlukent belediye sınırları içerisinde kalan alanlar taşkınlardan daha sık etkilenmektedir.

Tablo 4. Samsun ilinde sel felaketinden etkilenen başlıca yerleşmeler.

İlçe	Köy/Belediye	Mahalle	Tarih
Alaçam	Eyemez	Bozuklu	1983
Alaçam	Kıllık	-	1983
Alaçam	Merkez	-	2000,2006
Asarcık	Merkez	-	2000
Ayvacık	Merkez	-	1983,1988
Ayvacık	Eynel	-	1983
Ayvacık	Koçyurdu	-	1983
Ayvacık	Merkez	-	2000,2005
Bafra	Koşuköy	-	1983
Bafra	Koruluk	-	1983
Bafra	Yeniköy	-	1983
Bafra	İnözü-Koşaca	-	1982,1983,1987
Bafra	Çetinkaya Bel.	-	2000
Bafra	İkizpınar Bel.	-	2000,2001
Bafra	Doğanca Bel.	-	2003
Bafra	Merkez	-	2000,2001,2002,2004
Bafra	Kolay Bel.	-	2000
Çarşamba	Karamustafalı	-	1968
Çarşamba	Kabaklı	-	1973
Çarşamba	Paşayazı	Hacıbektaş	1983
Çarşamba	Merkez	-	2000
Çarşamba	Dikbiyık Bel.	-	2000
Havza	Karageçmiş	-	1982
Havza	Yenice	-	1982
Havza	Çelte	-	1983
Havza	Demiryurt	-	1991
Havza	Merkez	İcadiye, 25 Mayıs Yenimahalle, Çay, Bahçelievler	1998
Havza	Merkez	-	2000,2001
Havza	Ilıca Bel.	-	2002
Havza	Bekdiğin Bel.	-	2002
Kavak	Aşağıçirişli	-	1983
Kavak	Merkez	-	2000
Ladik	Ahmetsaray	-	1983
Ladik	Merkez	-	2000,2001
Merkez	-	Yavuzselim-Gazi	1996
Merkez	Atakum-Atakent	-	2000
Merkez	Gazi Bel.	-	2002
Merkez	İlkadım Bel.	-	2002
Merkez	Atakum Bel.	-	2001,2002

Merkez	Çatalçam Bel.	-	2002
Merkez	Canik	-	2002
Merkez	Kurupelit	-	2000,2005,2006
Merkez	Atakent Bel.	-	2006
Salıpazarı	Merkez	-	2004
Tekkeköy	Merkez	Ondokuzmayıs	1998
Tekkeköy	Merkez	Pınar	1998
Tekkeköy	Kutlukent	Ondokuzmayıs	1998
Tekkeköy	Kutlukent Bel.	-	2002,2006
Tekkeköy	Merkez	-	2002
Terme	Ambartepe Bel.	-	2000
Terme	Bazlamaç Bel.	-	2000,2001
Terme	Evci Bel.	-	2000
Terme	Gölyazı Bel.	-	2000
Terme	Hüseyinmescit	-	2000
Terme	Kocaman Bel.	-	2000,2001
Terme	Narlısaray Bel.	-	2002
Terme	Kozluk Bel.	-	2000
Terme	Sakarlı Bel.	-	2000,2001,2002,2005
Vezirköprü	Güldere	-	1983
Vezirköprü	Alanşehhi-Çayır-İmar	-	1983
Vezirköprü	Bahridibek	-	1983
Vezirköprü	Tahtaköprü	-	1983
Vezirköprü	Çorakdere	Osmandere	1983
Vezirköprü	Çorakdere	Düzköy	1984
Vezirköprü	Kocakaya	Karaldere	1984,1987
Vezirköprü	Merkez	Nalbanttı	1984
Vezirköprü	Göl Bel.	-	2000,2002
Vezirköprü	Narlısaray Bel.	-	2002
Yakakent	Merkez	-	2005

Kaynak: Samsun Bayındırlık ve İskân İl Müdürlüğü 2007.

Seller, ülkemizin birçok sahasında olduğu gibi Samsun ilinde de can ve mal kayıplarına neden olmaktadır. Seller sonucunda ev ve iş yerlerini sular basmakta, yollar ve kaldırımlar tahrip olmakta, ulaşım aksamakta, elektrik kesintileri yaşanmakta, araçlar ve su şebekeleri zarar görmektedir.

Samsun ilinde 1968 tarihindeki ilk taşkın kaydı ile 2012 yılı arasında 96 taşkın olmuştur. Bu taşkınların 91'i maddi hasarlı olup, 5'inde ise can kaybı yaşanmıştır (Tablo 5,6).

Tablo 5. Samsun ilince can kaybı yaşanan taşkın olayları.

Yıl	Merkez	Can Kaybı Sayısı
1983	Vezirköprü	1
1983	Vezirköprü	1
1984	Vezirköprü	3
1998	Havza	1
2012	Samsun	15

4 Temmuz 1977 tarihinde şehir merkezinde, sağanak yağış ve altyapı yetersizliği nedeniyle meydana gelen sel felaketinde Samsun Fuarı'nı gezmekte olan binlerce kişi mahsur kalmış, yaklaşık 500 evi su basmış, kanalizasyon boruları patlamış ve telefon bağlantısı kesildiği için haberleşme aksamıştır (Gürses Gazetesi, 5 Temmuz 1977).

14 Mayıs 1980 tarihinde yine aşırı yağışlara bağlı olarak meydana gelen sel felaketinde Samsun şehir merkezinde 100 civarında ev ve işyeri suların işgaline uğramıştır (Karadeniz Postası, 15 Mayıs 1980).

22 Mayıs 1998 tarihinde Havza ilçe merkezinde etkili olan sel felaketinin oluşumunda ilçe kuzeybatısındaki dağlık alanda etkili olan sağanak yağışlarla birlikte, şehir ortasından geçen Çayırözü vadisinin yatağının dar ve üzerinin kapatılmış olması, akarsuyun su toplama alanındaki orman tahribi, akarsuyun akış kanalı yakın çevresinin yerleşmeye açılmış olması gibi etkenler rol oynamıştır. Sel felaketi sırasında bir kişi kalp krizi sonucu hayatını kaybetmiş, iki kişi yaralanmış, yedi ev yıkılmış, 400 işyeri hasara uğramış, 16 araç zarar görmüştür (Foto 3). Hasar tespit komisyonunca selin 341 milyar TL'lık maddi zarara yol açtığı belirlenmiştir (ZEYBEK 1998).



Foto 3. 22 Mayıs 1998 tarihli Havza ilçe merkezinde yaşanan sel felaketinin etkili olduğu mahallelerden biri de 25 Mayıs Mahallesi'dir. Bu mahalledeki 25 Mayıs Sokak'ta çok sayıda işyeri sularla dolmuş, önemli maddi zararlar oluşmuştur. Fotoğrafta sel sularının çekilmesinden sonra yapılan temizlik çalışmaları görülmektedir.

4 Haziran 2000 tarihinde meydana gelen, Samsun'da Atakum ve Atakent beldelerini etkileyen sel felaketinde toplam 178 konut, 36 işyeri ve 68 depoda hasar meydana gelmiştir (Foto 4).



Foto 4. 4 Haziran 2000 tarihinde Atakum Beldesi Cumhuriyet Mahallesi'ni etkileyen sel felaketinde çok sayıda mesken zarar görmüştür.

27 Ağustos 2005 tarihindeki aşırı yağışlar şehir merkezinin Atakent Beldesi'nde Yeni Mahalle; Atakum Beldesi'nde Cumhuriyet, Denizevleri, Esenevler ve Mimarşinan mahallelerinde sele yol açmıştır. Samsun Bayındırlık ve İskân İl Müdürlüğü (2007) verilerine göre sel, söz konusu mahallelerde toplam 38 mesken, 12 işyeri ve dört depoda zarara neden olmuştur. 30 Haziran 2006 tarihli sel felaketi ise Terme İlçesi'nde Çay ve Fenk mahallelerinde toplam sekiz konut, 14 işyeri ve üç depoda maddi zarara yol açmıştır.

Samsun şehrinin yatay yönde büyümesi sonucu, yeni yerleşme alanlarına ihtiyaç duyulmuştur. Yeni imar alanları belirlenirken yerleşmeye açılmaması gereken akarsu yataklarına yakın alanların da imara açılması son yıllarda ani yağışlar sonucu sık sık taşkınların yaşanmasına neden olmuştur. Şehirde taşkınları oluşturan dereler 1990 yılına kadar imar planı haritalarında yer alırken, 2000'den sonraki imar planı haritalarında yer almamaktadır. 4 Temmuz 2012 tarihindeki taşkın Mert Çayı'nın aşağı çıkışı şehir alanı içerisinde kalmış kollarından Yılanlıdere vadisinde meydana gelmiştir. Samsun ilinde en fazla can kaybının yaşanmasına yol açan bu taşkın felaketinde özellikle Yılanlıdere'nin Mert Çayı'na kavuştuğu kesimde inşa edilmiş olan

TOKİ konutları büyük hasar görmüştür. Akarsu yataklarının yerleşmeye açılması dışında, kıyıya paralel uzanan ana yolun zamanla yükseltilmesi de aşırı yağışlar sonucunda suların denize boşalmasını güçleştirmiştir. Böylece yağış suları ana yol gerisinde birikmekte, 2012 temmuz ve ağustos aylarında Atakum ilçesinde olduğu gibi maddi hasarlı baskınlar yaşanmaktadır. Aşırı yağışlardan sonra yaşanan sellerde akarsu yataklarının kapatılması dışında yatak içinde suların boşaltılması amacıyla kullanılan sistemlerin (boru, kutu...) yetersiz olması da etkili olmuştur. Atakum ilçesinde 6 Ağustos 2012 tarihinde etkili olan selde ise can kaybı olmamasına rağmen her iki ilçede sular altında kalmış ve 30 cm'yi bulan çamur tabakasıyla kaplanmıştır.

2012 yılında Samsun ilinde önemli taşkınlar olarak Salıpazarı ve Çarşamba ve Terme'de meydana gelen 9 temmuz 2012 taşkınları da sayılabilir. Bu taşkınlarda 10'dan fazla köprü ağır hasar görmüş ve yıkılmış, yüzlerce işyeri ve konutu su basmış, yüzlerce dönümlük arazi çamur altında kalmıştır.

Samsun ilinde son dönemlerde en büyük can ve mal kaybına yol açan sel-taşkın olayları 4 Temmuz 2012 tarihinde gerçekleşmiştir. Sel olaylarında, o günlerde fazla miktarda yağın yağışın payı kuşkusuz büyüktür. Nitekim Çarşamba havalimanı meteoroloji istasyonu ölçümlerine göre yöreye 1 temmuzdan itibaren yağmur yağmaya başlamış, en fazla yağış 4 temmuz günü 24 saatte 29,8 mm ile düşmüştür. Samsun Meteoroloji İstasyonu verilerine bakıldığında 1 temmuzdan 6 temmuza kadar ki günlük yağışlar ile uzun yıllık günlük yağışlar arasındaki fark oldukça fazla olmuştur. Bu kayıtlara göre Samsun şehrine 2 temmuzda 38 mm; 3 temmuzda 21,6 mm ve taşkın günü ise 68, 4 mm yağış düşmüştür. Taşkın gününe ait uzun yıllık ortalama ise sadece 1,2 mm olarak hesaplanmış olup, 4 Temmuz 2012 tarihinde düşen yağış miktarı uzun yıllık ortalamanın 60 katı olarak gerçekleşmiştir.

Mert ırmağı ve onun kolu olan Yılanlıdere'nin yol açtığı 4 Temmuz 2012 taşkınında Samsun şehrinin doğu kesimleri (Canik ilçesi) taşkına maruz kalmıştır. Bu kesimde sel suları en fazla hasarı Yılanlıdere'nin Mert ırmağına kavuştuğu Yavuzselim Mahallesi ile çevresinde oluşturmuştur. Akarsu yatağına kurulmuş olan yerleşim alanları ile TOKİ'ye ait binalar sular altında kalmış, TOKİ konutlarının bodrum katları tamamen, birinci katları ise kısmen su ile işgal edilmiştir. Özellikle TOKİ konutları çevresi Yılanlıdere üzerindeki köprüünün tıkanması sonucu yıkılması ile büyük ölçüde sular altında kalmıştır (Foto 5,6,7).2012 yılının temmuz ayı içerisinde yaşanan sel felaketinin maddi faturası da ağır olmuştur. Söz konusu tarihlerde kayıt altına alınan su baskını sayısı 3004'tür (Tablo 6).

Tablo 6. Samsun ilinde 03-09 Temmuz 2012 tarihlerinde etkili olan sel afetinin yol açtığı zararlar.

Konut	İşyeri	Depo	Kamu	Ahır-Samanlık	Su Baskını Tespiti Sayısı
1111	1507	327	36	23	3004

Kaynak: Samsun Valiliği İl Afet ve Acil Durum Müdürlüğü.



Foto 5. 4 Temmuz 2012 tarihinde Samsun şehrinde yaşanan taşkınlardan vadi ağzında kurulmuş olan alışveriş merkezi de zarar görmüştür.



Foto 6. 4 Temmuz 2012 tarihinde Yılanlıdere'nin Mert Çayı'na karıştığı yere yakın bulunan köprü sel sularının etkisiyle yıkılmıştır.



Foto 7. 4 Temmuz 2012 tarihli Samsun şehri taşkınlarında sanayi sitesindeki çok sayıda iş merkezi sel sularının işgaline uğramıştır.

2.2.2. Aşırı Kar Yağışı

Kar, normal ölçülerde yağdığı zaman insan ve faaliyetleri açısından yararlı bir yağış türü olmasına rağmen, aşırı kar yağışları zaman zaman afetlere dönüşebilmektedir.

12 saat içinde toplam 10 cm yada 24 saat içinde 15 cm'den daha fazla örtü oluşturan kar yağışı veya yatay görüş uzaklığını 500 m'nin altına düşüren kar yağışı “yoğun kar yağışı” olarak kabul edilmektedir (ŞAHİN ve SİPAHIOĞLU, 2002).

Samsun İli sınırları içerisinde, özellikle kıyı kuşağında ortalama kar yağışlı günler sayısı fazla değildir. Samsun'da 12 gün olan ortalama kar yağışlı gün sayısı, Çarşamba'da 4.9'a, Bafra'da ise 6.5'a düşmektedir. Kar yağışlı gün sayısının fazla olmamasına karşılık, zaman zaman görülen aşırı kar yağışları insan ve faaliyetlerini sınırlandırmaktadır. Aşırı kar yağışı nedeniyle köy yolları ulaşımına kapanmakta, uçak seferleri iptal edilmekte, trafik kazaları artmakta ve eğitim-öğretim aksamaktadır. Nitekim, 23 Kasım 2004 tarihinde yoğun kar yağışı nedeniyle il genelinde 290 köy yolu ulaşımına kapanmıştır. 24 Ocak 2006 tarihinde yoğun kar yağışı yüzünden Samsun-Çarşamba Havaalanı'ndan yapılması gereken Samsun-İstanbul uçak seferleri iptal edilmiştir. Yine, aşırı kar yağışı nedeniyle 28 Aralık 2006 tarihinde Alaçam ve Yakakent ilçelerinde okullarda bir gün süre ile eğitim-öğretime ara verilmiştir. 31 Ocak 2007 tarihinde ise yoğun kar yağışı nedeniyle il genelinde 110 köy yolu ulaşımına kapanmıştır. Aşırı kar yağışları sonucu, özellikle iç ve yüksek kesimlerdeki ilçelere bağlı

köylerle ulaşım aksamaktadır. Nitekim, söz konusu tarihte Alaçam'da 6, Asarcık'ta 2, Ayvacık'ta 20, Kavak'ta 10, Ladik'te 40, Salıpazarı'nda 25, Terme'de 3, Vezirköprü'de 2, Yakakent'te 2 köy yolu ulaşımına kapanmıştır.

İlde, özellikle iç kısımlarda ve yüksek sahalarda kalın örtü oluşturan karlar ani sıcaklık artışlarında veya yağmurlarla birlikte hızla eriyerek sel-taşkın oluşumunu da kolaylaştırmaktadır.

2.2.3. Dolu

Dolu, genellikle şimşek ve gök gürültüsünün meydana geldiği kümülonimbus ve nimbostratus tipi bulutlar içerisinde oluşan bir yağış şeklidir. Samsun meteoroloji istasyonu verilerine göre dolu yağışlı gün sayısı yıllık 7'dir. Aynı verilere göre dolu yağışları genellikle şubat-haziran arası aylarda ve kasım, aralık aylarında görülmektedir. İl sınırları içerisinde ortalama dolulu günler sayısı ise daha düşüktür. Nitekim, Samsun'da 0.5 gün, Çarşamba'da 1.0 olan ortalama dolulu günler sayısı, Bafra'da ise 0.9'dur (Tablo 7).

Tablo 7. Samsun ilinde bazı meteoroloji istasyonu verilerine göre ortalama dolulu günler sayısının yıllık gidişi.

	O	Ş	M	N	M	H	T	A	E	E	K	A	Yıllık
Samsun	-	-	-	0.1	0.1	0.0	-	-	-	-	0.2	-	0.5
Bafra	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	-	0.1	0.1	0.1	0.1	0.9
Çarşamba	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	-	0.0	-	0.1	0.1	0.2	1.0

Kaynak: DMİGM Samsun Meteoroloji İstasyonu yayımlanmamış döküm cetvelleri.

Dolu, en yaygın olarak tarım ürünlerine zarar vermektedir. Bundan başka, dolu yağışları sel ve taşkınlara katkıda bulunabilmekte, binalarda ve araçlarda hasarlara neden olabilmekte, ulaşımı aksatabilmekte, hatta ölümlere dahi yol açabilmektedir. Samsun ilinde dolu yağışları daha çok tarımda üretimi etkilemektedir. Zaman zaman görülen dolu yağışları meyve ağaçlarının çiçeklerini veya meyvelerini dökmekte, meyveleri yaralamakta, sebzelere zarar vermekte, buğday ve arpaları yatırmakta, başakların kırılmasına ve tanelerin dökülmesine neden olmaktadır. Samsun ili sınırları içerisinde gerçekleşen dolu yağışları binlerce dönümlük buğday, arpa, ayçiçeği, şekerpancarı, şeftali, mısır, fındık üretim alanlarında zararlara sebep olmaktadır (Tablo 8). Görüldüğü gibi, etkili dolu yağışları orajların gelişmesi için uygun özelliklerin bulunduğu ilkbahar, yaz başları ve bazı sonbahar aylarında gerçekleşmektedir. İl genelinde, 2001-2005 yılları arasında dolu yağışlarının etkilediği tarım alanları ise toplam 25 864 dönümlük yer kaplamaktadır.

Tablo 8. Samsun ilinde son yıllarda dolu afetinin meydana geldiği tarihler, etkilediği yerleşmeler, ekim alanları ve ürünler.

Afet Tarihi	İlçe	Yerleşme Sayısı	Zarar Gören Ürün	Etkilenen Alan (Dönüm)
23.04.2001	Çarşamba	8 köy	Şeftali	2 371

30.05.2001	Havza	7 köy	Buğday, fiğ, ayçiçeği	11 201
30.05.2001	Vezirköprü	12 köy	Buğday, ayçiçeği, fiğ	3 117
31.05.2001	Kavak	2 köy	Şekerpancarı	351
20.07.2001	Ladik	4 köy	Şekerpancarı, buğday	3 200
04.06.2002	Vezirköprü	5 köy	Buğday	40
11.07.2002	Havza	7 köy	Buğday	3 600
05.09.2002	19 Mayıs	1 kasaba	Çeltik	983
01.08.2003	Ladik	7 köy	Buğday, mısır, arpa	941
10.09.2005	Merkez	1 köy	Kivi	60

Kaynak: Tarım İl Müdürlüğü verileri 2007.

2.2.4. Sis

Sis, yeryüzü ile temas eden hava içerisindeki su buharının soğuyup yoğunlaşması ya da donarak kristalleşmesi sonucu meydana gelen asılı su damlacıkları veya bu kristallerinden oluşan, yatay yönde görüş mesafesini 1 km'nin altına düşüren hava olayıdır.

Samsun ili'nde yılın farklı mevsimlerinde farklı sis tipleri etkili olmaktadır. Kış mevsiminde Karadeniz üzerinden gelen ılık havanın, nispeten daha soğuk olan yeryüzüyle teması sonucu zaman zaman adveksiyon-radyasyon sisleri oluşabilmektedir. Denizden taşınan ılık havanın, soğuk olan yeryüzü ile temas etmesi ile alt kısımları soğuyarak yoğunlaşmakta ve sisleri oluşturmaktadır. İlin iç kesimlerinde, kış ayları, ilkbahar başı ve sonbahar sonlarında gece gökyüzünün açık olduğu günlerde radyasyon sisleri oluşabilmektedir. Böyle gecelerde, aşırı radyasyon kaybı yüzünden yeryüzü çok soğumakta, bu soğuk yeryüzüyle temas halindeki nemli hava bölümlerinin alt kısımlarında yoğunlaşmalar gerçekleşmekte ve sisler oluşmaktadır. Genellikle sabah saatlerinde görülen bu sisler, havanın ısınmasıyla öğleye doğru ortadan kalkmaktadır. Kıyı kuşağında zaman zaman görülen bir başka sis çeşidi ise orografik sislerdir. Bu sisler, Karadeniz üzerinden gelen ılık ve nemli havanın yükselmesi sırasında oluşur.

İl içerisinde, ortalama sisli günler sayısı farklılıklar göstermektedir. Samsun'da 11.3 olan ortalama sisli günler sayısı, batıda ve doğuda artarak Çarşamba'da 13.8, Bafra'da ise 22.4 güne çıkmaktadır (Tablo 10). Her üç istasyonda da özellikle mart ve nisan aylarında sisli gün sayısının fazla olduğu görülmektedir. Kıyı istasyonları arasında görülen en önemli fark ise, Çarşamba ve Bafra'da yaz döneminde sayısı azalmakla birlikte, yılın her ayında sisin görülmesidir. Oysa, Samsun şehrinde temmuz, ağustos ve eylül aylarında uzun yıllık ortalamada sisli günlere rastlanmamaktadır (Tablo 9).

Samsun ilinde, sisli havalarda trafik kazaları artmakta, hava ulaşımı aksamakta, yük ve yolcu taşımacılığındaki gecikme ekonomik kayıplara neden olmaktadır. Ayrıca, özellikle iç kesimlerdeki ilçe merkezlerinde, sislerin görüldüğü dönemlerde hava kirliliği daha da etkili olabilmektedir.

Tablo 9. Samsun ilinde bazı meteoroloji istasyonu verilerine göre ortalama sisli günler sayısının yıllık gidişi.

	O	Ş	M	N	M	H	T	A	E	E	K	A	Yıllık
Samsun	0.3	0.4	3.6	3.9	1.4	0.6	-	-	-	0.4	0.6	0.1	11.3
Çarşamba	1.1	1.2	2.0	2.5	1.8	0.5	0.4	0.4	0.2	1.1	1.4	1.2	13.8
Bafra	2.4	2.1	4.4	4.1	2.0	0.7	0.1	0.1	0.9	1.4	2.1	2.1	22.4

Kaynak: DMİGM Samsun Meteoroloji İstasyonu yayımlanmamış döküm cetvelleri.

Sisler, Samsun’da özellikle hava ulaşımını olumsuz etkilemektedir. Nitekim, 11 Ocak 1998 tarihinde 68 yolcu ve 5 mürettebatı taşıyan THY uçağı, yoğun sis nedeniyle Samsun Havalimanı’na iniş sırasında pistten çıkmış, pistin 50 m dışında kum yığınınca çıkılarak ancak durabilmiştir (Hürriyet Gazetesi, 12 Ocak 2007). Olayda, kaptan pilot ve 2. pilot başlarından yaralanmışlardır. Yine, sis nedeniyle zaman zaman uçak seferleri de iptal edilmektedir.

2.2.5. Don Olayı

Meteorolojik anlamda don, hava sıcaklığının 0°C’nin altına düşmesi sonucu meydana gelen bir olaydır. Samsun ilinde en düşük sıcaklıkların 0°C’nin altına düştüğü muhtemel donlu devre, kıyı kuşağında altı ayı bulabilmektedir (Tablo 10). Samsun ve Bafra’da beş ay olan muhtemel donlu devre, Çarşamba’da altı aydır. İç ve yüksek kesimlerde ise bu süre daha da fazladır.

Tablo 10. Samsun ilinde bazı meteoroloji istasyonu verilerine göre en düşük sıcaklıkların yıllık gidişi.

	O	Ş	M	N	M	H	T	A	E	E	K	A	Yıllık
Samsun	-4.8	-6.8	-7.0	0.1	2.7	9.0	13.6	14.0	7.0	3.5	-0.6	-3.4	-7.0
Çarşamba	-8.0	-7.6	-7.5	-0.7	3.4	5.9	10.9	11.5	7.0	1.6	-1.3	-3.6	-8.0
Bafra	-10.9	-7.9	-7.5	-1.6	3.0	7.7	11.7	10.3	6.8	3.0	0.0	-4.4	-10.9

Kaynak: DMİGM Samsun Meteoroloji İstasyonu yayımlanmamış döküm cetvelleri.

Samsun ili sınırları içerisinde kış donları daha çok ulaşımı olumsuz etkilerken, ilkbahar donları ise tarımsal üretime büyük zararlar verebilmektedir. İlkbahar donları genellikle mart ve nisan aylarında etkili olmaktadır. Nitekim Samsun Tarım İl Müdürlüğü (2007) verilerine göre 2 Nisan 2004 tarihindeki don olaylarından, il genelinde 893 716 dönümlük alanda fındık ve şeftali ağaçları zarar görmüştür.

Samsun ilinde don olayları, uzun süreli ve şiddetli olduğunda daha yaygın zararlara yol açmaktadır. Böyle zamanlarda kazalar ve ulaşım aksamları meydana gelmekte, özellikle iç ve yüksek kesimlerdeki yerleşme merkezlerinde meskenlerin su şebekeleri zarar görebilmektedir.

2.2.6. Fırtınalar

Meteorolojik anlamda fırtına, saatteki hızı 63 km veya daha fazla olan rüzgârla birlikte şiddetli yağış, şimşek ve yıldırım gibi olaylarında görülebildiği bir olay olarak tanımlanır.

Samsun'da ortalama fırtınalı günler sayısı istasyonlar arasında farklılık göstermektedir. Ortalama fırtınalı günler sayısı Samsun şehrinde oldukça yüksek iken (24.1), Bafra'da 0.6 gün, Çarşamba'da ise 1.3 gündür (*Tablo 11*). Bu farklılık daha çok istasyonların konumundan kaynaklanmaktadır. Yıl içerisinde ilde fırtınaların kış mevsiminde ve geçiş mevsimlerinde daha etkili olduğu anlaşılmaktadır. Söz konusu fırtınalar, Orta kuşağın frontal faaliyetleri ve orajlarla ilişkili olarak meydana gelebilmektedir.

Tablo 11. Samsun ilinde bazı meteoroloji istasyonu verilerine göre ortalama fırtınalı günler sayısının yıllık gidişi.

	O	Ş	M	N	M	H	T	A	E	E	K	A	Yıllık
Samsun	7.0	4.6	1.7	1.3	0.6	0.9	0.2	0.2	0.5	0.4	1.7	5.0	24.1
Bafra	0.1	0.1	-	0.1	-	0.1	-	-	-	-	-	0.2	0.6
Çarşamba	0.3	0.2	0.2	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	-	0.0	0.1	0.2	1.3

Kaynak: DMİGM Samsun Meteoroloji İstasyonu yayımlanmamış döküm cetvelleri.

Samsun'da deniz üzerinde oluşan veya başka yerlerde oluşarak gelen fırtınalar balıkçılık faaliyetlerini, deniz ulaşımını olumsuz etkilemekte, kıyı yerleşmelerinde hasarlara neden olabilmektedir (*Foto 8*).



Foto 8. Samsun kıyılarını etkileyen fırtınalar sırasında, başta dolgu sahası olmak üzere, kıyıdaaki birimler yüksek dalgalarla adeta dövülmektedir (*Foto: C.Yılmaz*)

Nitekim 23 Ocak 2004 tarihinde Samsun şehir merkezinde fırtına nedeniyle çok sayıda evin çatısı uçmuş, elektrik direkleri devrilmiş ve şehrin büyük bölümüne elektrik verilememiştir.

2.2.7. Yıldırım

Kümülonimbus bulutlarının zıt yüklü olan kutupları arasındaki elektron akışı sonucu meydana gelen ani ve görülebilir ışık patlamaları genel anlamda şimşek olarak isimlendirilir. Bu ışık patlamaları bulut içinde gerçekleşebildiği gibi, bulutlar arasında ve bulutla-yer arasında da meydana gelebilmektedir. Bulut ile yer arasında meydana gelen, oldukça tehlikeli ve büyük zararlara yol açabilen şimşek çeşitlerine yıldırım denir.

Türkiye’de, sıcak ve nemli havadan oluşan cephesel siklonların etkili olduğu dönemlerde yıldırımlar meydana gelebilmektedir. Bu hava sistemleriyle bağlantılı kümülonimbus bulutlarının oluşturduğu yıldırımlar zaman zaman Samsun ili sınırları içerisinde de etkili olabilmektedir. Ayrıca, Vezirköprü, Havza ve Lâdik yöreleri başta olmak üzere iç kesimlerde, ilkbahar aylarında veya yaz başlarında güçlü konvektif hava hareketleri sırasında da yıldırımlar oluşabilmektedir.

Yıldırım düşmesi sonucu can kayıpları ve yaralanmalar olabilmekte, ulaşım aksayabilmekte, yangınlar çıkabilmektedir. Nitekim, 20 Ağustos 2002 tarihinde Bafra ilçesine bağlı Sorgun Köyü’nde aşırı yağıştan korunmak için ağaç altına sığınan iki kişiden biri yıldırım düşmesi sonucu hayatını kaybetmiş, diğeri ise yaralanmıştır. 25 Eylül 2006 tarihinde Çarşamba Havalimanı VOR cihazı üzerine yıldırım düşmüştür. Uçakların mesafesi ve yön bilgisini ayarlayan bu cihazın devre dışı kalması sonucu, havalimanına uçak iniş-kalkışına izin verilmemiş, arıza giderilene kadar uçaklar başka hava meydanlarına yönlendirilmiştir. Samsun ili sınırları içerisinde, Vezirköprü orman işletmesine bağlı orman alanlarında yıldırım düşmesi sonucu zaman zaman yangınlar çıkmakta olup, onlarca hektarlık sahada ağaçlar yanmakta, milyarlarca liralık hasar oluşmaktadır.

2.2.8. Orman Yangınları

Dünya üzerinde görülen orman yangınlarının büyük bölümü insan faaliyetleri ile ilişkili olarak meydana gelmektedir. Bununla birlikte, yıldırım gibi doğal olaylar yangınların çıkmasına yol açabilmekte, rüzgarın yönü ve hızı ise yangınların yayılmasında rol oynamaktadır. Konuya da bu açıdan yaklaşılmıştır. Nitekim, Vezirköprü yöresi başta olmak üzere Samsun ili sınırları içerisinde çıkan orman yangınlarının bir kısmının nedeni de yıldırım düşmesi gibi doğal olaylardır (*Tablo 12*). Söz konusu yangınlar sonucu onlarca hektarlık orman alanı yanmakta, ağaçlar dışında diğer orman canlıları zarar görmekte, erozyon yaygınlaşmakta, orman ürünlerine dayalı sektörler zarar görmektedir.

Tablo 12. Vezirköprü Orman İşletme Sahası sınırları içerisinde yıldırımların yol açtığı bazı orman yangınları ve yol açtığı zararlar.

Yıl	Yanan Alan (Ha)	Hasar (TL)	Ağaç Türü	İşletme Şefliği	Yangının Etkili Olduğu Mevkii -köy
2001	0,3	77.309.000	Çz	Karaçam	Susuz
2001	1,0	1.025.105.000	Çz	Kunduz	Yukarızeytin
2002	0,1	479.840.000	Çk-Çs	Kunduz	Sofular
2003	5,0	8.279.000.000	Çz	Karaçam	Kızılkese
2003	0,2	778.800.000	Çz	Sarıçiçek	Susuz

Kaynak: Samsun İl Çevre Durum Raporu, 2003'ten derlenmiştir.

2.2.9. İklim Değişikliği

Jeolojik zamanlar boyunca iklim özellikleri sabit kalmamış olup, sık sık önemli değişimler yaşanmıştır. Fakat bu değişiklikler dünya nüfusunun hızla artması ve sanayi inkişafından önce doğal yollarla gerçekleşmiştir. 19. Yüzyılın ortalarından itibaren insan ve faaliyetleri, atmosferin doğal yapısının bozulmasına yol açmaya başlamıştır. İnsanın atmosfer üzerindeki zararlı faaliyetleri 20. ve 21. Yüzyılda daha da artmıştır. Bu artış ise fosil yakıtların enerji hammaddesi olarak aşırı kullanımı, çeşitli ulaşım araçlarından çıkan gazlar, yanlış arazi kullanımı, ormanların azaltılması gibi yollarla gerçekleşmiştir. 20. Yüzyılda küresel ölçekte ortalama sıcaklıklar 0.2°C-0.6°C arasında artmıştır (IPCC, 2001). Yapılan modellemeler 21. Yüzyılda da dünya ortalama sıcaklığının 1,5°C-6°C arasında, belki daha da fazla artacağını göstermektedir. Küresel ölçekli bu iklim değişimi Türkiye, bu arada Samsun İli'ni de yakından etkileyecektir. Nitekim, küresel ısınma sonucu su kaynaklarının azalması, kuraklığın yaygınlaşması, tarım ürünü deseninin değişimi, sıcaklık artışına bağlı sağlık sorunlarının yaygınlaşması gibi Türkiye'yi etkileyecek değişimler, Samsun'da da etkisini gösterecektir. Bir kıyı ili olan Samsun'da küresel ısınmanın en önemli etkileri, deniz seviyesi yükselmelerine bağlı olarak ortaya çıkacaktır. Çünkü, küresel sıcaklık artışına bağlı olarak deniz seviyesinin 50 cm yükselmesi beklenmektedir (IPCC, 2001). Deniz seviyesi yükselmesi sonucu kıyıdaki lagün göllerinin bir kısmı ortadan kalkarken, bir kısmının ise alanı genişleyecek veya da derinlikleri artacaktır. Göl sularının fiziksel ve kimyasal özellikleri değişecektir. Uzun'a (2006) göre kıyı çizgisi karaya doğru 2500 m ilerleyecek, yaklaşık 10 000 dekarlık alan deniz işgaline uğrayacaktır. Bunun sonucunda başta deltalarındaki olmak üzere, kıyının alçak kesimlerindeki tarım alanları ve meralar kullanım dışında kalacaktır.

2.3. Biyolojik Doğal Afetler

Canlı varlıklarla doğal çevre arasındaki olumsuz etkileşimle ortaya çıkan, bulaşıcı hastalıklar, yağış, sıcaklık gibi iklim elemanlarındaki ekstrem değerler ve böcek istilaları gibi olaylardan oluşan, canlı varlıkların aşırı zarar görmesine neden olan felaketler, biyolojik doğal afetler olarak tanımlanabilir. İklim elemanları ile ilgili

felaketlere, atmosfer kökenli doğal afetler alt başlığı altında değinildiğinden burada sadece insanları etkileyen bulaşıcı hastalıklara değinilecektir.

Samsun’da etkili olan A ve C grubu başlıca bulaşıcı hastalıklar, vaka ve ölüm sayıları *Tablo 13*’de gösterilmiştir. Bildirimi zorunlu bu hastalıklar içerisinde Tetanoz, Hepatit B, Menongoksik Menenjik, Guillain Barre, Streptokok Anjin ve Tüberküloz gibi hastalıkların ölümlere yol açtığı anlaşılmaktadır.

Tablo 13. Samsun’da son yıllarda görülen başlıca bulaşıcı hastalıklar (1999-2006).

Hastalık	Vaka	Ölüm
Influenza	11.671	-
Boğmaca	48	-
Tetanoz	14	7
Neonatal Tetanoz	5	4
Kızamık	1.903	-
Tifo	52	-
Para Tifo	17	-
Basilli Dizanteri	7	-
Amipli Dizanteri	462	-
Hepatit A	2.378	-
Hepatit B	3 523	2
Hepatit C	361	-
Kuduz Şüpheli Isırık	15.035	-
Bruselloz	91	-
Şarbon	168	-
Menongoksik Menenjik	42	6
Guillain Barre	5	1
Kızıl	683	-
Streptokok Anjin	1.263	1
Kala-azar	2	-
Lepto Spirosis	14	1
Sıtma	293	-
Tüberküloz	1.536	2

Kaynak: Sağlık İl Müdürlüğü Bildirimi Zorunlu Hastalıklar Cetvelleri 2007.

Sonuç ve Öneriler

Samsun ilinde etkili olan doğal afetlerin yol açacağı can ve mal kayıplarını, coğrafi çevreye vereceği zararları en aza indirebilmek için alınması gerekli önlemler ve yapılabilecek başlıca çalışmalar şöyle sıralanabilir:

İlde meydana gelen doğal afetler ve etkileri ile ilgili bir veri bankası oluşturulmalıdır. Afetlerle ilgili farklı dönemlere ait, çeşitli kurumlar tarafından hazırlanmış farklı veriler bulunmaktadır. Bunların bir araya getirilerek, düzenlenmesi gerekir. İlin tamamını kapsayan bir “Afet Yönetim Sistemi” ve “Afet Erken Uyarı Sistemi” oluşturulmalıdır. Toplumun muhtemel doğal afetlere karşı eğitilmesi sağlanmalıdır.

Ayrı ayrı değerlendirildiğinde ise il genelinde etkili olan doğal afetlere karşı alınabilecek önlemler kısaca şöyle sıralanabilir:

Başta şehir merkezi olmak üzere, heyelanın etkili olduğu kesimlerde yapılaşmaya izin verilmemeli, mevcut yapıların ise tahliyesi sağlanmalıdır. Heyelan riski bulunan alanlarda, yağış sularının drene edilmesi sağlanarak, sızma en düşük seviyede tutulmalıdır. Çünkü, litolojik bakımdan heyelana uygun alanlarda, yeraltına sızan sular kütle hareketini kolaylaştırmaktadır.

Özellikle ilin güney kısımlarını oluşturan ve 1. derece deprem sahası sınırları içinde kalan yerleşmelerde yapılaşma-depremsellik ilişkisi gözardı edilmemelidir. Başta Ladik Yöresi olmak üzere, Vezirköprü ve Havza yörelerinde sağlam zeminlerde yapılaşmaya izin verilmeli, mevcut yapıların güvenliği arttırılmalıdır.

Sele duyarlı kesimlerde erken uyarı sistemleri oluşturulmalı, seli kolaylaştıracak beşeri etkinliklerden kaçınılmalıdır.

Şehir içinde ve dışında sisin yoğun olduğu zamanlarda zorunlu olmadıkça trafiğe çıkılmamalıdır. İl sınırları içerisinde sis bakımından hassas kesimlere kara ve demiryolu ulaşımı için gerekli uyarı sistemleri yerleştirilmelidir.

Donun zararlarını aza indirmek için zamanını ve şiddetini tahmin edebilmek önemlidir. Tarım ürünlerini korumak için, donun meydana geleceği zamanlarda özel sobalar kullanılarak yapay sis perdeleri oluşturulabilir. Ayrıca, donun fazla görüldüğü alanlarda yetiştirilen bitkiler arasında daha dayanıklı türler seçilebilir.

Fırtınaların sebep olabileceği zararları azaltmanın en etkili yolu, oluşabileceği zamanları önceden kestirebilmektir. Bu bakımdan meteoroloji il müdürlüğü tarafından fırtınalarla ilgili bir veri bankası oluşturulabilir. Böylece, fırtınaya hassas yer ve zamanlar belirlenerek, kamuoyu duyarlılığı oluşturulabilir. Balıkçı barınakları dahil olmak üzere, fırtınalara dayanıklı yapılar inşa edilebilir.

Yıldırımın habercisi olan şimşek ve gök gürültülü hava şartlarında sağlam, dayanıklı çatı örtüsüne sahip binalara sığınılmalıdır. Üstü açık araçlardan, tek ağaçlardan uzak durmalı, çukur bir yer bulup çömelmeli, metal eşya veya cisimler taşımamalıdır.

İl genelini içine alan orman yangınları veri bankası oluşturulmalı, bu bakımdan hassas merkezler belirlenerek, çıkacak yangınlara hızlı bir şekilde müdahale edilmelidir. Yangına hassas noktalara kolay ulaşmayı sağlayacak yollar yapılmalıdır.

Küresel ısınmaya yol açan faktörlerle ilgili ülke ve dünya genelindeki çalışmalara destek verilmelidir.

Başta bulaşıcı hastalıklar olmak üzere, biyolojik afetler bakımından risk altında olan alan ve zamanlar belirlenmelidir. Samsun ilinde biyolojik afet riski taşıyan

alanlar düzenli olarak kontrol edilmelidir. Gelecekte, küresel ısınmanın yol açabileceği bulaşıcı hastalıklarla ilgili plânlamalar yapılmalıdır.

Kaynakça

Bayındırlık ve İskân Bakanlığı Afet İşleri Genel Müdürlüğü, 1983, ***Alaçam İlçesi-Çeşme Yenicami Mahallesi Heyelan Sahası Jeolojik Etüt Raporu***, Ankara.

DMİGM Samsun Meteoroloji İstasyonu, 2006, *Yayımlanmamış Döküm Cetvelleri*. Samsun.

Gürses Gazetesi, 5 Temmuz 1977, Samsun.

Hürriyet Gazetesi, 12 Ocak 1998.

IPCC, 2001, Third Assessment Report-*Climate Change 2001 The Scientific Basis*. <http://www.grida.no/climate/ipcc tar/index.htm>, 23.03.2007.

Karadeniz Postası, 15 Mayıs 1980, Samsun.

SABEK, 2005, *Samsun İl Gelişim Stratejisi Mevcut Durum ve Analiz Raporu*. Samsun Bölgesel Ekonomik Kalkınma Anonim Şirketi Yayını, Samsun.

Samsun Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, 2007, *Yayımlanmamış Doğal Afetler Verileri*, Samsun.

Samsun İl Çevre ve Orman Müdürlüğü, 2003, *Samsun İl Çevre Durum Raporu*. Samsun.

Samsun Sağlık İl Müdürlüğü, 2007, *Yayımlanmamış Bildirimi Zorunlu Hastalıklar Cetvelleri*. Samsun.

Samsun Tarım İl Md, 2007, *Tarım Alanları Afet Raporları*. Samsun.

Samsun Valiliği İl Afet ve Acil Durum Müdürlüğü, 2012, Samsun İli Genelinde 3-9 Temmuz 2012 Tarihlerinde Etkili Olan Sel Afetine Dair Ön Hasar İcmali. Samsun.

ŞAHİN, C.-SİPAHİOĞLU, Ş., 2002, *Doğal Afetler ve Türkiye*. Gündüz Eğitim ve Yayıncılık, Ankara.

UZUN, A., 2005, “İklim Değişmelerine Bağlı Deniz Seviyesi Yükselmesinin Türkiye İçin Önemi”. *Ulusal Coğrafya Kongresi 2005* (Prof. Dr. İsmail Yalçınlar Anısına) Bildiri Kitabı, İstanbul.

UZUN, A., 2006, “Samsun Deltaları ve Beklenen Değişmeler”. *Geçmişten Geleceğe Samsun 1. Kitap*, Samsun Büyükşehir Belediyesi Kültür ve Eğitim Hizmetleri Daire Başkanlığı Yayını, Samsun.

ZEYBEK, H. İ, 1998, “22 Mayıs 1998 Havza Sel-Taşkın Felaketi”, Ondokuz Mayıs Üniversitesi *Eğitim Fakültesi Dergisi*, Sayı: 11, Samsun.

ZEYBEK, H. İ, “2006, Sosyoekonomik Kriterlere Göre Samsun İlinin Karadeniz Coğrafi Bölgesi ve Türkiye’deki Yeri”. *Geçmişten Geleceğe Samsun, 1. Kitap*, Samsun Büyükşehir Belediyesi Kültür ve Eğitim Hizmetleri Daire Başkanlığı Yayını, Samsun.

SAMSUN ŞEHİR TAŞKINLARINA COĞRAFİ BAKIŞ

Ali UZUN*

Giriş

Son yıllarda dünyada olduğu gibi Türkiye’de de taşkın ve su baskınlarında belirgin bir artış gözlenmektedir. Özellikle yerleşme alanlarını etkileyen taşkınlar önemli ölçüde can ve mal kayıplarına sebep olmaktadır. Sonuçları itibariyle Türkiye’de deprem ve heyelanlardan sonra üçüncü sırada yer alan taşkınlar [2], Samsun şehri özeline inildiğinde birinci sıraya yükselmektedir. Hâlbuki yerleşme alanları ve özellikle de şehirler taşkın önlemlerinin en üst düzeyde tutulduğu yerlerdir. Bununla birlikte şehirler, gerek mevzuat kurallarına yeterince uyulmaması ve gerekse taşkın hesaplamalarında dikkate alınamayan belirsizlikler yüzünden zaman zaman etkili taşkınlara maruz kalırlar. Nitekim Samsun şehrinde de aşırı yağışlardan sonra ani su baskınları meydana gelmekte, can ve mal kayıpları yanında, alt yapı tesislerinde oluşan tahribatlar nedeniyle şehirselleşen hayat olumsuz yönde etkilenmektedir.

Bu çalışmada Samsun şehri taşkınlarının sebepleri, mevcut yol boyu mühendislik yapılarıyla taşkın olayları arasındaki ilişkiler ve muhtemel bir taşkın sırasında zararın en aza indirilmesi için yerele özgü alınabilecek önlemler tartışılmaktadır.

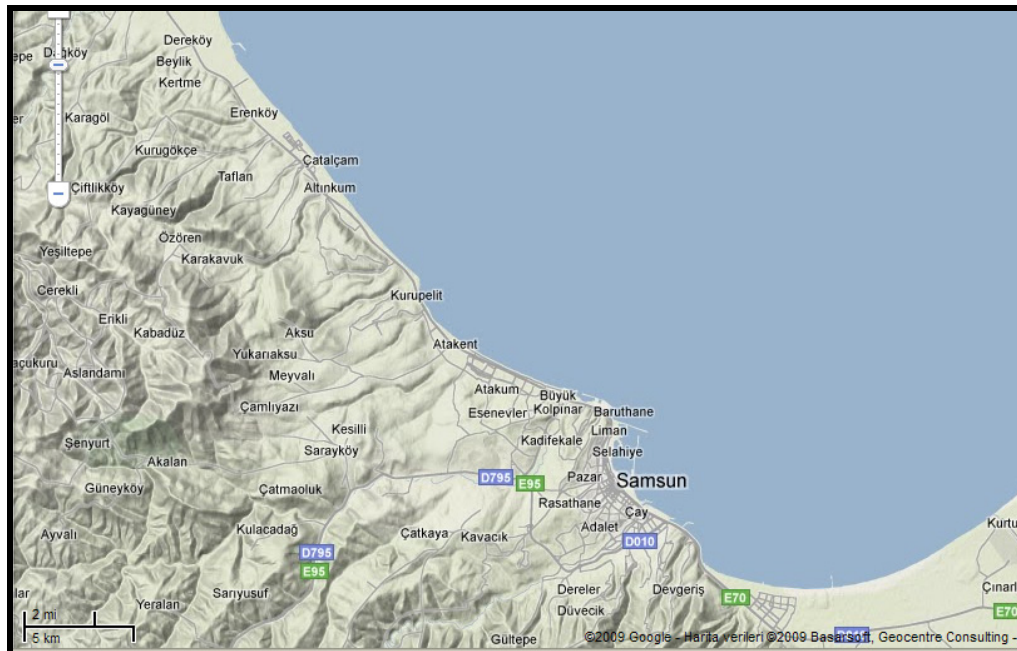
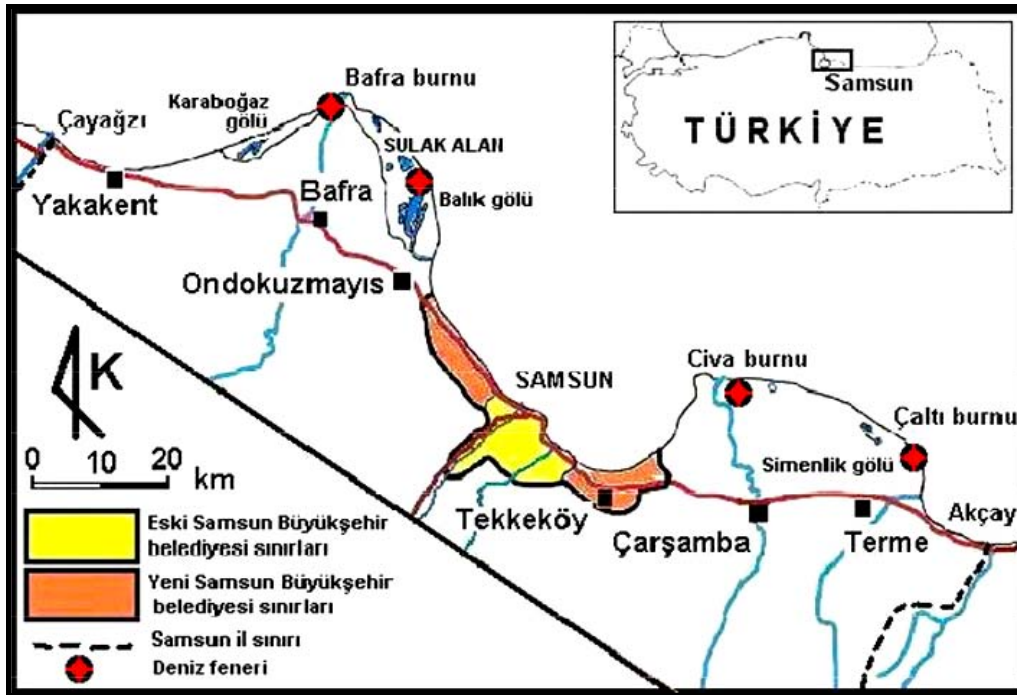
Bu çalışmada Samsun şehrinin kuruluş yeri başta olmak üzere coğrafi özellikleri incelenmekte, doğal ve yapay drenaj sistemleri ile şehirselleşen ünitelerin mekânsal dağılışı irdelenmektedir. Bu bağlamda, şehrin uzun eksen boyunca kıyıya paralel olarak uzanan karayolu ve merkezi kesimde bu yola paralel olarak yapımı devam eden hafif raylı sistem inşaatı üzerindeki menfez ve köprüler ile bu yolun iki yanında inşa edilen koruyucu bariyerlerin taşkın oluşumuna etkileri incelenmektedir.

Çalışmada arazi gözlem ve ölçümlerinden elde edilen veriler yanında, Samsun Meteoroloji İstasyonu ve DSİ tarafından kaydedilen rasat verileri kullanılmıştır.

1. Şehrin Kuruluş Yeri

Samsun şehri, Karadeniz Bölgesi’nin Orta Karadeniz Bölümü’nde ve deniz kıyısında yer alır. Kıyı boyunca uzunluğu 50 km kadardır. Şehirselleşen alanın genişliği merkezi kesimde 6-7 km civarında iken, merkezden uzaklaştıkça daralır ve yer yer 1 km’nin altına düşer (Şekil 1; 2).

* Prof. Dr., Ondokuz Mayıs Üniversitesi Fen Edebiyat Fak., Coğrafya Bölümü Öğretim Üyesi.



Samsun şehrsel alanı içinde, bilinen en eski yerleşme Mert ırmağı ağzındaki Dünder tepe (Öksürük tepe) höyüğüdür. Samsun'da yerleşmenin tarihi M.Ö. 3500 yıllarına kadar geriye götürülmektedir. Modern Samsun şehri ise 12. yüzyılın sonlarına

doğru (II. Kılıç Arslan zamanı, 1155-1192) bir Ceneviz kolonisi olan Amisos şehrinin doğusunda, ona “bir sapan atımı” mesafede Selçuklu Türkleri tarafından kurulmuştur [1]. Yeşilirmak ve Kızılırmak deltaları arasında ve iç bölgelerdeki yerleşmeleri kıyıya bağlayan yolların kavşak noktasında kurulmuş olan Samsun şehri, daima bir liman ve ticaret merkezi olma özelliğini korumuştur. Cumhuriyetin ilk yıllarında Kadıköy, Selahiye ve Ulugazi mahallelerinden oluşan şehir, zamanla Subaşı, Saathane, Cumhuriyet Meydanı, 19 Mayıs, Hürriyet ve Çiftlik mahalleleri yönünde genişlemiştir. Son 10 yılda ise özellikle Bafra istikametine doğru büyümüştür [4].

Samsun şehrinin Cumhuriyet dönemindeki hızlı gelişimi ve neredeyse ülkemiz için gelenekselleşmiş olan çarpık şehirleşme süreci nedeniyle alt yapı sorunu süreklilik arz etmektedir. Diğer birçok şehirde olduğu gibi, Samsun’da da nüfus artışına paralel olarak, şehrin çevresindeki boş alanlar kontrolsüz bir şekilde iskân edilmektedir. Sonra bu binalara yol, su ve elektrik getirilmekte, ardından bu sınırlı sayıdaki evlerin atık sularını derene etmek için bir kanalizasyon şebekesi kurulmaktadır. Alt yapı hizmetinin gitmesiyle bu semtler daha fazla nüfus çekmekte ve yeni binalar yapılmaktadır. Ardından yeni şartlar için yetersiz kalan alt yapı değiştirilmektedir. Zamanla, bu semtlerdeki müstakil ya da az katlı binalar yeni ve çok katlı binalara dönüştürülmekte, bu da yeniden altyapının yenilenmesini zorunlu kılmaktadır. Bu dinamik süreç şehirlerde inşaatın bitmesini önlemekte, neredeyse şehrin merkezi kesimlerinde bile inşaatlar devam etmektedir. Esasen bilimsel kurallara uygun olarak, her yeni semtin bina ve konut sayısı ile nihai nüfusu önceden planlanıp, sonra da bu plana sadık kalınsa, alt yapıdaki bu yapboz süreci son bulur. Böylece alt yapı tesisleri daha uzun süre kullanılabilir ve alt yapıdaki yapboz masraflarıyla yeni semtlerin ihtiyaçları karşılanabilir.

2. Doğal Ortam Özellikleri ve Sel İlişkisi

Samsun yöresi yazları sıcak, kışları ılık geçen ılıman bir iklime sahiptir. Yıllık ortalama sıcaklık 14,3 °C ve yıllık ortalama yağış 721,4 mm’dir. Şehrin kurulu olduğu Karadeniz kıyı kuşağı yıl boyunca yağış almakta ve bazen de çok şiddetli sağanaklar meydana gelmektedir. Örneğin Samsun Meteoroloji İstasyonu’nda ölçülmüş en yüksek günlük yağış miktarı 238,2 mm olup, bu değer yıllık toplam yağışın yaklaşık 1/3’üne karşılık gelmektedir (*Tablo 1*). Bu nedenle yöre akarsuları zaman zaman taşmakta ve yerleşme yerlerini sular basmaktadır.

Yakın geçmişte (24.08.2007) meydana gelen ve Samsun şehrinde hayatı felç eden taşkın sırasında ölçülen günlük yağış miktarı 133,8 mm’dir. Bu yağışın iki katını bulan günlük maksimum yağışın (238,2 mm/gün) tekrarlanması durumunda felaketin boyutları çok daha büyük olacaktır.

Tablo 1. Samsun Meteoroloji istasyonuna ait bazı iklim elemanları (1929-1980)

Samsun (4 m.)	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Yıllık
Sıcaklık	6,8	7,0	7,8	11,2	15,6	20,0	22,9	23,1	19,7	16,1	12,7	9,3	14,3
Yağış	75,6	64,7	69,3	60,3	45,3	40,1	33,9	33,7	60,4	74,8	79,5	83,9	721,4
Günlük en yüksek yağış ve tarihi	52,3	53,4	72	54,7	38,9	69,0	92,3	82,0	86,1	83,8	238,2	94,4	238,2
	29-41	14-35	2-53	4-67	22-74	24-75	23-39	1-72	20-63	10-45	9-67	2-44	11-67

Kaynak: DMİGM, Ortalama, Ekstrem Sıcaklık ve Yağış Değerleri Bülteni, Ankara, 1984.

Samsun şehri ve çevresinde, birbirine yakın mesafelerden denize ulaşan kısa boylu akarsuların oluşturduğu paralel bir akarsu şebekesi topografyaya hâkimdir. Bu dereler çoğunlukla yağışlara bağlı olarak su taşımakta ve yağışlar geçince birçoğu kurumaktadır. Zaman zaman bu akarsuların akaçlama havzalarına denk gelen şiddetli sağanak yağışlar sel ve su baskınlarına sebep olmakta, şehrin topoğrafik yapısı ve meteoroloji istasyonunun konumu nedeniyle bu taşkınlarla Samsun Meteoroloji istasyonunun yağış verileri nadir de olsa örtüşmemektedir. Örneğin Samsun'da günlük maksimum yağış (238,2 mm/gün) 9.11.1967 tarihine ölçülmüş iken, Kürtün çayının maksimum debisi (330 m³/s) 23.05.1974 tarihine rastlamaktadır.

Yörede dağların denize bakan yamaçlarından doğan ve kıyı düzlüğü üzerinde kurulmuş şehrsel alandan geçmek zorunda kalan akarsuların yatakları çoğunlukla daraltılmış ya da üzerleri kapatılmıştır. Hatta birçok yerde dere yatakları sokak ve caddelere dönüştürülmüştür. Bu nedenle şehir içinde sağanak yağışlardan sonra sık sık su baskınları görülmektedir. Örneğin Atakum ilçesinin Çobanlı kavşağında durum böyledir (Foto 1; 2). Burada Kuruzeytin deresi 1 m'lik bakslardan oluşan kapalı bir kanala hapsedilmiştir (Foto 3; 4). DSİ verilerine göre 10 yıl yenilenmeli maksimum debisi 37,30 m³/sn olan ve 500 yıl yenilenmeli debisi 125,4 m³/sn'ye ulaşan derenin şiddetli sağanaklarda bu kanala sığması mümkün değildir. Bu nedenle her şiddetli yağış sonrası burada su baskınları meydana gelmektedir.



Foto 1. Atakum'da Kuruzeytin deresi vadisi ve yamaçlarda inşa edilen yeni evler.



Foto 2. Kuruzeytin deresi şehrsel alandan geçerken üzeri kapatılmış ve yola dönüştürülmüştür.



Foto 3. Güneşli bir kış günü (27.01.2010) Kuruzeytin deresinin denize döküldüğü yer ve mevcut akış.



Foto 4. Kuruzeytin deresinin denize kavuştuğu yerde Kıyı Kanunu'na aykırı olarak kumsala doldurulan kayalar.

Samsun şehrinde, su baskını riskinin en önemli sebeplerinden biri de Karadeniz sahil yolu boyunca rastlanan hatalı mühendislik uygulamalarıdır. Yer yer 3621 Kıyı Kanunu'na aykırı şekilde kıyı üzerinden ya da sahil şeridinin birinci bölümünden geçirilmiş olan karayolu, hem normal topografik yapıya göre yükseltilmiş, hem de yamaçlardan inen dereler için yeterince menfez bırakılmamıştır. Bu durum birçok yerde yolun kara tarafında su basmalarına sebep olmaktadır. Örneğin, Atakum ilçesi Atakent kavşağından denize ulaşan Alanlı deresi için durum böyledir. Bu akarsuyun 10 yıl yenilenmeli debisi $52,4 \text{ m}^3/\text{sn}$, 500 yıl yenilenmeli debisi ise $193 \text{ m}^3/\text{sn}$ olarak hesaplanmıştır. Yolun her iki tarafında akarsu üstü açık beton kanala alınmış, karayolu geçişi ise $1 \times 1 \text{ m}$ 'lik üç gözlü menfezle sağlanmıştır. Bu menfezlerin söz konusu debileri geçiremeyeceğini anlamak için mühendis olmak gerekmez. Ancak burada daha da ilginç bir uygulama yapılmıştır. Yolun menba tarafından bırakılan üç gözlük menfezin biri yol genişletme çalışmaları sırasında kapatılmış ve deniz tarafındaki çıkış iki göze indirilmiştir. Üstelik menfezlerin çıkışı duvara dönük olarak çapraz bir şekilde konumlandırılmıştır (Foto 4; 5). Bu nedenle, aşırı yağışlarda söz konusu menfezler kara tarafındaki suyu yol altından deniz tarafına aktarmada yetersiz kalmakta ve gerideki şehirselle alan su baskını riski altında bulunmaktadır.

Karadeniz sahil yolunun şehir içi geçişi sırasında, yetersiz menfez nedeniyle su baskınlarının olduğu bir problemlilik nokta da Baruthane deresi geçiştir. Burada eski menfezin önünde, onun yarısından daha düşük kapasiteli bir menfez yapılmış ve 24 Ağustos 2007 yağışlarında karayolu adeta dere yatağına dönüşmüştür (Foto 7). Bugün, problemin çözümü için Baruthane deresi üzerinde taşkın koruma amaçlı küçük bir baraj yaptırmaktadır (Foto 8).



Foto 5. Samsun-Bafra karayolunun Atakent kavşağında derenin geçişi için bırakılan üç gözlü menfez.



Foto 6. Mansap tarafında menfezdeki göz sayısı ikiye indirilmiş ve çıkışları duvara yönlendirilmiştir.



Foto 7. Menfezlerinin yetersiz kalması nedeniyle Baruthane deresinin suları karayoluna dolmuştur.

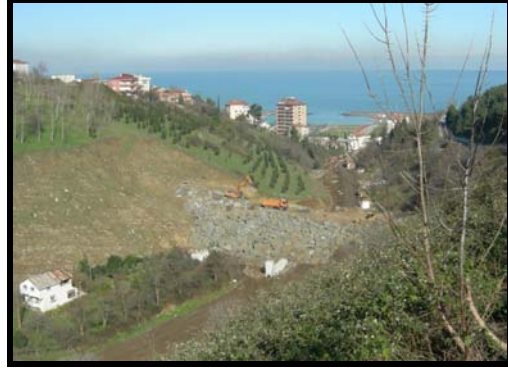


Foto 8. Baruthane deresi üzerinde inşa edilmekte olan taşkın kontrol barajı.

Samsun'da yağmur suyu boşaltım sisteminin yetersiz olması nedeniyle birçok yerde su baskınları olmaktadır. Özellikle, Mert ırmağı ile Kalyon burnu arasındaki şehrin merkezi kesiminde durum böyledir. Burada dere yatakları bütünüyle kapatılmış, cadde ve sokaklara dönüştürülmüştür. Örneğin eski Havaalanı kuzeyinden başlayıp şehrin merkezine doğru inen Barış Bulvarı böyledir. 24 Ağustos 2007 günü düşen 133,8 mm'lik yağıştan sonra cadde ve sokaklar derelere dönüşmüş, kara taşıtları sürüklenmiş, ev ve iş yerlerini su basmıştır. Bu afetler sırasında Barış Bulvarı da tahrip olmuştur. Ne var ki, selden sonra döşenen beton boruların boyutu, bu selden yeterli ders alınmadığını göstermektedir (Foto 7; 8).



Foto 7. 24.08.2009 Günü meydana gelen selde Barış bulvarı [5].



Foto 8. Selden sonra Barış bulvarın-da döşenen beton borular.

Şehir taşkınlarıyla ilgili olarak Mert ve Kürtün çaylarının ağızlarında art arda inşa edilmiş köprülere de değinmek gerekir. Neredeyse bitişik şekilde inşa edilmiş söz konusu köprülerin, birbirinden bağımsız tasarlanmış olmaları ve ayaklarının uyumsuz yerleştirilmiş olması, taşkın sırasında suyun hızını kesecek ve akışı engelleyebilecek gibi görünmektedir. Ne var ki, burada asıl problem köprülerin yapımındaki tasarım uyumsuzluğu değil, yapım sonrasında bu sahada yürütülen diğer inşa faaliyetleriyle akarsu yatağının daraltılmış olmasıdır. DSİ verilerine göre, Kürtün çayının ağız kısmı 500 yıl yenilenmeli $661 \text{ m}^3/\text{sn}$ 'lik akımı taşıyabilecek şekilde, 42 m genişliğinde beton bir kanala alınmıştır. Ancak, gerek alüvyonlaşma ve gerekse köprü'nün iki yanının hafriyat malzemeleriyle doldurulmuş olması nedeniyle köprüler değil söz konusu akımı, bu akımın yarısı kadar olan ve 1974'de gerçekleşmiş bulunan $330 \text{ m}^3/\text{sn}$ 'lik akımı bile taşıması zordur (Foto 9; 10). Burada gerekli bakım yapılmazsa her an büyük bir felaket yaşanabilir. Çünkü köprü'nün hemen önünde ve kanalın kenarında Kalkancı ilkokulu bulunmaktadır.



Foto 9. Kürtün çayı ağızında inşa edilmiş köprüler.



Foto 10. Karadeniz sahil karayolunun Kürtün çayı geçişi.

Şehrsel alan taşkınlarını ilgilendiren bir diğer husus da şehrin uzun eksenı boyunca karayoluna paralel uzanan raylı sistem inşaatıdır. Bu yolun her iki tarafında

inşası devam eden yüksek perde duvarlar hem şehrin görüntüsünü olumsuz yönde etkilemekte, hem de yetersiz alt yapı nedeniyle cadde ve sokaklar boyunca yüzeyden denize akmaya çalışan suların önünü kapatarak taşkınların daha da katlanılmaz bir hale gelmesine sebep olacak görünmektedir (Foto 11; 12). Örneğin, Eğitim Fakültesi alt geçit girişi zemin hizasında olup, halen sıradan yağmurlarda bile sular alt geçide dolarak ulaşımı engellemektedir. Sorunun çözümü için Raylı sistem yoluna paralel dizilen küçük beton oluklar yerine, kara tarafında güçlü bir drenaj sistemi oluşturulmalıdır.



Foto 11. Gençlik parkı kenarında raylı sistemin koruyucu duvarları burada göllenmeye sebep olabilir.



Foto 12. OMÜ Eğitim fakültesi önünde Raylı sistem yolunun kenarındaki beton duvarlar ve alt geçidin girişi.

Şehirdeki taşkınlar sırasında ev ve işyerlerini sular basmakta önemli ekonomik kayıplar meydana gelmektedir. 24 Ağustos 2007 seli sırasında Samsun'un en önemli ticaret merkezlerinden biri olan Mecidiye çarşısı sel sularıyla kaplanmış, işyerlerinde önemli zararlar meydana gelmiştir (Foto 13; 14).



Foto 13. 24.08.2007 seli ardından Mecidiye çarşısı..



Foto 14. Mecidiye çarşısında selden zarar görmüş bir iş yeri.

Sonuç ve Tartışma

Samsun şehri ve çevresinde, birbirine yakın mesafelerden denize ulaşan kısa boylu akarsuların oluşturduğu paralel bir akarsu şebekesi topografyaya hâkimdir. Bu dereler çoğunlukla yağışlara bağlı olarak su taşımakta ve yağışlar geçince birçoğu kurumaktadır. Dağların denize bakan yamaçlarından doğan ve kıyı düzlüğü üzerinde kurulmuş şehirseldan geçmek zorunda olan bu derelerin yatakları çoğunlukla daraltılmış ya da üzerleri kapatılmış, birçok yerde ise cadde ve sokaklara dönüştürülmüştür. Mevcut drenaj sisteminin yağın yağmurları taşıyamaması nedeniyle bu dereler taşmaktadır. Diğer bir deyişle Samsun'daki şehir sellerinin en önemli nedenlerinin başında, akarsular için öngörülen akım değerlerine yeterli drenaj sisteminin yapılmamış olması yer almaktadır.

Şehrin topoğrafik yapısı ve meteoroloji istasyonunun konumu nedeniyle bazı taşkınlarla Samsun Meteoroloji istasyonunun yağış verileri zaman zaman örtüşmemektedir. Örneğin Kürtün çayının maksimum debisi (330 m³/s) 23.05.1974 tarihinde ölçülmüş iken, günlük maksimum yağış (238,2 mm/gün) 9.11.1967 tarihine rastlar. Bu durum, yöredeki küçük akarsuların akaçlama havzalarına denk gelen yerel şiddetli sağanak yağışların taşkın oluşumundaki önemini göstermektedir. Öte yandan, 24.08.2007 günü şehir merkezinde meydana gelen ve hayatı felç eden taşkında DSİ tarafından ölçülen günlük yağış miktarı 133,8 mm'dir. Bu yağışın iki katını bulan Samsun'daki maksimum günlük yağışın tekrarlanması durumunda felaketin boyutlarını tahmin etmek hayal sınırlarını bile zorlayacaktır. Üstelik inşası devam eden raylı sistemin koruyucu duvarları baraj etkisi yaparak mevcut şartları daha da kötüleştirecektir.

Kuşkusuz şehirseldan birbiriyle bağlantılı ve iç içe girmiş alt yapı sistemlerine sahiptir. Şehrin topoğrafik yapısı ile şehirseldan unsurların mekân organizasyonu taşkınları hem doğrudan, hem de dolaylı olarak etkilemektedir. Bu nedenle altyapı sistemleri yeniden gözden geçirilmeli ve iyileştirilmelidir. Bu bağlamda, Coğrafi Bilgi Sistemlerinden yararlanılarak taşkınlar için kritik alanlar belirlenmeli ve özellikle raylı sistemin kara tarafında oluşacak göllenmeler için şimdiden pompa istasyonları oluşturulmalıdır.

Kaynakça

- DARKOT, B. "Samsun". *İslâm Ansiklopedisi 10. Cilt*, 172-178, İstanbul Milli Eğitim Basımevi. İstanbul, 1966.
- KUBİN D., Sönmez, M.R., Kubin, G., Kubin, C. *Afet Riski Olan alanlarda İmar Planlama ve Kentsel Tasarım Standartları*, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, 2007.
- UZUN, A. Samsun ilinin Başlıca Coğrafi Özellikleri. OMÜ, Fen Edebiyat Fakültesi Dergisi, *Coğrafya Serisi No 1*, 81-105, Samsun, 2000.

UZUN, A. Samsun İli Kıyılarında Antropojenik Değişmeler. *TURQUA Türkiye Kuvaterner Sempozyumu V*, 183-190, İstanbul, 02-03 Haziran 2005.

<http://medya.zaman.com.tr/2007/08/24/s-sel3.jpg> (Erişim tarihi: 28.01.2010).

SAMSUN DELTALARI VE BEKLENEN DEĞİŞMELER

Ali UZUN*

Giriş

Samsun ili sınırları içindeki Yeşilırmak ve Kızılırmak deltalarına “Samsun deltaları” denir. Bu iki deltanın birbirine komşu olmaları, benzer oluşum özellikleri göstermeleri ve benzer sorunlarla karşı karşıya bulunmaları birlikte ele alınmalarında etkili olmuştur. Bunlardan Yeşilırmak deltası yüzölçümü itibarıyla Çukurova’dan sonra Türkiye’nin ikinci, Kızılırmak deltası ise üçüncü büyük deltasıdır (Şekil 1).

Samsun deltaları halen deniz seviyesi yükselmesi ve sediment bütçelerindeki açık nedeniyle küçülmektedir. Ayrıca, beşeri müdahaleler de söz konusudur.



Şekil 1. Samsun deltalarının yeri ve topoğrafya haritası.

Bu çalışmanın amacı, delta morfolojilerinin güncel şekillenme eğilimlerinden hareketle gelecekteki değişim miktarını öngörmeye çalışmak ve deltalardan daha akılcı ve uzun vadeli yararlanmanın bilimsel alt yapısına katkıda bulunmaktır.

Bu çalışma hazırlanırken arazi incelemelerinden elde edilen bulgular yanında, farklı dönemlere ait hava fotoğraflarından, Samsun deltalarını konu alan çalışmaların sonuçlarından ve Elektrik İşleri Etüt İdaresi ile Devlet Su İşleri gibi kuruluşların verilerinden yararlanılmıştır.

* Prof. Dr., Ondokuz Mayıs Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü Öğretim Üyesi.

1. Deniz Seviyesi Yükselmesinin Delta Morfolojilerine Etkileri

Deniz seviyesi yükselmesi, kıyı çizgisinin ve kıyı profilinin kara yönünde yer değiştirmesine sebep olur. Bu olgu özellikle alçak kıyılarda daha belirgindir. Nitekim ana kayanın pekişmemiş kumlu, milli depolardan oluştuğu sahalarda daha isabetli sonuçlar veren Bruun formülüne (Uzun 2005b) göre, deniz seviyesi 1 cm yükseldiğinde kıyı çizgisi kara yönünde yaklaşık 100 cm yer değiştirmektedir.

Günümüzde, küresel sıcaklık artışına bağlı olarak deniz seviyesi yükselmekte ve bu yüzyılın (21. yy) sonuna kadar ortalama 50 cm yükselmesi öngörülmektedir (IPCC 2001). Bruun kuralına göre, Samsun deltaları bu yükselme nedeniyle, yaklaşık 50 m kadar gerileyecek ve toplam kıyı uzunluğu 200 km'yi bulduğu için, yaklaşık 10.000 dekarlık bir alan deniz işgaline uğrayacaktır.

Deniz seviyesi yükselmesinin beklenen bir diğer tesiri de lagün göllerinin genişlemesine ve derinleşmesine yol açacak olmasıdır. Göllerin çevresindeki arazilerin ortalama eğim değeri %2'den düşüktür (TÜBİTAK-MAM 1998), (Foto 1). Bu nedenle, deniz seviyesi yükselmeye paralel olarak, göllerin seviyesi de yaklaşık 50 cm yükselecek ve kıyı çizgileri de karaya doğru 2500 m ilerleyecektir. Böylece, birbirine komşu küçük göller birleşerek daha derin ve geniş lagün alanları oluşacak, gölleri çevreleyen mera alanları su altında kalacak ve halen tarım yapılan sahaların önemli bir kısmı taban suyu yükselmesi nedeniyle ekip dikme faaliyetleri dışına çıkarak mera alanlarına dönüşecektir. Halbuki lagün göllerinin bu muhtemel ve önemli seviye değişmesi bir tarafa, yöre halkı düşük genlikli güncel seviye değişmelerine bile rıza gösterememekte, doğrudan müdahalelerle göl sularını en düşük düzeyde tutmaya çalışmaktadır.

Halen lagün göllerinin seviyesi, bir taraftan fırtınalı havalarda art kıyı setleriyle gideğenlerinin kapanmasıyla, diğer taraftan da gelirdeki mevsimlik artışlara bağlı olarak zaman zaman yükselmektedir. Bu durum çevredeki meralarla alçak tarım alanlarını etkilemektedir. Bu sorunu çözmek amacıyla Karaboğaz gölü, Liman gölü, Çernek gölü, Uzungöl ve Balık gölünden denize kanallar açılmıştır. Bu kanallar zaman zaman temizlenerek göl seviyeleri en düşük düzeyde tutulmaya çalışılmaktadır (Foto 2).

Sonuç olarak, deniz seviyesi yükselmesiyle kıyı çizgisi gerileyecek, delta alanları daralacak ve yakın döneme kadar karalaşmakta olan lagün gölleri derinleşip genişleyecektir.



Foto 1. Kızılırmak deltasındaki Bafra Balık gölleri ve onları çevreleyen az eğimli araziler. Deniz seviyesi yükselmesiyle bu alçak düzlükler bütünüyle su altında kalacaktır.



Foto 2. Balık göllerinin seviyesini kontrol amacıyla göl gideğininin temizlenmesi.

2. Sediment Bütçesindeki Değişmelerin Delta Morfolojilerine Etkileri

Deltalar, akarsuların denize taşıdıkları malzemelerin kıyıda birikmesiyle oluşurlar. Birikmenin olabilmesi için, gelen sediment miktarının kıyıdaki erozyondan fazla olması, yani sediment bütçesinin fazla vermesi gerekir. Nitekim, diğer akarsular gibi Kızılırmak ve Yeşilirmak da kuruluşlarından bu yana denize malzeme taşımakta ve

sediment bütçeleri toplamda fazla verdiği için ağızlarındaki deltalar oluşmuş bulunmaktadır. Bununla birlikte, Samsun deltalarının büyümesi düzenli olmamış, yakın jeolojik geçmişteki iklim değişimleri ve tektonik olaylar deltaların gelişimini etkilemiştir. Nitekim, bu olaylar bir taraftan akarsuların hızlarını, akımlarını ve yüklerini, öte yandan da deniz seviyesi değişimlerini etkileyerek deltaların gelişimini kontrol etmiştir.

Son büyük buzul devrinden (Würm) itibaren Anadolu iskan edilmeye başlamış ve özellikle Mini Buzul döneminden (Younger Dryas, G.Ö. 11.000-10.000) sonra iklimdeki iyileşmeye paralel olarak, yerleşmeler geniş bir alana yayılmıştır. Bu nedenle, akarsu havzalarında erozyon hızlanmış ve denize taşınan malzeme miktarı artmıştır. Bu dönemde, deniz seviyesinin yükselmesine rağmen, akarsuların sediment miktarlarındaki artışlar deltaların büyümesini sağlamış ve antik dönemde Kızılırmak ağzında kurulmuş olan İkiztepe yerleşmesi bugün kıyıda 15 km kadar içerde kalmıştır. Kızılırmak deltasının büyümesi, esas itibarıyla Altinkaya ve Derbent barajlarının inşasına kadar devam etmiştir. Nitekim Akkan (1970), söz konusu barajların inşasından önce tamamladığı çalışmasında, farklı tarihlerde (1902, 1920 – 1925, 1955) yayımlanmış haritalardan hareketle, deltanın büyüdüğünü ve lagün göllerinin dolarak küçüldüğünü belirtmiştir.

Son yıllarda Kızılırmak ve Yeşilirmak üzerinde inşa edilen barajlar deltalara gelen sediment miktarının azalmasına sebep olmuştur. Nitekim Hirfanlı barajının (1960) inşasından önce Kızılırmak 23,1 milyon ton/yıl askıda sediment taşıırken, bu değer Altinkaya ve Derbent barajlarının inşasından sonra (1990) 0,46 ton/yıl'a düşmüş (Savran ve Otay 2002) ve sediment bütçesi açık verdiği için delta küçülmeye başlamıştır (Kökpınar ve diğ. 2000; Asan ve diğ. 2002; Güler ve diğ. 2002; Uzun 2005a; 2005b). Özellikle Kızılırmak ağzında görülen gerileme yetkilileri acil önlem almaya zorlamış ve bu sebeple bir seri mendirek ve mahmuz inşa edilmiştir.

Yeşilirmak deltasında da benzer bir gelişme dikkati çekmiştir. Nitekim, Süzen ve Özhan (2000) uzaktan algılama yöntemiyle Yeşilirmak deltasındaki kıyı çizgisi değişimlerini incelemişler ve ağza yakın barajların (Hasan Uğurlu Barajı ve Suat Uğurlu Barajı) inşasından önce deltanın 3 km kadar ilerlediğini ve 2.617 km² genişlediğini tespit etmişlerdir. Avcı ve diğ. (2004) de benzer bir çalışma yapmışlar ve deltanın 1954-1975 yılları arasında 3,21 km² genişlediğini belirlemişlerdir. Buna karşılık, Kızılırmak deltasında olduğu gibi, Yeşilirmak deltası da aşağı çığırındaki barajların inşasından sonra, sediment bütçesindeki açık nedeniyle küçülmeye başlamıştır (Uzun 2005b), (Foto 3).



Foto 3. Yeşilirmak deltasının doğu kesiminde (Çaltı burnu kuzeyi) erozyon nedeniyle kıyıda kumsal ortadan kalkmış, kıyı çizgisi ağaçlandırılmış alana dayanmıştır. Fotoğrafta dalgalarla yerlerinden sökülmüş ağaçların açığa çıkmış kökleri görülüyor.

3. Delta Kıyılarında Akıntı Düzenini Etkileyen Tesisler

Samsun deltaları kıyısında inşa edilen farklı boy ve tipteki mahmuzlar kıyı akıntı düzenini etkilemekte, ayrıntıda yerel farklılıkların ortaya çıkmasına sebep olmaktadır. Bu tesislerden bir kısmı, doğrudan kıyı erozyonunu önlemeye yönelik iken, diğer bir kısmı ise liman ve balıkçı barınağı gibi farklı amaçlarla inşa edilmiştir.

Günümüzde, kıyı erozyonunu önlemeye yönelik olarak Kızılırmak ağzında inşa edilen mahmuzlardan sonra, burada belirgin bir birikme dikkati çekmektedir. Buna karşılık, yatay yönde malzeme göçü sınırlandığı için, bu sahanın doğusunda gerileme hızlanmıştır. Nitekim, arazi çalışmamız sırasında balıkçılarla yaptığımız söyleşilerde, Kızılırmak ağzındaki mahmuzların inşasından sonra, özellikle Liman gölü kuzeyi ile Yörükler kasabası kuzeyinde (Kaymakam plajı mevki) denizin karaya doğru ilerlediği belirtilmiştir. Buna karşılık, bazı istisnaların da olduğu ve İncirburnu feneri güneyinde karanın denize doğru ilerlemeye devam ettiği ifade edilmiştir. Bu durum, arazi çalışmaları sırasında görgü tanıklarının ifadeleriyle doğrulanmış ve son bir yıl içinde kıyı çizgisinin 30 m kadar ilerlediği anlaşılmıştır (Foto 4).

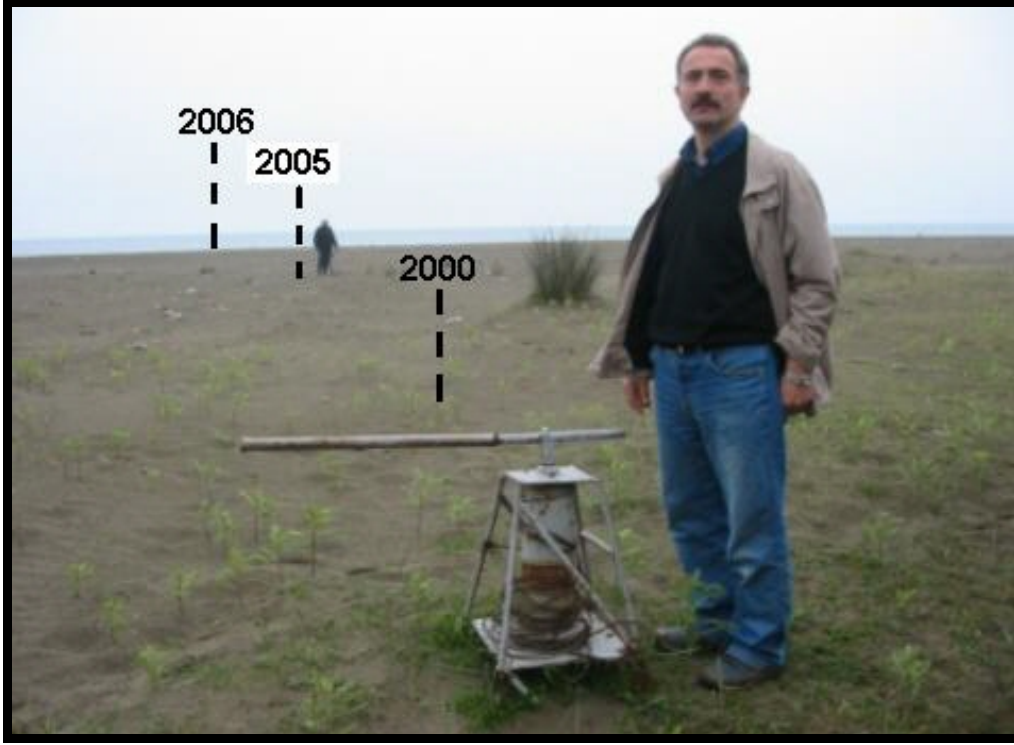


Foto 4. İncirburnu güneyinde birikme ve kıyı çizgisinin deniz yönünde ilerlemesi.

Sonuç ve Öneriler

Küresel sıcaklık artışına bağlı olarak deniz seviyesi yükselmekte ve bu yüzyılın sonuna kadar ortalama 50 cm daha yükselmesi öngörülmektedir (IPCC 2001). Bruun kuralına göre, Samsun deltaları bu yükselme nedeniyle, yaklaşık 50 m kadar gerileyecek ve toplam 10.000 dekarlık bir alan deniz işgaline uğrayacaktır. Ayrıca, deniz suyu deltadaki lagün göllerini işgal edecek ve bir taraftan göl alanları genişlerken öte yandan da göllerin fiziksel ve kimyasal özellikleri değişecektir.

Samsun deltalarının kıyı morfolojilerini etkileyen bir diğer sebep ise, akarsular üzerinde inşa edilen barajların kıyıya malzeme gelmesini sınırlandırmış olmasıdır. Bu nedenle deltaların sediment bütçeleri açık vermekte ve kıyı erozyonu nedeniyle deltalar küçülmektedir. Gerek bu olumsuz gelişmeyi yavaşlatmak ve gerekse diğer amaçlarla kıyıda inşa edilen mahmuz ve mendirekler kıyı akıntı düzenini bozmakta ve yerel farklılıkların ortaya çıkmasına sebep olmaktadır.

Problemin çözümü için, öncelikle dünya iklimini olumsuz yönde etkileyen gelişmelere karşı uluslararası çalışmalara destek verilmelidir. Ayrıca, deltadaki erozyonu önlemeye yönelik olarak kıyıda inşası düşünülen tüm tesislerin muhtemel etkileri ayrıntılı olarak ortaya konulmalıdır. Bu kapsamda, ilerde gündeme gelebilecek büyük kuşaklama setleri gibi önemli projeler de vakit geçirilmeden ve mutlaka bilimsel tartışmaya açılmalıdır.

Kaynakça

- AKKAN, E., 1970. *Bafra Burnu-Delice Kavşağı Arasında Kızılırmak Vadisinin Jeomorfolojisi*. Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Yayın No. 191, Ankara.
- ASAN, T., ERDEN, Y. K., ÖZORAL, E., 2002. Bafra Ovası Deltası Kızılırmak Nehri-Karadeniz Birleşimindeki Kıyı Erozyonunda Alınan Önlemler. *IV. Kıyı Mühendisliği Ulusal Sempozyumu Bildiriler Kitabı, Cilt: 1*, s. 189-199, Antalya.
- AVCI, M. K., ERKAL, T., SAN, B. T., 2004. Practical Detection of Coastline Changes of the Yeşilirmak Delta Using Remote Sensing and GIS Techniques, Northern Turkey. *International Symposium on Earth System 2004*, s. 363-370, İstanbul, Turkey.
- GÜLER, I., DRAMA, Y., KÖKPINAR, M. A., 2002. Kızılırmak Ağız Kıyı Çizgisi Değişimi, *4. Kıyı Mühendisliği Ulusal Sempozyumu Bildiriler Kitabı, Cilt: 2*, s. 713-730, Antalya.
- IPCC 2001. Climate Change 2001: Impacts, Adaptation, and Vulnerability, http://www.grida.no/climate/ipcc_tar/index.htm, 10.08.2005.
- KÖKPINAR, M. A., GÜLER, I., DARAMA, Y., 2000. Bafra Ovası Kızılırmak – Karadeniz Birleşimindeki Kıyı Erozyonunun İncelenmesi. *III. Ulusal Kıyı Mühendisliği Sempozyumu, 5-7 Ekim 2000*, s. 507-524, Çanakkale.
- SAVRAN, S., OTAY, E. N., 2002. Kızılırmak Deltası Kıyı Erozyonunun Sayısal Modellemesi, *IV. Kıyı Mühendisliği Ulusal Sempozyumu Bildiriler Kitabı, Cilt: 2*, s. 493-505, Antalya.
- SÜZEN, M. L., 2006. Türkiye Kıyı Alanları İzleme ve Karakterizasyonu. <http://research.po.metu.edu.tr/yyup/jeodezicbt/sunum1/07suzen.ppt> 04.04.2006.
- SÜZEN, M. L., ÖZHAN, E., 2000. Monitoring of shoreline changes around Yeşilirmak Delta by using remote sensing, MEDCOAST International Workshop on Applications of Remote Sensing to the Management of River Catchment Areas and their Coastal Margins in the Mediterranean and Black Sea, 10-12 April 2000, Joint Research Centre of the EC, Ispra (VA), Italy.
- TÜBİTAK-MAM, 1998. *Samsun İlinde Agro-Ekolojik Zonlama*. Uzay Teknolojileri Grubu, Gebze-Kocaeli.
- UZUN, A. 2005a. Samsun İli Kıyılarında Antropojenik Değişmeler. İstanbul Teknik Üniversitesi, Avrasya Yerbilimleri Enstitüsü, 02-05 Haziran 2005, TUQUA Türkiye Kuvaterner Sempozyumu V, s. 183-190, İstanbul.
- UZUN, A. 2005b. İklim Değişmelerine Bağlı Deniz Seviyesi Yükselmesinin Türkiye İçin Önemi. *Ulusal Coğrafya Kongresi 2005 Bildiri Kitabı*, s. 385-392, İstanbul.
- Yeşilirmak Havzası Kalkınma Birliği 2006. *Yeşilirmak Havza Gelişim Projesi*. <http://yesilirmak.org.tr/>, 03.04.2006.

ŞEHİRLERİN ETKİ ALANLARININ ULAŞIM SİSTEMLERİNE GÖRE DEĞİŞMESİ; SAMSUN ÖRNEĞİ

Hamza AKENGİN*

Giriş

Tarihin ilk dönemlerinden beri şehirlerin kuruluş yeri seçilirken nehir boyları, ticaret yolları, limanlar, önemli geçit mahalleri, savunma ve tarıma uygun yerlere yakın olması vb. hususlara özellikle dikkat edildiği bilinmektedir.

Şehirlerin kurulma ve gelişmelerinde başrolü oynayan, dolayısı ile şehrsel faaliyetlerden olan sanayi ve ticaretin gelişme ve lokasyonları da ulaşımına bağlıdır. Bu bağıllık şehrsel yerleşmelerin meydana gelmesinde başrolü oynayan ya da kurulduğu yere doğru şehrin uzanmasına etki eden, ilk zamanlarda kırsal alanlarda kurulan sanayi tesisleri için de söz konusudur. Buna bağlı olarak şehir-ulaşım ilişkisine gelişme ve sorunlar açısından yaklaşmak gerekmektedir. Bu tür bir yaklaşımda ulaşım, önce yerleşme ile çeşitli bölgeler, alanlar arasındaki bağlantıyı sağlayan unsur olarak ele alınmaktadır. Bu durumda bir şehrin bütün ekonomik ve sosyal, yerel olan ve olmayan ilişkileri söz konusudur. Büyük şehirlerin meydana gelme ve büyümelerinde baş rolü sanayi ve ticaret oynuyorsa da, şehirlerdeki sanayi tesislerine ham madde sağlayan, ticarete konu olan malları nakleden, tarım dışı faaliyetlerde çalışan şehir nüfusunun gıda ihtiyacını karşılayan tarımsal faaliyetlerinde şehir-ulaşım ilişkisinde önemli yerleri vardır. Şehir dışı ulaşım ilişkileri adı altında toplanabilecek olan bu ilişkiler şehirlerin büyüklüğü ve fonksiyonel yapısına göre çok uzaklara, ülke sınırları dışına taşabilir (TÜMERTEKİN, 1987 :55).

Bir ülke ya da bölgede ulaşım, fiziki yapı ile ekonomik ve sosyal bir takım ilişkilere bağlı olarak farklı gelişme ve değişme seyri izleyebilmektedir (TÜMERTEKİN,1987). Genel olarak başlangıçta ulaşım sistemlerinin sadece tarım ürünlerinin tüketim alanlarına ve limanlara gelen malların pazarlara taşınmasına hizmet eden mahallî bir görünüme sahip olduğu kabul edilebilir.

Gottmann (1976) "*merkeziyet dinamiğinin esasının ulaşım*" olduğunu belirterek, şehrsel yerleşmelerin esas gücünün tamamlayıcı veya benzer, fakat aynı olmayan merkezi fonksiyon karışımına sahip diğer merkezi yerlerle kurduğu ilişkiler ağına bağlı olduğunu ifade etmektedir.

Şehirlerin gelişmesi ve ihtiyaçlarının karşılanması için iyi bir ulaşım şebeke veya sistemlerine sahip olması gerektiği bilinmektedir. Bu ulaşım şebeke ve sistemleri kara, demir, deniz veya hava yollarından birisi olabileceği gibi, bunların hepsi birden de olabilir. Özellikle birbirini destekleyen ulaşım sistemlerine sahip şehirlerin

* Doç. Dr., Marmara Üniversitesi, Atatürk Eğitim Fakültesi Öğretim Üyesi.

beklenenin üzerinde gelişme gösterdikleri ve etki alanlarının daha fazla genişlediği günümüz dünyasında rahatlıkla gözlenen bir olgudur.

Şehir veya şehirleşmeye bağlı olarak bölgesel gelişme ve düzenleme araştırmalarının yapılması ile etki alanlarının belirlenmesinde ulaşımın ön plâna çıkartılması gerekmektedir. Bunun yanında ulaşımın organize edilmiş bir şehir-kır yerleşme sisteminin esas unsurlarından biri olduğu da ileri sürülmektedir (SUHER, 1972).

Şehirleri etki alanlarına bağlayan ulaşım sistemleri ile etki alanının genişliği ve değişebilirliği hakkındaki araştırmalar ülkemizde hemen hemen yok denecek kadar azdır. Çalışmamıza örnek olarak alınan Samsun şehrinin kurulup ve gelişmesinde de ulaşım sistemlerinin rolü büyüktür. Şehrin kuruluş yerini belirleyen Samsun limanı ve bu limanı iç bölgelere bağlayan eski ticaret yoluna ek olarak, daha cumhuriyetin ilk yıllarında demiryolunun da hizmete girmesi ve modernleştirilen karayolunun önce başkent Ankara'ya sonra kıyı boyunca batı ve doğu istikametlerine doğru uzanmasının şehrin gelişmesi üzerinde büyük etkisi olmuştur.

Bu makalede Samsun örneğinden yola çıkılarak şehirlerin etki alanının genişleme veya daralmasında ulaşım sistemlerinin meydana getirdiği değişimler ve bunların nüfus bakımından şehirler üzerindeki etkisi üzerinde durulacaktır.

1. Samsun Şehrinin Kuruluş Yeri

Topoğrafik mevkileri şehirlerin kurulması ve gelişmesinde büyük öneme sahiptir. Samsun şehrinin topoğrafik mevkii hem kuruluş yerini belirleyen, hem de şehrin varlığını devam ettirerek gelişmesini sağlayan faktörlerin başında gelmektedir. Şehir, Karadeniz kıyısının hemen hemen ortasında (İstanbul boğazı-Sarp arası) kıyı boyunca ve kıyıya paralel uzanan, İç Anadolu ile Karadeniz arasında aşılması güç bir engel teşkil eden yüksek sıra dağların alçaldığı bir bölgede, küçük bir koyun kıyısında kurulmuş ve gelişmiştir. Şehrin kurulduğu bölümün güneyinde dağların yükseltisi 1 000 - 1 500 m.yi pek geçmemektedir. Bu dağlar üzerindeki Kavak geçidi (900 m), Karadeniz kıyısını İç ve Batı Anadolu'ya bağlamaktadır (ÖNER, 1991). Büyük dağ sıralarının tabii ve tarihî yollara geçit verdiği yerlerde kurulan şehirlerin, tarihi dönemde varlıklarını sürdürdükleri gibi, bugün de hızla geliştikleri görülmektedir. İşte Samsun böyle bir tabii ve tarihi bir yolun geçtiği geçidin başlangıcında kurulmuş bir liman şehridir.

Karadeniz'den İç Anadolu'ya geçişi kolaylaştıran Kavak geçidi aslında Orta ve Doğu Karadeniz kıyılarından gelen yolları Havza, Merzifon, Gümüşhacıköy, Osmancık, Çorum, Lâdik, Amasya, Tokat, Turhal, Niksar, Erbaa gibi şehir ve kasabalar ile çok sayıda köyün yerleştiği depresyonlara ve bu depresyonların yönlendirdiği tabii ve tarihi yol şebekesine bağlamaktadır.

Orta ve Doğu Karadeniz bölümlerinde kıyıya paralel uzanan sıradağlar özellikle kıyıda kurulmuş şehir kasaba ve köylerin İç Anadolu ile Batı Anadolu'ya en kısa ve en kolay olarak Samsun üzerinden bağlanmasını mümkün kılmaktadır. Karadeniz kıyısından İç Anadolu ve Batı Anadolu'ya Samsun üzerinden bağlanan şehirlerin başlıcaları şunlardır: Artvin, Rize, Trabzon, Giresun ve Ordu ile bunların ilçeleriyle köyleri. Artvin, Rize ve Trabzon'un İç ve Batı Anadolu'ya Zigana Dağları üzerindeki Zigana geçidinden geçmeleri mümkündür. Ancak, zaman ve mesafe bakımından kıyıyı takip eden yol daha cazip gelmektedir.

2. Samsun Bağlantılı Ulaşım Yollarının Zaman İçindeki Gelişimi

2.1. Denizyollarının Gelişme Seyri

Şehirlerin **sitini** tayin eden faktörlerin çoğu aynı zamanda ulaşımı da etkilemektedir. Yerleşmenin ilk devresinde, özellikle ekonomik ve sosyal etkinliklerin gelişmediği devrede yolların güzergâhını fiziki şartlar tayin ediyordu. Sanayi inkılâbı ile birlikte teknolojinin hızla gelişmesine bağlı olarak yollar insanların arzu ettiği doğrultuda gelişmeye başladı. Aslında sanayi inkılâbından önce sadece yolların güzergâhını değil ulaşım araçlarını da fiziki şartlar belirliyordu. Sanayileşmenin ilk devresinde sanayinin kuruluş yeri üzerinde ulaşım imkânlarının büyük bir öneme sahip olduğu bilinmektedir. Söz konusu dönemde karalar üzerinde(kıtaların iç kesimlerinde) mal mübadelesi çok yavaş cereyan ediyor ve pahalıya mal oluyordu. Buna bağlı olarak kıyı şeritleri ile nehirler ağzında ve nehirler boyunda bulunan şehirler ticaret faaliyetlerinin toplandığı yerler haline gelmişlerdi (TÜMERTEKİN, 1969).

Tarihi dönem içerisinde Karadeniz kıyısından başlayıp Anadolu'nun muhtelif bölgelerine yönelen yolların istikametini fizikî şartların belirlediği yukarıda ifade edildi. Özellikle ticaret yollarının başlangıcı olan limanların yerini belirleyen fizikî şartlar olmuştur. Karadeniz kıyısındaki en eski ticaret yolu Sinop'tan başlayarak, Anadolu'yu kat ederek güneyde Tarsus'a iniyordu. Bu yolun başlangıcı olan Sinop limanı, tabii bir limandı. Gemiciler en fırtınalı havalarda dahi limana kolayca yanaşıp yük yükleyip boşaltabiliyorlardı. Zaman içerisinde Karadeniz kıyısında iki liman şehri daha kurularak gelişti. Bunlardan doğuda olanı Trabzon limanı ki, bu limana gelen yükler Erzurum üzerinden İran'a ve Doğu Anadolu'dan gelen yükler de Trabzon limanından gemilere yüklenerek özellikle Karadeniz'in kuzey kıyılarına gönderiliyordu. Orta Karadeniz'de bulunan ikinci liman ise M.Ö. 6. yüzyılda faaliyete geçen ve zaman içerisinde Sinop limanının fonksiyonunu yitirmesine yol açan Samsun limanıdır. Yüzey şekillerinin ortaya çıkarttığı bu ikinci yol Samsun'dan başlayarak İç Anadolu'ya ve Bağdat'a kadar uzanmaktaydı (CUİNET, 1882, KODAMAN, 1988, ÜNAL, 1988). Kıyıda dağların Anadolu'nun iç kısımlarına gidildikçe yerlerini aşılması kolay tepelere bırakması İç Anadolu'dan getirilen ürünlerin, özellikle buğday ve arpanın Samsun limanından yüklenerek İstanbul'a gönderilmesine imkân tanıyordu. Bu dönemde Samsun'da 400-1.000 arasında vergi mükellefi bulunmaktaydı (FAROQHI, 1993).

Karadeniz'in 15-16. Yüzyıllarda Osmanlı devletinin bir iç denizi durumuna gelmesi ile yabancı bandıralı gemilerin Karadeniz'e girmesi yasaklandı (KODAMAN, 1988). Böylece, Karadeniz limanlarının Avrupa ile olan irtibatı kesildi. Buna bağlı olarak Samsun'un ticari önemini kaybettiği anlaşılmaktadır. Dünya ticaretindeki esas hareketlenmenin özellikle buharlı gemilerin icadı ile olduğu ifade edilebilir. Denizlerde ahşap yelkenlilerin yerini sacdan yapılmış buharlı gemilerin alması iş hacmini genişletti (TUNÇDİLEK, 1988). 19. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren buharlı gemilerin Karadeniz'de çalışmaya başlamaları ile birlikte şehir yeniden gelişmeye başlamıştır (KODAMAN, 1988). 19. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren Kayseri, Sivas, Amasya ve Anadolu'nun diğer yörelerinden binlerce araba, hayvan ve develerle getirilen mallar gemilere yüklenerak denizaşırı limanlara gönderilmekteydi (ARİF, 1893., ÜNAL, 1988). Aynı şekilde buharlı gemilerle Samsun limanına getirilen mallar kervanlarla bütün Anadolu ve Bağdat'a taşınmaktaydı.

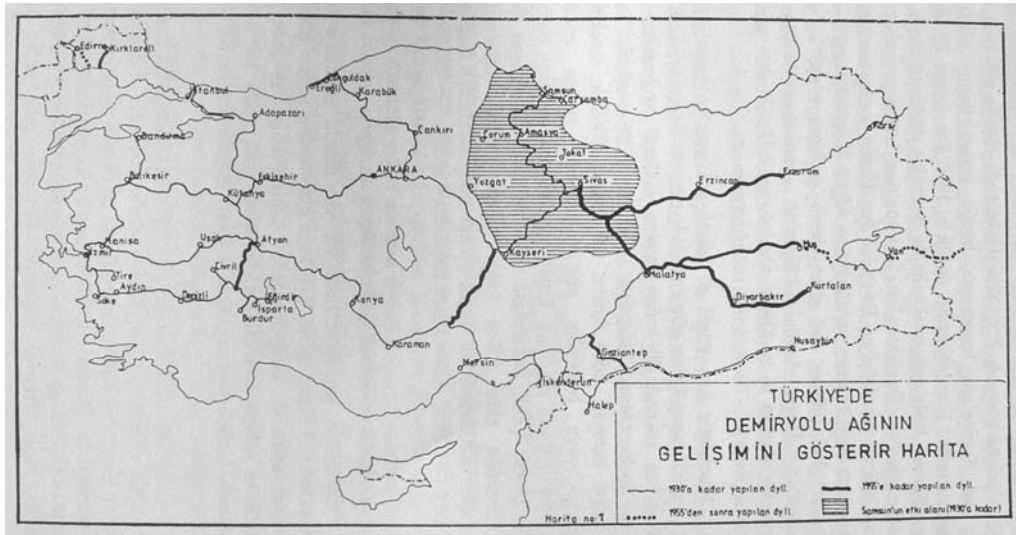
2.2. Demiryollarının Gelişme Seyri

Karadeniz'de buharlı gemilerin çalışmaya başlamasından kısa bir süre sonra, Samsun ve Sivas arasında demiryolu kurulması için çalışmalara başlandı. I. Dünya Savaşı'nın çıkması ile yarım kalan çalışmalar, Kurtuluş Savaşından sonra yeniden başlatılarak 1932 yılında tamamlandı. Demiryollarının özellikle liman şehirlerini, miktar olarak daha fazla malı ve yolcuyu kısa sürede taşıyarak ticaret hacmini genişlettikleri ve böylece daha büyük bir hızla geliştirdikleri bilinmektedir. Samsun-Sivas demiryolunun işletmeye açılması ile şehirdeki ticari hayat canlanmış, nüfus artmaya başlamıştır. 1927-1950 yılları arasında Türkiye genelinde yıllık ortalama şehir nüfusu artış hızı %19 iken, Samsun şehrinde %21 olmuştur. Bu dönemde Samsun limanının demiryolu ile desteklenmesi ve demiryolunun da tali hatlarda karayolları ile beslenmesi şehrin etki alanını genişletmiştir (*Şekil 1*).

Demiryolunun işletmeye açılması ile Samsun şehrinin etki alanının genişlemesi arasındaki ilişkiyi anlayabilmek için söz konusu dönemde Türkiye genelindeki demiryolu ağının gözden geçirilmesinde ve daha sonraki gelişmelerin incelenmesinde fayda vardır. Harita-1'den de görüleceği gibi, İstanbul-Haydarpaşa'dan başlayarak doğuya doğru uzanan demiryolu İzmit ve Bilecik üzerinden Eskişehir'e kadar devam ederek, burada iki farklı istikamete yönelmekteydi. Doğuya doğru devam eden *I. Hat*, Ankara-Kayseri-Sivas güzergâhını takip ederek Samsun'a ulaşıyordu. *II. Hat* ise, Eskişehir'den itibaren güney ve güneydoğuya yönelerek Afyonkarahisar-Konya-Karaman-Adana-İslâhiye ve Nusaybin'e kadar uzanmaktaydı. *I. Hat* boyunca, özellikle Kayseri-Sivas ve ara istasyonlardan aldığı yük ve yolcuları Samsun'a taşıyan trenler, Samsun Limanı'ndan aldıkları yükleri söz konusu istasyonlara dağıtarak yoluna devam etmekteydi. Bu dönemde doğuda Erzurum-Kars arasında dar bir demiryolu hattı (dekovil) bulunmaktaydı.

Samsun ve etki alanı ile ilgisi bulunmamakla birlikte batı Anadolu'daki demiryolu ağı ise şu güzergâhları takip ediyordu. İstanbul ile bağlantılı olan hat yine Eskişehir-Kütahya ve Balıkesir'e kadar devam ederek, burada Bandırma'dan başlayıp Akhisar-Manisa-İzmir-Aydın-Denizli-Dinar üzerinden Egridir'de sona eren hat ile birleşiyordu.. Yaklaşık olarak kuzey güney istikametini takip eden demiryolundan Manisa'dan ayrılarak doğuya doğru yönelen bir hat da Alaşehir-Uşak yönünden Afyon'a ulaşarak Eskişehir'den gelip Konya üzerinden Nusaybin'e uzanan demiryoluna bağlanmaktaydı (Şekil 1).

1955 yılına gelindiğinde ise demiryolu ağı hemen hemen bugünkü şeklini almıştı. Daha önceki dönemde Sivas'ta sona eren demiryolu doğuya doğru devam ettirilmiş ve bir hat Erzincan-Erzurum-Kars üzerinden Kafkasya'ya uzatılırken, ikinci bir hat da Malatya-Elazığ-Muş-Van üzerinden İran'a yönlendirilmişti. Ayrıca, güneyde Suriye sınırını takip ederek doğuya giden demiryolunun tali hatları da tamamlanmış ve Türkiye genelinde bugünkü demiryolu ağı hemen hemen oluşturulmuştu (Şekil 1).



Şekil 1. Türkiye'de demiryolu ağının gelişimi.

Demiryolunun işletmeye açılması ile zamanın en modern iki ulaşım sistemi birbirini tamamlıyordu: Deniz ve demiryolu. Denizyolu ile Samsun limanına getirilen eşyanın %75'i civarındaki vilayetlere gönderiliyordu. Bu vilayetler, Amasya, Yozgat, Tokat, Sivas, Kayseri ve Çorum idi (S.T.S.O., 1963). Buralardan toplanan eşyalar da Samsun limanından yüklenerak ihraç ediliyordu (SAMSUN ŞEHİR İMAR RAPORU, 1941). 1953 yılında inşasına başlanıp 1960 yılında tamamlanan Modern Samsun Limanı ile, Samsun- Sivas demiryolu takviye ediliyordu. Fırtınalı havalarda limana yanaşamayıp açıkta bekleyen gemiler, böylece en tehlikeli havalarda bile limana demirleyip yükleme ve boşaltma yapabileceklerdi.

Demiryolunu destekleyen Modern Limanın yapılması ile Samsun doğrudan doğruya Orta Avrupa (Tuna ülkeleri) ile Ortadoğu (Irak, İran, Suriye) arasında bir transit limanı önemi kazandı (YALÇIN, 1962).

Bugün Samsun Limanı fonksiyonel bakımdan değerlendirildiğinde 19. Yüzyılın sonunda 20. Yüzyılın başında olduğu gibi Doğu Anadolu ile Irak ve Suriye'nin kuzey ve batıya açılan kapısı olmaktan çıktığı görülmektedir. Bu değişimde özellikle 1950'den sonra Türkiye genelinde karayollarının hızla gelişmesi yanında, öncelikle demiryollarının gelişmesinin etkisi olmuştur. Özellikle Batı Avrupa'dan başlayıp, İstanbul üzerinden devam ederek Anadolu'yu Eskişehir'den itibaren kuzeyden Ankara-Kayseri-Sivas-Erzincan-Erzurum ve güneyden Afyon-Konya-Karaman-Adana olmak üzere iki kol halinde kat eden demir yollarını tesisi ile Avrupa veya İstanbul'dan Doğu Anadolu bölgesine gönderilecek malların Samsun'a gönderilip oradan İç ve Doğu Anadolu'ya nakledilmeleri yerine doğrudan doğruya demiryolu ile taşınması mümkün olmuştur.

Karadeniz kıyısındaki en büyük yükleme ve boşaltma kapasitesine sahip olan Samsun limanı günümüzde iç ticarete hizmet vermektedir. 1980 ve 1990 yılları arasında limandan yapılan yükleme ve boşaltmanın %65'i iç ticarete bağlı olarak gelişmiştir (T.C.D.D. 1992). Aslında Samsun limanı üzerinden cereyan eden ithalat ve ihracat dikkatle incelenecek olursa, yüklenen veya boşaltılan yükün alternatif taşıma imkânı olmadığı görülecektir. Buna en tipik örneği Divriği'den getirilen demir madeninin Ereğli Demir-Çelik fabrikasına nakli ile Bakır İşletmeleri Samsun Bakır Fabrikasından elde edilen külçe bakırın Avrupa ülkelerine taşınması verilebilir. Bu konuda bir başka örneği Tekel tarafından Bağımsız Devletler Topluluğu'na ihraç edilen sigara nakli teşkil eder.

2.3. Karayollarının Gelişme Seyri

Şehirlerin lokasyonlarının yer yer ulaşım ağlarınca tespit edildiği bilinmektedir. Ulaşım ağları şehirlerin gelişmesine zemin hazırladıkları gibi etki alanlarını da belirlemektedir. Ulaşım-şehir ilişkisinde ulaşım ağları *"şehirlerin lokasyonlarını belirledikleri gibi, çoğu kez tüm beşeri ve ekonomik faaliyetleri saptayan coğrafi özellik olarak da"* kabul edilirler (ÖZGÜÇ, 1985).

Bir şehrin etki alanının genişliği ile erişilebilirlik arasında yakın bir ilişki vardır (TEKELİ, 1976). Türkiye'de bir merkezin etki alanını belirleyen, beşeri ve ekonomik faaliyetleri etkileyen en önemli ulaşım sistemini karayolu oluşturmaktadır. Özellikle 1950'den sonra ülke genelinde ulaşım politikasının değiştirilerek demiryolundan karayoluna dönülmesi ile ülkenin muhtelif kısımları hızla birbirine bağlandı. Karayolu şebekesinin kurulması ve yaygınlaştırılması, köy ve şehirlerin birbiri ile temaslarını kuvvetlendirmiştir. Bu gelişme köylünün şehre erişebilirliğini kolaylaştırmıştır. 1950'den sonra Türkiye'nin hızla sanayileşme hareketleri içerisine girmesi ve buna bağlı olarak da şehirleşmesinin arkasındaki dinamiklerden birisini köylünün şehre

kolayca erişebilirliği teşkil etmiştir. Burada erişebilirlik köylünün kişi olarak şehre gidip gelmesi değil, bunun yanında mal mübadelesi yaparak ülke genelindeki ekonomik faaliyetlere doğrudan atılımı katılımı anlaşılmalıdır. İşte bu dönemde Samsun'u civar illere özellikle Ankara'ya bağlayan karayolu tamamlanmıştır. 1953 yılında yapımı biten 480 km. uzunluğundaki Samsun-Ankara karayolu, başkent ile en kısa yoldan ulaşımı sağlamıştır. Bu yol Samsun'u Orta ve Doğu Karadeniz bölümlerinden Ankara'ya gidecek olanların hareket noktası haline getirmiştir.

1932'de demiryolunun açılması ile gelişmeye başlayan şehir, karayolunun tamamlanması ile daha büyük bir hızla gelişmeye başlamıştır. 1950-1955 yılları arasında Samsun şehrinin yıllık nüfus artış hızı %0 70'tir ki, aynı dönemde Türkiye'de yıllık şehirleşme hızı %0 56'dır (UZUNEMİNOĞLU, 1992; DİE, 1989).

Şehir ile kır nüfusu arasında ulaşımı kolaylaştıran karayolu şebekesi aynı zamanda, kırsal alanlar ile şehirler arasında mal akımını da temin etmektedir.

Türkiye'nin yüzey şekilleri incelendiğinde, %90'dan daha geniş bir kısmını meydana getiren Anadolu yarımadasının, etrafı dağlarla kuşatılmış, ortası geniş bir çukur alan olduğu görülür. Kuzey ve güneyde uzanan dağ sıraları, ortada iç Anadolu çukur alanının doğusunda ve batısında birbirine yaklaşarak eşek sahaları meydana getirirler (doğuda Sivas-Malatya ve batıda Afyon-Uşak arasında). Bu eşek sahalarının doğusunda ve batısında dağ sıraları birbirinden ayrılarak birtakım boyuna çukur alanların oluşmasına imkân verirler. İşte Türkiye'de yüzey şekillerinin gösterdiği bu ana özellik, yolların eski çağlardan beri seyri üzerinde etki yapmış ve muayyen güzergâhlar belirlemiştir (GÜRSOY, 1975).

1931 yılında Türkiye Cumhuriyetinin vilayet taksimatı ile şehirler arasındaki yol, orman ve madenleri irad eder haritada karayolları yapım özelliklerine göre *tamam şose*¹, *esaslı tamirata muhtaç şose* ve *tesviye-î türabiyesi* (toprak tesviyesi) biten şoseler olmak üzere gruplandırılmıştır (NAFİA VEKÂLETİ YOLLAR VE DEMİRYOLLAR MÜDÜRİYETİ, 1931).

Samsun merkez olmak üzere çevresindeki karayolları incelendiğinde, Bafra'dan Terme'ye kadar *tamam şose* olarak tanımlanan yol uzanmaktadır. Doğuya doğru kıyı takip edildiğinde Terme'den Perşembe'ye kadar yol yoktu. Ordu'dan başlayan tamamlanmış şose, yerini yer yer toprak tesviyesi yapılmış yola bırakırken, yer yer de karayolu tamamen ortadan kalkıyordu (*Şekil 2*). Bu şekilde görünüm kıyı şeridi boyunca Rize'nin doğusunda Çayeli'ne kadar devam ediyordu. Batıda ise, Bafra'dan Alaçam'a kadar toprak tesviyesi yapılmış yol uzanmakta olup, Alaçam-Gerze arasında yol olmadığı anlaşılmaktadır. Gerze Sinop arasında ise, toprak tesviyesi yapılmış bir yoldan karayolu ulaşımı sağlanıyordu.

¹ Şose: Genellikle taş kırıkları üzerine kum döşenip silindirik geçirilerek yapılan yol.

Samsun'u Kavak geçidi üzerinden İç Anadolu'ya bağlayan karayolu, Samsun-Havza-Merzifon-Gümüşhacıköy ve Osmancık arasında şose, Osmancık'tan Tosya'ya kadar ise toprak tesviyesi yapılmış yol idi. Havza'nın güneyinden Amasya'ya yönelen şose batıya doğru uzanarak Mecitözü üzerinden Çorum'a kadar devam etmekteydi. Söz konusu karayolu Çorum'dan kuzeyde İskilip'e, güneyde Alaca'ya kadar yer yer şose, yer yer tamirata muhtaç şose olarak devam etmekteydi. Çorum Sungurlu arasında devamlı olmayan toprak tesviyesi yapılmış bir yol bulunmaktaydı.

Söz konusu harita incelendiğinde, 1930'lu yıllarda Samsun-Ankara arasında şose, tamirata muhtaç şose ve toprak tesviyesi yapılmış şose gibi kesintisiz devam eden bir karayolunun bulunmadığı anlaşılmaktadır.

1930 yılında karayollarının (şoselerin) dağılımını gösteren harita (Şekil 2) incelendiğinde en yaygın yol şebekesine sahip bölgelerden birisinin de Karadeniz bölgesi olduğu görülecektir. Bunun o dönemde yük taşımacılığının deniz yolu ile olmasına bağlı olduğu ifade edilebilir. Gemilerle limanlara getirilen yükler buralardan iç kesimlere önceleri kervanlarla, daha sonraları ise, kamyon vb. araçlarla taşınıyordu. Aynı şekilde karaların iç kesiminden getirilen yükler gemilere yüklenerek uzak pazarlara gönderilmekteydi. Özellikle demiryolunun ulaşmadığı ana veya tali hatlarda yük nakli karayoluna bağlı idi. Buna bağlı olarak da öncelikle limanlar ile karaların iç kesimleri arasında karayolu ulaşım şebekelerinin geliştirildiği görülmektedir.

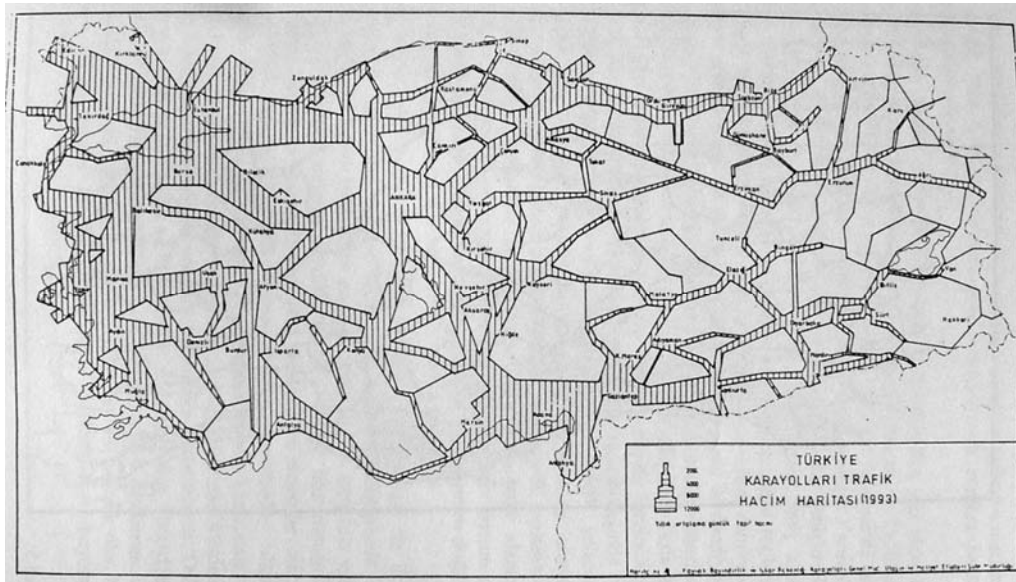


Şekil 2. 1930 yılında Türkiye karayolları (şoseler).

Samsun merkez olmak üzere çevresindeki karayollarının 1955 yılındaki durumu ile bir önceki dönem (1930'lu yıllar) karşılaştırıldığında büyük gelişmeler olduğu anlaşılmaktadır. Öncelikle kıyı boyunca Sinop'tan Sarp'a kadar uzanan ve kıyıyı takip eden karayolunun tamamlanması için çalışmaların yoğunlaştırıldığı dikkati çekmektedir. 1930'da Terme-Ordu arasında herhangi bir yol yok iken, 1955'e

(Amasya, Artvin, Giresun, Ordu, Rize, Sinop, Trabzon) tarım alanlarında Türkiye tarımında oldukça önemli bir yere sahip olan birtakım ürünler üretilmektedir. Samsun'un etki alanında üretilen ürünlerin Türkiye üretimindeki oranları yaklaşık olarak şöyledir: Çayın tamamı, fındığın %70'i, mısırın%25'i, pirincin %14'ü, tütünün % 12'si, soyanın % 8,5'i ve şekerpancarının % 7'si (UZUNEMİNOĞLU, 1992). Söz konusu olan ürünlerin gerek hammadde, gerekse mamul madde olarak pazara götürülmesi bölgede mal akımını hızlandırmakta, bu da karayolu ulaşımını geliştirici bir etki olarak ortaya çıkmaktadır.

Samsun'un çevresindeki trafik akımı incelendiğinde, Doğu Karadeniz'den itibaren batıya doğru gidildikçe hacmi genişleyen akım Samsun ve çevresinde en büyük yoğunluğa ulaşmaktadır. Samsun'u İç ve Batı Anadolu'ya bağlayan Samsun-Kavak-Havza-Merzifon karayolu ile Samsun'u Doğu Karadeniz'e bağlayan Samsun-Ordu-Giresun-Trabzon-Rize-Artvin yolu karşılaştırıldığında ikinci yolda trafik akımının daha fazla olması Samsun'un etki alanının doğuya doğru genişlemesi ile ilgilidir. Ülke genelindeki trafik akımını gösteren harita üzerinde Sinop'tan Şanlıurfa'ya doğru bir kuzeybatı-güneydoğu istikametli bir hat çizilecek olursa bu hattın doğusunda Samsun ve çevresindeki kadar yoğun bir trafik görmek mümkün değildir (Şekil 4). Söz konusu bu yoğunluk ile şehrin etki alanı arasında doğrudan doğruya bir ilişki olduğu unutulmamalıdır.



Şekil 4. Türkiye karayolları trafik akım haritası içinde Samsun'un yeri.

3. Yolcu Taşımacılığı

Mal toplama ve dağıtma merkezi olan Samsun'un aynı zamanda şehirlerarası yolcu taşımacılığında da merkez olduğu dikkati çekmektedir. Orta ve Doğu Karadeniz kıyı kuşağından İç Anadolu, Akdeniz, Ege ve Marmara bölgesine gidecek bir yolcuya

Samsun üzerinden transit geçmek veya Samsun'da aktarma yapmak zorundadır. Artvin, Rize, Trabzon, Giresun ve Ordu'dan Konya, Antalya, İzmir, Ankara ve İstanbul yönüne gidecek yolcular Samsun'dan geçmek zorundadır.

4. Etki Alanı ile İlgili Diğer Faktörler

Samsun'un kara, demir ve deniz yolları gibi birbirini tamamlayan ulaşım sistemleri ile donatılmış olması etki alanının zaman içerisinde değişmesine sebep olmuştur. Bu değişim, buharlı gemilerin Karadeniz'de çalışmaya başlaması ve limanın demiryolu ile desteklenmesi ile genişleme şeklinde olmuş, bilahare ülke içerisinde önce demiryolu ağının gelişmesi ve hız kazanması ile daralmış ve nihayet karayolu ağının özellikle kıyı boyunca doğuya doğru gelişmesi ile yeniden genişlemeye dönüşmüştür (Şekil 5).



Şekil 5. Türkiye kara ve demiryollarına göre Samsun'un etki alanı.

Samsun'un ulaşım sistemlerinin başlangıç ve önemli toplanma merkezi olması şehrin hem ticarî ve hem de idarî bakımdan bir merkez haline gelmesine imkân tanımıştır.

1950'den önceki dönemde Samsun'un ticarî bakımdan etki alanı İç Anadolu'nun doğusunu hemen hemen kaplamaktaydı (Şekil 1). 1950'den sonra karayolu ağının hızla yayılması Samsun'un İç ve Doğu Anadolu'da etki alanını önce genişletmiş daha sonra ise, daralmasına yol açmıştır. Karayolu ağının gelişmesi demiryolunun mal toplama ve dağıtma alanını genişletmiş, buna bağlı olarak da Samsun limanına gelen yükler daha geniş alana nakledilme imkânı bulmuş, aynı şekilde daha geniş alandan mal toplama imkânı ortaya çıkmıştı. Önceleri karayolu ağının hızla yayılması demiryolu taşımacılığını desteklemişse de modern karayollarının gelişmesi ile demiryolu taşımacılığının öneminin azaldığı görülmüştür. Öncelikle karayolları üzerinde seyreden otobüs ve kamyonlar tren ile

karşılaştırıldıklarında daha fazla hız yapabildikleri gibi, trenin ulaşamadığı noktalara ulaşmak gibi bir hareketliliğe de sahip idiler. 1960'lı yıllara kadar yük ve yolcu taşımacılığında ya demiryollarından veya denizyollarından faydalanılırken, 1960'lı yıllardan itibaren yolcu taşımacılığında otobüslerin, yük taşımacılığında da kamyon veya tırların devreye girdiği görülmektedir. İşte bu değişim yük toplama ve dağıtma bakımından Samsun'un İç ve Doğu Anadolu'da etki alanının daralmasına yol açmıştır. Buna karşılık, Orta ve Doğu Karadeniz kıyısını kat eden karayolunun açılması ile güneyde daralan etki alanı kıyı boyunca doğuya doğru genişlemiştir (Şekil 5).

Yukarıdaki paragrafta ifade edilen Samsun'un etki alanı ile ilgili değişimin şehir üzerindeki etkisini nüfus artış hızındaki değişimde de görmek mümkündür. 1950-1955 yılları arasında şehir nüfusu artış hızı yıllık %0 70, 1955-1960 yılları arasında ise yıllık %0 67 olmuştur. Söz konusu iki dönemde deniz, demir ve karayolları birbirini tamamlayan sistemler olarak Samsun'un etki alanını desteklemekteydi. Ülke genelinde ulaşım politikalarının değişmesine bağlı olarak karayollarının önem kazanması ve bunun tabii bir sonucu olarak da Samsun'un etki alanının daralması kendisini 1960-1965 yılları arasında şehirleşme hızının düşmesi ile gösterecektir. Daha önceki iki dönemde yıllık %0 70 ve %0 67 olan şehirleşme hızı 1960-1965 yılları arasında yıllık %0 40'a gerilemiştir. Aslında Türkiye ortalaması ile karşılaştırıldığında (1960-1965 yılları arasında yıllık %0 38) yüksek olan bu şehirleşme hızının sebebi de Samsun'un etki alanının kıyı boyunca genişlemesidir.

Ülke genelinde modern karayolu ağının gelişmesi, karayolu ile ulaşımın her geçen gün biraz daha hız kazanması bölgesel merkez olan şehirlerin nüfus çekme gücünü azaltmaktadır. Öncelikle karayolu ulaşımının yaygınlaşması ile daha rahat hareket kabiliyeti kazanan nüfus kitlelerinin oluşturduğu göçlerin karakter değiştirmeğe başladığı görülmektedir. Özellikle Karadeniz Bölgesinde önce küçük şehirlere daha sonra ise, büyük şehirlere doğru olan *kademeli göç* bu bölgedeki göçlerin tipik bir örneğidir (SERGÜN, 1993). Kademeli göç hareketlerinin karayolu şebekesinin gelişmesi ve hareketliliğin kolaylaşması ile karakter değiştirdiği ve göçlerin doğrudan doğruya son varış yerine yöneldiği görülmektedir. Buna bağlı olarak da Samsun'da 1975-1980 yılları arasında yıllık %0 33'e gerileyen şehirleşme hızı 1985-1990 döneminde arasında daha da azalarak yıllık %0 19'a inmiştir.

Şehrin ticari bakımdan etki alanını tespit edebilmek amacı ile Samsun "merkezi iş alanında" 601 işyerinde uyguladığımız anketteki sorulardan biri "Faaliyetiniz hangi piyasaya yöneliktir?" idi. Anketi uyguladığımız işyerlerinden %28'inin faaliyetinin iç piyasa yanında özellikle Amasya, Giresun, Sinop, Trabzon ve Rize gibi illere yönelik olduğu tespit edildi. Anket sonuçlarından elde edilen verilere göre dikkati çeken bir husus ise, ticari bakımdan Karadeniz kıyısındaki illerin Samsun'a bağımlı olduğudur. Dış piyasaya çalışan 165 toptancı ve bölge dağıtıcısının 110'u Ordu'ya, 98'i Giresun'a, 96'sı Sinop'a ve 80'i Trabzon'a mal vermektedir. Buna karşılık

Amasya'ya mal veren toptancı sayısı ise sadece 37'dir. Bundan da anlaşılacağı gibi, esas itibarı ile ticarî bakımdan Samsun'a bağımlı olan Karadeniz kıyısındaki illerdir ki, bu da yüzey şekillerinin yönlendirdiği karayolu şebekesinin ortaya çıkarttığı bir zorunluluktur.

5. ve 6. Beş yıllık kalkınma planlarında şehirleşmenin ülke genelinde dengeli dağılımını sağlamak üzere ekonomik potansiyele sahip orta büyüklükteki şehirlere ekonomik faaliyetlerin yöneltmesi ve desteklenmesi hedeflenmiştir. Gene özellikle az gelişmiş bölgelerde yer alan bölge merkezlerinin belirli hizmet ve yatırımlarla desteklenerek temel fonksiyonlarına ulaştırılacağı, böylelikle bu merkezlerin potansiyel hizmet odakları haline getirilecekleri ifade edilmektedir (DPT,1977). Özellikle bu ilke doğrultusunda yatırım yapılarak ekonomik faaliyetlerin hareketlendirilmesi yerine, konumundan dolayı Orta ve Doğu Karadeniz bölümlerinin bölgesel idari merkezi olarak geliştirilip potansiyel hizmet odağı haline getirilmek istendiği dikkati çekmektedir. Orta ve Doğu Karadeniz bölümlerinin karayolu ulaşımında kavşak noktasının Samsun olması, yatırım ve hizmet sunan bakanlıklara bağlı kuruluşların Karadeniz bölge müdürlüklerinin bu şehrimizde toplanmasına imkân tanımıştır (Bu konuda daha geniş bilgi için bkz. UZUNEMİNOĞLU, 1992).

Burada belirtilmesi gereken bir başka husus ise, sadece kamuya ait bölge müdürlüklerinin değil, özel teşebbüse ait bölge müdürlük ve temsilciliklerinin de Samsun'da toplanmış olmasıdır. Hem kamu kesiminin hem de özel teşebbüsün Samsun'u merkez olarak seçmeleri ile en uç hizmet noktalarına *ulaşılabilirlik* arasında doğrudan doğruya bir ilişki olduğu da unutulmaması gerekir.

Sonuç ve Öneriler

Şehirlerin kuruluş yerleri dikkatle incelendiğinde tarihi süreç içerisinde varlığını sürdüren şehirlerin özellikle nehir boyları, ticaret yolları, limanlar, önemli geçit mahalleri gibi ulaşım ile ilgili unsurlara bağlı olarak yer seçtikleri görülmektedir.

Şehirlerin gelişmesi, ihtiyaçlarının karşılanması, varlığını devam ettirmesi ve etki alanının genişlemesi ile sahip olduğu ulaşım şebeke veya sistemleri arasında doğrudan doğruya ilişki olduğu anlaşılmaktadır.

Ulaşım şebeke veya sistemlerindeki değişimler Samsun örneğinde olduğu gibi şehirlerin etki alanının zaman zaman genişlemesine, zaman zaman da daralmasına yol açabilmektedir. Önceleri birbirini destekleyen ulaşım sistemlerinin özellikle teknolojinin gelişmesi ve buna bağlı olarak ulaşım politikalarının değişmesi ile birbirinin gelişmesine engel olduğu da dikkati çekmektedir. 1950'den sonra ülke genelinde ulaşım politikalarının değişmesi ile demiryollarının yapımı hemen hemen durmuş, buna karşılık standardı her geçen gün biraz daha artan karayollarının yapımına ağırlık verilmiştir. Bu da demiryolunun gelişmesine engel olmuştur.

Samsun'da denizyolu ile gelen malların karada dağıtımının yapılabilmesi ve deniz aşırı limanlara gönderilecek malların toplanabilmesi için yapılan demiryolu önceleri şehrin etki alanını genişletmiş ancak, ülke genelinde demiryolu ağının yaygınlaşması ve ulaşım politikalarında karayoluna ağırlık verilmesi ile hem demiryolu hem de liman işlevini yitirmiştir.

Karayolları (şoseler) yapılmaya başlandığı dönemde tali hatlarda demiryolunu desteklemiş, ancak karayollarının standardının yükseltilmesi, yük ve yolcu taşımacılığında kullanılan karayolu araçlarının yaygınlaşması demiryolunun ikinci plâna itilmesine yol açmış, dolayısı ile ulaşımı liman-demiryolu sistemlerine dayanan şehrin (şehirlerin) etki alanı hızla daralmıştır.

Samsun gibi topografya şartlarının kuruluş yerini belirlediği bir şehirde demiryoluna bağlı olan etki alanının daralması, kıyı boyunca doğruya doğru uzanan karayolu ile yeniden genişlemeye dönüşmüştür. Ancak, bu defa da modern karayollarının yaygınlaşması, hareketliliği aşırı derecede kolaylaştırmış bunun sonucu olarak da bölgede kademeli göç şeklinde cereyan eden nüfus hareketlerinin doğrudan son varış yerine yönelmesine sebep olmuştur. Etki alanı genişlemekle birlikte, bu alandaki nüfus kitlesinin verdikleri göçlerle hızla azalması, zaman içerisinde şehirdeki ekonomik faaliyetlerin hacminin daralmasına zemin hazırlayacaktır. Ekonomik faaliyetlerin hacminin daralması öncelikle nüfus göçünden daha önemli olan sermaye göçüne sebep olabilecektir. İki göçün birden cereyan etmesi halinde ise, Samsun çekim merkezi olmaktan çıkacaktır. Böyle bir sonuç uzun vadede Samsun'un ekonomik bakımdan tamamı ile çökmesine yol açabilecektir. Bunun önüne geçilebilmesi için ulaşım ile ilgili olarak yapılması gerekenler ana hatları ile aşağıda özetlenmiştir.

Hayata geçirilmesi için çaba sarf edilen Karadeniz Ekonomik İşbirliği'ne merkez olarak Samsun'un düşünülmesi, Türkiye'ye Karadeniz'e kıyısı olan üye ülkelerle olan ticarete öncelikle, kolay erişebilirlikten dolayı avantaj kazandıracağı ifade edilebilir. Mal mübadelesinde hız ve maliyetin düşürülebilmesi için Samsun'u ulusal demiryolu ağına bağlayan hattın gözden geçirilmesi gerekmektedir. Samsun-Sivas arasında karayolu ile 5-6 saat süren yolculuk, demiryolu ile 11-12 saatte ancak tamamlanabilmektedir. İki sistem arasındaki zaman farkının asgari düzeye indirilerek demiryolundan yük taşımacılığı yanında yolcu taşımacılığında da faydalanma cazip hale getirilmelidir.

Özellikle S.S.C.B.'nin dağılmasından sonra oluşturulan Bağımsız Devletler Topluluğu'nun dışa açılma çabaları içerisinde Türkiye'nin konumunu en iyi değerlendirebilecek merkezlerinden birisi Samsun'dur. Denizyolu bağlantılı olarak Samsun'un gelişmiş kara ve demiryolu sisteminin uluslararası ihtiyaca cevap verecek nitelikte hava alanı ile takviye edilmesi gerekmektedir. Hava alanı Karadeniz'in kuzeyindeki nüfus kitlelerini en kısa ve en çabuk Türkiye veya Ortadoğu'ya bağlayacak

yol olması yanında, aynı zamanda batı Avrupa ülkelerini Kafkasya ve Türk Cumhuriyetlerine bağlayacak önemli bir kavşak noktası olarak düşünülmelidir. Bu bakımdan planlaması yapılmış olan Samsun hava alanının acilen hizmete açılmalıdır.

Metin içerisindeki haritalar incelendiğinde Samsun'un etki alanının özellikle karayoluna bağlı olarak doğuda Sarp sınır kapısına kadar uzandığı görülecektir. Karadeniz kıyısını takip ederek devam eden karayolu nitelikli hale getirilerek, etki alanının Kafkasya ve hatta Orta Asya içlerine kadar genişletilmesi mümkündür. Sarp'a kadar olan kıyı yolunun acilen otoyola dönüştürülmesi veya çift yönlü ayırık yol haline getirilmesi gerekmektedir. Söz konusu yolun otoyol veya çift yönlü ayırık yol haline getirilmesinin ülkenin içerisinde bulunduğu ekonomik şartlardan dolayı kısa vadede gerçekleşmesi imkânsız gibi görünmektedir. Kısa vadeli çözüm olarak, özellikle eğimin arttığı -*tırmanma şeritleri*- kesimlerle, keskin virajların yer aldığı bölümlerde yol genişletme çalışmalarına öncelik verilmelidir. Ayrıca Karadeniz kıyı yolunun Sarp'tan sonra devamı durumunda olan karayollarında seyir güvenliğinin sağlanması için ilgili devletler nezdinde girişimlerde bulunularak karşılıklı mal mübadelesine hız kazandırılmalıdır. Bu doğrultuda en azından Kafkas ülkeleri ile Türk Cumhuriyetleri'nin Türkiye Cumhuriyeti vatandaşlarına uyguladığı vize ve seyahat sınırlamasının kaldırılması sağlanmalıdır.

Yukarıda yapılan tespitler ve öneriler doğrultusunda hareket edilirse Karadeniz Bölgesi'nden batıya doğru her geçen gün biraz daha artarak devam eden göçün bir kısmının Samsun'da tutulması mümkün olabilecektir. Büyük şehirlerde nüfus birikiminin ortaya çıkardığı kalkınma hareketi bu yolla Samsun'da da sağlanabilirse şehir kısa bir süre içerisinde bölgesel çekim merkezi haline gelebilir.

Kaynakça

- AKYILDIZ, A. (1992) "Demiryolları ve Değişme (Batı Anadolu Örneği)", *Yeni Toplum*, Sayı:1, İstanbul.
- ARİF, M. (1891) *Gürcü Köyleri*, İstanbul.
- CUÏNET, V. (1891) *La Turquie d'Asie*, Paris.
- DİE (1989) *Genel Nüfus Sayımı, Nüfusun Sosyal ve Ekonomik Nitelikleri 20. 10. 1985*, Başbakanlık D.İ.E. Matbaası, Ankara.
- DPT (1977) *IV. Beş Yıllık Kalkınma Planı, Yerleşme, Bölgesel Gelişme, Kentleşme, Konut Özel İhtisas Komisyonu Raporu*, Ankara.
- FAROQHI, S. (1993) *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- GOTTMANN, J. (1976) *Şehirsel Merkeziyetin Gelişmesi*, (Çeviren N. ÖZGÜÇ.) İ.Ü. Coğrafya Enstitüsü, Yay. No: 80, İstanbul.
- GÖNEY, S. (1984) *Şehir Coğrafyası I*, İ.Ü. Edebiyat Fak. Yay. No. 2274, Coğrafya Enst. Yay. No. 91, İstanbul.

- GÜRSOY, C.R. (1974) "Türkiye'nin Tabii Yolları", *Türk Coğrafya Dergisi*, Sayı:26, Millî Eğitim Basımevi, Ankara (24-33).
- İMAR VE İSKÂN BAKANLIĞI (1972) *Doğu Karadeniz Bölgesi Bölgesel Gelişme Şehirleşme ve Yerleşme Düzeni*, Planlama ve İmar Genel Müdürlüğü Bölge Plânlama Dairesi Yayını, Ankara.
- KODAMAN, B. (1988) "XIII. Yüzyıl Sonunda Samsun Gümrüğü", *İkinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri*, Samsun.
- ÖNER, E. (1990) *Samsun ve Çevresinin Fiziki Coğrafyası*. A.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara.
- ÖZGÜÇ, N. (1985) *Beşeri Coğrafyada Veri Toplama ve Değerlendirme Yöntemleri*, (İkinci Baskı), İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Yayını No: 2511, İstanbul.
- SAMSUN İMAR KOMİSYONU (1941) *Samsun Şehri İmar Plânı Raporu*, Hüsnütabiat Basımevi, İstanbul.
- SELEN, H. S. (1943) "Türkiye'nin Yol Sistemi", *Türk Coğrafya Dergisi*, Sayı III-IV, Ankara, (352-371).
- SERGÜN, Ü. (1993) "Türkiye'de Kent Nüfusu ve Kentleşme Hareketleri", *İ.Ü. Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü Bülten*, Sayı: 10, İstanbul, (39-49).
- SUHER, H. (1972) "Sürat Yolu ve Yerleşme İlişkisi", *İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Şehircilik Enstitüsü Dergisi*, Sayı 1, İstanbul.
- S.T.S.O. (1963) *Samsun Sanayi ve Ticaret Odası Yıllığı*, Şark Matbaası, Ankara.
- TCDD (1992) *Liman Faaliyet Raporu*, Samsun.
- TEKELİ, İ. (1976) *Gecekondulu, Dolmuşlu, İşportalı Şehir*, İstanbul.
- TUNÇDİLEK, N. (1988) *Dünya Nüfus Dinamiği*, İ.Ü. Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü Yay. No: 8, İstanbul.
- TÜMERTEKİN, E. (1969) *Sanayi Coğrafyası*, İ.Ü.Coğrafya Enst. Yay. No: 22 İstanbul.
- TÜMERTEKİN, E. (1987) *Ulaşım Coğrafyası*. İ.Ü. Coğrafya Enstitüsü Yay. No:85, İstanbul.
- UZUNEMİNOĞLU, H.(1992) *Samsun: Bir Uygulamalı Şehir Coğrafyası*, İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul.
- ÜNAL, M.A. (1988) "XVI ve XVII. Yüzyıllarda Karadeniz-Basra Körfezi Ticareti", *Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri*, Ondokuz Mayıs Ün. Yay., Samsun.
- YALÇIN, O. (1962) *Samsun*, Özyürek Yayınevi, İstanbul.

KASABADAN ŞEHRE GEÇİŞ SÜRECİNE BİR ÖRNEK: ENGİZ (ONDOKUZMAYIS / SAMSUN)

Hamza AKENGİN*

Giriş

Köy ile şehir ayırımında nüfus miktarı, idari fonksiyon, nüfusun faaliyet kollarına dağılımı, bina yoğunluğu ve arazi kullanımındaki çeşitlilik gibi değişik kriterler kullanılmaktadır. Yerleşmelerin şehir olup olmadıklarını belirlemede kullanılan nüfus miktarı coğrafyacılar tarafından tartışılmış (DARKOT 1961, TÜMERTEKİN 1965, TÜMERTEKİN ve ÖZGÜÇ 2004, EMİROĞLU 1975, KARABULUT 1981, GÖZENÇ ve GÜNAL 1987, UZUNEMİNOĞLU 1992) ve 10.000 nüfusun kır-şehir ayırımında esas olabileceği kabul edilmiştir.

Türkiye'de şehirleşme hareketleri ve şehirler incelenirken öncelikle köyle şehir arasında geçiş basamağını teşkil eden ve nüfusu 10.000'in altında olan kasabaların incelenmesi gerekmektedir. Çünkü şehirleşme ya mevcut şehirlerin daha da büyümeleri ya da kırsal yerleşmelerin nüfuslarının artarak şehir haline gelmesi şeklinde cereyan etmektedir. Kırsal yerleşmeden(köyden) kasabaya, kasabadan şehire geçiş süreci aynı zamanda nüfusun sayı olarak artmasının yanında, nitelik bakımından homojen yapıdan heterojen yapıya geçiş sürecini de içermektedir. Nüfusun heterojen yapı kazanma süreci hem sayısal olarak artmasına hem de yerleşme fonksiyonlardaki farklılaşmaya da bağlıdır. Bir başka ifade ile nüfus yapısının hem köken ve hem de nitelik bakımından homojen yapısının bozulmasında idari, ticari ve sanayi faaliyetleri başlıca etkeni oluşturmaktadır.

Şehirler sadece sınırları içerisindeki nüfusa değil, aynı zamanda yakın çevresindeki nüfusa da hizmet götürecek hizmet bölgeleri de oluştururlar (KADIOĞLU ve BEKDEMİR 2004). İleride de görüleceği gibi, idarî fonksiyona bağlı olarak ticaret ve hizmet gibi faaliyetlerde canlanma (hareketlenme) olmakta fakat söz konusu sektörlerdeki gelişme tek başına yerleşmenin şehir özelliği kazanmasına yetmemektedir. İdari, ticaret ve hizmet fonksiyonlarının gelişmesine bağlı olarak homojen olan nüfus yapısı değişmekle beraber, nicelik ve nitelik bakımından nüfus belli bir büyüklüğe ulaşana kadar yerleşmede gerek fizikî ve gerekse sosyal bakımdan köyle şehir arası görünüm varlığını korumaktadır.

Kırsal yerleşmelerin şehir haline gelme sürecinde idari ve ticari fonksiyonlar etkili olmakla birlikte, en önemli mekânsal farklılaşmayı yerleşmenin içerisinden veya yakınından geçen yollar (kara ve demiryolları) ile kırsal kesimde kurulan sanayi tesisleri meydana getirmektedir. Özellikle yakın çevresinin çekim merkezi olabilecek

* Doç. Dr., Marmara Üniversitesi, Atatürk Eğitim Fakültesi Öğretim Üyesi.

ve kurulan sanayi tesisleri ile hızla gelişmesi muhtemel olan yerleşmelerin bu bakımdan dikkatle incelenmesi gerekmektedir. Çünkü şehirler planlı ve plansız olmak üzere iki şekilde gelişmektedir. Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerde büyük şehirlerde genellikle plansız gelişme (şehirleşme) olurken, küçük şehirler (nüfusu 50000'in altında olan) nisbeten planlı gelişmektedir.

Biz bu çalışmada 1970 yılında belediye, 1988 yılında ilçe merkezi olarak idari fonksiyon kazanan, 2000'de 10.000'in altındaki (8.928) nüfusu ve 14 Haziran 1997'de faaliyete geçen ve 670 işçinin çalıştığı sanayi tesisi ile gelişmeye çalışan Engiz¹ nüfus yapısı, yakın çevresi ile ilişkileri ve özellikle arazi kullanımı bakımından incelenecektir.

Bu makalede bir durum tespiti yapılacak, bilahare gerçekleştirilecek bir başka çalışma ile Engiz örneği ele alınarak kasabadan şehre geçiş sürecinde meydana gelen mekânsal değişim incelenecektir. Birbirine bağlı gerçekleştirilecek iki çalışmanın uygulamalı coğrafyada örnek olacağı umulmaktadır.

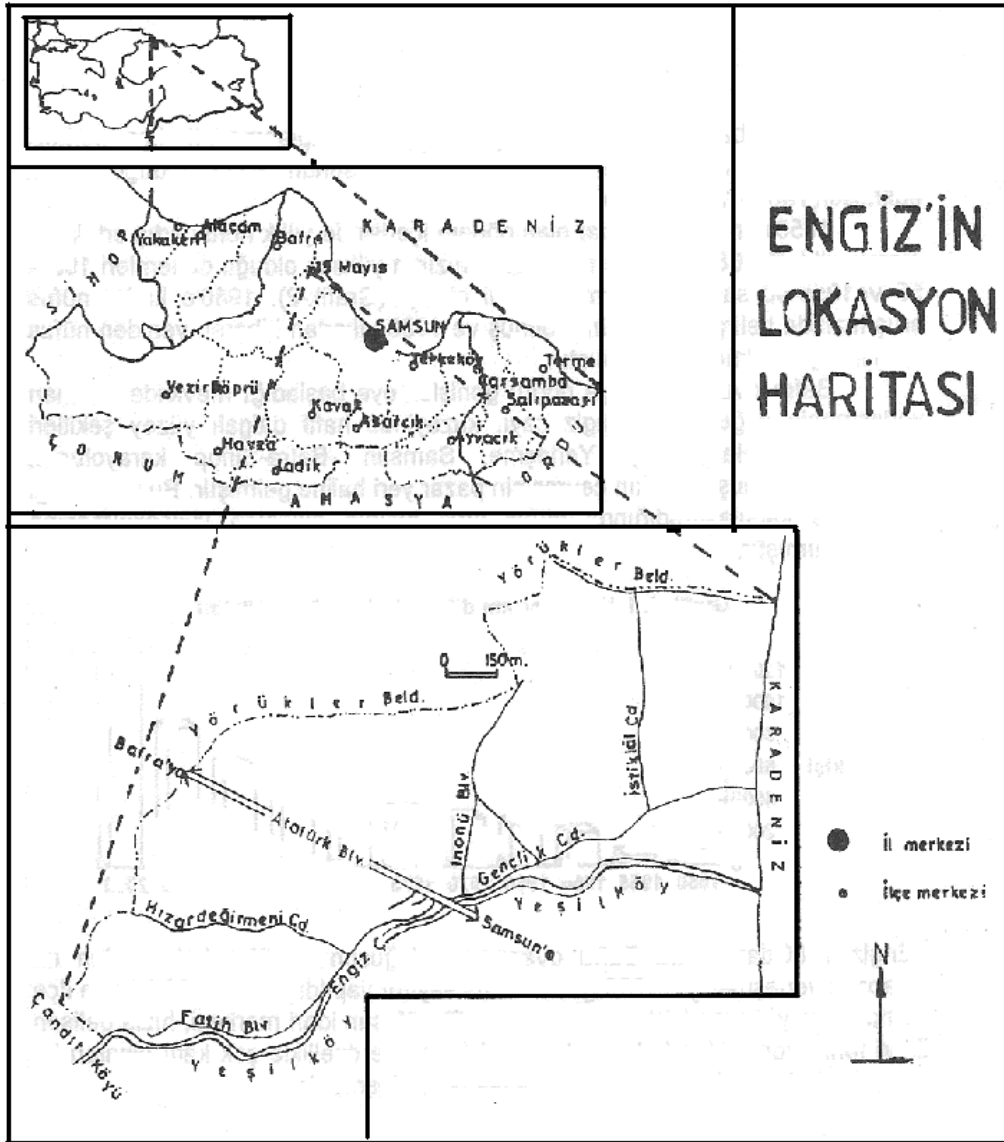
Araştırmamızda kullanılan verilerin önemli bir kısmı anket, mülakat ve analitik metotlar kullanılarak alan çalışmalarından elde edilmiştir. D.I.E., Nüfus Müdürlüğü, Kaymakamlık ve Belediye'den alınan bilgiler yanında esnaf ve kamu kurumlarında uygulanan toplam 154 anketten alınan veriler çalışmanın sayısal temellerini oluşturmuştur.

1. Yerleşmenin gelişim süreci

Samsun'un batısında, Bafra ovasının batı kenarında ve Engiz Çayı'nın batısında yer alan yerleşmenin (*Şekil 1*) ne zaman kurulduğuna dair kesin bir bilgi yoktur. Devlet İstatistik Enstitüsünün nüfus sayım sonuçlarını içeren bültenlerde 1950'den itibaren yer almaktadır.

Engiz'in nüfusu 1950'de 408 iken 1960 yılında 2.041'e yükselmiş, belediye olduğu 1970 yılında ise nüfusunun 3.015 olduğu tespit edilmiştir. 1985 genel nüfus sayımı ile nüfusunun 4.733'e yükseldiği görülmüştür. 1988 yılında Bafra ovasının batısında kalan 22 köyün kendisine bağlanması ile ilçe merkezi haline gelmiş ve nihayet 1990 yılında nüfusu 6.212, 2000 yılında ise 8.928'e ulaşmıştır (*Tablo 1, Şekil 2*).

¹ Ondokuzmayıs ilçesinin ilçe merkezi olan çalışma sahamızın eski adı Engiz Rumca olduğu gerekçesi ile önce değiştirilerek Ballica yapılmıştır. Bu ismin halk tarafından benimsenmeyip eski adının kullanılmaya devam edilmesi üzerine idari düzenlemeden sonra Ondokuzmayıs adı verilmiştir. Ondokuzmayıs ismi de halk tarafından kullanılmamıştır. Ayrıca Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Ondokuzmayıs Polis Okulu ve Ondokuzmayıs lisesi gibi isim benzerliğinden dolayı birçok karışıklık yaşanmış ve nihayet yerleşmenin isminin değiştirilerek tekrar Engiz yapılması için T.B.M.M.'ne kanun teklifi verilmiş, ancak değişiklik henüz yasalaşmamıştır. Özellikle yöre halkı tarafından devamlı kullanıldığı ve bu çalışmada köyleri ile birlikte ilçe geneli değil, yerleşme olarak ilçe merkezi ele alındığı için, ayrı bir karışıklığa sebebiyet vermemek amacıyla, çalışmamızda Engiz ismi tercih edilmiştir.

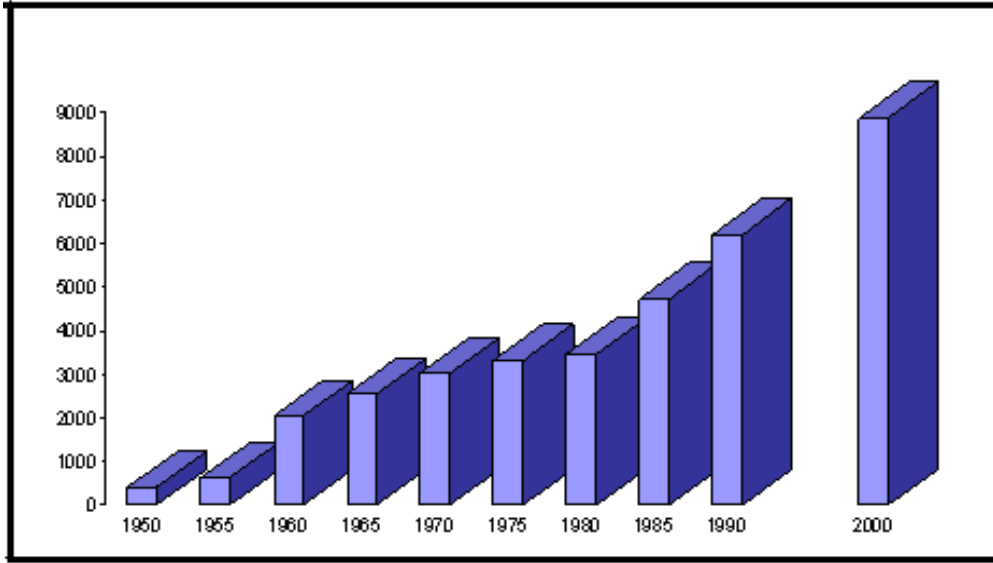


Şekil 1. Engiz'in lokasyon haritası.

Tablo 1. Engiz'de nüfusun gelişimi ve nüfus artış hızının yıllara göre değişimi

Yıllar	Nüfus	Yıllık nüfus artış hızı ‰
1950	4088	-
1955	6299	86
1960	2041	235
1965	2542	43
1970	3015	34
1975	3321	19
1980	3453	07
1985	4733	63
1990	6212	54
2000	8.928	35

Kaynak: D.İ.E. Bültenleri ilgili yıllar.



Şekil 2. Nüfusun sayım dönemlerine göre değişimi.

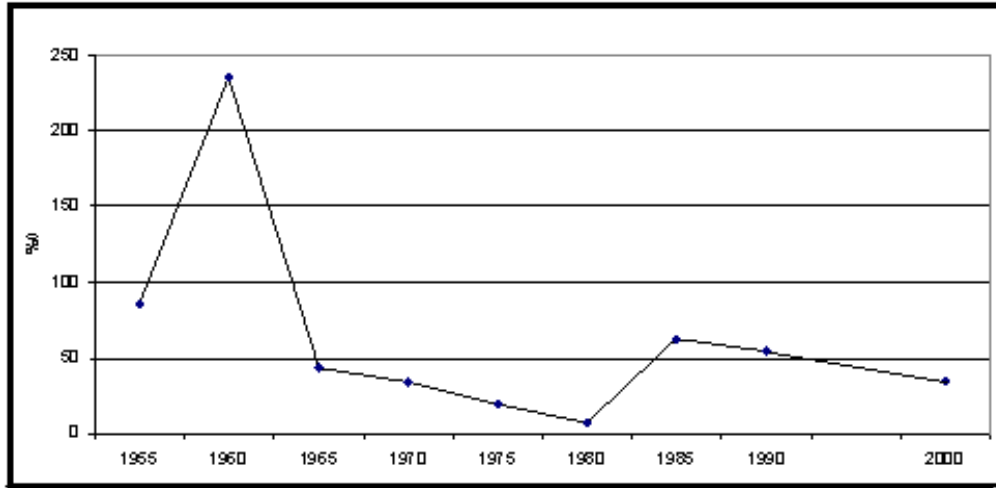
1950'den 1990'a kadar olan dönem içerisinde yıllık nüfus artış ortalama olarak yıllık %₀ 68 olmuş ve nüfus artış hızının yüksek olduğu dönemleri 1950-55 ve 1955-60 sayım dönemleri teşkil etmiştir. 1980'e kadar nüfus artış hızında belirgin bir azalma olmuş ve 1985 yılından itibaren yeniden nüfus artış hızı yükselmeye başlamıştır. 1997'de Balıca sigara fabrikasının faaliyete geçmesi ile Engiz'de nüfus artışında önemli ölçüde yükselme beklenmesine karşılık, 2000 yılında yapılan nüfus sayımında nüfusun 8892'ye çıkabildiği, yıllık nüfus artış hızında ise önceki dönemlere göre nispi bir azalma meydana geldiği anlaşılmaktadır. *Tablo 1'*den de görüleceği gibi 1990-2000 yılları arasında yıllık nüfus artış hızı %₀ 35 olarak gerçekleşmiştir.

Bafra Ovasının batıya ve kuzeye doğru genişlemeye başladığı mevkide bulunan yerleşmenin doğusunda Engiz Çayı, güneyinde hafif dalgalı yüzey şekilleri bulunmaktadır (*Foto 1, Şekil 3*). Yerleşme, Samsun-Bafra-Sinop karayolunun üzerinde kurulmuş ve yakın çevresinin pazaryeri haline gelmiştir. Bu iki özelliği çevresiyle karşılaştırıldığında nüfus artış hızının nispeten yüksek olmasına imkân tanımıştır.

Engiz 1960'dan sonraki dönemde Bafra Ovasının doğusunda nüfus bakımından en kalabalık yerleşim birimi olmuştur. 1990 genel nüfus sayımı yapıldığında 22 köy ve ilçe merkezinde yaşayan toplam 28.947 yaşıyordu. 2000 genel nüfus sayımında ise ilçenin toplam nüfusu 25.820 olarak tespit edilmiştir. Bu durumda ilçe merkezinin nüfusunda artış olmasına karşılık köylerin nüfusunda azalma olduğu anlaşılmaktadır. Engiz yaklaşık 26.000 nüfusun idari merkezi, gelişen ticari fonksiyonu, alan bakımından genişleyen ve özellikle yerleşim birimi içinden geçen Samsun-Bafra-Sinop karayolunun iki kenarına dizilmiş çok katlı binaları ile görünüm bakımından kasabadan şehre geçiş sürecinde bir yerleşmedir.



Foto 1. Engiz'in güneyinde kalan arazinin genel görünümü².



Şekil 3. Nüfus artış hızının sayım dönemlerine göre değişimi.

2. Nüfusun Faaliyet Kollarına Dağılımı

Engiz'in özellikle idari fonksiyon kazanmasıyla nüfus çekmeye başladığı anlaşılmaktadır. Nüfus çekme ile idari merkez ve buna bağlı olarak ticari faaliyetlerdeki hareketlenme arasında ilişki olduğu dikkati çekmektedir. Engiz'de anket uyguladığımız 90 işyerinin 46'sı ilçe olduktan sonra faaliyete geçmiştir. Bir başka ifade ile Engiz'deki işyerlerinin %51'i idari yapıdaki değişikliğe bağlı olarak kurulmuştur. Bu veriden hareketle bir yerleşmenin idari fonksiyon kazanmasına bağlı olarak o yerleşim birimindeki ticari faaliyetlerde önemli ölçüde gelişme olduğu ifade edilebilir. Bundan kırsal yerleşmelerin idari fonksiyona sahip olması ile cazibe kazandığı anlaşılmaktadır.

² Fotoğraflar Ondokuzmayıs İlçesi Kaymakamlığından temin edilmiştir.

1990 genel nüfus sayımı sonuçlarına göre Engiz'de idari personel ve benzeri işler ile hizmet sektöründe çalışanların sayısı 269'dur (D.İ.E.Nisan 1994). Ondokuzmayıs ilçesinde tarım dışı faaliyetlerde çalışanların ilçe merkezinde toplandıkları düşünülürse, idari personel ve benzeri işler ile hizmet sektöründe çalışanlar Engiz'de çalışan nüfusun %10'undan fazlasını oluşturmaktadır. Toptan ve perakende ticaret faaliyet grubunda çalışanların sayısı ise, 160 kişi ve tüm çalışanların % 7,5'ine tekabül etmektedir.

Anket sonuçları ve D.İ.E. verilerinden hareketle yerleşmenin idari merkez haline gelmesinden sonra hizmet ve ticaret sektörlerinde önemli bir istihdam potansiyelinin ortaya çıktığı ifade edilebilir.

3. Nüfusun Sosyal Yapısı

Engiz'de uyguladığımız anketler ve DİE verilerinden elde ettiğimiz sonuçlara göre ortalama aile büyüklüğü 5 ve 5'in üzerindedir. Bu doğrudan doğruya doğal nüfus artış hızının yüksekliğine bağlı olmalıdır. Genel olarak Karadeniz bölgesinde doğal nüfus artış hızı yüksektir (ERGIN 1992)

Anket uyguladığımız 154 ailenin %56'sının aile büyüklüğü 5 ve 5'in üzerindedir. Ortalama aile büyüklüğü bakımından esnaf ile idari ve sosyal hizmetlerde çalışanlar arasında önemli farklılıklar olduğu dikkati çekmektedir. Ticaret ve zanaatla uğraşanların %62'sinin aile büyüklüğü 5 ve daha fazla iken, idari ve sosyal hizmetlerde çalışanlar arasında aile büyüklüğü 5 kişiden azdır.

Karadeniz bölgesinde genel olarak doğal nüfus artış hızının yüksekliği ve buna bağlı olarak ailenin kalabalıklığı ekonomik faaliyetlerin tarıma, dolayısı ile insan gücüne ihtiyaç göstermesine bağlıdır. Zaman içerisinde tarımda makine kullanımının hızla yaygınlaşması işgücü fazlasını ortaya çıkartmıştır (YILMAZ, 1992). Yöredeki işgücü fazlası bir taraftan yurt dışına giderken (1974 öncesi başta Almanya olmak üzere Avrupa ülkeleri, 1980'li yıllarda Arabistan, İran, Irak, Libya gibi Arap ülkeleri), bir taraftan da Samsun ve İstanbul gibi şehirlere gitmiştir.

Nüfus köken bakımından homojenliğini büyük ölçüde korumaktadır. Anketlerden elde ettiğimiz sonuçlara göre kasaba halkının % 73'ü Engiz'in içinden, köylerinden veya Samsun'un diğer ilçelerinden, % 27'si ise başta Trabzon olmak üzere Karadeniz bölgesinin diğer illerindendir. Nüfusun söz konusu homojenliği ticaret ile uğraşanlar arasında daha belirgin iken, idari hizmetlerde çalışanlar arasında homojenlik bozulmuştur (Engiz, köyleri ve yakın çevreden olanların oranı daha düşüktür). Esnafın % 80'i Engiz ve yakın çevresinden iken, bu oran memurlar arasında % 64'dür. İdari hizmetlerde çalışanların % 36'sı tayin yolu ile Türkiye'nin dört bir yanından gelenlerden oluşmaktadır.

Engiz'de ticaretle uğraşanların ancak % 9'u üniversite ve yüksekokul, % 40'ı orta ve lise, % 51'i ise ilkokul mezunudur. İdari hizmetlerde çalışanların % 31'i üniversite ve yüksekokul mezunu iken, % 56'sı lise, % 13 orta ve ilkokul mezunudur. Eğitim durumu bakımından ticaret ve idari hizmetler karşılaştırıldığında esnaf arasında ilk ve ortaokul mezunlarının oranı çok yüksek iken, idari hizmetlerde çalışanlar arasında üniversite-yüksekokul mezunlarını oranı yüksek, buna karşılık ilk ve ortaokul mezunlarının oranı çok düşüktür.

Kasaba halkının kültürel yapısının tanımlamada, eğitim durumu yanında, bazı alışkanlıklarında bilinmesi gerekmektedir. Uyguladığımız anketlerde cevap aradığımız sorulardan biri "Günlük-haftalık gazete veya dergi alıyor musunuz?" idi. Cevaplar değerlendirildiğinde anketimize katılanların % 62'sinin günlük-haftalık gazete veya dergi aldıkları görülmüştür. İdari ve sosyal hizmetlerde çalışanlar içerisinde günlük gazete alanların oranı % 54'iken, esnaf arasında bu oran daha yüksektir (% 65). Bu oranlar yukarı paragrafta eğitim durumunu anlatan bilgilerle çelişmektedir. Çünkü idari ve sosyal hizmetlerde çalışanların eğitim durumu daha yüksek iken, esnafın eğitim seviyesi daha düşüktür. Buna karşılık esnaf arasında gazete dergi okuma oranının nispeten yüksek olduğu dikkati çekmektedir. Bu esnafın okuma alışkanlığından ziyade esnafın müşterisine yönelik hizmetinin doğal sonucu olarak kabul edilmelidir.

Şehirde yaşayanları kırsal kesimde yaşayanlardan ayıran en önemli unsurlardan biri tatil alışkanlığının olup olmamasıdır. Şehirdekilerin tatil yapma alışkanlığı daha yaygın iken, kırsal kesimde bu alışkanlık çok azdır. Engiz'de şehir ile kırsal kesim arasındaki geçiş özelliği bu konuda da dikkati çeker. Araştırma alanımızda idari, ticari ve hizmet sektörlerinde çalışanların ancak % 31'inin tatil yapma alışkanlığı vardır. Tatil yapma alışkanlığı memurlar arasında yaygındır. Memurların % 40'ı tatil yaparken, esnafın ancak % 19'u tatile gitmektedir. Memurların büyük bir kısmı yıllık izinlerini bir başka şehre giderek değerlendirirken, tatil yapma alışkanlığı düşük olan esnaf, vaktini daha çok esas faaliyetleri olan ticaret yanında, ikinci bir faaliyet olarak topraktan ürün alma ve hayvan besleyerek değerlendirmektedir. Dolayısı ile esnaf bir başka yere giderek tatil yapmak yerine vaktini ikinci gelir kapısını oluşturan tarımsal faaliyetlere ayırmaktadır.

Kırsal yerleşmeler ve şehirlerde yaşayanlar geçimlerini tek bir faaliyetten temin etmektedir. İnsanlar kırsal yerleşmelerde geçimlerini topraktan ürün alma, hayvancılık ve benzeri faaliyetlerden temin ederken, şehirlerde sanayi, ticaret, hizmet ve benzeri faaliyet kollarından birinden sağlamaktadır.

Köy ile şehir arasında geçiş aşamasını teşkil eden kasabalarda ise, halkın bir kısmı bir taraftan topraktan ürün alma ve hayvan besiciliği ile uğraşırken, bir taraftan da ticaret, hizmet ve imalat gibi şehre özgü faaliyetlerle uğraşabilmektedir. Engiz

örneğinde bu açıkça görülmektedir. Engiz'de esnafın %45'inin ikinci bir geliri var ki, bunların %27'sinin ikinci geliri tarımsal faaliyetlerdendir.

Kasaba veya küçük şehirlerde, yerleşme dışından gelen halkın kırsal kesim ile ilişkileri sıkı bir şekilde devam etmektedir. "*Memleketiniz veya köyünüz ile ilişkileriniz devam ediyor mu?*" sorusuna alınan cevaplara göre kasaba halkının % 56'sının kırsal kesime bağlılığının sürdürmektedir. Kırsal kesimde yaşayanların kasaba veya şehirlerde yaşayan akrabalarını gıda veya benzeri maddelerle destekledikleri bilinmektedir (DPT Mayıs 1991). Kırsal kesim ile ilişkilerini yoğun bir şekilde sürdüren grubu esnaf ve sanatkârlar teşkil etmektedir. Bu bir ölçüde Engiz'de yaşayan nüfusun homojenliğinin de ölçüsü olarak kabul edilebilir. Esnaf ve sanatkârların % 73'ünün köyleri ile ilişkileri devam etmektedir. Bu ilişki o kadar sıkıdır ki, bir kısmı köyde ikamet edip, Engiz'de çalışmakta, bir kısmı ise, ilkbahar sonu yaz başında köylerine gelmekte ve tarım ürünlerinin hasat mevsimi sonuna kadar köyde kalmaktadır. Çoğu devlet memuru olan ve tayinle gelen idari ve hizmet sektöründe çalışanlar arasında kırsal kesime bağlılık nispeten daha zayıftır. İdari ve hizmet sektöründe çalışanlardan % 31'ine memleketinden veya köyünden gıda maddesi veya benzeri şeyler gelmektedir.

4. Arazi Kullanımı

Engiz Belediyesinin hizmet sunduğu alan 18.500 dönüm olmakla birlikte, yerleşim alanı çok dardır. Foto-1'den de görüleceği gibi, yerleşme yol boyu yerleşme özelliğindedir. Engiz çayının batısında yerleşmenin eksenini oluşturarak geçen Samsun-Bafra-Sinop karayoluna bakan binaların alt katları işyeridir (Manifatura, beyaz eşya, mobilya, bakkal, toptancı, lokanta, çayhane gibi). Bu binaların bazılarının 1-2-3. katları idari ve büro hizmetleri için kullanılırken, bazılarının zemin kat dışındaki katları konut olarak kullanılmakta, bazılarının ise zemin dışındaki katları boştur.

Engiz çayının batı kenarında kümelenen ve Samsun-Bafra-Sinop karayolunun iki kenarında yer alan binalar dışında kalan geniş alanlar tarım faaliyetlerinde kullanılmaktadır (*Şekil 4, Foto 2*).

Yerleşme arazi kullanımı bakımından işyeri-konut, konut alanı ve tarım alanları olarak gruplandırılabilir. İdari hizmetler, okullar, kütüphaneler ve benzeri hizmetlerin yoğunlaştığı kullanım alanından bahsetmek mümkün değildir. Sanayi alanı olarak sigara fabrikası ile küçük sanayi sitesi dikkati çekmektedir. Küçük sanayi sitesi ve yerleşmenin en eski sanayi tesisi olan süt fabrikasının yerleşmeye cazibe kazandıran fonksiyonel bir özelliği şimdilik yoktur.



Foto 2. Engiz'in genel görünüşü.

4.1. İşyeri ve konut alanları

Yerleşmede Atatürk Bulvarı ve bu bulvara açılan sokaklarda bulunan binaların zemin katında toplam 207 işyeri bulunmaktadır. Bunlardan 52'si hizmet (Lokanta, çayhane, berber, terzi), 30'u imalat-tamirat(Marangoz, demir doğrama, oto tamir vb.), 125'i de ticari faaliyetlerle (Bakkal, manav, market, toptan gıda, inşaat malz., tuhafiye, manifatura, kundura vb.) uğraşmaktadır. Söz konusu işyerlerinin faaliyetleri genellikle kasabada yaşayanların günlük ihtiyaçlarına veya çevre köylerden gelen halkın ihtiyaçlarına cevap vermektedir.

Atatürk Bulvarı ve bu bulvara açılan Mustafa Engiz Sk., Mustafa Dağıstan Sk., Huzur Sk., Fatih Bulvarı, Soner Sk., Dursun Şener Sk., Ekrem Ünyar Cd. ve Cemil Engizli Sk. gibi sokaklara sıkışmış ticari faaliyetler gerek yerleşmede yaşayan 8892 ve gerekse 22 köyde yaşayan 16900 olmak üzere toplam 25820 kişinin ihtiyacını karşılamaktadır.

Engiz'de ticari faaliyetler istenilen düzeyde gelişmemektedir. Bu yapı korunduğu müddetçe uygun şartlar olmasına rağmen, kısa süre içerisinde de önemli bir gelişme beklenilmemelidir. İdari hizmetlerde çalışanlar ile esnaf arasında uyguladığımız anket sonuçları ve halktan aldığımız bilgilere göre, Samsun'a ulaşım kolaylığı yerleşmede ticari faaliyetlerin gelişmesine engel olmaktadır. Ayrıca, Engiz'de idari hizmetlerde çalışan memurların, merkez ve yakın köylerde çalışan öğretmenlerin, yaprak tütün bakım atölyeleri ve sigara fabrikasında çalışan işçiler ile esnafın bir kısmı Samsun şehrinde ikamet etmektedir. Samsun sigara fabrikasının

kapatılıp işçilerin bir bölümünün Balıca sigara fabrikasına nakli ile Engiz'deki fabrikada çalışmaya başlayanlar fabrikaya Samsun'dan servisle gidip gelmektedir. Balıca sigara fabrikasındaki istihdamın Engiz'deki ticari faaliyetler ile ekonomiye doğrudan katkısı olmamaktadır. Dolayısı ile Engiz'de oluşan katma değer Engiz dışında değerlendirilmektedir. Bu da doğrudan veya dolaylı olarak Engiz'deki ticari faaliyetlerin gelişmesine engel olmaktadır. Engiz'de idari hizmetlerde çalışanların % 60'ı ihtiyaçlarının önemli bir kısmını Samsun şehrinden karşılamaktadır. Ayrıca Esnafın % 32'si, işçi ve memurun % 44'ü Engiz dışında (köy veya Samsun şehri, Bafra ilçe merkezi) oturmaktadır. Yerleşmedeki ticari faaliyetlerin gelişmemesinin sebeplerinden biri de budur.

Araştırma sahamızdaki ticari faaliyetler, hem ilçe merkezinin hem de köylerin ihtiyacını karşılamaktadır. Yerleşmedeki işyerlerinin % 44'ünün müşterisi sadece ilçe merkezinden, % 48'inin müşterisi hem ilçe merkezi hem de köylere dendir. Geri kalan % 8'inin müşterisi ise sadece köylülerden oluşmaktadır. Köylülerin müşterisi olduğu işyerleri arasında Marangoz, traktör tamircileri, elektrikçiler, tarım ilaçları satanlar başta gelmektedir.

Engiz'de ticari faaliyetlerin hafta içerisinde dağılışı incelendiğinde ise, faaliyetlerin pazartesi ve cuma günlerinde yoğunlaştığı görülmektedir. Pazartesi günü idari hizmetlere yönelik faaliyeti olan kırtasiye vb. işyerlerinin trafiği artarken, Cuma günü yerleşmenin mahalli pazarı kurulmaktadır. Cuma günü köylülerin büyük bir kısmı satacakları ihtiyaç fazlası ürünleri (süt, yumurta, sebze-meyve gibi) satmak veya haftalık ihtiyaçlarını temin etmek için kasabaya gelmektedir.

Engiz'de ticari faaliyetlerin yıl içinde dağılışı incelendiğinde, yaz sezonunda faaliyetlerde bir yoğunlaşma olduğu görülmektedir. Özellikle *yurt dışında çalışan işçilerin izin kullanma dönemine* rastlayan Haziran, Temmuz ve Ağustos aylarında başta inşaat sektörü olmak üzere bütün ticari faaliyetlerde canlanma görülmektedir. Engiz ve köylerinde yaklaşık 4000 civarında³ yurt dışında çalışan işçi bulunduğu düşünülürse, bunların izin dönemlerinde ilçedeki ticari faaliyetler üzerinde muazzam bir artışa yol açabilecekleri daha kolay anlaşılır.

Anadolu'da, orta ve küçük şehirler ile kasabalarda ticari faaliyetlerin yıl içerisinde yoğunlaştığı dönem hasat mevsimi ve sonrasındır. Karadeniz bölgesinde yurt dışında çalışanların yoğun olarak bulunduğu yerleşmelerde, yurt dışında çalışanların izine geldikleri dönemde ticari faaliyetlerde bir canlanma görülürken, hasada bağlı faaliyetlerdeki yoğunlaşma ikinci derecede kalmaktadır.

³ Bu rakam genellikle yurt dışında çalışan işçilere iş yapan esnaf ile belediye yetkililerinin tahminlerini yansıtmaktadır.

4.2. İdari kullanım alanları

Yerleşmede idari hizmetler Engiz Çayı'nın batısında inşa edilen hükümet konağında toplanmıştır. İlçe merkezinde yer alan eski bir fabrika binası satın alınarak, düzenlenmiş ve belediye hizmet binası yapılmıştır.

4.3. Sosyal ve kültürel kullanım alanları

Şehirlerin yakın çevre veya uzak çevrelerindeki nüfusa verdikleri hizmetlerden biri de kültür hizmetidir. Bu hizmetleri eğitsel ve dini hizmetler olarak iki grupta ele almak mümkündür (BAŞIBÜYÜK, 2001). Dolayısıyla, sosyal ve kültürel kullanım alanları içerisinde okullar ile camiler ele alınabilir. Engiz Belediyesi hizmet üretim alanında 1 Anadolu lisesi, 1 Çok Programlı lise ve 2 ilköğretim okulu ve 1 anaokulu bulunmaktadır. Özellikle temel eğitim kanunundaki değişikliklerle zorunlu eğitimin 8 yıla çıkarılması ve bu ihtiyacın karşılanması için taşınmalı sistemle köylerden öğrencilerin Engiz'deki okullara taşınması Engiz'in sosyal kültürel bakımdan önem kazanmasına sebep olmuştur. Ara insangücü yetiştirmeye yönelik eğitim yapan meslek lisesi (Endüstri meslek, ticaret, tarım meslek gibi) yoktur. Bu tür bir eğitimden geçmek isteyen öğrenciler Bafra'ya veya Samsun'a gitmektedir. Engiz'deki eğitim kurumları bir kompleks oluşturacak şekilde aynı bahçe içerisinde değil, birbirinden uzakta yer almıştır. Yerleşmede 11 cami de bulunmaktadır.

4.4. Konut alanları

Yerleşmede arazi kullanışı bakımından çalışılan ve ikamet edilen yerin birbirinden ayrılması şeklinde bir mekânsal farklılaşma görülmez. Ticaret ve idari hizmetlerin sürdürüldüğü binaların birkaç katı aynı zamanda konut olarakta kullanılmaktadır. Foto 2 ve Şekil 4'den de görüleceği gibi konut alanları merkezde toplu, merkezden uzaklaştıkça seyrekleşmekte ve nihayet gevşek dokulu veya dağınık yerleşme görünümü kazanmaktadır.

Engiz çayının batısında Atatürk Bulvarı eksen olmak üzere 6 kata kadar olan binaların çoğunlukta olduğu ve diğer mahalleler ile karşılaştırıldığında en yoğun yapılaşmanın dikkati çektiği, Cumhuriyet ve Pazar mahallelerinde kalabalık bir nüfus toplanmıştır. 1990 genel nüfus sayımı sonuçlarına göre 6212 kişinin yaşadığı Engiz nüfusunun %33'ü (2050 kişi) Cumhuriyet ve Pazar mahallelerinde yaşarken, bu iki mahallede yaşayanların sayısı 2000'de 2994'e çıkmıştır (Tablo 2). Söz konusu iki mahallede Atatürk Bulvarına bakan binaların zemin katı dükkân, üst katları ise ya büro veya konut olarak kullanılmaktadır. Pazar ve Cumhuriyet mahallelerinde yer yer 1-2 katlı binalar bulunmakla birlikte, 5-6 katlı apartman şeklinde yapılmış binaların çokluğu dikkati çekmektedir.

Tablo 2. Engiz'de Nüfusun mahallere dağılımı..

Mahalleler	Nüfus (1990)	Nüfus (2000)
<i>Bahçelievler</i>	295	259
<i>Balıca</i>	562	322
<i>Cumhuriyet</i>	960	1.591
<i>Çamlıca</i>	500	480
<i>Esenyer</i>	-	377
<i>İstiklal</i>	381	512
<i>Karşıyaka</i>	629	701
<i>Kumcagız</i>	347	385
<i>Mimarsinan</i>	-	763
<i>Pazar</i>	1054	1.407
<i>Yenimahalle</i>	238	392
<i>Yeşilova</i>	-	515
<i>Yukariengiz</i>	486	359
<i>Yükseliş</i>	545	865
<i>Toplam</i>	6.212	8.928

Kaynak: D.İ.E. Bültenleri ilgili yıllar.

2000 yılında 3. kalabalık nüfusu barındıran Yükseliş Mahallesi'nde 649 kişi yaşamaktaydı. Kalabalık nüfuslu mahallelerden Karşıyaka'da özellikle sigara fabrikasının batısında gevşek dokulu bir yerleşme dikkati çekmektedir. Topoğrafyadaki monotonluğun bozularak hafif eğimli bir görünümün ortaya çıkmaya başladığı Yükseliş mahallesinde ise, evler Topdağ Caddesi ve bu caddeye açılan sokaklar çevresinde sıralanmıştır. Bu evler genellikle 1-2-3 katlıdır. Diğer mahallelerde ise, yer yer modern tarzda yapılmış apartmanlara rastlanmakla birlikte, binalar genellikle 1-2-3 katlı ve bu binaların zemin katı dışındaki katlarının inşaat halinde olduğu görülmektedir.

Burada konut alanlarından bahsederken üzerinde durulması gereken bir husus da, Engiz'deki **tatil evleridir (Foto 3)**. Tekel sigara fabrikasının güneydoğusunda deniz kenarında 1-2 katlı binalardan oluşan ve sadece yazlık olarak kullanılan siteler yer almaktadır. Samsun'un batısında yerleşme dokusunun iyice gevşediği nüfusun seyrekleştiği, denizin daha temiz olduğu Engiz kıyıları hızla tatil siteleri tarafından işgal edilmeye başlanmıştır. Engiz'in merkezinde ticaretle uğraşanlar, yurt dışında çalışanların bir kısmı, ulaşım kolaylığına bağlı olarak Samsun ile Bafra'daki üst gelir grubuna mensup olanların bazıları tatil evleri yapmak üzere Engiz kıyılarını tercih etmektedirler.



Foto 3. Engiz'in güneyinde deniz kenarındaki tatil evleri.

Engiz sokaklarında gezerken dikkati çeken bir hususta 3-4-5-6 katlı ya inşaat halinde ya da bitirilip boş bekletilen binaların çokluğudur. Kasabada tarım ve ticaret ile uğraşanlar ile yurt dışında çalışan memleketi ile ilişkilerini devam ettirenler, birikimlerini enflasyona karşı erozyona uğratmamak için inşaaat yatırmaktadır. Özellikle bu tür inşaat veya binaya ençok sahip olanların *yurt dışında çalışan işçiler* olduğu dikkat çekmektedir⁴. Alan çalışması sırasında yurt dışında çalışanlara iş yapan esnaf ile yaptığımız görüşmelerde Yurt dışında özellikle Almanya'da çalışıp ta Engiz ile ilişkisini devam ettirenlerin sayısının 4.000 civarında (Engiz ve köyleri birlikte) olduğu tahmin edilmektedir. Yapılan analitik çalışma sırasında 3-4-5-6 katlı binalardan toplam 150 bina ve 300 katın tamamının boş olduğu tarafımızdan tesbit edilmiştir. En basit bir hesap ile bu binaların her katında iki daire olduğu kabul edilirse yaklaşık 600 dairenin boş veya inşaat halinde olduğu görülmektedir. Yukarıda bahsedilen rakamlar içerisinde mahalle aralarındaki apartmanlarda boş bulunun tek kat ve daireler yoktur. Engiz'de 2000 genel nüfus sayımı sonuçlarına göre ortalama aile büyüklüğü 5.6 kişidir. Yukarıda bahsedilen yaklaşık 600 dairenin kullanıma açıldığı kabul edilirse en az 3000 kişinin barınma ihtiyacı karşılanmış olur. Engiz'in hâlihazır nüfusunun 8892 olduğu hatırlanırsa, konut üretiminin ihtiyacın çok üzerinde olduğu gerçeğini ortaya çıkartır. İhtiyaç fazlası konut, hem konut sahibine ve hem de ülke geneline olmak üzere iki türlü zarara yol açmaktadır. 140-150 m² dairenin kirası 100-150 YTL arasındadır. Kiranın düşük olması inşaatı bitmiş dairelerin kiraya verilmeyip boş bekletilmesine yol açmaktadır. Bu konut sahibine zarardır. Ülkeye zararı ise, çok daha önemli boyutlardadır. 100 m²'lik bir dairenin fiyatının 70-80 bin YTL arasında değiştiği kabul

⁴ Bu konuda daha geniş bilgi için YILMAZ 1992, YILMAZ 1993 ve YILMAZ 1995'e bakılabilir.

edilirse 40-50 milyon YTL arasında bir sermayenin toprağa veya inşaata bağlanmak sureti ile ölü yatırıma dönüştürüldüğü gerçeği ortaya çıkar. Engiz'de gördüğümüz inşaata yatırım yapmak yolu ile sermayenin kullanım dışı kalması örneğini Türkiye'nin dört bir tarafında köylerde, kasabalarda, şehirlerde müşahade etmek mümkündür. Kalkınma için en büyük meselenin sermaye yetersizliği olduğu ülkemizde, milyonlarca Yeni Türk Lirası ile ifade edilebilecek sermayenin inşaata yatırılmak sureti ile kullanım dışı kaldığı kolaylıkla ifade edilebilir.

Büyük şehirlere özgü kiracılığın küçük yerleşim birimlerinde yaygın olmadığı dikkati çekmektedir. Esnaf ve kamu kurumlarında çalışanlar arasında uyguladığımız anket sonuçlarına göre esnafın %36'sı kirada, %64' ü kendi evinde otururken, memurların ancak %30'u kendi evinde oturmaktadır. Memurlar genellikle tayin yolu ile geldiklerinden bunlar arasında ev sahipliği oranı daha düşük, buna karşılık kiracılık oranı daha yüksektir.

4.5. Sanayi alanları

Engiz belediye sınırları içerisinde istihdam, ham madde kullanımı ve mamul maddenin pazara sunulması bakımından bölge, ülke genelinde önemli bir yere sahip olan sanayi tesisi yoktur. Kasabadaki küçük sanayi sitesinde ancak yerel ihtiyacı karşılayan 80'i faaliyette, 70'i boş ve inşaat halinde olan toplam 150 dükkândan oluşan küçük bir sanayi sitesi bulunmaktadır. Yerleşmenin güneybatısında Samsun-Bafra yolunun güneyinde yer alan küçük sanayi sitesinde başta otomobil tamiri olmak üzere, demir doğrama, marangoz, traktör tamiri, tarım alet ve edavatı imal ve tamiri gibi faaliyetler sürdürülmektedir. Balıca Tekel Sigara Fabrikasının temeli 1970'li yıllarda atılmış, inşaat 1985 yılında tamamlanmıştır. Fabrikanın kuruluş yerinin yanlış seçilmesinden dolayı, taban suyu seviyesinin yüksek olmasına bağlı olarak uzun süre boş bekletilen tesisin üretime geçirilmesi için gerekli tamirat ve tadilat yapılmış, en gelişmiş teknoloji ile üretimi gerçekleştirmek için ihtiyaç duyulan makineler yurt dışından ithal edilmiştir. Faaliyete geçtiği takdirde yörede önemli ölçüde istihdam oluşturarak, coğrafi görünümün değişmesine imkân sağlayacağı tahmin edilen fabrika, 1997'den beri faaliyette olmasına karşılık beklenen mekânsal değişim gerçekleşmemiştir (Foto 4).



Foto 4. Samsun Sigara Fabrikası'nın havadan görünüşü.

Engiz Belediyesi sınırları içerisinde yer alan ve yurt dışında çalışan işçilerin desteği ile kurulan Engiz Süt Fabrikası çalıştırılmamış ve uzun süre boş bekletilmiştir. Faaliyete geçirilmesi amacı ile hisselerinin % 80'i Köytür'e satılmış, geri kalan hisseleri ise Samsun İl Özel İdaresi ve Engiz Belediyesine geçmiştir. 2006 yılı içinde bu yapı Belediye hizmet binası olmuştur.

Engiz'de sanayiden bahsederken imalat ve tamirata yönelik faaliyetlerin yoğunlaştığı küçük sanayi sitesi üzerinde de durmak gerekmektedir. Yerleşmenin batısında 80'i faaliyete geçmiş, 70'i boş veya inşaat halinde yaklaşık 150 dükkândan oluşan küçük sanayi sitesinde demir doğrama, marangoz, oto tamir (kaporta, boya, motor, elektrik gibi), traktör tamir, tarım aletleri tamir ve imalatı ile benzeri faaliyetler sürdürülmektedir (UZUNEMİNOĞLU 1994). Söz konusu faaliyetler ilçe merkezi ve köylerde yaşayan halkın ihtiyacını karşılamaya yöneliktir. Küçük sanayi sitesindeki dükkânların mülkiyetine bakıldığında, dükkânların büyük çoğunluğunun yurt dışında çalışan işçilere ait olduğu anlaşılmaktadır.

4.6. Ulaşım

Şehirlerdeki fonksiyonel değişimde ulaşımın önemli bir faktör olduğu bilinmektedir (SARGIN 2004). Engiz'deki ulaşım faaliyetlerini köyler ile Engiz ve Engiz ile Samsun arasındaki ulaşım olmak üzere iki yönlü olarak ele almak mümkündür. Bunlardan Samsun-Engiz ve Engiz-Samsun arasında özellikle Eylül-Haziran arasında yoğun bir yolcu trafiği yaşanmaktadır. Bu dönemde Engiz'de oturan öğrencilerin bir

kısmı okula (teknik lise, ticaret lisesi, imam hatip lisesi gibi) Samsun'a gitmektedir. Engiz'de oturanlardan bir kısmı Samsun'daki kamu veya özel sektöre ait işyerlerinde çalışmaktadır. Buna karşılık Engiz'deki resmi dairelerde çalışan memurların bir kısmı Samsun'da veya Samsun istikametindeki yerleşim birimlerinde ikamet etmektedir. Nitekim uyguladığımız ankette bunu doğrulamaktadır. Anketimize katılanların %20'si Engiz dışından, Samsun istikametindeki yerleşim birimlerinden gelip, dönmektedirler.

Samsun-Engiz-Samsun arasında günde 70 minibüs ortalama olarak 3500 yolcu taşımaktadır. Ayrıca Engiz'in içinden geçen Bafra ve Alaçam minibüslerinin de yolcu indirip bindirdikleri kabul edilecek olursa Engiz-Samsun-Engiz arasında günlük hareketli nüfus sayısının çok daha fazla olduğu kolaylıkla ifade edilebilir. Engiz merkez olmak üzere çevresi ile yolcu trafiğinin en yoğun olduğu günleri pazartesi ve cuma günleri teşkil etmektedir. Pazartesi gününün hafta başı olması ve resmi dairelerdeki işlerin takibine bağlı olarak bir hareketlenme olmaktadır. Buna karşılık Cuma günleri Engiz'in pazarı kurulmakta, buna bağlı olarak özellikle çevre köylerde yaşayan ahali ihtiyaçlarını karşılamak veya ihtiyaç fazlası ürünlerini satabilmek için kasabaya gelmektedir.

Engiz'de yerleşmenin alan olarak yürüyerek ulaşılamayacak kadar büyük olmaması, fonksiyonel farklılaşma ve farklı kullanım alanlarının (Ev ve işyerini ayrılması, ticari ve sanayi faaliyetlerinin birbirinden uzak alanlarda yer alması vb.) tam manası ile oluşmamış olmasına bağlı olarak şehir içi ulaşım araçlarına (toplu olarak kullanılan) şimdilik ihtiyaç yoktur. Her ne kadar da alan çalışması sırasında anketimize katılanların bir kısmı şehir içi toplu taşıma araçlarına ihtiyaç olduğunu ifade ettilerse de, bunu gelecek için temenni olarak kabul edip, yerleşmenin gelişme sürecini çabuklaştıracak unsurlardan biri olarak ele almak mümkündür.

Hemen hemen küçük şehirlerde olduğu gibi Engiz'de de kısa mesafeli ulaşımda en yoğun olarak kullanılan araçların bisiklet, mobilet ve motosiklettir.

5. Sorunlar

Engiz'de sorunlar alt yapı ile ilgilidir. Gerek gözlemlerimiz ve gerekse anket ve mülakatlardan edindiğimiz bilgilere göre, başta kanalizasyon, içme suyu, park ve bahçe olmaması başlıca sorunları oluşturmaktadır. Samsun-Bafra-Sinop karayolunun yerleşmenin içerisinden geçmesi, sık sık trafik kazalarına yol açmakta ve bu da haklı olarak halkın şikâyetine yol açmaktadır. Aslında Engiz'in çevresindeki diğer yerleşmelere göre hızla gelişmesi büyük ölçüde bu yola bağlıdır. Ancak, yolun geliş ve gidiş olmak üzere bölünmüş yol olması, trafik akışını düzenleyecek tehzizatın bulunmaması, araçların hız yaparak seyretmesine bu da ölümle neticelenen kazalara sebep olmaktadır.

Yerleşmede şehirselleşme doğrultularının kontrole alınması ve sık sık meydana gelen kazaların önlenmesi için yerleşmenin güneyinden geçen bir çevre yolu

yapılması düşünülmelidir. Böylece yerleşmenin güneye doğru gelişmesi teşvik edilmiş olur. Buna bağlı olarak I. derecede sulanabilen tarım alanlarının tarım dışı kullanıma açılmasının önüne kısa bir sürede olsa geçilmiş olunur. Ayrıca yerleşme hafif eğimli bir alana doğru gelişeceğinden kanalizasyon ve yağmur sularının drene edilmesi de kolaylaşacaktır.

Kuzey Anadolu'nun Karadeniz'e bakan bölümlerinde en önemli sorunlardan birini güneşlenme teşkil eder (ÖNER 1990, UZUNEMİNOĞLU 1992). Tabii konumuna bağlı olarak güneşlenme problemi olan Karadeniz bölgesinde özellikle yüksek binaların yer aldığı yerleşmelerde (şehirlerde), sokakların dar olması konutların bir kısmının (zemin, birinci ve ikinci katlar) yeterince güneş alamamasına yol açmaktadır. Özellikle Engiz Çayı'nın batısında karayolunun gerek kuzeyinde ve gerekse güneyinde sokakların çok dar (6 metre), binaların bitişik yapıldığı gözlenmektedir. Bu da söz konusu sokaklardaki binaların alt katlarının güneş ışığı ve enerjisinden doğrudan faydalanmasını engellemektedir.

Sonuç ve öneriler

1990 genel nüfus sayımında 6.212 nüfusa sahip olan Engiz, nüfusunun hızla artması ve yoğun bir yapılaşma ile fiziki ve sosyal bakımdan hızla şehir fonksiyonu kazanma çabası içerisinde olan bir yerleşim birimidir. 1950'den 1990'a kadar olan dönemde Engiz'in nüfusu ortalama olarak yıllık %₀ 68 oranında artmıştır. Bundan hareketle 2000 yılında nüfusu yaklaşık olarak 11.993'e ve 1990-2000 yılları arasındaki nüfus artış hızı ise ortalama olarak yıllık %₀ 65'e ulaşacağı tahmin edilmiştir. Özellikle Samsun şehir merkezindeki sigara fabrikasının kapatılarak, çalışanlarının Engiz'deki Ballica sigara fabrikasına nakli ile 2000 yılında Engiz'in nüfusunun hesaplanan çok üzerinde olacağı tahmin edilmiştir. Ancak 2000 yılında yapılan nüfus sayımı sonuçlarına göre bunun gerçekleşmediği, 1990-2000 yılları arasındaki artış hızının, 1990 öncesi dönem ortalamalarının çok altında kaldığı görülmektedir.

1988 yılında idari merkez statüsüne kavuşmuş ve buna bağlı olarak ticari faaliyetlerde büyük bir hareketlenme meydana gelmiştir. Engiz'de bulunan işyerlerinin % 51'i idari yapıdaki değişiklikten sonra faaliyete geçmiştir.

Orta ve doğu Karadeniz bölümlerinin ticari merkezi konumunda olan Samsun şehrine fiziki mesafe ve zaman mesafe bakımından yakınlık Engiz'in gelişmesini engelleyen bir faktördür.

Kırsal yerleşmelerin genel karakterlerinden biri olan nüfusun homojenliği araştırma sahamızda da bariz bir şekilde kendisini hissettirmektedir.

Engiz'de esnafın 1/4'ünden fazlası ticaret ve benzeri faaliyetler yanında ikinci bir iş olarak topraktan ürün alma ve hayvancılıkla da uğraşmaktadır. Bu da kasabada

yaşayanların köyleri ile bağlantılarının sıkı bir şekilde sürmesine ortam hazırlamaktadır.

Engiz arazi kullanımı bakımından incelendiğinde şehirlere özgü mekansal farklılaşmanın henüz gerçekleşmediği, işyerlerinin yer aldığı binaların aynı zamanda konut olarak da kullanılabildiği, bazı idari hizmetlerin konut olarak kullanılmak üzere yapılmış apartman katlarına sıkıştığı görülmektedir. Farklı kullanım alanı olarak sadece küçük sanayi sitesi ile tekel sigara fabrikası dikkati çekmektedir. Atatürk Bulvarının iki kenarına dizilmiş apartmanların hemen arkasında tarlaların yer aldığı ve yoğun bir tarımsal faaliyetin sürdürüldüğü dikkati çekmektedir.

Türkiye'nin gerek büyük şehirlerinde, gerekse küçük şehirlerinde veya kasabalarında görüldüğü gibi, Engiz'de de bitirilmiş veya inşaatı devam eden yüzlerce 3-4-5-6 katlı binaya rastlamak mümkündür. Genellikle sermayenin enflasyona karşı korunması amacı ile inşaat sektörüne yatırım yapılması yüz milyarlarla ifade edilebilecek sermayenin kullanım dışı kalmasına, bu da kalkınma için yeterli sermaye birikimini sağlayamayan Türkiye'de kalkınma sürecinin daha da uzamasına yol açmaktadır.

Tekel sigara fabrikasının faaliyete geçmesi ile Engiz'de yoğun bir yapılaşmanın ortaya çıkacağı tahmin edilmiştir. Her ne kadar fabrikanın faaliyette olduğu 10 yıl içinde bu gerçekleşmemiş olsa bile, zamanla birinci derecede verimli, sulanabilir tarım alanları hızla tarım dışı kullanıma açılacaktır. Engiz örnek olmak üzere mutlaka imar planları gözden geçirilmeli ve muhtemel şehirselleşme kuşakları oluşturularak tarım arazileri konutlar ve sanayi tesislerinin işgalinden kurtarılmalıdır.

Fiziki ve zaman mesafe bakımından Samsun'a yakınlıktan faydalanılarak Engiz'in de Samsun şehri gelişme alanı içerisinde düşünülmesi gerekmektedir. Samsun-Bafra-Sinop karayolunun çift yönlü hale getirilmesi, Samsun'a ulaşılabilirliği kolaylaştırmıştır.

Samsun-Engiz karayolu üzerinde ve yakınındaki tarlaların hızla parsellendiği ve yerleşmeye açılma çabası içerisinde girildiği görülmektedir. Söz konusu alanda plansız yapılaşmanın önüne geçilmesi için başta Samsun Büyükşehir Belediyesi olmak üzere, bu güzergâhtaki bütün belediyelerin karayolu çevresini muhtemel şehirselleşme alanı olarak kabul edip, arsa spekülasyonlarının keyfi uygulamalarına imkân tanınmamalıdır.

Şehirler ya planlı ya da plansız gelişmektedir. Planlı gelişen şehirler genellikle küçük şehirlerdir. Küçük şehirlerin planlı gelişmesi öncelikle yapılan imar planlarının daha kolay uygulanmasına bağlıdır. İmar planları yapılırken yerleşmelerin coğrafi şartları mutlaka dikkate alınmalıdır. Buna göre Karadeniz bölgesinin kıyı kuşağında şehirlerin yatay yönde gelişebilmesi için alan sınırlıdır. Kısa mesafeler içerisinde önemli değişme gösteren eğim değerleri şehirlerin alan bakımından yatay yönde

gelişmesini sınırlamaktadır. Yalnızca Çarşamba ve Bafra ovalarında yer alan şehirlerin yatay yönde gelişmesini sınırlayacak fiziki bir engel yoktur. Söz konusu iki ovada gelişen şehir veya yerleşmeler ile sanayi tesisleri sulanabilen verimlilik bakımından birinci derecede verimli tarım topraklarını ortadan kaldırmaktadır. Tarımsal üretimin öneminin her geçen gün biraz daha artmasına bağlı olarak, sulanabilen tarım alanlarının da yerleşmelerin gelişme doğrultularını sınırlayan bir unsur olarak kabul edilmesi gerekmektedir. Tarımsal bakımdan verimli ovalarda yerleşmeler (şehir-kır) gelişirken en az oranda tarım alanı işgali için coğrafi şartlar (bunların başında zemin şartları gelmektedir) dikkate alınarak, şehirlerin gelişim yönlerinin (yatay ve dikey) belirlenmesi gerekmektedir.

Güneşlenme probleminin çözümlenebilmesi için cadde ve sokak genişliği ile bina yüksekliği arasındaki ilişki bölge ve yörenin coğrafi şartları dikkate alınarak gözden geçirilmelidir. Coğrafi şartlar dikkate alınarak imar planlarının gözden geçirilmesi ile yerleşmenin yatay yön yerine, dikey yönde gelişmesi teşvik edilmeli ve cadde, sokak, park ve bahçe gibi ortak kullanım alanlarının genişletilmesine özen gösterilmelidir.

Kaynakça

- BAŞIBÜYÜK, A. (2001). "Fonksiyonel Özellikleri Açısından Suşehri" *Türk Coğrafya Dergisi, Sayı: 37*, Türk Coğrafya Kurumu, İstanbul.
- D.İ.E., Nisan 1994, *Genel Nüfus Sayımı Nüfusun Sosyal ve Ekonomik Nitelikleri, Samsun İli*. Başbakanlık D.İ.E. Matbaası, Ankara
- D.P.T., Mayıs 1991. *Gecekondü Araştırması Sosyal Planlama Başkanlığı Araştırma Dairesi*, Ankara.
- DARKOT, B.(1967). "Şehir Ayırımında Nüfus Sayısı ve Fonksiyon Kriteri" *İ.Ü. Coğrafya Enstitüsü Dergisi Sayı 16*. İstanbul.
- EMİROĞLU, M. (1975). "Türkiye Coğrafi Bölgelerine Göre Şehir Yerleşmeleri ve Şehirli Nüfus" *Coğrafya Araştırmaları Dergisi Sayı 7*. Ankara
- ERGIN, E. (1992). "İllerimizin Doğal Nüfus Artış Hızları Konusuna Bir Yaklaşım" *Türk Coğrafya Dergisi Sayı 29*. İstanbul.
- GÖZENÇ, S. ve GÜNAL, N. (1987). "Türkiye'nin Coğrafi Bölgelerinde Kır-Şehir Nüfusu Ayırımı ile Şehir Nüfusunun 1/200000 Ölçekli Haritada Yükselti Kademelerine Göre Tespiti", *Bülten Sayı 4*. İstanbul.
- KADIOĞLU, Y. ve BEKDEMİR, Ü. (2004). "Akçaabat'ta Şehirleşme ve Şehirselleşme Fonksiyonları", *Doğu Coğrafya Dergisi, Haziran- 2004, Yıl: 9, Sayı: 11*. Çizgi Kitabevi, Konya.
- KARABULUT, Y. (1981). "Karadeniz Coğrafi Bölgesi Nüfusu (1. Şehirselleşme)" A.Ü. DTCF *Coğrafya Araştırmaları Dergisi sayı: 10*, Ankara.

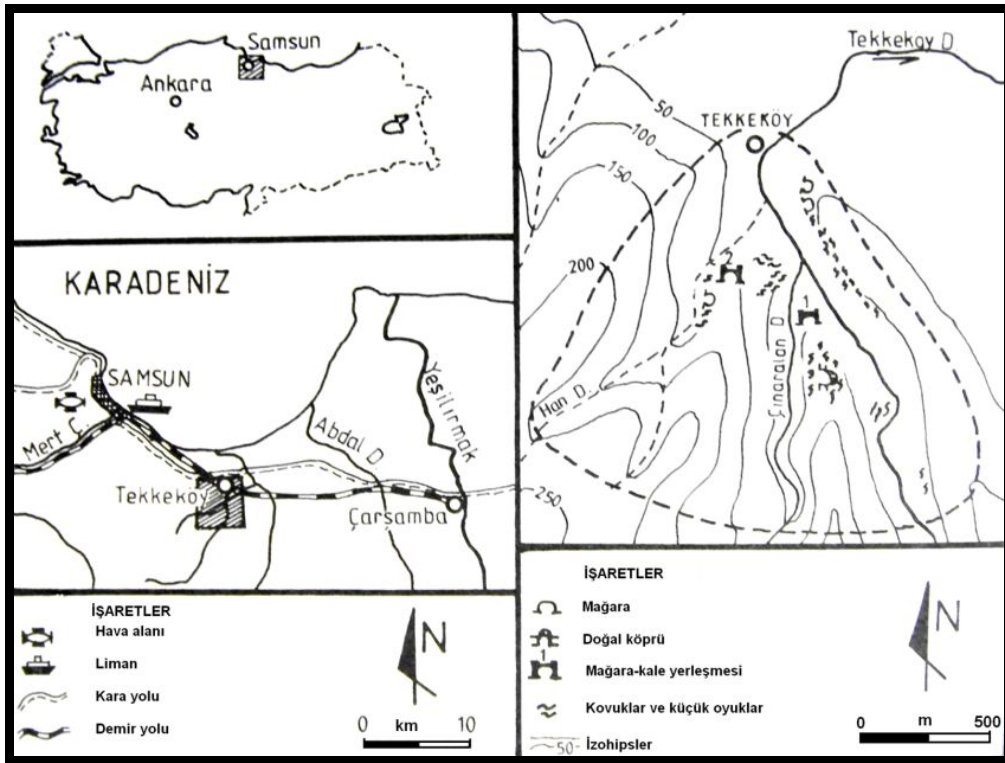
- ÖNER, E. (1990). *Samsun ve Çevresinin Fiziki Coğrafyası*, Yayınlanmamış Doktora tezi. A.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- SARGIN, S. (2004). "Kuruluş Gelişme ve Şehirselleşme Fonksiyonları Açısından Korkuteli Şehri" SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi *Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı: 11, Isparta.
- TÜMERTEKİN, E. (1965). *Türkiye'de Şehirlerin Fonksiyonel Sınıflandırması*, İ.Ü. Coğrafya Enstitüsü Yayını, İstanbul.
- TÜMERTEKİN, E. ve ÖZGÜÇ, N. (2004). *Beşeri Coğrafya; İnsan Kültür Mekan*, Çantay Yayınevi, İstanbul.
- UZUNEMİNOĞLU, H. (1992a). *Samsun: Bir Uygulamalı Şehir Coğrafyası*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- (1992b). "1990 Genel Nüfus Sayımı ve Samsun İli Nüfusu" O.M.Ü. *Eğitim Fakültesi Dergisi*, Sayı 7. Samsun.
- (1993). "Şehirlerin Alan Bakımından Gelişmesi ve Samsun Örneği" O.M.Ü. *Eğitim Fakültesi Dergisi*, Sayı 8. Samsun.
- (1994). "Samsun İlinde Sanayinin Dağılışı ve Başlıca Sorunları" O.M.Ü. *Eğitim Fakültesi Dergisi*, Sayı 9. Samsun.
- YILMAZ, C. (1992). *Batı Avrupa Ülkelerinde Çalışan Türk İşçilerinin Türkiye'de Kırsal Kesim ve Şehirleşme Üzerine Etkileri*. Yayınlanmamış Doktora tezi. İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- (1993). "Türkiye'de Kırsal Sanayinin Desteklenmesi ve İşçi Şirketleri Örneği", O.M.Ü. *Eğitim Fakültesi Dergisi*, Sayı 8. Samsun.
- (1995). "Türkiye'de Kentsel Konut Sorunu ve Yurt Dışındaki İşgücünün Büyük Kentlerimizdeki Konut Sorununun Çözümüne Katkıları" *Doğu Coğrafya Dergisi*, Sayı 1, Erzurum.

TEKKEKÖY MAĞARALARI

Ali UZUN*

Giriş

Tekkeköy mağaraları Karadeniz Bölgesi'nin Orta Karadeniz Bölümü'nde, Samsun iline bağlı Tekkeköy ilçe merkezinin hemen güneyinde yer alır (Şekil 1).



Şekil 1. Tekkeköy mağaralarının yeri (Uzun 1994).

Tekkeköy mağaralarının bulunduğu saha yerleşmelerin kuruluş şartları bakımından uygun coğrafi özelliklere sahiptir. Bu nedenle tarihöncesi dönemlerden itibaren yerleşmeye açıktır.

Tekkeköy mağaralarıyla ilgili ilk bilimsel araştırma 1941 yılında Kılıç KÖKTEN başkanlığındaki bir heyetin yaptığı kazıyla başlar. Bu kazıdan elde edilen buluntular Samsun Arkeoloji müzesinde sergilenmektedir. Bu mağaralarla ilgili bir diğer çalışma ise, Samsun'da müzeler müdürlüğü yapan Mustafa Akkaya Bey'e aittir. Bu araştırmacı "Sam-Sev Dergisi"nde yayımladığı yazısında Tekkeköy mağaralarının turistik potansiyeline dikkat çekmiştir (Akkaya 1990).

* Prof. Dr., Ondokuz Mayıs Üniv. Fen Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü Öğretim Üyesi.

Tekkeköy mağaraları bu çalışmanın yazarı tarafından da incelenmiştir. Araştırmacı mağaraların oluşum özeliklerini, kullanım biçimlerini ve turistik önemini konu alan üç ayrı makale yayımlamıştır (Uzun 1993; 1994; 1995).

Bu alışma, Tekkeköy mağaralarının coğrafi özelliklerini bütüncül bir yaklaşımla incelemek ve yörenin tanıtımına katkı yapmak amacıyla hazırlanmıştır.

Tekkeköy mağaraları *kovuklu çözülme* (tafonileşme) süreciyle oluşmuş doğal şekillerdir. Bu mağaraların bir kısmı doğal halleriyle diğer bir kısmı da yeniden düzenlenerek barınma ve savunma amaçlı kullanılmıştır. Samsun şehir merkezine 13 km mesafede bulunan ve Samsun Büyük şehir Belediyesi sınırları içinde yer alan Tekkeköy mağaraları doğal ve kültürel çekiciliklere sahiptir. Bu nedenle, mağara sahasının temizlenmesi ve rekreasyon amaçlı kullanılabilmesi için yeniden düzenlenmesi önerilmektedir.

1. Doğal ortam  zellikleri

Mağaraların üzerinde geliştiği ana kaya farklı boyuttaki taneli volkanik unsurların taşlaşmasıyla oluşmuştur. ınaralan deresinin Tekkeköy deresine kavuştuğu kesimde incelenen 150 m'lik bir kesitinde ana kayanın aglomera, t f ve t fitik kumtaşlarından oluştuğu, yer yer tabakalı bir yapı gösterdiği ve içerisinden 50 cm ile 150 cm arasında kalınlıklara sahip kumtaşı bantlarının bulunduğu görülmüştür (Uzun 1993).

Tekkeköy mağaraları denize doğru eğimli eski bir kıyı aşınım yüzeyinin Tekkeköy deresi ve kolları tarafından yarılmalarıyla oluşmuş sırtların yamaçlarında gelişmiştir (*Foto 1*). Bu kesimde ana kayanın güneydoğuya doğru hafif bir şekilde eğimli olması, vadi yamaçlarının asimetrik bir görüntü kazanmasına sebep olmuştur. Ayrıca ınaralan deresi vadisinin batıya bakan yamaçlarında basamaklar halinde yapısal platformlar gelişmiş ve mağaralar da özellikle dik duvar şeklinde gerileyen platformların arka duvarlarının oyulmasıyla oluşmuştur.

Tekkeköy mağaraları sahasının sularını Tekkeköy deresi denize taşır. Akarsuyun yaz mevsiminde akımı azalmasına rağmen, yıl boyunca akışı devam eder. Bazen taşkınlara da sebep olan bu akarsu şehir geçişi boyunca kanal içine alınmıştır. Yörede ana kayanın nispeten geçirimli bir özelliğe sahip bulunması, yağış sularının yeraltına geçişin kolaylaştırmakta, ancak arazinin derin ve birbirine yakın vadilerle yarılmış olması yeraltı suyunun düşük akımlı kaynaklar halinde birbirine yakın mesafelerden yüzeye çıkmasına sebep olmaktadır.



Foto 1. Yüksek eğimli bir yamaçta gelişmiş kovuklu çözülme şekilleri.

Mağaraların geliştiği yerlerde ana kaya büyük kısmıyla toprak ve bitki örtüsünden yoksundur. Bununla birlikte yamaçların etek kısımlarında yer çekiminin kontrolünde kolüvyal depolara, sırtların üst kısımlarında sığ ve kaba bünyeli litosolik topraklara ve şehir merkezinden denize kadar olan kesimde alüvyal topraklara rastlanır. Tekkeköy çevresinin tarihöncesi dönemlerden günümüze kadar iskân edilmiş olmasında bu verimli kıyı ovasının önemli bir etkisi olmuştur.

Tekkeköy ve çevresi bütünüyle doğal orman sahası içerisinde yer alır. Ancak, yörede doğal bitki örtüsü büyük kısmıyla tahrip edilmiş, onun yerine insan eliyle oluşmuş ikincil bir bitki örtüsü manzaraya egemen olmuştur. Günümüzde mağaraların yakın çevresindeki az eğimli araziler büyük kısmıyla ziraat faaliyetlerine ayrılmıştır. Yüksek eğim nedeniyle bu amaçla kullanılamayan yamaçlarda ise böğürtlen, kızılçık, muşmula, karaçalı, funda ve benzeri çalılara; karaağaç, akçağaç, dişbudak ve meşe gibi ağaçlara ve çeşitli otsu türlere rastlanır. Yamaç eğim değerlerinin daha da arttığı ve yer yer duvar görüntüsünün ortaya çıktığı kesimlerde ise, ana kaya hem toprak hem de bitki örtüsünden yoksundur. Bu sahalar mağaraların gelişmesi için en uygun şartlara sahiptir.

Tekkeköy'de meteoroloji istasyonu yoktur. Samsun meteoroloji istasyonu verilerine göre yörede yıllık ortalama sıcaklık 14,4 °C ve yıllık ortalama yağış 712 mm'dir. Yörede yazlar nispeten sıcak ve kurak, kışlar ise serin ve yağışlı geçmektedir.

2. Mağaraların oluşumu

Tekkeköy mağaraları kovuklu çözülmeyle (tafonileşme) oluşmuş doğal yer şekilleridir. Bu tip şekillenme iklim ve ana kaya başta olmak üzere, doğal ortam şartlarına bağlılık gösterir. Esasen tafoniler (kovuklar) kurak ve yarı kurak bölgelere özgü yer şekilleridir. Ancak, Tekkeköy’de olduğu gibi yerel ortam özelliklerinin desteklediği diğer bölgelerde de gelişebilmektedirler.

Tekkeköy mağaraları yukarıda özetlenen doğal ortam şartlarının birbirini desteklediği yaklaşık 1,5 km²’lik sınırlı bir alanda gelişmiştir. Burada ana kaya ve arazi yapısı tafonileşmeye uygundur. Ana kayanın açığa çıktığı, toprak ve bitki örtüsünden yoksun yüksek eğimli yamaçlarda uygun iklim koşullarına bağlı olarak tafoniler oluşur (Foto 2).



Foto 2. Delikkaya’nın batı cephesinden bir görünüş. Mağaraların içi oyuldukça desteksiz kalan cephe tavanları çökerek gerilemektedir.

Yukarıda sözü edilen doğal ortam özellikleri bir arada değerlendirildiğinde, gevşek bir şekilde tutturulmuş ve farklı boyuttaki taneli unsurlardan oluşan ana kaya, yaz yağışlarıyla kolayca çözülmekte ve serbest kalan taneler rüzgâr ve yer çekimiyle ortamdan uzaklaştırılarak yerlerinde küçük oyuklar (niş) oluşmaktadır. Zamanla bu oyuklar gelişerek daha büyük oyuklara ve mağaralara dönüşmektedir. Genellikle ağız kısımları geniş içe doğru daralan yarım elipsoid biçimindeki bu mağaraların taban alanları bazen 50-60 m²’lere kadar ulaşabilmektedir. Bu tip kovuklu çözülme şekilleri dış etmenlerin doğrudan etkisine bağlı olarak geliştiklerinden karstik mağaralar gibi

yerin içlerine doğru fazla ilerleyemezler. Genişlikleri birkaç metre ile sınırlı kalır ve içerisi boşaldıkça desteksiz kalan ağız kısmı çöker. Şekillenme bu şekilde devam eder.

3. Tekkeköy mağaraları sahasının yerleşme açısından önemi

Mağaralar insanoğlunun ilk barınaklarından biridir. Ülkemizde tarihöncesi öncesi dönemlerde iskân edilmiş birçok mağara vardır. Karain (Antalya) ve Yarımburgaz mağaraları (İstanbul) bunlar arasında öncelikli bir yere sahiptir (Güldalı ve diğ. 1980). Bununla birlikte mağaralar tarihi dönemlerde de yoğunlukla kullanılmıştır. Nitekim Eskişehir dolaylarında yaşamış Frigler uygun fiziki şartlara sahip alanlarda ana kayayı barınma ve savunma amaçlı olarak düzenlemiş ve kullanmıştır. Ayrıca, işlenmeye uygun tüflerin geniş bir alana yayıldığı Kayseri ve Nevşehir dolaylarında da insanlar ana kaya içinde ibadethaneler, meskenler ve hatta Kaymaklı ve Derinkuyu gibi yeraltı şehirleri açmıştır. Yörede geçmişe duyulan özlemle ana kaya içinde açılmış mesken ve ticarethaneler günümüzde de kullanılmaktadır. Ayrıca, baraj suları altında kalmaması için büyük mücadeleler verilen Hasankeyf (Batman) mağaraları da mağara meskenlerin güzel örnekleri arasında yer alır.

Bu çalışmaya konu olan ve uygun fiziki şartlar altında doğal olarak gelişmiş bulunan Tekkeköy mağaraları ya ilk halleriyle ya da değiştirilerek barınma ve savunma amaçlı kullanılmıştır (Foto 3, 4, 5).



Foto 3. Tekkeköy mağaraları sahasında ana kaya oyularak yapılmış bir sarnıç.



Foto 4. Mesken olarak kullanılmak üzere yeniden şekillendirilmiş bir mağara.



Foto 5. Tekkeköy mağaraları sahası yöre sakinleri tarafından rekreasyon amaçlı kullanılmaktadır. Fotoğrafta Delikkaya görülmektedir. Güneye bakış.

Yukarıda da değinildiği üzere, Tekkeköy mağaraları sahası yerleşme ve savunma için uygun doğal özelliklere sahiptir. Bu özellikleri şu şekilde sıralamak mümkündür:

* Mağaraların yoğunluk kazandığı sırtların kuzey uçları, kıyı ovası ve deniz dâhil çok geniş bir gözetleme alanına sahiptir.

* Tekkeköy sırtları mağaraların bulunduğu alanı Bafra rüzgârının soğutucu etkisinden korumaktadır.

* Mağaraların önündeki kıyı ovası tarımsal faaliyetler için uygundur.

* Sürekli akışa sahip Tekkeköy deresi ve doğal kaynaklar içme ve kullanma suyu ihtiyacını karşılamaktadır.

* Mağaraların vadi tabanından yüksekte yer alması taşkınlardan zarar görmelerini önlemekteydi.

* Mağara sahası ve çevresinin orman sahası olması yakacak, yapacak ve avlanma imkânı sunuyordu.

* Doğal yapı korunarak mağaraların iskân edilmiş olması, uzaktan (denizden) bakıldığında buranın yerleşim yeri olduğunu gölgelemekte ve tesadüfen bulunup zarar görmelerini önlemekteydi.

Bütün bu şartlar bir arada düşünüldüğünde savaş, yangın ve salgın hastalıklar gibi kesintiler göz ardı edilecek olursa, mağara sahası ve yakın çevresi tarihöncesi dönemden günümüze kadar sürekli bir yerleşim alanı olmuştur. Tekkeköy kasabası da bu uygun şartların desteklediği güncel yerleşme yeri olarak kabul edilmektedir.

Zıt yönden bakıldığında, mağara sahasının bütün bu olumlu şartları diğer toplumlar için de yöreyi çekici kılmaktaydı. Bu nedenle burada yaşayanlar kadın, erkek, çoluk çocuk topyekûn bir savaşı göze almak zorundaydı. Dolayısıyla yazar, Karadeniz kıyıları için efsaneleşen savaşçı Amazon kadınlarının, eğer yörede gerçekten yaşamışlarsa, öncelikle Tekkeköy mağara-meskenlerinde yaşamış olduklarını düşünmektedir.

Sonuç ve öneriler

Tekkeköy mağaraları kovuklu çözülmeyle (tafonileşme) oluşmuş doğal yer şekilleridir. Mağaraların bulunduğu alan yerleşmeler açısından uygun coğrafi şartlara sahiptir. Tekkeköy mağaralarının bir kısmı barınma ve savunma amaçlı olarak yeniden şekillendirilmiş ve mağara-kale yerleşmelerine dönüştürülmüştür.

Tekkeköy mağaraları Samsun Büyük şehir belediyesi sınırları içerisinde yer almakta ve şehir merkezine 13 km mesafede bulunmaktadır. Mağara sahası 1977 yılında sit alanı ilan edilmiş ve büyük kısmıyla iskândan korunmuştur. Gerek mağara-

kale yerleşmeleri ve gerekse tafoniler bilim adamları ve turistler açısından önemli çekiciliklere sahiptir.

Tekkeköy mağaraları sahasının yeniden düzenlenerek turizme açılması mağaraların korunması, tanınması ve yöre sakinlerine ekonomik katkı sağlaması bakımından önemlidir. Bu amaçla Terme’de düzenlenen Amazon şenlikleri Tekkeköy’ü de içine alacak şekilde genişletilmelidir.

Kaynakça

- AKKAYA, M. (1990) “Karadeniz turizminde önemli bir potansiyel: Tekkeköy”, *Sam-Sev Dergisi Sayı: 4*, Samsun, (12-13).
- GÜLDALİ, N., NAZİK, L., ÖNAL, Ö. (1980) *Karain mağarası*. MTA Rapor No. 7286.
- UZUN, A. (1993) “Tekkeköy Çevresinde Kovuklu Çözülme Şekilleri”, *Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Eğitim Fakültesi Dergisi, No. 8*, Samsun, (291-303).
- UZUN, A. (1994) “Tekkeköy'deki Mağara Yerleşmelerinin Turizm Açısından Önemi”, *Türkiye Kalkınma Bankası, Turizm Yıllığı 1994*, Ankara, (308-316).
- UZUN, A. (1995) “Tekkeköy'de (Samsun) Mağara-Kale Yerleşmeleri”, *Doğu Coğrafya Dergisi, No: 1*, Erzurum, (413-433).

SAMSUN YÖRESİ COĞRAFYA ARAŞTIRMALARI

Cevdet YILMAZ*

Giriş

Samsun ili; Türkiye ve Karadeniz Bölgesi içindeki konumu, temiz ve güvenilir enerji kaynaklarının varlığı, uygun iklim şartları, ziraat sahalarının genişliği, her alandaki ulaşım kolaylıkları, yetişmiş insan gücü gibi çeşitli alanlardaki artı değerleri ile kalkınmak için çok önemli avantajlara sahiptir. Fakat ne yazık ki bu potansiyeli ayrıntılı olarak tanıtacak ve ortaya çıkaracak yeterli bilimsel çalışma ve altyapıya sahip değildir. Son yıllarda ilin teşvik dışı kalması, yalnızlık haritalarının odağında yer alması gibi hususların hepsi bu durumun bir sonucudur. Diğer yandan, Ondokuz Mayıs Üniversitesi'nin bu ilde bulunması ve çeşitli branşlarda çok sayıda araştırmacının varlığına rağmen, ilin potansiyel gücünü harekete geçirecek ve bilimsel altyapısını oluşturacak verilerin üretilmemesi, mevcut bilgilerin de ilgili kişi ve kurumlarca pratik hale getirilip uygulamaya konulamaması düşündürücüdür. Bu anlamda şehir ve üniversite adeta birbirine küs ve biri diğerinden habersiz durumdadır.

Üniversitenin değişik fakültelerinde üretilen ulusal ve uluslar arası düzeyde çok sayıda makale ve yayının içinde bulunduğu şehre yansımaması, ya da onun dertlerine deva olacak çalışmaların bu kurumlarda yapılmaması son zamanlarda artık daha çok dikkat çekmeye başlamıştır. Çünkü dünyada üniversite ile onun içinde bulunduğu bölgenin birlikteliği ve ortak hareketi sayesinde kalkınmış sayısız örnek şehir olduğu gibi, bu birlikteliği sağlayamamış, varlık içinde yokluk çeken ve gittikçe daha da gerilerde kalan yine çok sayıda kent vardır. Samsun bunlardan ikinci grup şehir içinde yer almaktadır. İlginç olan husus ise, burada asıl problemin sadece araştırma azlığı değil, yapılan araştırmalardan bölgenin ve şehrin haberdar olmamasıdır. Bu durum Türkiye'de sadece üniversiteler ile bulundukları şehirler arasında değil, aynı şehir veya bölgedeki çeşitli kamu kurum ve kuruluşlarının birbirinden bağımsız olarak çoğu zaman aynı konular üzerinde yaptıkları çalışmalarda da kendini göstermektedir. Problem bu kadarla da sınırlı değildir. Üretilen bilginin zamanında ilgili taraflarca paylaşılamaması, bunların tozlu raflarda saklanması sonucu zamanla güncelliğini kaybederek önemini yitirmesine yol açtığı gibi, bu bilgiden habersiz diğer kurumların aynı bilgileri elde etmek için yaptıkları masraf ve çalışmalar ülkemizde gerçekten büyük bir kaynak israfına yol açmaktadır. Bu israf aynı zamanda hiç çalışılmamış konuların ele alınmasına engel teşkil ettiği gibi, detaylı olarak araştırılması gereken birçok konunun da üstünün örtülmesine veya görmezden gelinmesine neden olmaktadır.

* Prof. Dr., Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi, Coğrafya Eğitimi ABD Öğretim Üyesi.

Bu makalenin öncelikli amacı, yukarıda ifade edilen sorunlardan kendi alanımızla ilgili olan kısmını gidermek, bu vesileyle coğrafya alanında Samsun’la ilgili olarak yapılan araştırmaları ve bunların içeriklerini tanıtmaktır. Böylece, araştırmalarda konu tekrarının engellenmesi yanında, hangi konuların ve yörelerin henüz araştırılmamış olduğu, başta coğrafyacılar olmak üzere, ilgili kişi ve kurumlara hatırlatılmak istenmiştir. Çalışmanın diğer bir amacı ise farklı disiplinlerde yapılacak bilimsel çalışmalar için eldeki mevcut coğrafi bilgi altyapısını sunmaktır. Bütün bunları yaparken sadece 19 Mayıs Üniversitesi’ndeki çalışmalar değil, diğer üniversitelerde Samsun’la ilgili olarak yapılan ve coğrafya literatürüne girmiş olan araştırmalar da dikkatle incelenmiş, bunlardan da ilgililerin haberdar edilmesi amaçlanmıştır. Şüphesiz verilen bu literatür içinde gözden kaçanlar olabileceği gibi, halen devam etmekte olan veya bitme aşamasına gelmiş çalışmalar da olabilir.

Araştırmada Samsun ile ilgili kısmî bilgiler veren çeşitli genel coğrafya kitaplarından bahsedilmemiş, sadece doğrudan Samsun yöresini (il merkezi ve ilçeler ile yakın çevreyi) ele alan ve coğrafyacılar tarafından yapılan çalışmalara yer verilmiştir. Bunlar; *kitaplar*, YÖK’ün tez arşivinde bulunan *doktora ve yüksek lisans tezleri*, ülkemiz üniversiteleri veya ilgili kurumları tarafından Türkçe veya kısmen yabancı dilde yayınlanan coğrafya dergileri ve ortak kitaplardaki *bilimsel coğrafya makaleleri* ile kongre, sempozyum ve benzeri ulusal veya uluslararası bilimsel toplantılarda sunulan, tam metni veya özeti yayınlanmış *bildirilerden* oluşmaktadır.

1. Coğrafya araştırmalarının önemi ve başlıca özellikleri

Coğrafya insan ile yer arasındaki ilişkilerin nasıl olduğunu araştıran ve nasıl olması gerektiğini açıklamaya çalışan bir mekân bilimidir. Bu tanımdan hareketle coğrafya öncelikle mekânı tahlil ederek mevcut yapı ve düzeni ortaya koymaya çalışırken, ileri aşamada bu mevcut durumun olumlu ve olumsuz yönlerini dikkate alarak “*başka nasıl olabilirdi, ya da olması gerekirdi*” sorusunun cevabını bulmaya çalışır. Bu bağlamda, bütün coğrafi araştırmaların amacı mekânı tanımak ve onun sahip olduğu potansiyeli ortaya çıkararak üzerinde yaşadığı insanın hizmetine sunmaktır. İnsanın bulunduğu mekândan yararlanası ve onu kendi kontrolü altına alması ise ancak o yeri en iyi şekilde tanınması ile mümkündür. Bir yerin veya bölgenin kalkınması ve orada bulunan insanların refah düzeyinin yükselmesi buna bağlıdır. Coğrafi çalışmalar da genellikle bu amaca hizmet ederler. Çünkü (Türkiye’de beşerî coğrafyanın kurucularından) Ord. Prof. Dr. Ali Tanoğlu’nun ifadesiyle “*Coğrafyalarını bilmeyenler ülkelerinin (bölgelerinin, yörelerinin, illerinin) nelere muktedir olduğunu veya olamadığını bilemezler*”.

Coğrafya mekânı tanıma ve ondan nasıl yararlanılacağını gösterirken diğer bilimlerin ortaya koyduğu verilerden de faydalanır. Coğrafyanın eskiden beri söylene gelen “*bilimler arasında köprü olma görevi*” de burada devreye girmektedir. Çünkü

Coğrafya bilimi, tarih, sosyoloji, ekonomi, siyaset gibi beşeri bilimler yanında, jeoloji, meteoroloji, botanik, toprak vb. fiziki bilim dalları gibi birbirinden bağımsız ve çok farklı alanlarda yapılan çalışmaları sentezleyerek, bilimler arasında bir köprü kurma misyonuna sahip yegâne bilim dalıdır. Bu özelliği ile coğrafya, insanla ilgisiz gibi görünen temel bilimlere ait birçok konuyu da insanın istifadesine sunarak yine önemli bir görev üstlenmiş durumdadır.

2. Samsun yöresi coğrafya araştırmaları

Samsun ve yakın çevresi, ülkemizde bilimsel araştırmalar bakımından uzun süre ihmal edilmiş bir yöredir. 19 Mayıs Üniversitesi'nin kurulması ve özellikle 1990'lı yıllardan itibaren yeterli akademik kadrolara kavuşması sonucu yapılan çalışma sayısı da artmaya başlamıştır (*Tablo 1*).

Tablo 1. On yıllık dönemler itibariyle Samsun Yöresi ile ilgili olarak Coğrafya alanında yapılan bilimsel çalışma sayısı.

Yıllar	- 1950	1950-59	1960-69	1970-79	1980-89	1990-1999	2000 +
Coğrafi Araştırma Sayısı	3	6	5	2	2	47	67

Yapılan araştırma ve gözlemler dikkate alındığında 1970'li yıllara kadar büyük bir gelişme gösteren ve başta Doğu Karadeniz illerinden olmak üzere, büyük miktarda göç alarak büyüyen Samsun, bu yıllardan itibaren gerilemeye ve göç vermeye başlamıştır. Bu durum, DPT'nin yaptığı kalkınma seviyesini gösteren araştırmalarda da dikkati çekmektedir. İlçeler bazında bakıldığında, sahip oldukları potansiyele karşılık, geri kalmışlık daha da dikkat çekicidir. Bu durum coğrafya araştırmalarına da yansımıştır. Samsun ili ve ilçeleri için yeterli sayıda coğrafi araştırma yapıldığını söylemek güçtür. Bu çok büyük bir eksiklik ve çok acele giderilmesi gerekmektedir. Çünkü bölgenin coğrafi özellikleri bilinmedikçe kalkınma yönündeki çabalar sonuçsuz kalmakta, insanla mekân arasındaki ilişki sağlam bir şekilde kurulamadıkça da arzu edilen sonuçlar alınamamaktadır. Böylece bir yandan verilen teşvikler ve yapılan yatırımlar boşa giderken, diğer yandan da geri kalmışlık ve bunun sonucu bölgeden dışarıya göçler devam etmektedir. Nitekim 1990-2000 döneminde nüfusu azalan ilçeler aynı zamanda hem en fazla göç veren, hem de en az araştırma yapılan yerler olması bu ilişkinin önemini ortaya koymaktadır.

Aşağıda Samsun ve yakın çevresi ile ilgili olarak coğrafyacılar tarafından yapılmış ve Türk coğrafya literatüründe yer alan bu çalışmaların, başlıca özellikleri, isimleri ve yer aldıkları kaynaklar yazarların soyadına göre alfabetik sırayla verilmiştir.

2.1. Tezler

Samsun yöresi ile ilgili olarak coğrafya alanında ve coğrafyacılar tarafından 7'si doktora, 16'sı yüksek lisans olmak üzere toplam 23 tez yapılmıştır.

2.1.1. Doktora tezleri

Doktora tezlerinin 2'si beşeri coğrafya, 5'i ise fiziki coğrafya alanındadır. Tezlerin 3'ü İstanbul Üniversitesi'nde, 2'si Ankara Üniversitesi'nde, 2'si de 19 Mayıs Üniversitesi'nde yapılmıştır. Erkal ve Özçağlar dışındaki araştırmacılar aynı zamanda 19 Mayıs Üniversitesi'nde görev yapmış olan akademisyenlerdir. 19 Mayıs Üniversitesi'nde yapılan tez sayısının 2 ile sınırlı kalması üniversite bünyesinde bulunan Sosyal Bilimler Enstitüsü'nde bir süre açık bulunan Coğrafya doktora programının 2000'li yılların başında kapatılması ile ilgilidir. Böylece yüksek lisansını 19 Mayıs Üniversitesi'nde yapan araştırmacılar doktora için başka üniversitelere gitmek zorunda kalmışlar ve konularını da bulundukları yerlerden seçtikleri için, Samsun yöresi ile ilgili derinlemesine yapılacak köklü araştırmaların da önü kesilmiştir. 2010 yılında doktora programı tekrar açılmıştır. Bu tarihten sonra programa kayıt olan öğrencilerin kısa zamanda bu açığı kapatmaları beklenmese de, öğrencilerin Samsun ve çevresi ile ilgili olarak daha kapsamlı çalışmalar yapacaklarına şüphe yoktur. Samsun yöresi ile ilgili olarak hazırlanan doktora çalışmaları aşağıda verilmiştir:

- AKTAŞ, H. (1992) *Orta Karadeniz Bölümünün (Yeşilırmak-Melet Suyu-Kelkit Vadisi Arası) Bitki Coğrafyası* İst. Üniv. Sos. Bil. Enst. (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul.
- ERKAL, T. (1991) *Çarşamba Ovası (Yeşilırmak Deltası) ve Çevresinin Jeomorfolojisi*, İst. Üniv. Dz. Bil. ve Coğ. Enst. (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul..
- ÖNER, E. (1990) *Samsun ve Çevresinin Fizikî Coğrafyası*, Ankara Üniv. Sos. Bil. Enst. (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara.
- ÖZÇAĞLAR, A. (1993) *Çarşamba Ovasında Arazi Kullanımı*, Ankara Üniv. Sos.Bil.Enst. (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara.
- ÖZLÜ, T. (2000) *Orta Karadeniz Bölgesinde Fenolojik Gözlemler ve Doğal Mevsimler*, OMÜ, Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Doktora Tezi) Samsun.
- ŞAHİN, K. (1997) *Vezirköprü Yöresi ve Yakın Çevresinin Uygulamalı Fiziki Coğrafya Araştırmaları*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi). OMÜ, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Samsun.
- UZUNEMİNOĞLU, H.,(1992) *Samsun, Bir Uygulamalı Şehir Coğrafyası*. İst. Üniv.,Sos.Bil. Enst. (Yayınlanmamış Doktora Tezi) İstanbul.

2.1.2. Yüksek lisans (master) tezleri

Samsun yöresi ile ilgili olarak coğrafya alanında 25 yüksek lisans tezi hazırlanmıştır. Bu tezlerin 4'ü İstanbul, 1'i Ankara, 20'si ise Samsun'da yapılmıştır. Bunlardan tez danışmanlığını yaptığımız ve G. Demir (Özgür) tarafından hazırlanan Tekkeköy Şehir Coğrafyası isimli araştırma Tekkeköy Kaymakamlığı tarafından kitap olarak ayrıca yayınlanmıştır. Samsun yöresi ile ilgili olarak hazırlanan yüksek lisans çalışmaları aşağıda verilmiştir:

ALTUNOĞLU, N., 2008, *“Terme Çayı İle Akçay Arasında Kalan Sahanın Kıyı Morfolojisi ve Kıyı Kullanımı”*. OMÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, Samsun.

AYLAR, F. (1996) *Değirmendere-I ile Engiz Çayı Arası Kıyı Kesiminin Jeomorfolojisi*, OMÜ Sos. Bil. Enst., Samsun

BABA, H. (2001) *Samsun-Tekkeköy Arası Sanayi Faaliyetleri*, Marmara Üniv. Eğitim Bil. Enst., İstanbul.

BAHTİYAR, C. (1991) *Çınarlık Köyü'nde (Samsun) Arazi Kullanımı*, İ.Ü. Dz. Bil. ve Coğ. Enst., İstanbul.

BİLGİ, M. (2002) *Kutlukent'te (Samsun) Arazi Kullanımı*, OMÜ, Sos. Bil. Enst., Samsun.

ÇEKER, H. (2003) *Vezirköprü'de Şehir İçi Arazi Kullanımı*, OMÜ, Sos. Bil. Enst., Samsun.

DEMİR, G., (2004) *Tekkeköy (Samsun) Şehir Coğrafyası*, OMÜ, Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi), Samsun.

DÖŞ, M. (1998) *Kavak İlçe Merkezinde Şehir Fonksiyonlarının Gelişimi ve Samsun-Kavak İlişkileri*, OMÜ, Sos. Bil. Enst., Samsun.

DÜŞÜNEN, S. (2000) *Kır Yerleşmelerinde Sosyo-Ekonomik Yapının Oluşmasında Coğrafi Çevre Şartlarının Etkisi Üzerine Bir Araştırma; Eynegazi ve Kuşçular Köyleri Örneği*, OMÜ, Sos. Bil. Enst., Samsun.

GÜL, S. (2008). *Istavloz Çayı Yukarı Havzasında Doğal Çevre Faktörleri ile Arazi Kullanımı Arasındaki İlişkiler*. Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Samsun

GÜREL, K. (2006) *Çarşamba İlçe Merkezinde Şehir İçi Arazi Kullanımı*, OMÜ, Sos. Bil. Enst., Samsun.

İMAMOĞLU, A. 2011. *Engiz Çayı Havzası'nın Jeomorfolojisi*, OMÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, Samsun.

KAYA, N. (2006) *Yeşilkent'in (Samsun) Beşeri ve Ekonomik Etüdü*, OMÜ, Sos. Bil. Enst., Samsun.

- KOÇ (DÜBÜŞ) N. *Samsun'da Şehir İçi İkametgâh Hareketliliği*, Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2012.
- KURUCU SİPAHİ, S. (2008). *Bafra'nın İki Köyünde (Sarıçevre ve Türbe) Karşılaştırmalı Arazi Kullanımı*, Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Samsun.
- MERTOL, H. (2011). *Bafra Ovasında Yer altı Suyundan Yararlanma ve Doğal Çevre İlişkisi*. Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Samsun.
- ÖZDEMİR, S., 2010, "Kızılırmak Deltası'nda Aktüel Kıyı Çizgisi Değişiklikleri ve Sonuçları". OMÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, Samsun.
- ÖZLÜ, T. (1995) *Samsun ve Yakın Çevresinin Coğrafi Yönden Hava Kirliliği*, OMÜ, Sos. Bil. Enst., Samsun.
- ŞAHİN, K.(1994) *Vezirköprü Yöresinin Zirai Faaliyetleri ve İklim Koşulları Arasındaki İlişkiler*, OMÜ, Ün. Sos. Bil. Enst., Samsun.
- TOMAL, N. (1999) *Bafra Ovası'nda Kır Yerleşmeleri*, OMÜ, Sos. Bil. Enst., Samsun.
- UNCU, L. (1995) *Terme Çayı ile Kocamandere Havzalarında Fiziki Coğrafya Araştırmaları ve Doğal Çevre Sorunları*, Ankara Üniv. Sos. Bil. Enst., Ankara
- YAŞAR, A. (1994) *Bafra'nın Şehir Coğrafyası*, İ.Ü. Sos. Bil. Enst., İstanbul.
- YAŞAR, O.(1993) *Derbent Barajı'nın Bafra Ovası Ziraat Hayatına Etkileri*, İ.Ü. Sos. Bil. Enst., İstanbul.
- YILDIRIM, M. (2007). *Taflan Deresi ile Gelemen Deresi Arasının Kıyı Kullanımı*, Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Samsun
- YILDIRIM, M., (1998) *Samsun Çevre Yolu*, OMÜ, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Samsun.

2.2. Kitaplar

Samsun yöresi ile ilgili olarak coğrafya alanında yayınlanmış fazla kitap yoktur. Mevcut kitaplardan 3'ü Bafra yöresi ile ilgili, 1'i Alaçam ve batısı, 1'i Samsun 1 tanesi de Tekkeköy'le ilgilidir. 2006'da *Birinci'si*, 2007'de de *İkinci'si* yayınlanan *Geçmişten Geleceğe Samsun* kitapları serisi içinde yörenin coğrafyası ile ilgili olarak yapılan çalışmalara yer verilerek bu açık giderilmeye çalışılmaktadır. En kısa zamanda Samsun'u bütün coğrafi özellikleri ile tanıtan bir kitabın hazırlanması zorunluluk haline gelmiştir. Samsun yöresi ile ilgili olarak yayınlanan başlıca kitaplar aşağıda verilmiştir:

- AKKAN, E. (1970) *Bafra Burnu Delice Kavşağı Arasındaki Kızılırmak Vadisinin Jeomorfolojisi*, A.Ü. DTCF. Yay. No: 191. Ankara.
- KÖKSAL, A. (1972) *Bafra Ovası'nın Coğrafi Etüdü*, A.Ü. DTCF Yay. No:220, Ankara.
- ÖZGÜR, G. (2006) *Tekkeköy, Tekkeköy Kaymakamlığı Yay.*, Samsun.

- ŞAHİN, K. (2009). *Kürtün Çayı Havzası (Morfometrik Analiz, Akım ve Ekosistem Özellikleri, Su Kalitesi ve Sorunlar)*. Çantay Yayınevi, İstanbul.
- UZUN, A. (1995) *Gerze-Alaçam Arası Kıyı Bölgesinin Jeomorfolojisi*, Öz Eğitim Yayın No: 3, ISBN No: 975-800402-6, Konya.
- YILMAZ, C. (2002) *Bafra Ovası'nın Beşerî ve İktisadî Coğrafyası*, Gündüz Eğitim Yayınları, ISBN 975 6859-28-8, Ankara.
- YILMAZ, C. (2007) *Bafra Ovası'nın Beşerî ve İktisadî Coğrafyası*, (Genişletilmiş 2. Baskı), Kızılırmak Matbaası, Bafra, Samsun. ISBN: 978-975-01666.

2.3. Makaleler

Samsun yöresi ile ilgili olarak yayınlanan makale sayısı 68 olup, bunların çoğunluğu beşerî coğrafya, geri kalanı da fizikî coğrafya alanındadır. Bu çalışmaların bir kısmı ulusal hakemli dergilerde, bir kısmı da ortak kitaplar ve diğer dergilerde yayınlanmıştır. Ayrıca Darkot'un (1966) İslam Ansiklopedisi için yazdığı *Canik* ve *Samsun* maddeleri de, bu yazıların büyük kısmının coğrafya ağırlıklı olması nedeniyle, kaynakçaya dahil edilmiştir. Samsun yöresi ile ilgili olarak ülkemizde yayınlanan bu makalelerden (tespit edebildiklerimiz) aşağıda verilmiştir:

- AKENGİN, H. (2007) "Kasabadan Şehre Geçiş Sürecine Bir Örnek: Engiz (Ondokuzmayıs / Samsun)", *Geçmişten Geleceğe Samsun (İkinci Kitap)*, (Yay. Haz. Cevdet Yılmaz), Samsun Büyükşehir Belediyesi Yay., Samsun (347-368).
- AKKAN, E. (1962) "Kızılıрмаğın Aşağı Kesiminde Kayıkla Nakliyat", *A.Ü. DTCF Dergisi, Cilt: XX, Sayı: 3-4*, Ankara. (263-270).
- AKKAN, E. (1996) "Şahinkaya Yarmavadişi" *A.Ü. DTCF, Coğrafya Araştırmaları Dergisi, Sayı:1* Ankara, (271-296).
- AKTAŞ, H. (1994) "Orta Karadeniz Bölümünde (Yeşilirmak-Melet Suyu-Kelkit Vadisi Arası) Bitki Alanlarının Dağılışı", *Türk Coğ. Der. Sayı:29*, İstanbul, (347-358).
- AKTAŞ, H. (1994) "İsfendiyar (Küre) Dağlarının Doğu Kesiminde Bitki Örtüsü İklim İlişkileri", *OMÜ Eğitim Fak. Dergisi, Sayı:9*, Samsun, (14-51).
- AKTAŞ, H. (1996) "İsfendiyar (Küre) Dağlarının Doğu Kesiminin Jeomorfolojisi ve Toprak Özellikleri", *Akademik Açı 1996/1*, Furkan Kitabevi Yay., Samsun, (142-159).
- AKTAŞ, H.(1996) "İsfendiyar (Küre) Dağlarının Doğu Kesiminin Jeomorfolojisi ve Toprak Özellikleri", *Akademik Açı; 1996/1*, Furkan Kitabevi Yay., Samsun, (142-159).
- ALAGÖZ, C.A.(1966) "Kızılıрмаğın Suyu", *A.Ü. DTCF Coğ. Arş. Dergisi, Sayı:1*, Ankara, (1-16).

- BAHADIR, M., 2011, "Kızılırmak Nehri Akım Değişimlerinin İstatistiksel Analizi", *Turkish Studies* 6/3, P. 1339-1356 Turkey.
- DARKOT, B. (1966) "Canik", *İslâm Ansiklopedisi, Cilt:3*, MEB Yay., İst.
- DARKOT, B. (1966) "Samsun", *İslâm Ansiklopedisi, Cilt:10*, MEB, Yay., İstanbul.
- DARKOT, B. (1993) "Canik", *İslam Ansiklopedisi, Cilt: 3*, İstanbul, (25).
- DARKOT, B. (1993) "Samsun", *İslam Ansiklopedisi, Cilt: 10*, İstanbul (172–179).
- DARKOT, B. (1993) "Lâdik", *İslam Ansiklopedisi, Cilt: 7*, İstanbul (1-2).
- DARKOT, B. (1993) "Vezirköprü", *İslam Ansiklopedisi, Cilt: 13*, İstanbul (324–325).
- ERKAL, T. (1993) "Yeşilirmak Deltası ve Çevresinin Jeomorfolojisi", *Jeomorfoloji Dergisi, Sayı:20*, Ankara, (13-28).
- GÜRSOY, C.R. (1956) "Samsun Gerisinde Karadeniz İntikal İklimi", *A.Ü. DTCF Dergisi, Cilt:8, Sayı:1-2*, Ankara, (113-129).
- İNANDIK, H. (1955-1956) "Sinop–Terme Arasındaki Kıyıların Morfolojik Etüdü-I", *Türk Coğrafya Dergisi, Sayı:15-16*, İstanbul, (21-46).
- İNANDIK, H. (1957) "Sinop–Terme Arasındaki Kıyıların Morfolojik Etüdü-II", *Türk Coğrafya Dergisi, Sayı:17*, İstanbul, (51-71).
- KÖKSAL, A. (1968) "Bafra Ovası İklimi Hakkında", *Türk Coğrafya Dergisi, Sayı: 24-25*, İstanbul, (158-171).
- ÖNER, E. (1996) "Samsun ve Çevresinin Jeomorfolojisi", *Atatürk KDTYK Coğrafya Araştırmaları Dergisi, Sayı: 4*, Ankara, (123-135).
- ÖZÇAĞLAR, A. (1994) "Çarşamba Ovası ve Yakın Çevresinde Araziden Faydalanma", *A.Ü. Türkiye Coğrafyası Dergisi, Sayı:3*, Ankara, (93-128).
- ŞAHİN, K.(1995) "Lâdik-Hamamayağı Kaplıcası", 19 Mayıs Ün. *Eğitim Fakültesi Dergisi, Sayı:10*, Samsun, (175-188).
- ŞAHİN, K. (2008). "Atakum ve Atakent'te (Samsun) Halkın Kıyı ve Kıyı Deniz Suyu Kirliliğini Algılaması", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi, 1 (2)*, (392-404).
- ŞAHİN, K. (2010). "Türkiye'de Etkili Olan Hava Durumu Modelleriyle Samsun'da Bazı Meteorolojik Değişkenler Arasındaki İlişkiler: 2008 Yılı Örneği", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi, 3 (10)*, (537-557).
- ŞAHİN, K.- UZUN, A., (2000), "Vezirköprü Yöresinin Doğal Turistik Çekicilikleri", *Ondokuz Mayıs Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Dergisi, Coğrafya Serisi, Sayı: 1*, Samsun, (47-58).

- ŞAHİN, K.- YILMAZ, A. (2009). "Samsun İlinde Doğal Kaynaklara Dayalı Turizm Arzı ve Planlaması", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 2/7, (218-231).
- ŞAHİN, K., (2001) "Samsun İlinde Bazı Hastalıkların Mevsimlere Bağlı Görülme Sıklığı", *Türk Coğrafya Dergisi* 37, İstanbul, (133-157).
- ŞAHİN, K., (2002) "Çarşamba Ovası ve Yakın Çevresinde Sel Afeti (27 Mayıs 2000)", *Türk Coğrafya Dergisi* 39, İstanbul, (79-97).
- ŞAHİN, K., (2002) "Çarşamba Ovasında Yer Altı Suyu", *Türk Coğrafya Dergisi* 38, İstanbul, (59-83).
- ŞAHİN, K., (2004) "Samsun'da Halkın Hava Kirliliğine Bakışı", *Ekoloji Dergisi*, Sayı: 51, İzmir, (7-12).
- ŞAHİN, K., (2006) "Karadeniz Kıyılarında ripplemark oluşumu ve bazı iklim elemanlarıyla ilişkisi: Atakum (Samsun) Örneği", *Türk Coğrafya Dergisi* : 44, İstanbul, (33-43).
- TANOĞLU, A. (1944) "Samsun Şehri", 4. *Üniversite Haftası*, Samsun, İ.Ü.Yay. No:217, İstanbul, (44-71).
- TANOĞLU, A. (1944/b) "Samsun Limanı ve Hinterlandı", 4. *Üniversite Haftası*, Samsun, İ.Ü.Yay. No:217, İstanbul, (283-296).
- UNCU, L., (1997) "Simenlik Gölü Ekosistemi". Ankara Üniversitesi, *Türkiye Coğrafyası Dergisi* No. 6, Ankara, (375-406).
- UZUN, A. (2000) "Samsun'da Kıyı Yönetimi". *Türk Coğrafya Dergisi*, No. 35 İstanbul, (51-68).
- UZUN, A. (2006) "Samsun Deltaları ve Beklenen Değişmeler", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, (1. Kitap), (Editör: C. Yılmaz), Samsun Büyükşehir Belediyesi Kültür ve Eğitim Hizmetleri Daire Başkanlığı Yay., Samsun, (541-548).
- UZUN, A. (2007) "Samsun İlinin Başlıca Coğrafi Özellikleri", *Geçmişten Geleceğe Samsun (İkinci Kitap)*, (Yay. Haz. Cevdet Yılmaz), Samsun Büyükşehir Belediyesi Yay., Samsun (243-267).
- UZUN, A. (2007) "Tekkeköy Mağaraları", *Geçmişten Geleceğe Samsun (İkinci Kitap)*, (Yay. Haz. C. Yılmaz), Samsun Büyükşehir Belediyesi Yay., Samsun (369-376).
- UZUN, A. (1995) "Tekkeköy'de (Samsun) Mağara-Kale Yerleşmeleri", Atatürk Üniv. K. K. Eğitim Fakültesi, *Doğu Coğrafya Dergisi* No:1, Erzurum, (413-433).
- UZUN, A. (1993) "Tekkeköy Çevresinde Kovuklu Çözülme Şekilleri", 19 Mayıs Üniv. Eğitim Fak. Der. Sayı:8, Samsun, (291-304).
- UZUN, A. (1994) "Tekkeköy'deki Mağara Yerleşmelerinin Turizm Açısından Önemi", *1994 Turizm Yıllığı*, T.C. Kalkınma Bankası Yay., Ankara, (308-316).

- UZUN, A., (2000), "Samsun İlinin Başlıca Coğrafi Özellikleri", Ondokuz Mayıs Üniversitesi Fen Ed. Fak. Dergisi, *Coğrafya Serisi, Sayı: 1*, Samsun, (81-105).
- UZUNEMİNOĞLU, H. (1993) "Şehirlerin Alan Bakımından Genişlemesi ve Samsun Örneği", 19 Mayıs Ünv. *Eğitim Fak. Dergisi, Sayı: 8*, Samsun, (273-290).
- UZUNEMİNOĞLU, H.(1994) "Samsun'da Sanayi Faaliyetlerinin Dağılışı, Gelişme Alanları ve Başlıca Sorunları", 19 Mayıs Ünv. *Eğitim Fak. Dergisi, Sayı:9*, Samsun, (261-292).
- UZUNEMİNOĞLU, H. (1992) "1990 Genel Nüfus Sayımı ve Samsun İli Nüfusu", OMÜ *Eğitim Fak. Dergisi, Sayı:7*, Samsun, (279-284).
- YALÇINLAR, İ. (1951) "Samsun Bölgesinin Bünyesi", *İ.Ü. Coğ. Enst. Dergisi, Sayı: 2*, İstanbul, (127-130).
- YALÇINLAR, İ. (1958) "Samsun Bölgesinin Neojen ve Kuvaterner Kıyı Depoları", *İ.Ü. Coğ. Enst. Dergisi, Sayı: 9*, İstanbul, (11-21).
- YAŞAR, O. (1994) "Kızılırmak Deltası'nda Su Ürünleri Potansiyeli ve Başlıca Meseleleri", *Türk Coğrafya Dergisi, Sayı: 29*, İstanbul, (515-522).
- YAŞAR, O. (1995) "Bafra Ovası Projesi'nin Ova Ziraatında Sağlayacağı Değişimler ve Alınması Gereken Önlemler Üzerine Coğrafi Bir Yaklaşım", *Türk Coğrafya Dergisi, Sayı: 30*, İstanbul, (435-447).
- YILMAZ, A. (2001) "Samsun Merkez İlçe Kırsal Alanında Seçilmiş Dört köyde Mevsimlik İşgücü Üzerine Bir Araştırma", *Türk Coğrafya Dergisi 36*, İstanbul, (129-145).
- YILMAZ, A. (2004) "Samsun Kentinin Yeni Gelişme Alanları; Atakum, Atakent, Kurupelit", *Türk Coğrafya Dergisi 42*, İstanbul, (59-72).
- YILMAZ, A.-ŞAHİN, K. (2009). "Samsun Şehri ve Yakın Çevresinde Turizm ve Turist Algılaması", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi, 2/7* (345-358).
- YILMAZ, C. (2009) "Samsunluluk Bilincinin Oluşmasında Nüfus Hareketlerinin Yeri ve Bunun Samsunspora Yansımaları", *Samsunspor; Kırmızı Beyaz Siyah*, (Editör: M. Yılmaz), İletişim Yayınları, (323-331), İstanbul.
- YILMAZ, C. (2010) "Lojistik Merkez Samsun", *Müsiad Bülteni, Sayı: 19*, Samsun.
- YILMAZ, C. (2011) "Canik", *İlkçağdan Cumhuriyete Canik*, (1-20) Canik Belediyesi Kültür Yay. No:3, (Editör: C.Yılmaz), Samsun.
- YILMAZ, C. (1995) "Coğrafya Eğitiminde Arazi Tatbikatlarının Önemi ve Bir Uygulama Örneği", OMÜ *Eğitim Fakültesi Dergisi, Sayı:10*, Samsun, (287-307).
- YILMAZ, C. (1996) "Sulama Amaçlı Baraj Suları Altında Kalan Tarım Alanları ve Derbent Barajı-Bafra Ovası Sulama Projesi", *Akademik Açı 1996/2*, Samsun, (219-239).

- YILMAZ, C. (1997) "Bafra Çocuk İşçi Pazarı", *Akademik Açı* 1997/2, Samsun, (103–127).
- YILMAZ, C. (2000) "Türkiye'nin Kır Potansiyelinin Değerlendirilmesine Bir Örnek: Süpürge Otu Üretimi ve (Çarşamba'da) Süpürgecilik", *OMÜ Fen-Ed. Fak., Coğrafya Serisi, Sayı:1* Samsun, (131–154).
- YILMAZ, C. (2006) "Samsun Semt Pazarları", *Geçmişten Geleceğe Samsun, (1. Kitap)*, (Editör: C. Yılmaz), Samsun Büyükşehir Belediyesi Kültür ve Eğitim Hizmetleri Daire Başkanlığı Yay., Samsun, (521-539).
- YILMAZ, C. (2007) "Samsun İl Nüfusunun Sosyo - Ekonomik Yapısı, Demografik Nitelikleri ve Coğrafi Dağılım Özellikleri ", *Geçmişten Geleceğe Samsun (İkinci Kitap)*, (Yay. Haz. Cevdet Yılmaz), Samsun Büyükşehir Belediyesi Yay., Samsun (269-293).
- YILMAZ, C. (2007) "Samsun İlinde Nüfus Hareketleri", *Geçmişten Geleceğe Samsun (İkinci Kitap)*, (Yay. Haz. Cevdet Yılmaz), Samsun Büyükşehir Belediyesi Yay., Samsun (295-322).
- YILMAZ, C. (2007) "Samsun Yöresi Coğrafya Araştırmaları", *Geçmişten Geleceğe Samsun (İkinci Kitap)*, (Yay. Haz. Cevdet Yılmaz), Samsun Büyükşehir Belediyesi Yay., Samsun (377-390).
- ZAMAN, M., (2001). "Çarşamba Ovasında Çeltik Tarımı", *Doğu Coğrafya Dergisi* 5, Erzurum, (447-481).
- ZEYBEK, H.İ. (1998), "22 Mayıs 1998 Havza Sel-Taşkın Felaketi", *OMÜ Eğitim Fakültesi Dergisi, Sayı: 11*, Samsun, (157-164).
- ZEYBEK, H.İ. (2006) "Sosyo-Ekonomik Kriterlere Göre Samsun İlının Karadeniz Coğrafi Bölgesi ve Türkiye'deki Yeri", *Geçmişten Geleceğe Samsun, (1. Kitap)*, (Editör: C. Yılmaz), Samsun Büyükşehir Belediyesi Kültür ve Eğitim Hizmetleri Daire Başkanlığı Yay., Samsun, (503-520).
- ZEYBEK, H.İ. (2007) "Samsun İlinde Meydana Gelen Doğal Afetler ve Etkileri", *Geçmişten Geleceğe Samsun (İkinci Kitap)*, (Yay. Haz. C.Yılmaz), Samsun Büyükşehir Belediyesi Yay., Samsun (323-346).

2.4. Bildiriler

Çeşitli ulusal ve uluslar arası bilimsel toplantı, sempozyum ve kongrelerde Samsun yöresi ile ilgili olarak coğrafyacılar tarafından sunulan ve bildiri kitaplarında basılan (tespit edebildiğimiz) başlıca eserler aşağıda verilmiştir. Bunların bir kısmı henüz yayınlanmamış olup toplam 31 adettir.

- BULUT, İ., ŞAHİN, K., YILDIRIM, M. (2011). "Vezirköprü İlçesinde Toponomik (Yer Adlarıyla İlgili) İncelemeler", *Samsun Sempozyumu*, 13-16 Ekim 2011, Samsun.

- ŞAHİN, K. (2011). "Samsun'da Bazı İklim Elemanlarının 3S Turizmine Etkisi: 2008 Yılı Örneği". *Samsun Sempozyumu*, 13-16 Ekim 2011, Samsun.
- ŞAHİN, K., (2003) "Samsun Kenti Batısında (Atakum-Atakent) Deniz ve Kıyı Kirliliği", *Sırrı Erinç Sempozyumu* (11-13 Eylül 2003), İ.Ü. Coğrafya Böl. Yay., İstanbul, (326-331).
- ŞAHİN, K.-YILMAZ, A. (2002) "Kunduz Dağı'nın (Vezirköprü-Samsun) Turizm Potansiyeli ve Değerlendirilmesi", *Türkiye Dağları I. Ulusal Sempozyumu*, Orman Bakanlığı Yayın No:183, Ankara, (596-599).
- UZUN, A. (2005) "Samsun İli Kıyılarında Antropojenik Değişmeler", İstanbul Teknik Üniversitesi, Avrasya Yerbilimleri Enstitüsü, 02-05 Haziran 2005, *TUQUA Türkiye Kuvaterner Sempozyumu V*, İstanbul, (183-190).
- UZUN, A. (2007) "Havza (Samsun) Yöresinin Morfotektonik Özellikleri ve Deprem", *Karadeniz Sivil Toplum Örgütleri Birliği (KASTOB) Karadeniz Sempozyumu*, 21 Mayıs 2006, Havza.
- UZUN, A. 2008. "Samsun şehri Kıyılarında Yapılaşma ve Yeni Kıyı Düzenlemeleri", *TMMOB Samsun Kent Sempozyumu*, (184-192) Samsun.
- UZUN, A. 2010. "Samsun şehir Taşkınlarına Coğrafi Bakış". *II. Ulusal Taşkın Sempozyumu* 22-24 Mart 2010 Tebliğler Kitabı (45-52), Afyonkarahisar.
- UZUN, A. 2010. "Vezirköprü ve Deprem", *Vezirköprü Sempozyumu*, 9-10 Ekim 2010, Vezirköprü.
- UZUN, A. 2010. "Yeşilirmak Deltasında Kıyı Değişmeleri", *Ord. Prof. Dr. Ali Fuat Başgil ve Çarşamba Sempozyumu*, 16-17 Nisan 2010, Çarşamba.
- UZUN, A., ZEYBEK, H. Ş., YILMAZ, C. 2011. "Atakum Kıyılarında Yapımı Devam Eden Dolgu ve Sanat Yapılarının Kıyı Akıntı Desenine ve Morfolojisine Etkileri", *Samsun Sempozyumu*, 13-16 Ekim 2011 Samsun.
- UZUN, A., ZEYBEK, H.İ., YILMAZ, C. (2012) "Atakum Kıyılarında İnşası Devam Eden Yat Limanı ve Dolgu Alanının Dalga ve Akıntı Desenine Etkileri ve Kıyı Morfolojisinde Beklenen Değişmeler, Samsun, Türkiye", *Samsun Sempozyumu* (13-16 Ekim 2011), Samsun.
- YILMAZ, C. (2007) "Cumhuriyetin İlk Yıllarında Samsun Limanında Ulaşım ve Nakliyat", *İlkadımdan Cumhuriyete Milli Mücadele*, (10-12 Mayıs 2007), (Editör: O.Köse), Samsun İlkadım Belediyesi Eğitim ve Kültür Md. Yay., (581-595), Samsun.
- YILMAZ, C. (2007) "Samsun'da Görülen Başlıca Göç Çeşitleri", *I. Mübadele ve Balkan Türk Kültür Araştırmaları Kongresi*, (8-9 Aralık 2007), *Mübadele ve Balkan Türk*

- Kültürü Araştırmaları 2007, Samsun Mübadele ve Balkan Türk Kültürü Araştırmaları Derneği Kültür Yayınları Serisi:1, (129-140), Samsun.*
- YILMAZ, C. (2008) "Toplumsal Dönüşümün Mekânsal Boyutu; Samsun'da Göç ve Kentleşme", *TMMOB Samsun Kent Sempozyumu (27-29 Kasım 2008) Bildiriler Kitabı, (27-29 Kasım 2008), (13-31), Samsun.*
- YILMAZ, C. (2008) "Samsun'da Mübadil Köylerinin Coğrafi Dağılışı ve Nüfus Özellikleri", *2. Balkan Türk Kültürü Araştırmaları Kongresi, (22-23 Kasım 2008), Samsun Mübadele ve Balkan Türk Kültürü Araştırmaları Derneği, Samsun.*
- YILMAZ, C. (2010) "Altınkaya Barajı'nın Vezirköprü'ye Etkileri", *Vezirköprü Sempozyumu (9-10 Ekim 2010)", Vezirköprü / Samsun.*
- YILMAZ, C. (2010) "Çarşamba'da Nüfusun Dağılışı ve Başlıca Özellikleri", *II. Ali Fuat Başgil ve Çarşamba Sempozyumu, (16-17 Nisan 2010), Çarşamba / Samsun.*
- YILMAZ, C. (2012) "Samsun Şehri; Kuruluş Yeri ve Kentsel Gelişim Özellikleri", *Samsun Sempozyumu (13-16 Ekim 2011), Samsun.*
- YILMAZ, C. - ÇAMAŞ, N. (2010) "Samsun Kent Müzesi ve Samsun Kent Arşivi Kuruluş Çalışmaları", *Kent Hafıza Merkezleri, Kent İhtisas Kütüphaneleri, Kent Arşivleri ve Kent Müzeleri Sempozyumu, (26-27 Mart 2010, Erciyes Üniversitesi), Bildiriler ve Tartışmalar Kitabı, Detay Yay., (297-310), Kayseri.*
- YILMAZ, C. (1998) "Batı Avrupa'da Kent İçi Ulaşımında Bisiklet Yollarının Önemi ve Türkiye'de Samsun Şehri İçin Bir Uygulama Önerisi", *Metropolitan Alanlar Planlama Sorunları, (Editör: Hüseyin Cengiz), Yıldız Teknik Üniversitesi Yayın No: MF. ŞBP.-99.005, İstanbul, (241-250).*
- YILMAZ, C. (2005) "Kızılırmak Deltasında Meydana Gelen Erozyonun Coğrafi Analizi", *TURQUA - Türkiye Kuvatları Sempozyumu V, Bildiriler Kitabı, (Editörler: O. Tüysüz - M. K. Erturaç), İstanbul Teknik Üniversitesi, Avrasya Yerbilimleri Enstitüsü Yayını, İstanbul, (227-234).*
- YILMAZ, C. (2006) "Dünyada ve Türkiye'de Kaplıca Turizmi ve Havza Kaplıcaları", *Karadeniz Sivil Toplum Örgütleri Birliği (KASTOB) Karadeniz Sempozyumu, 21 Mayıs 2006, Havza.*
- ZEYBEK, H. İ., 2006, "Sosyoekonomik Kriterlere Göre Samsun İlinin Karadeniz Coğrafi Bölgesi ve Türkiye'deki Yeri", *Geçmişten Geleceğe Samsun Sempozyumu (4-6 Mayıs 2006), Samsun.*
- ZEYBEK, H. İ. – UZUN, A. – YILMAZ, C. – ÖZDEMİR, S. (2010) "Kızılırmak Delta Bütçesine Yapılan Müdahalelerin Delta Sahası ve Morfolojisi Üzerine Etkileri", *UJS, Ulusal Jeomorfoloji Sempozyumu, (Prof. Dr. Oğuz Erol Onuruna), Bildiriler Kitabı, 11-13 Ekim 2010 – Afyon Kocatepe Üniversitesi, (185-194), Afyon.*

- ZEYBEK, H. İ., 2010, “ Vezirköprü İlçesi’nin Mermer Potansiyeli ve Değerlendirilmesi”. Vezirköprü Sempozyumu (9-10 Ekim 2010), Vezirköprü.
- ZEYBEK, H. İ., 2010, “ Çarşamba Ovası’nın Fiziki Coğrafya Özellikleri”. *Ord. Prof. Dr. Ali Fuat Başgil ve Çarşamba Sempozyumu* (16-17 Nisan 2010), Çarşamba.
- ZEYBEK, H. İ.-UZUN, A.-YILMAZ, C., 2012, “ Bafra Ovası’nın Fiziki Coğrafya Özellikleri”. *Potansiyellerinden Hedeflerine Bafra Sempozyumu* (21-22 Nisan 2012), Bafra.
- ZEYBEK, H. Ş., UZUN, A., YILMAZ, C. 2012. *Rüzgâr Enerjisi Gözlem İstasyonları Belirleme Çalışmalarında Jeomorfolojik Faktörlerin Rolü ve Bir Uygulama Örneği: Dedebuzağı Tepesi (Samsun). Ulusal Jeomorfoloji Sempozyumu* 4-6 Ekim 2012,Antakya.
- ZEYBEK, H.İ.-ÖZGÖNENEL, C.-GÜNEREN,E.- ÖZYURT, S.-UZUN,A.- YILMAZ,C. (2012) “Enerji Üretim Amaçlı Alansal Rüzgâr Hız Tespiti Çalışmalarına Dedebuzağı Tepesi (OMÜ-Samsun) Örneği”, *Samsun Sempozyumu* (13-16 Ekim 2011), Samsun.
- ZEYBEK,H.İ.- UZUN, A.-YILMAZ,C., ÖZDEMİR, S. (2012) “Kızılırmak Deltası’nda Kıyı Çizgisi Değişikliklerinin Sonuçları”, *Samsun Sempozyumu* (13-16 Ekim 2011), Samsun.

Sonuç ve öneriler

Samsun yöresi ile ilgili olarak yapılan coğrafi çalışmaları tespit etmek ve bunları ilgililere tanıtmak amacıyla hazırlanmış bulunan bu araştırmadan elde edilen en önemli sonuç, Samsun yöresinin ülkemizin üzerinde en az araştırma yapılan sahalarından birisi olduğudur. Bu araştırma eksikliği 19 Mayıs Üniversitesi’nin kuruluşunun fazla eski olmaması ve bu alanda henüz yeterli araştırma yapamamış olması yanı sıra, yerel yönetimlerin bilimsel çalışmalara karşı (destek anlamında) duyarsızlığından da kaynaklanmış olabilir.

Yapılan araştırmalar genellikle Samsun şehri ve yakın çevresi ile Çarşamba ve Bafra ovaları üzerine yoğunlaşmıştır. Yapılan çalışmaların bir kısmı daha çok bilimsel gayelerle hazırlanmış, doğrudan Samsun ilinin gelişme ve kalkınmasına katkı sağlayacak türde olmayan araştırmalar olduğu görülmektedir. Yapılan araştırmalarda dikkat çeken bir diğer husus ise mevcut durumu tespitin ötesine geçilememiş, ileriye dönük herhangi bir önerinin getirilmemiş olmasıdır. Bu durum, metin içinde de ifade edildiği gibi, üniversite bünyesinde coğrafya doktora programlarının kapalı olması nedeniyle derinlemesine ve uzun süreli araştırmaların yapılamayışından kaynaklanmaktadır.

Öneriler

1. *Samsun Coğrafya Meslek Haftası ve Uluslararası Samsun Kongresi* gibi coğrafya yanında diğer bilim dalların da kapsayacak şekilde kongre ve sempozyumlar düzenlenmeli ve bunlar belli aralıklarla tekrar edilmelidir.

Bu tür organizasyonlar ulusal ölçekte değil, ilçeler düzeyinde yerel ölçekte de yapılabilir. Böylece bilim adamlarının dikkati bu bölgeye, Samsun'a çekilmiş olacaktır. Kongre ve sempozyumlarda sunulan bildiriler ile Samsun'la ilgili olarak çeşitli dergilerde yayınlanmış makaleler "*Samsun Yıllığı*" vb. isimler altında yayınlanacak ortak kitaplarda toplanarak ilgililerin bu bilgilerden haberdar olması sağlanmalıdır. Yine bu bilgiler İnternet ortamında valilik, kaymakamlık veya belediyelerin sitelerinde sürekli açık tutulmalıdır. Böylece hangi konularda bilgi olduğu ve hangi sahalarda bilgi eksikliği olduğu görüleceği için gereksiz yere konu tekrarları olamayacak, mevcut bilgilerin üzerine daha fazlası ve daha iyisinin konulmasının önü açılmış olacaktır.

2. Bilindiği gibi ülkemizde üniversiteler ile onların bulundukları yerlerin idarî, iktisadî ve sosyal kesimleri arasında arzu edilen diyalog bir türlü kurulamamaktadır. Bunun acı bir sonucu olarak bugün üniversitelerimizde yapılan birçok araştırma sadece araştırma yapan kişinin akademik kariyer almasına yaramakta, yine yapılan tezlerin çok büyük bir kısmı YÖK arşivi veya ilgili üniversitenin kütüphanesindeki tozlu raflarda unutulup gitmektedir. Bu durum bir yandan kalkınma çabası içinde olan, diğer yandan ise, eğitim ve bilime yeterli miktarda malî destek bulmada zorlanan ülkemiz için büyük bir israftır. Bu durum aynı zamanda ısrarla araştırma eksikliğinden ve elde yeterli veri olmadığından yakının idarî makamlarda bulunan kişilerin içinde bulundukları çelişkiyi yansıtmaları açısından da düşündürücüdür. Bunun ortadan kalkması için ilgili kurum ve kuruluşlar (örneğin, valilik, kaymakamlık ve belediyeler) bulundukları çevrede ihtiyaç duydukları araştırmaları tespit ederek üniversitelere bildirmeli ve yapılacak araştırmalar bu talebe göre şekillenmelidir. Samsun'un ihtiyaç duyduğu bilgi ve veriler için 19 Mayıs Üniversitesi bunu yapabilecek ve ihtiyaçlara cevap verebilecek durumdadır. Özellikle üniversite bünyesinde uzmanlık alanlarına göre araştırma merkezleri kurularak ihtiyaç duyulan araştırmalar bu merkezlere sipariş edilmeli ve yaptırılmalıdır.

3. Ülkemizde hızlı bir iç göç trafiği yaşanmakta, köyler boşalmakta, şehirler ise baş edemeyecekleri kadar büyük insan yığınları ile karşı karşıya kalmaktadırlar. Bu durum Samsun'un ilçe ve köylerinde de görülmektedir. Bu nedenle, *her yerin kendine has bir potansiyeli olduğu* varsayımından yola çıkılarak mikro ölçekte bu potansiyeli ortaya çıkaracak projelere öncelik verilmelidir. Yörelere bazında *gelir gider dengesi* gözetilmelidir. *Geliri giderinden fazla olan yerlerin göç alacağı, geliri giderinden az olan yerlerin ise göç vereceği* gerçeğinden yola çıkılarak, öncelik her bir yöre için gelir arttırıcı öneriler getiren ve uygulama imkânı bulunan projelere verilmeli, bu tür araştırmalar teşvik edilmeli ve bunlara maddî ve manevî destek sağlanmalıdır. Yapılan

araştırmalar sonunda gelişme potansiyeli olmadığı görölen yörelere gereksiz yere yatırım teşvikleri verilerek ulusal sermaye heba edilmemeli, buna karşılık potansiyeli olan yerlere ise her türlü destek verilerek buraların önü açılmalıdır. Böylece daha dengeli ve bilimsel temele oturan bir kalkınma modeli ortaya çıkacaktır.

BİRİNCİ KİTABIN

İçindekiler

Sunuş	V
<i>Yusuf Ziya Yılmaz</i>	
Sunuş	VII
<i>Necmi Çamaş</i>	
Önsöz	IX
<i>Prof. Dr. Cevdet Yılmaz</i>	
Osmanlıdan Cumhuriyete Samsun Tarihinin Kaynakları.....	1
<i>Nedim İPEK</i>	
15. Yüzyıldan 17. Yüzyıla Samsun Yöresi	23
<i>Mehmet ÖZ</i>	
Klasik Osmanlı Döneminde Samsun ve Çevresinde Nüfus	45
<i>Mehmet ÖZ</i>	
Orta ve Doğu Karadeniz Bölgesinin Bugünkü Etnik Yapısına Tesir Eden Göçler	61
<i>İbrahim TELLİOĞLU</i>	
Orta ve Doğu Karadeniz Bölgesinin Türk Yurdu Haline Gelmesi	69
<i>İbrahim TELLİOĞLU</i>	
16. Yüzyılda Lâdik Kazasında Mâlikâne-Divânî Sistemi	79
<i>Mehmet ÖZ</i>	
16. Yüzyılda Canik (Samsun) Sancağında Eşkıyalık Faaliyetleri	93
<i>Emine ERDOĞAN</i>	
18. Yüzyılda Sinop - Samsun İlişkilerine Ait Bazı Gözlemler	101
<i>İbrahim GÜLER</i>	
18. Yüzyılın İkinci Yarısı Osmanlı-Rus Savaşlarında Karadeniz Liman Kenti	
Samsun	119
<i>Osman KÖSE</i>	
Osmanlı Dönemi İdarî Uygulamalar Bağlamında Canik'in Yönetimi ve	
Yöneticileri	127
<i>Orhan KILIÇ</i>	
II. Meşrutiyet Döneminde Canik Sancağında İdari Yapılanma	149
<i>Rıza KARAGÖZ</i>	
Trabzon Valisi Ahmet Aziz Bey'in Canik Sancağı'nı Vilâyete Dönüştürme	
Projesi (1885)	165
<i>Rıza KARAGÖZ</i>	
Kırım Savaşı Sonrasında Samsun'da Göç ve Göçmen Sorunu	179
<i>İbrahim SERBESTOĞLU</i>	
19. Asra Girerken Osmanlı'da Kentlerin Savaşlara Katkıları ve Savaşların	
Kentlerdeki Yansımaları: Samsun Örneği	193
<i>Osman KÖSE</i>	
Tanzimat Sonrasında Samsun Çevresinde Gayrimüslim-lerin Kilise ve Mektep	
İnşa ve Tamir Faaliyetleri	211
<i>Mucize ÜNLÜ</i>	

Canik'te Asayiş (1911–1914)	225
<i>Osman KÖSE</i>	
Hapishane Reformu Sürecinde Canik Hapishanesini Islah Çalışmaları (1876-1918)	243
<i>Mucize ÜNLÜ</i>	
Canik Sancağı'nda Ermeni Çetelerinin Faaliyetleri (1894 -1896)	259
<i>Rıza KARAGÖZ</i>	
Berlin Antlaşması'ndan Sonra Samsun ve Çevresinde Ermeni Olayları	267
<i>Pelin İSKENDER-KILIÇ</i>	
II. Abdülhamit Dönemi'nde Samsun Yöresinde Meydana Gelen Ermeni Olayları	281
<i>Tuğrul ÖZCAN</i>	
Birinci Dünya Harbinde Samsun ve Çevresinde Ermeni Tehciri Uygulamaları Üzerine Birkaç Belge	285
<i>Hasan BABACAN</i>	
Amerikalı Misyonerlerin Samsun ve Çevresindeki Faaliyetleri	307
<i>Erdal AÇIKSES</i>	
Mondros Mütarekesi'nin Samsun'da Uygulanması ve Bundan Kaynaklanan Bazı Sorunlar (1918-1919)	329
<i>Önder DUMAN</i>	
Rusların Samsun'u Bombardımanı (1915)	345
<i>Osman KÖSE</i>	
1883 (H.1299) Canik (Samsun) Hükümet Konağı Yangını	363
<i>Selim ÖZCAN</i>	
Canik Sancağı'nda Karantina Uygulaması ve Bundan Kaynaklanan Bazı Sorunlar (1910-1911)	371
<i>Rıza KARAGÖZ</i>	
Millî Mücadele Döneminde Karadeniz'deki Amerikan Savaş Gemileri	383
<i>Hikmet ÖKSÜZ- İsmail KÖSE</i>	
Amerikan Raporlarına Göre Samsun (9 Temmuz 1920 - 27 Ocak 1921)	405
<i>İbrahim TELLİOĞLU</i>	
İstiklal Harbinde Samsun'daki Amerikan Filosu	413
<i>Rahmi DOĞANAY</i>	
Millî Mücadele Başlarken Samsun ve Havalisinde Pontus Faaliyetleri	425
<i>Zekai GÜNER</i>	
Mustafa Kemal Paşa'nın Havza Günleri	439
<i>K. Tuncer ÇAĞLAYAN</i>	
Samsun'daki Mübadillerin Sağlık Sorunlarına Dair (1924-1925)	447
<i>Önder DUMAN</i>	
Samsun Konulu Tarih Araştırmaları	453
<i>Figen İPEK</i>	

ÜÇÜNCÜ KİTABIN İçindekiler

Sunuş	V
<i>Yusuf Ziya Yılmaz</i>	
Sunuş	VII
<i>Necmi Çamaş</i>	
Önsöz	IX
<i>Prof. Dr. Cevdet Yılmaz</i>	
Samsun'da Türk Mimarisinin Gelişimi	1
<i>M. SAMİ BAYRAKTAR</i>	
Samsun'da Bulunan İki Önemli Ahşap Eser Gökçeli ve Bekdemir Camileri	23
<i>Yılmaz CAN</i>	
Samsun ve Bafra Ulu Camileri	43
<i>M. Sami BAYRAKTAR</i>	
Samsun Çarşamba'da Taceddinoğulları ve Osmanlı Dönemine Ait İki Ahşap Eser; Ordu ve Porsuk Köyü Camileri	87
<i>M. Sami BAYRAKTAR</i>	
19. Yüzyılda Samsun'un Kentsel Gelişimine Dair Bir Kaç Mimari Örnek	115
<i>A. Şevki DUYMAZ</i>	
Samsun'da Osmanlı Dönemine Ait Üç Ticari Yapı; Taşhan, Arasta ve Bedesten	129
<i>M. Sami BAYRAKTAR</i>	
Anadolu Selçuklu Döneminin Önemli Yapıtlarından Çakallı Han Üzerine Bazı Düşünceler	161
<i>M. Kemal ŞAHİN</i>	
Modern Samsun'un Efsanevî (Mitolojik) Geçmişi	181
<i>Hülya ALTUNYA</i>	
Dânişmendnâme'de Samsun	189
<i>Ergin AYAN</i>	
Akdağ'ın Eteklerinde Seyyidler ve Osmanlılar; 15.Yüzyıl'dan 17.Yüzyıl'a Lâdik Kazası	201
<i>Mehmet ÖZ</i>	
Evliya Çelebi Seyahatnamesi'ne Göre Lâdik	243
<i>Muhammet KUZUBAŞ</i>	
Kâmûsü'l-A'lâm'a Göre 19.Yüzyılın Sonunda Canik Sancağı ve Kazaları	253
<i>Yavuz BAYRAM</i>	
19. ve 20. Yüzyıllarda Samsun Mevlevihanesi	269
<i>Yakup ŞAFAK</i>	
19. Yüzyılın İlk Yarısında Samsun'da Evlilik Kurumu	277
<i>Mehmet BEŞİRLİ</i>	
Türkiye Kütüphanelerinde Arapça Yazma ve Matbû Eseri Olan Samsunlu Âlimler	295
<i>Recep DİKİCİ</i>	

Samsunlu Divan Şairleri	299
<i>Yavuz BAYRAM - Avni ERDEMİR</i>	
Şiir, Şehir, Şair Münasebeti Bağlamında Mihrî Hatun'un Gözüyle 15.Yüzyılda Lâdik	307
<i>Yavuz BAYRAM - Avni ERDEMİR</i>	
20. Yüzyılın Başlarında, Canik (Samsun) Sancağında İsimleri Değiştirilmek İstenen Kaza, Köy, Mahalleler ve Yeni İsimleri	321
<i>Selim ÖZCAN</i>	
Samsun Merkez Kökçüoğlu Mezarlığı'ndaki Önemli Bazı Mezar Taşı ve Kitabeleri	337
<i>Eyüp NEFES</i>	
Çarşamba ve Yöresindeki Mezar Taşlarının Dili	343
<i>M. Fatih YILMAZ</i>	
Samsun Manilerinde Sosyal Temalar	355
<i>Şahin KÖKTÜRK</i>	
Samsun Ağızları	375
<i>M. Dursun ERDEM</i>	
Samsun ve İlçelerinde Yemek Adları	381
<i>İlknur KARAGÖZ</i>	
Romancı Gözüyle Samsun'un Yüz Yıllık Tarihi	389
<i>Şaban SAĞLIK</i>	
Müzikologlar Gözüyle Orhan Gencebay	401
<i>Ayşegül ARAL</i>	
Ali Fuad Başgil ve Demokrasi Terbiyesi	417
<i>Zekeriyya ULUDAĞ</i>	
TBMM I. Dönem Samsun (Canik) Mebusları ve Meclis'teki Faaliyetler	425
<i>Mustafa MÜJDECI</i>	
1946 Genel Seçimlerinin CHP ve Demokrat Parti Açısından Değerlendirilmesi: Samsun Örneği	437
<i>D. İnce ERDOĞAN</i>	
Yerel Seçim Sonuçları Temelinde Samsun'un Siyasi Yapısı	449
<i>D. Ali ARSLAN</i>	
Atatürk'ün Samsun Öğretmenlerine ve Samsun'dan Öğretmenlere Bildirileri	469
<i>Mustafa KIRCI</i>	
Samsun Basın Tarihinden Bir Kesit: Haber Gazetesi	473
<i>Önder DUMAN</i>	
Ondokuzmayıs Atatürk'ü Anma ve Gençlik ve Spor Bayramı	489
<i>D. Ali AKBULUT</i>	
Gazi Parkı ve Gazi Heykeli	497
<i>D. Ali AKBULUT</i>	

