

## SİYASETİN GÖLGESİNDE LİMANLAŞAMAMIŞ BİR İSKELE -PERŞEMBE (VONA) İSKELESİ-\*

İlhan EKİNCİ\*\*

### Özet:

Uluslararası ticaretin gelişimiyle Karadeniz iskeleleri imparatorluğun iç ticaret alanı olmaktan çıkarak büyümeye ve gelişmeye başladılar. Birbirine eşit ve benzer yapıdaki birçok iskele arasından bazıları taşıdıkları farklı avantajlar sebebiyle diğerleri arasından sıyrılmaya ve yükselmeye başladılar. Bu değişimi ve dönüşümü yalnızca denize ait avantajlar belirlemedi. Kıyı ovalarının yanında, kentsel büyüme alanları olanlar, ardbölgeleriyle yol bağlantıları daha güçlü bir şekilde kurulanlar diğerlerine karşı üstünlük kurdular ve daha fazla geliştiler. 19. Yüzyılın ilk yarısına kadar Perşembe (Vona) iskelesi ile ilgili elde edilen bilgiler, onun coğrafi önemine binaen bölgedeki denizcilik faaliyetlerinin merkezinde yer alan bir iskele olduğudur. Ancak yüzyılın ikinci yarısında, coğrafi yapısından kaynaklanan önemi devam etmekle beraber bir liman olarak büyümedi. Perşembe'nin bir liman kenti olarak ortaya çıkamamasının sebebi biraz da Ordu'nun (Bucak'ın) bir iskele kent olarak büyümesiyle ve onu gölgelemesi ile ilgilidir. Yabancı, yerli seyyahların tespitlerinde, bazı belgelerde, askeri layihalarda Doğu Karadeniz'de özel bir yeri olan Vona, avantajlı coğrafi konumuna karşın, sahilinde balıkçı teknelerinin yapıldığı ve tamir edildiği işler bir balıkçı barınağı olmaktan öteye gidememiştir.

### AN UNCONSTRUCTED PIER DUE TO POLİTİCS: *PERSHEMBE (VONA)*

#### Abstract:

Black Sea Ports did began to expand and grow out from Ottoman Imperium's domestic trade area with the development of international trade. Among a lot of equal and similar ports; some of them stood out amongst others due to their different advantages. This change and transformation did not originated only from advantages about their positions to the sea. Port cities which were close to fertile lands, which had expansion areas and strong road networks to their hinterlands accomplished to gain superiority on others and grew more. Information collected on Pershembe (Vona) port until the middle of the nineteenth century shows that she was an important port which were at center of the marine activity at her dsitric. But, despite her ongoing geographical advantages Pershembe couldn't grow as a commercial port. Ordu (Bucak)'s emerge as a port city did negatively effected Pershembe port's development. Vona, which were given a special place in travel books (both foreign and domestic), at some state papers, military briefs about East Black Sea region, despite her convenient geographical location, couldn't go further of beeing a fishing port and a shipyard that only can build and repair little fishing boats.

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

\*\* Prof. Dr. Ordu Üniversitesi, ekincilhan@hotmail.com.

## Giriş

Evliya Çelebi, Seyahatnamesinde Vona'dan (Perşembe) şöyle bahseder; “*Fatsa'dan kalkarak (İstefani Burnu) denilen yere geldik. İstefani Burnu deryaya doğru on mil çıkmış bir sivri burundur. Dağlarında mamur ve abadan Rum köyleri vardır. Bunlar da Canik hakkında mahsuldar köyledir. Bu burnu geçüb şimal taraftan (Vona kalesine) geldik. Ceneviz Frenklerinin binasıdır. Sonra Azerbaycan hakimi Uzun Hasan Gümüşhane, Bayburd, Dücanhe kalelerini fethederken bu (Vona) kalesini de fethetmiştir. Sonra da Ebulfeth zamanında Osmanlılara geçmiştir. Canik sancağı hükmünde Subaşılıktır. Kalesi leb-i deryada müdevver köhne bir kaledir. Dizdar ve neferatı vardır. Ama cebehanesi ol kadar mamur değildir. Serdarı 150 akçeli kadısı vardır. Ol kadar ayarı yokdur. Camileri, hamamı, hanı, sük-ı muhtasarı vardır. Halkı ekseriya Rum, Duna Etrakidir. Burası güzel demir tutar liman-ı azimdir. Bir mürsel üzere gemilerin demir bırakmadan yatması mümkündür. Pupa eyyam ile asan bir günde (Giresun) kalesine vardık”<sup>1</sup>.*

1817-1819 yıllarında bölgeyi dolaşan Per Minas Bijişkyan ise Vona limanının Yason'a dokuz mil mesafede iyi bir liman olduğunu ve üç ayrı yerde gemilerin konaklayabileceğinden bahsetmektedir. 19. yüzyılın ilk yarısında Karadeniz sahiline gelen ve sahil boyunca bölgeden geçen İngiliz seyyahı Hamilton (13 Temmuz 1834) Ordu ve devamında Perşembe izlenimlerini anlattığı seyahatnamesinde; Ordu'dan Fatsa'ya olan 12 saatlik yolda dağ yolunu/kara yolunu değil, riskleri azaltmak için deniz yolunu tercih ettiğinden bahseder. Osman Paşa'ya (Haznedarzade) ait bir işkampavye kaptanı ile bagaj ve hizmetçileri için 100 kuruşa anlaşır. Yason burnu ve arkasındaki dağların eski çağlardan beri Chalybes ve Tibaren topraklarını ayırdığını belirten Hamilton, Ordu'dan Yason burnuna doğru yola çıkar. Altıbuçukta yola çıktıktan yarım saat sonra ormanların arasında sahilde yayılmış biçimde Türk evlerinin bulunduğu Perşembe'ye gelir. Hamilton seyahatnamesinde Vona'nın Roma döneminden beri bir liman olduğunu belirtir. Türkler tarafından da Vona limanı olarak adlandırılan limanın suyunun derinliği sebebiyle Sinop'a dahi tercih edildiği ve İstanbul'dan sonra Karadeniz'in en iyi kış limanı olarak kabul edildiğini yazar. Reisin burada su alma bahanesiyle durduğunu ve kendilerinin de sahile çıkarak biraz rahatladıklarını belirtir. Sahilinin denize doğru inen bazalt kaldırım ve sütun şeklinde olduğunu belirtir. Oradan denizcileri, kendilerini pruva direği görünen bir Rus

<sup>1</sup> Evliya Çelebi Seyahatnamesi, Dersaadet 1314, C.2, s.78-79.

gemisine ateş ederek batırmalarıyla öğünen bazalt kaya (çıkıntı) üzerine inşa edilmiş küçük bir kaleye geçirdiklerinden söz etmektedir<sup>2</sup>.

*“Karadeniz boğazından çıkılıp Batum’a varılıncaya kadar ihtiyaç duyulduğunda gemilerin sığınacakları Vona limanından başka bir liman olmadığı gibi bu liman, Sinop limanına göre daha üstündür. Kış mevsiminde her çeşit vapur ve gemiler fırtınaya yakalandıklarında Vona limanına gelerek orada barınırlar. Kışın bu limanda her zaman bu şekilde barınan gemileri görmek mümkündür. Allah tarafından “tabii bir liman olarak yaratılmış” olan bu limanın, gün doğusu ve poyraz yönleri açık ise de arka tarafını çevirmekte olan dağlar, sonbahar, ilkbahar ve kış mevsimlerinde kar eriyinceye kadar poyraz ve gündoğusu rüzgarlarını engellemektedir. Bazı tüccar gemileri bu yüzden limanda kışlamaktadır. Bu kışlama sırasında hiç bir gemi deniz kazasına uğramamıştır.”<sup>3</sup>*

19. yüzyılın ikinci yarısında Dördüncü Ordu Müşiri Abdullah Paşa'nın Vona Limanı ile ilgili olarak yaptırmış olduğu tahkikat neticesinde padişaha sunduğu layihada; Sahillerin muhafaza edilmesine mahsus sahil istihkâlarının, bir merkezin giriş ve çıkışı konumunda olan bağlantı noktalarının bulunduğu yerlerdeki şehirler ve ambarlar ve savaş gemilerini barındırabilecek diğer yapıların da bulunacağı limanlarla olabileceğini belirtir. Dolayısıyla sahillerin bu tür kritik noktalarında sağlam istihkamlar yapılması gerektiğini vurgular. Anadolu'nun her tarafında yeni yollar açıldığı ve açılmaya devam edildiğini yazan paşa, Karadeniz sahillerinde Trabzon, Samsun, Ordu ve Giresun'un da bu yollarla içerideki önemli merkezlerle irtibatı sağlamanın önemi üzerinde durur. Samsun ve Trabzon iskeleleri arasındaki bölgeyi kapsayan sahilin dört ayrı yolla iç kesimlerle bağlantısı kurulmuştu. Ancak Trabzon-

---

<sup>2</sup> “Biz denize doğru inen bazalt sütunlarıyla, bir geçit ya da kaldırım oluşturan limanda plaja indik. Yelkenli oradan, Türklerin bir Rus gemisini ateş ederek batırdıkları konusunda övünen, bir çıkıntılı bazalt kaya üzerine inşa edilmiş küçük bir kaleye geçtik” diyerek Vona kalesi hakkında bilgi verir. William J. Hamilton, *Researches in Asia Minor, Pontus and Armenia*, London 1842., s.268. (Bu kalenin halen daha işlevsel olduğu içindeki muhafızların bir Rus gemisinin kaleden atılan topla batırılması hikayesini övünerek anlatmalarından anlaşılmaktadır. Ancak Hamilton'un kalenin disiplin, şekil ve işlevi konusundaki hakkındaki görüşlerinin pek de olumlu olmadığı anlaşılmaktadır. Günümüzde kaleyle ilgili kalıntı görünmemektedir. Ancak bugün Perşembe'nin Fatsa'ya doğru uzanan kuzey batı çıkışında birkaç kilometre dışında yer alan “Kaleyaka” köyü/mahallesinin bu kaleden dolayı adlandırıldığı/kaldığı anlaşılmaktadır.)

<sup>3</sup> Ayhan Yüksel, “Vona'nın Sancak Yapılma Girişimi (1885)”, *Doğu Karadeniz Araştırmaları*, İstanbul 2005, s.117.

Erzurum hattı sınıra çok yakın olduğu için askeri hareketler sırasında Dördüncü Ordu'nun işesine yeterli olamıyordu. Bunlardan Samsun ve Ordu iskelelerinden açılan yolun Sivas'a ve Giresun hattının da Karahisar-ı Şarkiye bağlanması işeyi kolaylaştırıcaktı. Ancak halihazırda Sivas'ın bir umumi depo olması sebebiyle sahilindeki Ordu ve Samsun'un denizden gelebilecek saldırılardan muhafaza edilmesini gerekli kılmaktadır. Bu sebeple bölgede sahil istihkamlarının ve limanların tesis edilmesini gerekli görmüştü. Ancak Samsun, Giresun ve Trabzon iskelelerinin açık deniz limanları olduğu bunların gerçek anlamda liman işlevi üstlenemeyeceği, açık denizlerde liman tesisleri yapmanın masraflı ve uzun zaman gerektireceği belirtilmişti. Dolayısıyla Karadeniz yoluyla ordunun her türlü ihtiyaçlarının karşılanması için gerektiğinde en azından 20 gemilik bir donanmanın en az 24 saat boyunca demirleyebileceği bir uygun liman olmasını gerektirmektedir. Trabzon, Samsun ve Giresun iskeleleri ise böyle bir ihtiyacı sağlayabilecek özellikte değildi. Bu sahillerde bir liman ve istihkam yapılabilecek en uygun limanın Vona'da olduğu, ordunun ihtiyacı olan teçhizatın Sivas'a ulaştırılabilecek en uygun konumda olduğu, bu konuda bir komisyon kurularak meselenin iyice araştırılabileceğini belirtilmişti<sup>4</sup>.

Bu örnekleri çoğaltmak mümkündür. Genellikle 19. Yüzyılın ilk yarısına kadar Vona ile ilgili elde edilen bilgiler, onun coğrafi önemine binaen bölgedeki denizcilik faaliyetlerinin merkezinde yer alan bir iskele olduğu yönündedir. Ancak yüzyılın ikinci yarısında, coğrafi yapısından kaynaklanan önemi devam etmekle beraber artık bölgedeki ticari faaliyetlerin bir öznesi değil, yardımcı bir unsur haline dönüştüğü görülmektedir. 1866 yılında Fevaid-i Osmaniye vapurlarının Ordu iskelesine yaptığı seferlerde aksaklıklar yaşanmasından ötürü, Ordu Kaza Meclisi'nin Sadaret'e takdim ettiği bir mazbatada yerel ileri gelenler durumdan şikayetçi olmuşlardı. Kaza Meclisi, resmi evrak, eşya ve hazine gelirlerinin yabancı şirketlere ait vapurlarla gönderilmek zorunda kalındığından bahisle Fevaid-i Osmaniye kumpanyası vapurlarının Bucak (Ordu) İskelesine düzenli bir şekilde uğraması talebinde bulunmuştu<sup>5</sup>. Bu belgede

<sup>4</sup> Adnan Yıldız, *Osmanlı Belgelerinde Ordu*, İstanbul 2013, s.168-169.

<sup>5</sup> "...zıkr oluna bucak iskelesine vapur ile yarım saat mesafede vaki Vona limanı dimekle meşhur olan mahallin ise kurbiyet ve civariyeti mülabesesiyle Hüda göstermesün şayet iskele-i mezkurede vapur furtunaya tesadüf etmiş olsa bile der-akab liman-ı mezkura savuşarak her cihetle orada barınacaklarına nazaran her halde zıkr olunan vapurların ikisinin dahi mezkur Bucak iskelesine daimi surette uğramalarında teshilat ve fevaidat-ı külliyyeyi mucib olacağı..."Adnan Yıldız, *Osmanlı Belgelerinde Ordu*, s.50,304.

Vona limanı ana bir unsur olarak değil, Ordu/Bucak iskelesine bağlı, ona yardımcı bir unsur gibi kullanılmış değerlendirilmiştir. Dolayısıyla Ordu iskelesi ile olan rekabetini kaybetmiş, bir merkez iskele olma özelliğini yitirmiş görünmektedir.

Vona limanının önemine, Osmanlı dönemine ait Trabzon Vilayet Salnamelerinde de yer verilmiştir.1305 (1888) yılında yayınlanan Trabzon Vilayeti Salnamesi'nde, "*Ordu kazasının önemini arttıran asıl sebeplerden biri de meşhur Vona limanıdır. Kış mevsiminde bu doğal liman, Karadeniz'in şiddetli fırtınalarına maruz kalan gemilerin sığınacakları en korunaklı limandır. İşte Vona limanının sahip olduğu bu büyük önemden dolayı Vilayetçe, Ordu kasabasından Vona'ya kadar hususi bir yolun yapılmasına karar verilmiştir. Bu sene ilkbaharda yolun yapım işlerine başlanarak tamamlanması sağlanacaktır. Bu sayede Ordu kasabası ile Vona arasında muntazam bir gidiş-geliş yolu açılmış olacaktır.*" denilmektedir.

Kamus'ul Alam'da Ordu hakkında bilgi verirken "*Ticaretgâh bir kasaba olup, alelhusus ahiren Sivas Vilayeti 'nde yani Anadolu 'nun içine doğru yapılan şose Ordu'nun ehemmiyet-i ticariyesini artırmıştır. Kasabanın bir saat kadar garb cihette Vona limanı ismiyle mahfuz ve sağlam bir liman bulunup, Karadeniz 'de fırtınaya tutulan sefain hükmündedir...*" denilmektedir. Bu ifadelerde de Vona limanı bir ana unsur olmaktan çıkmış, yardımcı ikincil bir yan unsur olarak değerlendirilmiştir.

Yabancı, yerli seyyahların tespitlerinde, bazı belgelerde, askeri layihalarda coğrafyanın bahsettiği bu konumuyla Doğu Karadeniz'de özel bir yeri olan Vona'nın günümüzdeki durumu sahilinde balıkçı teknelerinin yapıldığı ve tamir edildiği işler bir balıkçı barınağı olmaktan öteye gidememiş olması dikkati çekmektedir. Vona, 15. Yüzyıldan beri kayıtlarda görüldüğü üzere, coğrafi konumu ve durumunun avantajlarına rağmen yerel bir iskele olmaktan öteye gidememişti. Konuya yaklaşım özetle şudur. Vona, eskiçağdan beri koloni yerleşimlerine sahne olmuş, denizcilik geleneği güçlü bir coğrafyada yer almış, Karadeniz'in en büyük problemlerinden birisi olan fırtınalara korunaklı tabii limanı olan bir iskeledir. Klasik dönemde çevresindekilerle eşit hatta coğrafi üstünlüğü bulunan bu iskelenin, Evliya Çelebi'den başlayarak, 19. Yüzyıldaki rapor ve layihalarında, korunaklı doğal liman özelliği, askeri stratejik önemi ve yeri vurgulanmıştır. Ancak, bu avantajlarına karşın, 19. Yüzyılda yaşanan bazı olaylar, etrafındaki iskelelere karşı öncelik kazanamamasına

sebepler oldu. Arka planda kalıp, üstünlüğünü kaybetti. Diğer liman ve iskelelerin bir yardımcı unsuru haline dönüştü. Bunun arka planındaki klasik temel sebepler kolayca sıralanabilir. Kıyı ovalarının desteklediği şehirleşmeyi besleyen bir coğrafi konuma sahip değildi. Ardebölgesi ile kurulan bağlar/yollar rakiplerine göre daha azdı. Ticari arteri besleyecek yol açısından mahrumdu. Ancak bu temel sebeplerin dışında da bazı hususlar etkili olmuş olabilir mi?. Bu da bölgede değişen yerel güç dengeleri ve siyasetin, merkezin idari yaklaşım ve tasarruflarının bu iskelenin büyüyüp bir liman haline dönüşmemesinde dolaylı da olsa etkili olup olmadığını anlamaya çalışmaktır.

### Vona'nın Tarihi Coğrafyası ve Perşembe'nin İdari Gelişimi

Günümüzde Doğu Karadeniz kıyı şeridi yoğun bir iskân ve şehirleşmenin baskısı altında bulunmaktadır. Bu gelişme nüfusun artışına ve ekonomik değişime paralel olarak son yüzyılda yaşanmıştır. Bundan önceki asırlarda aynı yoğunlukta bir kıyı iskânı olmamış, şehirleşme daha çok antikçağda beliren kale-liman görüntüsündeki koloni tipi yerleşmeleri şeklinde kalmıştır. Antik çağın kale-liman tipi şehirlerinden bir bölümü, zamanla daha da gelişerek günümüze ulaşırken (Rize, Giresun, Trabzon, Samsun), diğer bölümü kasaba/köy görüntüsünü sürdürmüş, bazıları ise ya yer değiştirmiş ya da kale harabeleri bugüne ulaşmıştır<sup>6</sup>.

Günümüzde Perşembe olarak kabul edilen Vona, Karadeniz kıyılarında ticaret koloni kentlerinin büyük bölümü gibi Miletoslular (MÖ 670'li yıllarda) tarafından Emprion (pazaryeri) olarak kurulmuştur. Özellikle Akdeniz ile ticaret hacminin arttığı bu dönemde deniz ticareti açısından günümüzde Ordu ili sınırları içinde kalan Ünye, Fatsa, Bolaman, Yason, Vona ve Kotoyora gibi liman kentlerinin öne çıktığı görülmekle beraber, ana yollardan uzak kalan bu limanlar Trabzon ve Samsun

<sup>6</sup> Feridun Emecen, *Doğu Karadeniz'de İki Kıyı Kasabasının Tarihi, Bulancak-Piraziz*, İstanbul 2005, s. 21. (Ordu bunlar arasındaki önemli bir istisnadır. Yani yerleşim sürekliliği Antik çağdan günümüze kadar devamlılık arz etmeyen, ancak 19. Önce bir iskele-kasaba ardından bir kente dönüşen bir merkezdir. Aslında sürekliliğinin olmaması mekânsal bakımdan önemlidir. Gerçekte bir kıy pazarı niteliğindeki sahilden içeride yer alan Bayramlı/Eskipazar yerleşmesinin belirli bir ticari ve sosyal merkez olduğu ve bu ihtiyacı giderdiği düşünülebilir. Yani değişen şartlar, Ordu'nun sahilde değil biraz daha içeride-daha güvenli bir yerleşmeyi esas aldığı, daha sonra özellikle celali isyanlarından 18. Yüzyılın sonlarına kadarki geçen dönemde ise parçalanma ve küçülme döneminden sonra ise sahilde bir iskele-kasaba şeklinde ortaya çıktığı söylenebilir)



iskeleleri kadar gelişmemiş ve işlerlik kazanamamıştır<sup>7</sup>. Miletoslular döneminden itibaren gelişen Karadeniz ticareti, Bizans İmparatorluğu döneminde XV. Yüzyıla kadar büyük oranda Cenevizliler ve Venediklilerin kontrolünde yapılmaya devam etmiştir. Cenevizlilerin bölgede ticari ve savunma amaçlı inşa ettikleri yapılar arasında Vona ve Bolaman kalelerinin de bulunduğu ifade edilmektedir<sup>8</sup>. Cenevizliler yabancıları Karadeniz kıyılarına bir yandan deniz yoluyla taşıdıkları, diğer yandan iç bölgelerden gelen emtiayı muhafaza edebilecek mahiyette depolar, kaleler, surlar ve gözetleme kuleleri inşa etmişlerdir. Vona Kalesi de bunlardan birisiydi<sup>9</sup>.

Hacıemiroğulları Beyliği döneminde Türk iskânına ve fethine uğrayan bölge ile ilgili olarak düzenli bilgilere Osmanlı Fethi sonrası ulaşılmaktadır. Osmanlı hâkimiyetinden sonra *Niyabet-i Satılmış-ı Bayram* olarak geçen bölge daha sonraki tahrirlerde *Nahiye-i Satılmış*, avarız defterinde ise *Kaza-i Yakupbeyderbendi* olarak kaydedilmiştir. Tahrir Defterleri döneminde Satılmış nahiyesinin merkezinin tam olarak neresi olduğu anlaşılamiyor. Bölgeye ait ilk resmi kayıtları ihtiva eden 1455 yılı tahrir kayıtlarında Vona, “Niyabet-i Satılmış-ı Bayram” adlı idari birime bağlı 41 köyden bir tanesidir. 1485 yılı tahrir kayıtlarında ise “*Karye-i Vona ma’a İskele*” olarak kaydedilmiştir. Ancak Nahiye’nin en kalabalık köyü bilhassa 1520’lerden sonra Vona olmuştur. Klasik dönemde sahilden biraz daha içeride bulunan Vona köyü 19. Yüzyılda sahildeki Perşembe pazarına taşınarak bugünkü yerini aldığı anlaşılmaktadır<sup>10</sup>.

Hacıemiroğulları Beyliği ile Türk iskânına sahne olan bölgede, Osmanlı hakimiyeti sonrası nüfus bilgilerine de ulaşılmaktadır. Tapu tahrir kayıtlarına göre bölge neredeyse tamamen Müslümanlaşmış, gayrimüslimler yalnızca bazı kalelere (Bolaman, Öksün gibi ) sığınarak mevcudiyetlerini devam ettirmişlerdir. Gayrimüslimlerin kaydedildiği kalelerden birisi de Vona kalesiydi. 1544 tahririnde *Niyabet-i Satılmış-ı Bayram* olarak kaydedilmiş olan Perşembe çevresinde sadece Vona, merkezde (Muhtemelen sahilde iskelede ticari kaygılarla kalan) durumu kabullenmiş 5 hanelik Rum kalmıştı. *Karye-i Vona* olarak kaydedilmiş merkezde ise

<sup>7</sup> Adnan Yıldız, *Osmanlı Belgelerinde Ordu*, s.25.

<sup>8</sup> Adnan Yıldız, *Osmanlı Belgelerinde Ordu*, s.26.

<sup>9</sup> Mithat Baş, *Ordu Yöresi Tarihi*, Ordu 2012, s.35.

<sup>10</sup> Bahaeddin Yediyıldız, *Ordu Kazası Sosyal Tarihi*, Ankara 1985, s. 41.

32 Türkmen hanesi kaydedilmişti. Deftere göre, demirci ve dokumacıların kaydedildiği Vona'da ayrıca bir de iskele kaydı vardı<sup>11</sup>. Ancak iskele kaydına 1455'te rastlanılmamıştır. 1485 tarihli defterde ise “*Karye-i Vona Maa İskele*”<sup>12</sup> denilerek iskelenin Vona ile bağlantısı belirtilmiştir. Bu durum belirtilen tahrirler öncesinde ve sonrasında burada bir iskele olmadığı anlamına gelmemekle beraber 1642 tarihli Avarız defterinde Kaza-i Yakubbeyderbendi olarak geçen bölgede ise Vona adlı bir yerleşim yeri kaydına rastlanılmamıştır. Bu durum nispeten küçük bir iskele ve yerleşim yeri olan köyün kargaşa ve saldırılara açık oluşuna bağlanabilir. Nitekim 1642 tarihinde bu adlı bir köyün olmayışı muhtemelen celali kargaşaları sırasında köyün dağılmasından kaynaklanmış olmalıdır. Ayrıca bölgedeki sahil yerleşmelerinin denizden gelen saldırılara açık olması sebebiyle sık sık tahrip edildikleri, hatta bu sebeple sahile çok yakın alanlara değil genelde birkaç kilometre içeri ve yüksek yerlere yapıldığı bilinmektedir. Kaldı ki Vona olarak kaydedilen köyün de asıl yerleşiminin bugünkü Perşembe gibi sahilde değil, birkaç kilometre içeride olduğu tespit edilmektedir<sup>13</sup>.

1834 Tarihli nüfus defterlerinde ise Ordu bir liva olarak nitelendirilmiş ve ona bağlı olan 9 kaza zikredilmiştir. Bunlardan birisi de Perşembe Kazasıydı ve 36 köy kaydedilmişti<sup>14</sup>. 1834 Tarihli Nüfus defterlerine göre Perşembe'de 1326 hanede 4125 erkek nüfus kaydedilmişti. 1455 tahririnde 569 Müslüman haneye karşılık 5 gayrimüslim hane olduğunu, bunun 1485'te 638'e karşılık 1'e düştüğünü, 1520 yılından itibaren ise hiç gayrimüslim kaydına rastlanılmadığı görülmektedir. 1613 sayımında da 3886 haneye karşın yine gayrimüslim hane kaydı yoktur. Ayrıca

<sup>11</sup> Bahaeddin Yediyıldız, Ünal Üstün, *Ordu Yöresi Tarihinin Kaynakları I*, Ankara 1992, s.242-244.

<sup>12</sup> “*Maa iskele*” derken kastedilenin yalnızca bir ekonomik birim olarak yerleşim yerine eklenmiş bir ifadeyi değil, aslında kendisi sahilden biraz daha içeride ancak iskelesi birkaç kilometre aşağıda sahilde olan ve ona bağlı bir oluşuma yani ikili bir yapıya işaret ediyor olabilir. Çünkü çok daha sonraki tarihlerde “*iskele-i Vona*” şeklinde geçtiği görülmektedir. Ancak bu ifadenin merkezi yukarıda olan ikili yerleşimden sahil ve iskeleyle bütünleşmiş ve kıyı kasabası olmaya aday bir yerleşim yerine işaret edip etmediği anlaşılamamaktadır.

<sup>13</sup> Bahaeddin Yediyıldız, Ünal Üstün, *Ordu Yöresi Tarihinin Kaynakları I; Ordu Yöresinin Tarihi Kaynakları II*, Ankara 2002 s.100; Bahaeddin Yediyıldız, Mehmet Öz, Ünal Üstün, *Ordu Yöresinin Tarihi Kaynakları III*, Ankara 2002, s. 29; Mehmet Öz, Fatma Acun, *Orta Karadeniz Tarihinin Kaynakları VII*, Ankara 2008. (Belli ki kır Pazar ve merkezlerini hedef alan kargaşalar bu merkezlerin dağılmasına sebep olmuştur. Bu kargaşaların Bugünkü Ordu/Bucak iskelesinin geleceğini de değiştirmiştir. Bu dönemde Hacı Şamlı adı verilen eşkıya grubunun durum, Eskipazar'ı beslediği tahmin edilen çevre köyler de dahil dağıldığı, buna karşılık sahilde /yani iskele kasabası olarak ortaya çıkacağı bugünkü Ordu/Bucak'a doğru bir kayışın olduğunu düşündürmektedir.)

<sup>14</sup> BOA, NFS.d. 1049, s.2-14.



yukarıda, 1642-43 Tarihli Karahisar-ı Şarkî Sancağı Mufassal Avarız Defterinde de 19 köy ve 14 mezradan oluşan Yakubbeyderbendi (Perşembe) kazasında 342 hane kaydı vardır; gayrimüslim (zimmî) kaydı yoktur. 1834 tarihinde Yörede toplam 11 köyde 70 hanede 186 Ermeni ve 126 Rum olmak üzere toplam 312 gayrimüslimin yaşadığı görülmektedir. Bu % 7'lik bir orana isabet etmektedir<sup>15</sup>. Ancak gayrimüslim nüfusun 19. Yüzyılın ortalarına doğru artmış olduğu gözlemlenmektedir. Her ne kadar Perşembe kazasının bu dönemde bir merkez olarak kaydedildiği köyüne rastlanılmamış ise de defterdeki kayıtlardan hem Müslüman hem de gayrimüslimlerin sahil köylerine doğru bir göçünün olduğunu göstermektedir. Bu göç hareketi Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmasıyla sahillerin kentleşmesi ve özellikle gayrimüslimlere daha fazla fırsatlar sunması ile ilgili olduğunu düşündürmektedir. Elbette ki bu durum yalnızca Perşembe için değil çevresinde ona rakip olacak iskeleler için de geçerli olduğu unutulmamalıdır.

1850'li yıllardan itibaren belgelerde Vona adı Perşembe olarak da yer almaya başlamıştır. Bu yıllarda, Kuzağzı civarında oluşan kasabada Perşembe günleri pazar kurulmaktadır. Bu pazardan dolayı adı geçen yerleşim yeri Perşembe olarak anılmaya başlanmıştır. 1850 tarihli Devlet Salnamesinde *Perşembe nam-ı diğer Yakup Bey Vona*, olarak kaydedilmişti<sup>16</sup>. 1856 yılında ise (1273 tarihli Devlet salnamesi verilerine göre) Ordu Trabzon Eyaletine bağlı olarak oluşturulan Ordu Livası'nın idari birimleri ifade edilirken ise, *Perşembe ve Ya'kub-Beğ*, olarak geçmiştir<sup>17</sup>. 1864-65 yılında Ordu livasına bağlı olarak *Nevahi-i Perşembe ve Yakup Bey*, adıyla kaydedilmiştir.<sup>18</sup> 1850 tarihli devlet salnamesinde ve 1865'te Perşembe olarak geçen idari birim 1870, 1876 ve XIX. yüzyılın sonlarında Cuinet'de kaza adı olarak Vona'nın zikredildiği görülmektedir.

<sup>15</sup> Mustafa Büyük, *1831 Nüfus Sayımına Göre Perşembe, Aybastı, Bolaman ve Çamaş Kazaları Nüfusu*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Ordu 2011, s.46 vd.

<sup>16</sup> Adnan Yıldız, *Osmanlı Belgelerinde Ordu*, s.31.

<sup>17</sup> Tuncer Baykara, *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyasına Giriş*, Ankara 1988, s. 249-250; Kemal Saylan, *1868-1914 Döneminde Ordu Kazası*, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Trabzon 2007, s. 26.

<sup>18</sup> Adnan Yıldız, *Osmanlı Belgelerinde Ordu*, s.31; Kemal Saylan, *1868-1914 Döneminde Ordu Kazası*, s. 29.

## İskele-Pazar Yeri ve Geleceğin Kent Adayları; Sahilde Merkezlerin Oluşması

Doğu Karadeniz kıyı kesiminde kuruluş tarihleri kadim asırlara inen kale-liman tipi yerleşmelerin dışında kalan ve bugün sahil kesiminde yer alan belli başlı kasaba veya ilçe merkezlerinin önemli bir kısmının ortaya çıkışı XIX. Yüzyıldaki gelişmelerin bir sonucudur<sup>19</sup>. Osmanlı fethi sonrası yapılan tahrirlerde, günümüzde sahilde bulunan Bolaman, Perşembe, Ordu, Piraziz, Bulancak gibi kasaba ve şehirlerin henüz teşekkül etmediği görülmektedir. Bu dönemlerde bahse konu olan şehirlerin bulunduğu bölgelerin idare merkezleri hep iç kısımlarda bulunmaktadır. Bu merkezler de çok kesin ve sürekli olmamıştır. Şehirleşmenin olmayışı mevcut merkezlerin klasik devirler boyunca bile kaymalar ve değişiklikler göstermesine sebep olmuştur. Hatta kaza ve nahiye merkezlerinin yerleri bile değişmiştir. Bölgedeki şehir ve kasabaların temeli, oralarda pazar veya panayırlar ikamesi ve cami, medrese, mektep vs. inşası gibi faaliyetler neticesinde XVIII asır (ayanlar) veya daha sonraki dönemlerde atılmıştır<sup>20</sup>.

Bu tip iskele-Pazar yeri özelliğine sahip kıyı köyleri özellikle XVII. Asırdan itibaren önem kazanmaya başladığı anlaşılmaktadır. Bunun en önemli sebeplerinden birisi İran'a ve Kafkasya'ya yönelik harekât planlarında Trabzon limanının devreye sokulması olabilir. Ordunun lojistik desteği Trabzon üzerinden yapılmış olsa da bu durum ikinci derecedeki iskeleler için de nispi bir canlanmaya yol açmıştır. Nitekim 1594-1595 yıllarında düzenlenmiş olan bir listeye göre; Samsun'dan itibaren Doğu Karadeniz'deki iskeleler sayılırken içlerinde Vona'nın da olduğu yakın çevresinde ise Ünye, Fatsa, Medrepoli (Medreseönü/Yalıköy), Yason, Mersin, Vona, Perşembe, Bucak (Ordu), Turnasuyu'nun da zikredildiği iskeleler sıralanmıştır. Burada zikredilen iskelelerin çoğunun o dönemde köy özelliği gösteren yerleşme yerlerine ait olması dikkati çekmektedir. Buralar ileriye doğru kasaba haline geçiş süreçleri yaşayacak iskân birimleridir<sup>21</sup>.

<sup>19</sup> Feridun Emecen, *Doğu Karadeniz'de İki Kıyı Kasabasının Tarihi, Bulancak-Piraziz*, s.21.

<sup>20</sup> Bahaeddin Yediyıldız, *Ordu Kazası Sosyal Tarihi*, s.26-36.

<sup>21</sup> Küplüağzı, Çarşamba, Çatlı, Terme, Havza, Ünye, Fatsa, Medrepoli (Medreseönü/Yalıköy), Yason, Mersin, Vona, Perşembe, Bucak (Ordu), Turnasuyu, Bulancak, Ayvasıl, Giresun, Boğacık, Aksu, Dönetut, (Dut Yalı), Keşap, Tirebolu, Karaburun, Elegü, Çavuşlar, Görele, Büyükliman, Akçakale, Polatine (Polathane), Trabzon. Feridun Emecen, *Doğu Karadeniz'de İki Kıyı Kasabasının Tarihi, Bulancak-Piraziz*, s. 17.

XVII. Yüzyıl savaş ekonomisinin hakim olduğu Doğu Karadeniz liman ve iskeleleri bunun dışında bir takım ciddi sıkıntıların da meydana geldiği dönemi oluşturur. Bir taraftan Karadeniz'in kuzeyinde Don ve Özü kazaklarının diğer tarafta Abaza guruplarının saldırılarının Orta ve Doğu Karadeniz sahillerindeki yerleşmeleri de hedef alması; ayrıca XVII. Yüzyılda Lehistan ve Moskova ticaretinin mihver değiştirip Avrupa'ya yönelmesi, sadece Karadeniz'in batı sahil limanları için değil, doğusundaki küçük iskeleleri de etkileyerek bir takım ticari aksaklıklara yol açtı<sup>22</sup>. Yeniden başlayan Osmanlı-İran mücadelesi Trabzon kesiminin önemini artırdı. Kırım ve Kafkasya'ya yönelik siyasi beklentilerin güçlenmesi, genel olarak Doğu Karadeniz sahil yerleşmelerini etkileyecek yeni gelişmeleri beraberinde getirdi. Bu dönemde mesela Ordu sahil kesiminde Ebulhayır (Gülyalı) Sayaca köyünde Gözübüyüköğlü iskelesi, Akköy (Balıncak), Eriklimanı iskelesi, Bayramlı (Ordu) Keçi köyü Acısu iskelesi, Balıncak köyü iskelesi, Yakubderbendi kazasında (Satılmış/Perşembe) Kuzağzı iskelesi ve Ordu'nun bugünkü yerinde Bucak iskelesinin adlarına rastlanması dikkat çekicidir<sup>23</sup>. Burada bir başka dikkati çeken husus da hem Keçiköy Acısu iskelesi hem de Bucak iskelesi adlarına aynı anda rastlanmasıdır. Her ikisi de birbirine çok yakın bu iki iskelenin beraber adının geçmesi bölgenin yoğun hareketliliğine işaret olarak kabul edilebilir. Dere vadileri boyunca iç kesimdeki hinterlandıyla sınırlı da olsa ticari ilişkileri olan iskeleler önem kazanmaya başladıkları şeklinde değerlendirilmelidir. Ayrıca Perşembe'deki iskele ise Vona olarak değil bugün hemen kuzeyinde yer alan mahallesi olan Kuzağzı olarak ifade edilmiştir.

Pazar ve iskele yeri olma özelliği gösteren kıyı yerleşmeleri hakkında en detaylı bilgiler ise 1774 Küçük Kaynarca anlaşmasının ardından Rusya'nın tam anlamıyla devreye girişi sonucu Karadeniz'de yeni bir ticari açılımın yaşandığı döneme aittir. Buna göre Doğu Karadeniz sahillerinde gemilerin barınabileceği en korunaklı limanlar Sinop, Vona, Polathane, Sürmene ve Trabzon'dur. Bunlardan Vona

<sup>22</sup> Feridun Emecen, *Doğu Karadeniz'de İki Kıyı Kasabasının Tarihi, Balıncak-Piraziz*, s.21.

<sup>23</sup> Feridun Emecen, *Doğu Karadeniz'de İki Kıyı Kasabasının Tarihi, Balıncak-Piraziz*, s. 21; . (Bütün bu imkanlara rağmen Vona (Perşembe) hemen hiçbir zaman kazanın merkezi olabilme alternatifi haline gelememiştir.)

köyü yerleşme yeri olarak denizden uzaktadır ve aşağı kesiminde dükkân ve çeşmeler vardır<sup>24</sup>.

### Ayanlık ve Siyasetin Gölgesi

Osmanlı Devleti'nde on sekizinci yüzyılda âyanlar büyük bir nüfuz kazandı. “Âyanlar çağı” dedirtecek derecede devre damgasını vuran değişimler yaşanırken, denizcilik faaliyetlerinin yaşanan bu gelişmelerden uzak kaldığını söylemek doğru olmayacaktır. 18. yüzyılda Karadeniz sahil kasabalarının çeşitli sebeplerle hareketlendiği bilinmektedir. Bunda ekonomik, ticari sebepler rol oynadığı gibi askeri sebeplerin daha büyük etkisi olduğu anlaşılmaktadır. Vona'nın (Perşembe) bir iskele –Karadeniz fırtınalarından emin doğal bir liman ve koy olarak klasik dönemden beri varlığı ve işlerliği bilinmektedir. 18. yüzyılın ikinci yarısında özellikle Rus savaşları sebebiyle içinde Vona'nın da bulunduğu Doğu Karadeniz iskelelerinde yoğun hareketlilik görülmeye başlandı. Örneğin Gürcistan üzerine askeri bir harekâta bulunacak olan Osmanlı kuvvetlerine katılmak üzere başlarında Canikli Ali Bey'in bulunduğu kuvvetler Vona iskelesinden Faş kalesine nakledilmişlerdi. 1766 yılında bu askerlerin sevklerinin kolaylaştırılması için sahil iskelelerin kadı ve âyanlarına gerekli ihtimamın gösterilmesi istenmişti. Keza daha büyük çaplı bir nakil de Osmanlı-Rus savaşı sırasında olmuştu. Örneğin Canikli Ali Bey'in (Paşanın) 1771 ilkbaharında gönderilmek üzere Anadolu'nun çeşitli yerlerinden toplanan yaklaşık 30.000 askerin Kırım ve Kefe'ye geçirilmesi için gerekli olan gemiler Canikli Ali Bey tarafından temin edilmişti. Bu gemiler daha ziyade Vona, Ünye, Giresun, Trabzon, İnebolu, Abana, Çatalzeytin ve Âyândon iskelelerinden kiralanmıştı. Asker başına dokuzar kuruş bedelle bu askerle Karadeniz'in karşısına geçirilmişlerdi. Keza 1774 yılında ikinci bir dalga da bu askerlerin ülkelerine geri gönderilmeleriyle ilgili yaşanacaktır. 23.000 askerin 15.000 kadarı Karadeniz sahilinde yukarıda adı geçen iskelelere gönderilmişti<sup>25</sup>. Canikli Ali Paşa'nın yükselen nüfuzuyla beraber Perşembe'nin de önem kazandığı ancak nüfuzlarını kaybettiklerinde ise etkisizleştiği anlaşılmaktadır.<sup>26</sup>

<sup>24</sup> Feridun Emecen, *Doğu Karadeniz'de İki Kıyı Kasabasının Tarihi, Bulancak-Piraziz*, s. 22.

<sup>25</sup> Rıza Karagöz, *Canikli Ali Paşa*, Ankara 2003, s.73, 33,39.

<sup>26</sup> Bu konuda bir örnek; Miri araziler evlatlık vakıf statüsüne sokulmak suretiyle vakıf yapılmaya çalışılmış ancak Mahmud Tayyar Paşa'nın öldürülmesinden sonra düzenlenen muhalledat defterinde yer alan bazı kayıtlardan bir şekilde miri araziye de ele geçirdiği anlaşılmıştı. Paşa, Perşembe ve Ordu

Ayanların ortaya çıkışı, ulaşım faaliyetlerinin merkezinde yer alan denizciliğin, ayanların geçirmiş oldukları süreçlerle paralel bir sürecin yaşanması tabiidir. Kaldı ki kentleşme ile de ilgili olan ayanların, Karadeniz sahillerinin gittikçe artan ticarileşme ve kentleşmeyle paralel yürüyen süreciyle de örtüşmektedir. Ayanlığın gelişiminin yalnızca şehirleşme ile ilgisi yoktur. Ticaret yolları ve araçlarında söz sahibi olmak isteyen ayanların sahil yerleşimlerinde etki ve nüfuzlarını artırmaya çalıştıkları çok açık bir şekilde gözlemlenmektedir. Gerek gemi sahibi olarak ortaklıkları gerekse Karadeniz'deki ticari faaliyetlerden pay alma istekleri, gerekse devletin savaşın organizasyonu konusundaki talepleri konusundaki isteklerine cevap verebilmek adına ya kendileri ya da kendi etki ve nüfuz alanındaki gemicileri ve gemiciliği hareketlendirdiği açıktır. Bu durum ayanların güçlü oldukları dönemlerde nüfuz alanlarını temsil eden merkezlerin de denizcilik faaliyetleri açısından yükseldiğine işaret edebilir. Dolayısıyla sahillerde ayanların ortaya çıkışı, onların denizcilik faaliyetlerinden pay alarak gelişmesine sebep olduğu gibi, denizciliğin de hareketlenmesinde ve gelişmesinde rolü olmuştur. Canikli, Haznedarvadeler ve Gençğa gibi bölge tarihinde rol oynamış ayan ailelerinin denizcilik faaliyetleri içerisinde yer aldıkları görülmektedir. Örneğin Gençğa döneminde Ünye'nin, Canikli ve Haznedarvadeler döneminde bugünkü Ordu sahillerindeki iskelelerdeki denizcilik faaliyetlerinin arttığı muhtemeldir. Bunun diğer değerlendirmesi ayanların nüfuz kaybederken bölgedeki denizcilik faaliyetlerinin başka iskele ve limanlar lehine, nispeten azalmasıdır<sup>27</sup>. Evliya Çelebi “*Ol kadar ayanı yokdur.*” derken bir gerçeğe işaret ettiği açıktır. Burada ayandan kastın yerel güçleri temsil eden ekonomi, nüfus, ticaret gibi konularda güçlü bir yerli sınıfa işaret ettiği anlaşılmaktadır.

---

Kazasında “arazi-i miriye” ve yedi kıta tarlaları vakfetmişti. Annesi mahkemeye itiraz edip vakıf olduğunu iler sürse de vakıf senedini gösteremediğinden miri tarlalar zapt edilerek Hacı Mustafazadeye iltizam olarak verilmişti. Abdullah Bay, “XVIII. ve XIX. Yüzyıllarda Trabzon Eyaletinde Tımar ve Zeametlerin Durumu”, *Karadeniz Araştırmaları*, Sayı: 18, Yaz 2008, s.46.

<sup>27</sup> Eski bir ticaret yolunun deniz ayağı olan Bolaman, bu konumunu Osmanlılar döneminde sürdürmemiş, ancak Haznedarvadeler döneminde belirli bir canlanma görülmüştü. Bolaman Trabzon valileri çıkarmış Haznedarvadelerin nüfuz bölgesiydi ve bu nüfuzu temsil eden konağı limanının merkezine kondurmuştu. Bu konak bir zamanlar yine bu canlılığın emaresini taşımaktadır. Ancak haznedarvadelerin nüfuzu yayılınca/dağılıncı bu iskelenin de öneminin azaldığı anlaşıyor. 19. Yüzyılda bu konumunu sürdürmeyen Bolaman ayanlarının, (ağırlık merkezi Fatsa'ya kaydıkcı) Fatsa'nın yönetimine müdahale ettikleri (talip oldukları) görülmektedir. İşin özel tarafı hemen her zaman idari olarak Ordu'ya bağı Bolaman ve Çamaş'ın, bu dönemde Perşembe ya da Ordu'da nüfuz kazanmaya değı de Fatsa üzerinde nüfuz kazanma çabaları dikkati çekmektedir. BOA, DH.MKT.1309/11, 30.Z.1285.

Tanzimat döneminde (1839-1876) âyanlar, kendi dönemlerinde olduğu gibi hem kendi aralarında hem de Babıâli ile iktidar mücadelesinde bulundular. Bilhassa merkeziyetçi yönetime yönelik reformcu girişimler, bazı ayanlarda taşradaki yerel otoritesini kaybetme korkusu yarattı. Bütün bunlara rağmen âyanlar sosyal ve ekonomik nüfuzlarını sürdürdüler. Ordu kazasının 19. yüzyıldaki kentleşme süreci, Tanzimat ve ayanlık olgularının birbirleriyle ilgili ve paralel bir süreç izlediği anlaşılmaktadır. Ordu bir sahil iskelesi olarak on sekizinci yüzyılın sonlarında kurulup gelişmeye başladı. Ordu'da âyan mücadeleleri ve bunlarla ilgili ilk ciddi bilgilerin yine bu tarihlerde alınmaya başlaması bir rastlantı olmasa gerek. Tanzimat'ın yeni şekillenmeye çalışan bir kente nüfuz etme sürecinde, merkezileşmeye çalışan imparatorlukta ayanlığın da bu süreçten etkilenmesi kaçınılmazdı. Ayanlığa çeki düzen verme, sonra da kaldırma çaba ve faaliyetleri ile Karadeniz'in uluslararası ticarete açılma süreciyle paralellik arz etmesi, nüfuzlarını koruma çabası içine giren bazı ayan ailelerinin ticarete yönelmesine sebep olmuştur. Özellikle Ordu ölçeğinde âyan kökenli birçok ailenin on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında ticarete yönelmiş olmaları, onların nüfuzlarını devam ettiren gelişmelerden birisi olarak görünmektedir. Kentleşme dolayısıyla daha büyük bir liman olabilme fırsatları açısından Perşembe'nin çevresindeki iskelelerden özellikle de Ordu/Bucak iskelesinden geri plana düşmeye başlamasının ayanlar döneminin sonlarına doğru olduğu anlaşılmaktadır. Bunda bölgeyi kasıp kavuran ayan mücadelelerinin etkisi olabileceği gibi, daha geniş bir hinterlanda, yol ağına sahip Bucak iskelesinin bir sahil kasabasına doğru evrilmeye başlamış olmasının temel sebepler olduğu kuşkusuzdur. Ancak Tanzimat döneminin merkeziyetçilik kaygıları, taşrada idari yapılanma konusundaki arayışlarını artırmış ve bundan sonraki elli yıl boyunca sahildeki merkezlerin yerel dinamikleri ile bazen karşı karşıya gelerek bazen anlaşarak bu iskelelerin geleceğine yön vermiştir. Bu hareketlerin en önemli noktaları, nahiye, kaza liva bölümlenmesinde en üst mertebeye çıkabilmek, hepsinin merkezi olabilmek üzerinde toplanmaktadır. Merkez olmak daha güçlü/nüfuzlu, kalabalık bir kent olabilmek demektir. Bu da hiç kuşkusuz güçlü ve büyük bir iskeleye/limana sahip olmanın başlıca yoluydu. Perşembe'nin bir liman kenti/iskelesi olarak ortaya çıkamamasındaki en önemli sebebin, etrafındaki iskelelerin, özellikle Ordu'nun (Bucak'ın) bir iskele kent olarak büyümesiyle ve onu gölgelemesiyle olmuştur. Gelişen hadiseler 19. Yüzyılın



başlarına kadar aralarında pek de fark olmayan (hatta liman açısından Perşembe daha avantajlı) iki iskeleden Ordu iskelesini ve kentini yükseltirken Vona'yı ona tabi, ikincil, yedek, onu destekleyen bir konuma itmiştir. Bir gerçek daha vardır ki o da her vadinin çıkışında kurulmuş olan iskelesi ile yakın komşu bütün sahil kasaba ve şehirlerinin aslında bir rekabet içinde olduğudur. Yani Karadeniz coğrafi yapısı itibarıyla da vadiler boyunca iç kesimlere kadar uzanan art bölgeleriyle birbiriyle rekabet eden ekonomik pazar ve birimler yaratmış olmasıdır.

Tanzimat hedeflerine ulaşabilmek adına bir taraftan ayanların nüfuzlarını kontrol altına almaya çalışırken diğer taraftan yeni idari bölümler yaparak taşradaki nüfuz araçlarını küçültüp merkezîyetçiliği yerleştirmeye çalışmıştı. Ancak yıllardır her vadi boyunca rekabet üreten bir coğrafyada bunu gerçekleştirmek kolay değildi. Bölgede eyalet, sancak ve kazalar ve bunların sınırları üzerinden merkezin öngördüğü değişimler bu rekabeti zaman zaman daha da artırmaktaydı. Bu sebeple idari tasarruflar, siyasi rekabetleri de yeniden uyandırabiliyordu. Örneğin XIX. Yüzyılın ortalarında Ordu Livası'nın idari merkezi Giresun'a nakledilmiştir. Ancak Ordulular bu yeni idari yapılanmaya karşıydılar ve bunu her fırsatta dile getirmeye başladılar. Ordu'nun idari merkezinin değişmesi karşısında işlerini yürütmekte zorlanan kaza halkı ise livanın ortasında bulunan Bucak Kazası'nın merkez olması hususunda Sadaret'e başvurmuştur.<sup>28</sup> Bu yerel itirazların ve karşı çıkışların yükseldiği dönemde 13 Ekim 1857 tarihli Trabzon eyaletine bağlı Ordu Sancağından İstanbul'a merkeze kadar ulaştırılmış bir mahzar dikkati çekmektedir. Mahzar 424 imza (mühür) taşımakta ve bölgedeki müslim, gayrimüslim ileri gelenlerinin büyük bir kısmının itirazını dile getiriyordu<sup>29</sup>. Belge, “*Trabzon eyaletine bağlı Ordu sancağındaki kazaların ulema (alimler) ve süleha (Salihler) ve huteba (hatipler) ve secdehan ve muhtarlar ve tüccarlar ve esnaf ve bütün Müslim ve Gayrimüslim kullarının gönderdiği samimi mahzarıdır*” diyerek başlamaktadır. İmza ve mühürlere bakıldığında dönemin sosyal ve siyasi hiyerarşisini takip eder bir biçimde önce Ordu hanedanından ayanlar, müftü, nüfus nazırı, bürokraside görevli katipler gibi merkez bürokrasisinin imzaları görülmektedir. Arkasından kaza müdürleri bulunmakta ve bunların yönetiminde bulunan azalar, imamlar, muhtarlar, Ermeni ve Rum Kocabaşlar

<sup>28</sup> Adnan Yıldız, *Osmanlı Belgelerinde Ordu*, s.31.

<sup>29</sup> BOA, MVL, 573/82, 23. S. 1274.

(muhtarlar), müderrisler, ulema, hatibler, vücuhun (ileri gelenlerin) ve sonunda da halktan bazı kişilerin (ki bunların da yine ileri gelenler olduğu anlaşılmakta), yer almaktadır. 424 imzanın sekseninin gayrimüslimlere ait olması da bir başka dikkati çeken husustur. “*Kaymakamlık merkezi*” meselesini dile getiren belgede dilekçe sahipleri “*eskiden beri sancağın kaymakamlık ve hükümet merkezinin, livanın tam ortasında bulunan Bucak iskelesi diye bilinen yer olduğunu*” vurguladıktan sonra etrafındaki kazaları saymaktadır. Bucak iskelesinin üç tarafında bulunan Perşembe, Ulubey, Fermude, Ebulhayr, Piraziz ve Pazarsuyu kazaları zikredildikten sonra, bu kazaların halkının bütün işleri, alım satımlarının Bucak iskelesi üzerinden yapıldığı ifade edilerek burasının merkez olma özelliği vurgulanmaktadır. Hatta devlet yetkilerini ikna etmek için olsa gerek “*devlete verilmesi gereken kendir dahil olmak üzere her türlü memuriyet işlerinin yapıldığı Vona (Perşembe) limanına olan yakınlığı*” da ayrıca belirtiliyor. Savaş gibi acil durumlarda çevre kazalara olan yakınlığı, ulaşımın çabukluğu ve halkın emniyeti ve asayişin sağlanmasındaki kolaylıklardan bahsedilmektedir.

Belgedeki anlatıma bakıldığında Bucak iskelesinin bir merkez olma üstünlüğünü çoktan ele geçirdiği görülmektedir. Burada Perşembe yardımcı bir role bürünmüş ve asıl iskele-merkez pozisyonunu Bucak devralmış görünmektedir. Bu değişimin yüzyılın ilk yarısında gerçekleştiği, 1830-40’lı yıllardan sonra artık Perşembe’nin Bucak iskelesine bir alternatif/rakip olmaktan çıktığı anlaşılmaktadır. Belli ki Tanzimat ve uygulamaları ve dönemin şartları ve değerleri Perşembe’yi bir alternatif olmaktan çıkarmış Ordu’yu ön plana geçirmiştir. Bu geçiş yalnızca Perşembe için değil hatta Giresun’u da rahatsız edecek bir yükseliştir. Yani Perşembe’nin kenarda kalması yalnızca kendi iç dinamikleri ile değil etrafındaki Ordu/Bucak’ın büyümesi, gelişmesi ile de ilgilidir. Buna rağmen yüzyılın ikinci yarısında Perşembe bir alternatif bir sancak/kaza merkezi olarak merkezi bürokrasinin gündemine gelmişti.

### **Vona Limanı’nın Sancak Merkezi Yapılma Teklifi**

Tanzimat döneminde yaşanan idari tartışmaların ikinci büyük dalgası 1877-78 Osmanlı-Rus Harbi sonrası bölgeye yerleştirilen Gürcü göçmenler ve bunların yarattığı siyasi dalgalanmayla geldi. Ordu, Trabzon Eyaletinin en büyük kazası olması

dolayısıyla zaman zaman sancak yapılması teklifleri gündeme gelmişti. Bu yönde yapılan ilk teklif 1884 tarihinde Gümüşhane Sancağı örnek alınarak, Ordu, Fatsa ve Ünye kazaları birleştirilerek bir sancak oluşturulması teklifidir. Teklifte halkın Ordu, Fatsa ve Ünye kazalarının birleştirilerek sancak oluşturulmasını istediği ve bölgenin daha iyi idare edilebilmesi için bunun gerekli olduğu belirtilmekteydi. Ancak oluşturulacak yeni sancağın merkezinin neresi olacağı konusunda kesin bir karara varılmadığından konunun araştırılması isteniyordu. Tayin olunacak merkezin başlangıçta Fatsa Kasabası olması daha uygun gibi görülmüş ise de gerekli vasıtalardan yoksun olduğu, ticaret, siyaset ve askeri açılardan daha uygun konumda olan "*Vona Limanı*"nın merkez kabul edilmesi gerektiği bildiriliyordu.<sup>30</sup>

Vona (Limanı)'nın merkez kabul edilmesi için yapılan teklifin, limanın geçmişteki konum ve durumu düşünüldüğünde pek de aykırı görünmemektedir. Ancak, yüzyılın başından itibaren bir sahil kasabası olarak hızla yükselen Bucak iskelesinin (yani bugünkü Ordu'nun) yanında Vona'nın sancak yönetim merkezi olarak teklif edilmesi o günkü şartlarda sınırları hayli zorlayan bir öneriydi. Bu durumun gerçek sebeplerine dair bir çözümleme Hamdi Özdiş'in çalışmasında çok özel bir biçimde tespit edilip irdelenmiştir.

1877-78 Osmanlı-Rus Harbi bölgenin sosyal yapısını derinden etkiler. Ordu yöresine Batum-Çürüksu bölgesinden gelen Gürcü göçmenlerden önemli bir nüfus yerleştirilir. Bölgedeki toprak yetersizliğine karşın bu göçmenlerin bölgeye yerleştirilmelerindeki en etkili isim Çürüksulu Ali Paşa'dır. Bu olaylardan çok daha önceki yıllarda (1860'lı yıllarda) burada kaymakamlık yapmış olan Ali Paşa'nın geçmişten edindiği ve getirdiği nüfuzuyla muhacirlerin burada yerleştirilmesinde etkili olduğu görülmektedir<sup>31</sup>. Ordu, Vona, Ünye ve Fatsa'da muhacirlerin iskan süreci ve sonrasında yaşanan olaylarla birlikte bölgede eşkiyalık, adam öldürme gibi güvenlik

---

<sup>30</sup> BOA, Y. PRK. DH, No. 1/81; 1881-1893 yıllarında Ordu Kazası, Trabzon Vilayeti'nin Trabzon livasına bağlı kaza merkezi olarak kalmaya devam etmiştir. 1885 yılında Gümüşhane livasının hukuki varlığına son verilmesi üzerine Ordu, Fatsa, Ünye kazaların birleştirilerek liva olması ve merkezinin ticari ve siyasi önemine binaen Vona limanı'nın yapılması talebi gündeme gelmiş, ancak konuyla ilgili başka bir gelişme kaydedilmemiştir. Adnan Yıldız, *Osmanlı Belgelerinde Ordu*, s.31.

<sup>31</sup> Ordu kazasına Batum ve çevresinden (Çürüksu) gelen muhacirler, 1886 yılında 1034 hanede 4254 nüfusun kesin iskanları yapılmıştı. Bu iskanların büyük kısmı merkez kaza ve Perşembe nahiyesine olmuştu. İskan edilerek kurulan köy ve mahallelerde ihtiyaca göre cami, mescid, mektep ve medrese binaları inşa edilmişti. BOA, İ. DH, 79/703, 01.07.1886 Tarihli Defter.

sorunları daha da artar. Bu durum merkezin valisi ile yerel otoriteyi temsil edenler arasındaki hakimiyet mücadelesine dönüşür. Batum-Çürüksu bölgesinden yaşanan yoğun Gürcü göçlerinin Samsun'un ekonomik ve ticari kumanda merkezi oluşunda bir etken olup olmadığı bilinmese de, Ordu-Fatsa-Ünye ve Perşembe'de (Vona) siyasal bir rekabet ortamının varlığı bilinmektedir. Bu siyasal rekabet ortamını yaratan bölgeye gelen Gürcü muhacirlerin doğal lideri konumundaki Çürüksulu Ali Paşa'dır. Çürüksu-Batum bölgesinden gelen Gürcü muhacirler Ali Paşa'nın bölgedeki toplumsal tabanını oluştururlar ve ondan bağımsız hareket etmezler. Çürüksulu Ali Paşa'nın muhacir halk nezdinde sahip olduğu güç ve itibar azımsanacak düzeyde değildir. Ali Paşa Ordu, Ünye, Fatsa ve Perşembe bölgelerinde himayesindeki sert mizaçlı, itaatsiz ve çoğu silahlı Gürcü muhacirlere dayanarak adeta basına buyruk, valinin otoritesine karşı bölgesinde devlet görevlileri üzerinde baskı kurmaya varacak kadar kendi otoritesini dayatan bir yerel güç odağı haline gelmiştir. Ali Pasa 1886 yılında Balkanlardaki gelişmeler karşısında vatanperver duygularının ve padişaha sadakat hislerinin eşliğinde Ordu kazasında 10,106 kişilik 4 alaydan oluşan milis muavine kuvveti teşkil ederek, istenilen yerde savaşmak üzere harekete hazır olduğunu Padişaha bildirmektedir. Tahmin edileceği üzere, bu kuvvetlerin kumanda kademeleri neredeyse tamamen bölgedeki Gürcü muhacirlerle doludur.<sup>32</sup>”

Ali Paşa'nın etrafında oluşan bu güç yerel siyasetin, iktidar oyunlarının ve rekabetlerinin habercisi olur. “Fahri iskan memuru” sıfatını da taşıyan Çürüksulu Ali Paşa'nın dönemin Trabzon vilayet valisi Sırrı Paşa ile siyasal bir mücadeleye girişmesi yerel dengeleri alt-üst etmiştir. Hedefi vilayet valiliği olan Çürüksulu Ali Paşa, Trabzon Valisi Sırrı Paşa'yı Ordu'ya davet ederek iyi ilişki kurmayı dener. Sırrı Paşa, Ali Paşa'nın İstanbul'daki nüfuzunu da göz önünde bulundurarak bu davete icabet eder. Trabzon İngiliz Konsolosu olan Alfred Biliotti, Eylül 1883'te Sırrı Paşa ile Ali Paşa'nın Vona'daki evinde bir araya geldiklerini belirtir. Bu görüşmede nelerin geçtiği malumumuz değildir. Fakat bu esnada bir gelişme olur. Ordulular Ordu'nun bir mutasarrıflık/sancak haline getirilmesini, mutasarrıf olarak da Ali Paşa'nın tayin edilmesini isteyen arzuhalleri Sırrı Paşa'ya ve Saray'a sunarlar. Onlara göre Cavizoğlu Osman Paşa bu mevkie layık değildir ve kazaya ancak böyle sükunet gelir. Sırrı Paşa

<sup>32</sup> Hamdi Özdiş, *Taşrada İktidar Mücadelesi: II. Abdülhamid Döneminde Trabzon Vilayeti'nde Eşraf, Siyaset ve Devlet (1876-1909)*, Ankara 2008, s. 200 vd.

ise bunun Ali Paşa'nın işi olduğunu düşünmektedir. Ordu ahalişi eşrafı yani, Ali Paşa'nın mutasarrıflığa gelmesini istemelerinin ardında Ali Paşa'nın İstanbul'daki nüfuzundan kendi lehlerine yararlanma arzusu yatmaktadır. Bunun doğal sonucu Ali Paşa ile yerli ahali arasında çıkar birliği ve geçici ittifakın ortaya çıkmasıdır. Orduların Ali Paşa'nın mutasarrıf olmasını istemesinin bir diğer nedeni daha vardır. Yeni yapılan yolla Ordu Karadeniz'den Sivas'a giden en yakın nokta haline gelecek ve böylece Ordu'nun önemi daha da artacaktır<sup>33</sup>. Mutasarrıflık olması bu durumu daha da pekiştirecektir.

1883 yılı Eylül ayı sonlarında ortaya çıkan Mutasarrıflık talebinin bölgedeki hareketliliği artırdığı ve bir rekabet ortamı yarattığı anlaşılıyor. Sırrı Paşa ise yeni mutasarrıflık/sancak teşekkülü durumunda neresinin merkez kaza olması gerektiği noktasında kararsızdır. Sırrı Paşa ise Ordu ve Giresun üzerinde kafa yormaktadır fakat belli ki buradaki Ali Paşa'nın etkinliğinden ve nüfuzundan rahatsız olmaktadır. Sırrı Paşa ile Ali Paşa arasındaki iktidar mücadelesi 1884'te Sırrı Paşa'nın ikinci kez azliyle son bulsa da bu teklifler bölgedeki rekabeti tetiklemiştir. Rekabet Ordu Fatsa, Ünye ve Vona kazalarını içine alan bölgede mutasarrıflık/sancak teşkili durumunda sancağın merkez kazasının neresi olacağı konusundadır.<sup>34</sup>.

Merkezî hükümet ve Trabzon Vilayeti adına Esseyid Ahmed Aziz tarafından kaleme alınan layiha ve tahriratlarda yeni teşkil edilecek vilayetin nüfusu, mali kaynağı, yol ağının durumu ve askeri açıdan stratejik konumu, bölgenin sahip olduğu yolun ticaret açısından önemi ve bağlantıları (hinterlandı), emniyet durumu değerlendirilir. Yeni teşkil edilecek vilayetin sancak merkezinin neresi olması gerektiği üzerinde de durularak müfettişin tetkikatından sonra ortaya çıkan durum layiha ve arızada enine boyuna tartışılarak varılan sonuçlar açıklanır. Buna göre bölgede yaşanan hırsızlık, adam öldürme, eşkiyalık, kaçakçılık gibi vakalar sonucunda

---

<sup>33</sup> Vona limanının taşımacılıkta büyük önemi vardı ama Ordu'nun çok yakınında bulunana bu tabii limanın kara yolu bağlantısı yoktu. 1889 Trabzon Vilayet Salnamesinde, "ilçenin önemini artıran unsurlardan birisi de Ordu'ya deniz yoluyla bir saat mesafede olan Vona limanı olduğu, kış mevsiminde Karadeniz'in şiddetli fırtınalarına maruz kalan gemiler için en emin sığınak olduğu belirtilmişti. Vona limanının hazi olduğu büyük önem vilayetçe dikkate alınarak Ordu kasabasından Vona'ya kadar hususi bir yolun yapılması kararlaştırılmıştı. 1895 yılında bu yolun açıldığı ancak bu yoldan yeterince istifade edilemediği anlaşılmaktadır. 1904 yılında Ordu'dan Vona'ya 8 metrelik lik bir yol açıldığı ancak Ağcaova suyu üzerinde bir köprü yapılması tamamlanamadığı için yeterince faydalanılamadığı belirtilmektedir. Sıtkı Çebi, *Ordu Hakkında Derlemeler ve Hatıralar*, İstanbul 200, s. 95.

<sup>34</sup> Hamdi Özdiş, *Taşrada İktidar Mücadelesi*, s. 213 vd

adli kurumların yani mahkemelerin işleyişinde, memurların tutumunda ve yolsuzluklarda da oldukça ciddi boyutlara varıldığına dikkat çekilerek, “*umur ve mesalih-i adliyenin vakt ü zamanıyla görülememesi ve bazı yerlerde bir takım sui istimalatın vukua*” geldiğinin altı çiziliyor<sup>35</sup>.

Yabancıları bakışına dair İdaresi zaten müşkil olan Trabzon Vilayeti’nin Ordu, Fatsa ve Ünye kazalarının birleştirilmesiyle ve merkezinin de Vona olmak üzere müceddeden bir sancak teşkilinin idari yapıda rahatlama sağlayacağı belirtilen tahriratta Samsun’un yeni bir ticari merkez olmasıyla sahip olduğu yol ağı dolayısıyla da bir kat daha önem kazandığı vurgulanıyor. Canik Sancağı’nın daha önce bu kadar önemi haiz değilken müstakil mutasarrıflık halinde idare edildiği ve ticari ve askeri açıdan olduğu kadar “...*kesb-i ehemmiyet ettiği... şekavet ve ihlal-i asayiş ve emniyeti mucib...*” sorunların arttığı, yerli ahali ile Gürcü muhacirler arasındaki “münaferetin” de (sıcak silahlı) çatışmalara dönüştüğü şu sıralarda çok daha can alıcı bir şekilde yeni bir vilayet haline getirilmesi gerektiği üzerinde duruluyor<sup>36</sup>.

Öncelikle Vona/Perşembe yerleşim alanı çok küçük ve en uygunsuz yer olarak görünmektedir. Üstelik yakınında Perşembe’ye göre çok daha gelişmiş ve Sivas ile yol bağlantısı kurulacak olan Ordu vardır. Buna rağmen neden Vona sancak merkezi olarak önerilmektedir? Bu sorunun yanıtı Çürüksulu Ali Paşa ve ailesinin Vona’da yerleşik olmasında yatar. Bu bölge Çürüksulu Ali Paşa’nın nüfuz alanındadır ve kendisini valiliğe veya mutasarrıflığa aday gördüğü için Vona’nın sancak merkezi olması istemektedir. Bu durumda layiha yazarının Ali Paşa’nın ‘adamı’ olma ihtimali de yüksektir. Yine bir başka, ama bu kez imzalı, layihada Vona limanının önemi vurgulanmaktadır “...*çünkü bu sahilden Anadolu’nun merkezine doğru yapılan müteaddid yolların ticaretce bahş eyleyeceği muhasenat ile beraber bu havaliye siyasi ehemmiyet virmiş ve Vona limanı ise Anadolu’nun müftehi nazarıyla bakılmağa şayan bir hale gelmiştir (...)* Binaenaleyh Ordu ve Ünye ve Fatsa kazalarının birleştirmesiyle merkezi Vona olmak üzere teşkili lüzümü...<sup>37</sup>.

<sup>35</sup> Hamdi Özdiş, *Taşrada İktidar Mücadelesi*, s. 218.

<sup>36</sup> Hamdi Özdiş, *Taşrada İktidar Mücadelesi*, s. 219.

<sup>37</sup> Hamdi Özdiş, *Taşrada İktidar Mücadelesi*, s. 222.



Bu şartlar altında ahali kendi kazalarının merkez olması yönünde çeşitli sebepler/gerekçeler öne sürerler. Coğrafi konum ve iklimsel özelliklerinden, muhacirlerin bölgelerinde yarattıkları hem nüfus fazlalığı hem de asayiş sorunlarına kadar bir dizi sorun sıralanır: “...Vona [Perşembe] limanının ehemmiyet ve nezaket-i mevkiyesine nazaran orasının merkez liva ittihaz olunması lüzumu...”, “Fatsa kazasının cesamet ve ehemmiyetle beraber her iki merkezin münteha-yı hududunda kaldığı ve nüfusumuzun kalabalığı var iken muhacirinin de kesretle buraya düşmesiyle kazamızın bir kat daha kesb-i ihtimam eylediği cihetle...”, [Ünyeliler ise] “...Gürcü muhacirlerinden civar kazalara nisbetle en çoğu muhtelif-ül akvam olarak kazamızda iskan itdirilmiş ve şahsiyelerinin zulm-i taaddiyât ve haşiyanelerinin en ziyadesi yine kaza ahalisinden zuhur eylemiştir (...) Gürcü muhacirleri meskun olub kazaların her iki tarafında meskun muhacirinin vasatında bulunmasından icra-yı şekavetkaranelerinin teshilatı mucib olması kaziyesidir ki liva merkezi olmağla ıslahat-ı daime icrasına cümleden ziyade muhtacdır (...) mamafih kazamızın havası gayet latif ve kasabası cesim ve mevkii şirin ve her nevi imalat-ı ıslahata kabil olduğu ve Niksar’dan Ünye’ye kadar tesviye olunmakta bulunan şose tarikinin behamdü teâlâ bu sene küşad olunacağı mamuldur...” Yerel seçkinlerin vilayet teşkili durumunda neden kendi kazalarının sancak merkezi olması gerektiği konusundaki bu izah tarzları/gerekçeleri aslında oldukça ikna edici görünmektedir. Fakat gerçek gerekçe vilayet teşkili durumunda merkez sancağın sahipleri vilayete hükmedebilecek güce de sahip olacaklardı ele geçirecekleri idari kadrolar sayesinde. Bu rekabet ortamında birbirlerini küçük görmek ya da göstermek için aleyhlerinde ‘kampanya’ yürütmekten de geri kalmadılar. Fatsa’nın ittifak kurmuş Müslim ve Gayrimüslim muteberan, ulema ve hanedanların imzaladıkları telgrafnamede bunun örneği vardır: “...Vona’nın onbeş hanelü kenar bir karyeden ibaret olduğu ve Fatsa kazası ise Ordu ve Ünye ve Terme kazalarının da vasatında vaki asude bir limana da malik olmuş ve sağ ve sol ve arka tarafından müteselsilen ihata iden bir takım kaza ve nevahinin iskelesi bulunmak hasebiyle bu üç kazadan teşkil buyurulacak livaya reis-i kazamız bulunan mezkûr Fatsa kasabası merkez sancak ittihazı ezher cihet şayeste olmasıyla lütfen ve keremen teşkil buyurulacak livaya bu kasabamızın merkez ittihazıyla...<sup>38</sup>”.

<sup>38</sup> Hamdi Özdiş, *Taşrada İktidar Mücadelesi*, s. 218.

Resmi yazışmalar belli formel kalıplarda yapıldığından merkezî iktidarın dilini yani, resmi bakışı yansıtır. Bu yanılla resmi yazışmalar meselelerin yerel dinamiklerini anlamaya çalışmaktan ziyade olan bitenleri merkezden okumak ve anlamak gibi bir niteliğe sahiptir. Böyle olunca da yerel güçlerin, aktörlerin rolü büyük oranda göz ardı edilir ve belgelere yansıtılmaz. Bu da pek çok noktayı gözden kaçırmamıza neden olur ve aynı zamanda kavrayışımızı da sınırlayan ve güçleştiren bir etken olarak ortaya çıkar. Bazen arşiv belgelerinin sunduğu bilgiler yanıltıcı olabilmekte ve bu bilgileri ham haliyle kullanmak araştırmacıları yanılgıya düşürebilmektedir. Nitekim Ayhan Yüksel, “*Vona'nın (Perşembe) Sancak Merkezi Yapılma Girişimi*” başlıklı makalesinde konuya Osmanlı belgelerinin sunduğu çerçeveden bakarak meseleyi değerlendirmiştir. Oysa ilgili bölümde de belirtildiği gibi olay tamamıyla bir rekabetin ürünüdür. Vona'nın gelişmişliğiyle ya da coğrafi konumuyla, iyi bir limana sahip olmasıyla ilgili değildir. Keza Vona gelişmişlik bir yana en uygunsuz yerdir. Hem yerleşim alanı olarak uygun değildir, hem de küçük bir yerdir<sup>39</sup>.

Gümüşhane örneğinde üzerinde durulması gereken bir diğer nokta da vilayet genelinde yapılan idari düzenlemelerden bir kazanın ya da sancağın diğerine göre olumsuz etkilenmesidir. Bir diğer deyişle bir sancağın ya da kazanın kurulması ya da sancak merkezi yapılması gündeme geldiğinde diğerine göre geri plana düşmesidir. Ordu, Fatsa ve Vona'da ayrı bir sancak oluşumu gündeme geldiğinde yaşanan tam da budur. Dahiliye Nezareti'ne hitaben yazılan bir tezkirede anılan sancak teşkilinin gerçekleşebilmesi için yapılacak harcamaları karşılamak ve yeni teşkil edilecek sancaktaki memurların maaş vb. masraflarına mukabil Gümüşhane Sancağı'nın lağvedilmesi önerilmiştir. Böylece tasarrufa gidilecek ve sancağın kurulması hazineye yük olmayacaktır. Dolayısıyla Ordu, Fatsa ve Vona için hayırlı olan bu öneri Gümüşhane'nin sonu anlamına gelmektedir. Yani bölgesel ve yerel çıkarlar farklılaşmakta, ihtilaflar için zemin oluşabilmektedir<sup>40</sup>.

Seraskerliğin mütalaası da dikkate alınarak yazılan tahriratta yeni teşkil olunacak vilayete sancak merkezi olacak en uygun yerin diğerlerine göre pek çok

<sup>39</sup> Hamdi Özdiş, *Taşrada İktidar Mücadelesi*, s. 7.

<sup>40</sup> Hamdi Özdiş, *Taşrada İktidar Mücadelesi*, s. 189.

açından Vona (Perşembe) limanı olduğu belirtiliyor. Daha ortada bir coğrafi konumda olması hasebiyle Fatsa'nın merkez kaza olması gerekirse de bundan çok da uzak olmayan Vona'nın ticaret, siyaset ve askeri açılardan bakıldığında diğerine göre önemi ağır basmaktadır. Layiha yazarı Vona limanının Ordu, Fatsa ve Ünye'ye olan uzaklıklarını verdikten sonra Vona'nın Karadeniz'in anahtarı konumunda olduğunu ve Samsun'dan Batuma kadar olan sahilde böyle tabii ve geniş, açık bir limanın olmadığını ifade eder. Öyle ki, Vona limanı, Sinop limanına bile tercih edilmekte üstün tutulmaktadır. *“Vona'nın kısa bir süre içinde kesb-i cesamet ederek bu sahilin en büyük merkezî ticareti olmak istidatını göstereceği; Anadolu'nun merkezi addolunan Sivas vilayetiyle bağlantıyı kuran Ordu-Sivas yolunun Vona'nın arkasındaki dağlardan geçtiği ve Ordu'dan Vona'ya yapılacak bir yol ile ve açılmış ve açılacak yollarıyla “Anadolu kıtasının” anahtarı”* konumunda olacağı vurgulanmaktadır. Layihanın meçhul yazarı belirtilen bu noktanın altını ısrarla çizer ve *“fıkr-i siyasi ve fenn-i idare nokta-i nazarından da meseleye bakılmasını”* ister.<sup>41</sup>

19. yüzyılın sonlarında yerel siyasetin bir malzemesi/aracı olarak karşımıza çıkan bu teşebbüsün merkez Osmanlı merkezi otoritesi tarafından gerçekçi ve kayda değer bulunmadığı anlaşılıyor. Çünkü Vona'nın (veya diğer kazaların) merkez yapılmadığı görülmektedir. Ancak Milli Mücadele devam ederken Vona'nın coğrafyası siyasilerin ona olan ümitleri ve beklentilerinin devam ettiği anlaşılmaktadır. Vona Limanı'nın bölgenin idari, ekonomik, ticari meseleleri söz konusu olduğunda her defasında gündeme gelmeye devam etti. 1921'de TBMM'de Ordu-Sivas yolu ile ilgili görüşmeler yapılırken, yolun yapımını gündeme aldirmaya çalışan mebusların en önemli argümanlarından birisi de *“Sivas-Ordu yolunun Karadeniz'de en mühim liman olan Ordu'nun Vona limanına müntehi olması...”* olarak göstermişlerdi. Önergeyi veren Trabzon Mebusu Recai bey, diğer mebuslar üzerinde, Vona limanı'nın geçmişe dayanan olumlu algısından faydalanmak istemektedir. Keza Recai bey önergesiyle ilgili yaptığı konuşmada *“...Efendiler bu yol gayet mühim bir yoldur. Ordu Karadeniz sahilinde Vona ismiyle tanınmış gayet tabii bir limana maliktir. Vona limanı o kadar, o kadar mühim bir limandır ki, Karadeniz'in en dehşetli, fırtınalı zamanlarında denizin o müthiş dalgalarının arasından kendisini kurtaran sefain-i ticariye Vona'nın*

<sup>41</sup> Hamdi Özdiş, *Taşrada İktidar Mücadelesi*, s. 221.

*sakin ağışuna iltica etmekle tahlis-i nefis etmektedir. Ve esasen Karadeniz sahilinde ithalat ve ihracat meselesi senenin kış mevsimlerinde gayet mühim bir meseledir. ....Halbuki Ordu (Vona) gibi bir limana malik olduğça, gerek ithalat ve gerekse ihracat meselelerindeki zarar hiçbir zaman düşünölmeyecektir ve her şeylerini serbestçe ithal ve ihraç edeceklerdir....”<sup>42</sup>.*

İç organizasyonun geliştirildiğı klasik imparatorluk döneminde, Karadeniz’in uluslararası ticarete açılmadığı dönemde, Karadeniz’in küçük iskeleleri iç ticaretin bir alanı olarak paylarını alıyordu. Ancak uluslararası ticaretin gelişimiyle Karadeniz iskeleleri bir imparatorluğun iç ticaretine konu olan bir konumdan çıkarak büyümeye ve gelişmeye başladılar. Öncelikle iskele/kent ilişkisini belirleyen bir dönüşüm yaşandı ve klasik dönemde daha içeride olan merkezleri sahile taşındı. Ancak bu durumda bir zamanlar birbirine eşit ve benzer yapıdaki birçok iskele arasından farklı avantajlar taşıyanlar sıyrılmaya ve yükselmeye başladılar. Diğer iskeleler ise büyüklerinin yardımcı unsuru haline dönüştüler. Elbette bu değişimi ve dönüşümü yalnızca denize ait avantajlar belirlemedi. Hatta asıl belirleyici kararlar oldu. Avantajlı bir deniz coğrafyası bir iskeleyi limana dönüştüremedi. Ama kıyı ovalarının yanında olanlar, kentsel büyüme alanları olanlar, ardükleleriyle yol bağlantıları daha güçlü bir şekilde kurulanlar, siyasi ve idari dönüşümlerde merkez olanlar veya kalmayı başaranlar diğerlerine karşı üstünlük kurdular ve daha fazla geliştilediler.

Genellikle 19. Yüzyılın ilk yarısına kadar Vona ile ilgili elde edilen bilgiler, onun coğrafi önemine binaen denizcilik faaliyetlerinin merkezinde yer alan bir iskele ve özne olmuş olması üzerine toplanmıştır. Ancak yüzyılın ikinci yarısında, coğrafi yapısından kaynaklanan önemi devam etmekle beraber artık bölgedeki ticari faaliyetlerin bir öznesi değil, yardımcı bir unsuru haline dönüştüğü görölmektedir.

Vona’nın bir türlü ana iskele ve liman olamayışının arkasında güçsüz ayanlar ve şehirleşme yoksunluğu, parçalı ve dağınık yapısı, Ordu-Bucak’ın gölgesinde

<sup>42</sup> Devamında konuşan Tunalı Hilmi Bey de kaymakamlık yaptığı Ordu’da teklifin lehine konuşup “...Eğer bu yol açılırsa Sivas ve civarında çürüyen zahireler sahile dökülecektir. Sahilde maalesef iki tane limanımız vardır. Biri Polathane limanı, ikincisi Vona limanıdır. Ereğli’ye yanaşamayan bir vapur ancak ve ancak Zonguldak’a iltica edebilir. Zonguldak limanı gayet küçük, Vona limanı gayet büyüktür. Şu halde Vona limanının ehemmiyet-i fevkaladesi için bu yolu müttefiken kabul ediniz. Çünkü memleketin iktisadiyatı bunun sayesinde yenileyecektir.” Sıtkı Çebi, *Ordu Hakkında Derlemeler ve Hatıralar*, s. 95 vd.

kalması, ayanlarının zayıflığı, siyasete araç, malzeme olarak kullanılması, yollarının eksikliği, şehir büyüme alanının zayıflığı gibi sebepleri sayabiliriz. Bunların dışında, iskelelerin geleceği onların nüfuz alanı içerisinde bulunan ayanların siyasi ikballeriyle doğru orantılı olmuş, onlar yükselince iskeleler de yükselmiş, düşünce iskeleler de düşmüştür. Dahası bu ilişkiler ağında ayanların deniz ticareti ile ilgili faaliyetleri de önemli olmuştur. Sahildeki ayanlar aynı zamanda deniz ticareti yapan ya da finanse eden ya da araçlarını üreten ekonomik mekanizmaların içinde veya merkezinde olmuşlardır. Bu merkezi konum onların yerleştikleri ya da merkez aldıkları iskelenin daha da canlanmasında etkili olmuştur. Bunun tersi de geçerli olabilir. Yani ayanlığın gelişimi ile kentleşme arasında doğrudan ilişki vardır. Büyüyen ayanların geleceklerini kentleşme eğilimi yüksek olan, büyüyen merkezlerde görmelerini, oralara yerleşmeleri veya etkili olma çabaları izlenmektedir. Ayan kökenlilerin ailelerinin yerel yönetimler üzerinde ya da merkezi yönetimin temsilcisi kaymakamlar üzerinde etki ve nüfuz kurma çabalarına Vona'nın bir zamanlar kalesinin varlığı, bunun işlerliğinin olması, yani içinde asker ve topun bulunuşu, askeri/ticari öneminin halen daha koruduğunun bir göstergesi olduğu şeklinde yorumlanabilir

Perşembe'nin bir liman kenti olarak ortaya çıkamamasının hikayesi yanında etrafındaki iskelelerin ki özellikle Ordu'nun (Bucak'ın) bir iskele kent olarak büyümesinin ve onu gölgelemesinin hikayesidir. Tarih 19. Yüzyılın başlarına kadar aslında pek de farklı olmayan hatta sahilde bir iskelesi olma bakımından Vona'nın daha avantajlı olmasına karşın bu tarihlerden sonra Ordu iskelesini ve kentini yükseltirken Vona'yı ona tabi, ikincil, yedek, onu destekleyen bir konuma itmiştir. Bir gerçek daha vardır ki o da her vadinin çıkışında kurulmuş olan iskelesi ile yakın komşu bütün sahil kasaba ve şehirlerinin aslında bir rekabet içinde olduğudur. Yani Karadeniz coğrafi yapısı itibarıyla da vadiler boyunca iç kesimlere kadar uzanan ardülkeleriyle birbiriyle rekabet eden ekonomik pazar ve birimler yaratmış olmasıdır.

Yabancı, yerli seyyahların tespitlerinde, bazı belgelerde, askeri layihalarda coğrafyanın bahsettiği bu konumuyla Doğu Karadeniz'de özel bir yeri olan Vona'nın günümüzdeki durumu sahilinde balıkçı teknelerinin yapıldığı ve tamir edildiği işler bir balıkçı barınağı olmaktan öteye gidememiş olması dikkati çekmektedir. Coğrafi

konumu ve durumu 15. Yüzyıldan beri kayıtlarda görüldüğü üzere onu bir iskele olmaktan öteye taşıyamamıştı.

### **Kaynakça**

Baş, Mithat, *Ordu Yöresi Tarihi*, Ordu 2012, s.35.

Bay Abdullah, ““XVIII. ve XIX. Yüzyıllarda Trabzon Eyaletinde Tımar ve Zeametlerin Durumu”, *Karadeniz Araştırmaları*, Sayı: 18, Yaz 2008, s.46-54

Baykara Tuncer, *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyasına Giriş*, Ankara 1988.

Büyük Mustafa Büyük, *1831 Nüfus Sayımına Göre Perşembe, Aybastı, Bolaman ve Çamaş Kazaları Nüfusu*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Ordu 2011.

Çebi, Sıtkı , *Ordu Şehri Hakkında Derlemeler ve Hatıralar*, Ordu 2000.

Emecen, Feridun, *Doğu Karadeniz'de İki Kıyı Kasabasının Tarihi, Bulancak-Piraziz*, İstanbul 2005.

*Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, Dersaadet 1314,

Hamilton, William J., *Researches in Asia Minor, Pontus and Armenia*, Volume I, London 1842.

Karagöz, Rıza, *Canikli Ali Paşa*, Ankara 2003

Öz, Mehmet, Acun, Fatma, *Orta Karadeniz Tarihinin Kaynakları VII, Karahisar-ı Şarki Sancağı Mufassal Avarız Defteri (1642-1643 Tarihli)*, TTK, Ankara 2008

Özdiş, Hamdi, *Taşrada İktidar Mücadelesi: II. Abdülhamid Döneminde Trabzon Vilayeti'nde Eşraf, Siyaset ve Devlet (1876-1909)*, Ankara 2008.



Saylan Kemal, *1868-1914 Döneminde Ordu Kazası*, Basılmamış Yüksek lisans Tezi, Trabzon 2007.

Yediyıldız Bahaeddin, Mehmet Öz, Ünal Üstün, *Ordu Yöresinin Tarihi Kaynakları III*, Ankara 2002.

Yediyıldız Bahaeddin, *Ordu Kazası Sosyal Tarihi*, Ankara 1985.

Yediyıldız Bahaeddin, Ünal Üstün, *Ordu Yöresi Tarihinin Kaynakları I*, Ankara 1992.

Yediyıldız Bahaeddin, Ünal Üstün, *Ordu Yöresinin Tarihi Kaynakları II*, Ankara 2002.

Yıldız Adnan, *Osmanlı Belgelerinde Ordu*, İstanbul 201

Yüksel Ayhan, “Vona’nın Sancak Yapılma Girişimi (1885)”, *Doğu Karadeniz Araştırmaları*, İstanbul 2005, s.117-125

SİYASETİN GÖLGESİNDE LİMANLAŞAMAMIS BİR İSKELE  
-PERŞEMBE (VONA) İSKELESİ-