



AMERİKALI BİR MİSYONERİN XIX. YÜZYIL ORTALARINDA BATI VE ORTA KARADENİZ İZLENİMLERİ

THE IMPRESSION OF AN AMERICAN MISSIONERE ON THE WEST AND MID BLACK SEA COAST THROUGHOUT THE MIDDLE OF XIX. CENTURY

Hakan TAN * & Ali ÇAKIR **

ÖZET

Bu çalışma Amerikalı seyyah ve misyoner Henry Von Lennep'in (1815-1889) Anadolu topraklarında bulunduğu süre zarfında Batı ve Orta Karadeniz bölgesine dair izlenimlerini ele almaktadır. İzmir'den Amasya'ya; Samsun'dan Tokat'a; Sivas'tan Yozgat'a kadar birçok yerde bulunan Lennep, bu sayede buralarda yaşayan insanların yaşayışları, dini inançları, gündelik hayatları ve geçim kaynakları gibi çeşitli konularda gözlemlerde bulunmuş ve bunları özenle kaleme almıştır. Bunların yanı sıra gezmiş olduğu yerlerin tarihi, coğrafi ve fiziki özelliklerine dair de veriler sunmuştur. Bu bağlamda Lennep'in "*Travels in Little-Known Parts of Minor Asia*" adlı eseri dönemin koşullarına ışık tutması açısından önem taşımaktadır.

Anahtar Kelimeler: Henry Von Lennep, Batı Karadeniz, Orta Karadeniz, Seyahatname.

ABSTRACT

This study deals with Henry Von Lennep's (1815-1889), an American traveller and missionary, impressions about the West Black Sea Region and the Middle Black Sea Region while he was in Asia Minor. Lennep, who was present many places such as from İzmir to Amasya, Samsun to Tokat, Sivas to Yozgat, made observations about local people's religious belief, daily life, means of living and so forth. He wrote down all of these details meticulously. Besides, he gave historical, geographical and physical information about the places which he visited. In this sense, Lennep's work which is called "*Travels in Little-Known Parts of Minor Asia*" is very important from the point of setting light to conditions of that period.

Keywords: Henry Von Lennep, Western Blacksea, Middle of Blacksea, Travel Book.

Giriş

Henry John Van Lennep Amerikalı bir misyoner ve eğitimci olup, 18 Mart 1815'te İzmir'de doğmuştur. Annesi Adele Marie, babası Richard Van Lennep'tir. 1830 yılında eğitim almak için Amerika'ya gitmiş, 1837 yılında Amherst'ten mezun olmuştur. Daha sonra Andover İlahiyat Okulu'nda bir yıl eğitim almış, Connecticut Hartford'da Dr. Joel Hawes'un yönetiminde din eğitimini tamamlayarak 1839 yılında Amherst'te kongregasyon delegeliğine atanmıştır. Aynı yıl Amerikan Yardım Heyeti'nin (*American Board of Commissioners for Foreign Missions*) bir misyoneri olarak Osmanlı Devleti'ne geri dönmüştür. İlk görev yeri İzmir'den sonra Anadolu'nun Batısında ve Yunanistan topraklarında ifa ettiği misyonerlik görevini takiben 1843 yılında Amerika'ya gitmiş, bir yıl sonra geri dönmüştür. Akabinde bu defa İstanbul'da yaklaşık 10 yıl görev yapmıştır. Bu sırada 1847 yılında Suriye ve Filistin'e seyahatlerde bulunmuş ve bu seyahatlerini "*Bible Lands, Their Modern Customs and Manners Illustrative of Scripture*" adlı eserinde toplamıştır.¹

1854 yılında bu sefer Tokat'a görevlendirilen Lennep, İstanbul'dan Tokat'a hareket etmiştir. Bu yolculuk sırasında yanında Brooklyn'den tedavi amacıyla Osmanlı Devleti'ne gelen arkadaşı, İzmir'de yaşayan yeğeni ve 10 yaşındaki çocuğu bulunmaktadır. Yeğeninin Türkçeye hâkim olması Anadolu'nun içlerinde seyahat eden bu grubun oldukça işine yaramıştır. Lennep, Tokat'ta 1869 yılına kadar görev yapmış, görme yetisini kaybetmesi üzerine ülkesine geri dönmüştür. Burada Ingham Üniversitesi'nde doğa bilimleri ve modern diller derslerini vermiş, 1889 yılında hayatını kaybetmiştir.²

* Araştırma Görevlisi, Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Tarih Bölümü.

İletişim: hakan.tan@omu.edu.tr. Kurupelit, Ondokuz Mayıs Üniversitesi, 55139 Samsun/Merkez.

** Doktora Öğrencisi, Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Tarih Bölümü.

İletişim: 28a.alicakir@gmail.com. Kurupelit, Ondokuz Mayıs Üniversitesi, 55139 Samsun/Merkez.

¹ Erkan Tural, "Bir Bürokrat ve Bir Seyyah Gözüyle Canik (Samsun) Sancağı", *Çağdaş Yerel Yönetimler*, C.17, S.1, Ocak 2008, s.82-83.

² Gürsoy Şahin, "Amerikalı Bir Misyonerin XIX. Yüzyılın Ortalarında Türk-Ermeni Kültürel İlişkileri İle İlgili İzlenimleri Üzerine Bir Değerlendirme", *Afyon Kocatepe Üniversitesi SBE Dergisi*, C.7, S.1, Haziran 2005, s.211-212.

Batı ve Orta Karadeniz İzlenimleri

Lennepe yanındakiyle birlikte 6 Mayıs Cuma günü sabahın erken saatlerinde, İstanbul'da ikamet eden bir grup İtalya vatandaşının sahip olduğu İngiliz vapuruyla Amasra'ya doğru yola çıkmıştır. Gemi hakkında Lennepe, tam bir düzensizlik halinin hâkim olduğunu ve kamaralarının oldukça dar olmasına karşın gemide çok fazla kişinin bulunduğunu ifade etmektedir. Kendisinin kalmakta olduğu kamarada ikisi Yunanlı kadın olmak üzere toplamda on iki kişinin bulunması gemi içerisindeki düzensizliği ve yolculuğun zorluğunu da gözler önüne sermesi açısından önemli bir ayrıntıdır.

Bir günlük yolculuktan sonra Lennepe'in kendi tabiriyle "*oldukça güzel bir havada*" 7 Mayıs Cumartesi günü Amasra'ya varmışlardır. Lennepe'in Amasra hakkında oranın çok eski bir yerleşim yeri olduğundan bahsetmesi ve eski çağlardaki adının "*Amastris*" olarak geçtiğini de belirtmesi yolculuk esnasında uğradığı yerler hakkında araştırmalarda bulunduğu izlenimini doğurmaktadır. Lennepe aynı zamanda Amasra'nın konumu itibariyle de oldukça güzel bir yer olduğunu, karadan ve denizden gelebilecek saldırılara karşı korunaklı bir yerleşim yeri özelliği taşıdığını söylemektedir. Amasra'da çok fazla vakit geçirmeden aynı gün içerisinde buradan ayrılarak İnebolu'ya doğru hareket etmişlerdir ve akşam saatlerinde bir sonraki durakları olan İnebolu'ya varmışlardır.

Lennepe'in İnebolu'da Amasra'dan fazla vakit geçirdiği seyahatnamesinde burayla ilgili yaptığı gözlemlerinin ve tasvirlerinin çokluğundan anlaşılmaktadır. Lennepe'in burada dikkatini çeken ilk olay kıyıda görmüş olduğu "*en güzel elbiselerini giymiş*" kadınlar ve çocuklardan oluşan büyük bir topluluktur. Lennepe kendisinin dikkatini çeken bu büyük kalabalığın, "*kutsal görev*"lerinden dönen yakınlarını karşılamak üzere bekleyen insanlar olduğunu ifade etmektedir. Karşılaştığı manzarayı bayram havasıyla betimleyen Lennepe, hac görevlerini ifa edip dönen insanların içinde bulunduğu gemiyi gördüğünde ise büyük bir şaşkınlık yaşamıştır. Genellikle karantina altında olan yerleri belirtmek için kullanılan sarı renkli bayrak, uzaktan görmüş olduğu bu gemide de kullanılmaktadır. Geminin karantina altında olduğunu simgeleyen bu bayrağa

rağmen gemiden inen kişilere karşı hiçbir tedbir alınmamış olması ve de filikalar yardımıyla sahile gelen bu insanların burada kendilerini bekleyen kişilerle rahatlıkla iletişim kurmaları Lennep’i oldukça şaşırtmıştır.

Bulunduğu gemiden bir dürbün yardımıyla olan biteni izleyen Lennep, bu olay hakkında “*karantina uygulaması olmasına rağmen ne kadar esnek bir memleket burası!*” diyerek şaşkınlığını dile getirmektedir. Lennep, burada gözlemlediği olayın bir benzeriyle 1841 yılında Çanakkale’de de karşılaştığını belirtmiştir. Çanakkale’deki karantina uygulaması esnasında yaşadıklarını anlatan Lennep, oradaki görevli memurun elinde tutmuş olduğu tavanın içinde yanan kömürle ve mide bulandırıcı bir sülfür kokusu yayarak yanlarına geldiğini anlatmakta ve karantina memurunun oldukça iradesiz tavırlar sergilediğini söylemektedir. Çanakkale’de tanık olduğu bu duruma benzer bir manzarayla İnebolu ziyareti esnasında da karşılaşması, kaleme aldığı cümlelerden de anlaşılacağı üzere Lennep’i oldukça rahatsız etmiştir.³

Yoluna devam eden Lennep ve yanındakiler 8 Mayıs tarihinde saat 11.00 civarında Samsun’a ulaşmışlardır. Burada kendilerini rüzgârlı bir havanın karşıladığını belirten Lennep aynı zamanda denizin oldukça yükseldiğini ve dalgaların da olabildiğince öfkeli olduğunu söylemektedir.

Samsun, bulunduğu konum itibariyle Orta Karadeniz ve İç Anadolu’nun Karadeniz’e giriş-çıkış noktasında önemli bir yere sahiptir.⁴ Kuşkusuz Samsun’u Karadeniz’in önemli bir kenti yapan en önemli etkenlerden biri de limana sahip olmasıdır. Şehir 1185 yılında II. Kılıç Aslan döneminde Türklerin eline geçmesinin ardından bir liman kenti olması ve iç bölgelerle irtibatı sağlaması özellikleriyle önem kazanmıştır.⁵ Samsun limanının şehir için bu denli önemli olması şehir dışından gelen birçok misafir gibi Lennep’in de dikkatini çekmiştir. Ancak Lennep’in Samsun limanına dair gözlemleri pek de olumlu değildir.

³Osmanlı Devleti’nde karantina uygulamasına ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz: Osman Şevki Uludağ, “Son Kapitülasyonlardan Biri Karantina”, *Belleten*, C.II, S 445-468.

⁴ İlhan Ekinci, “19.yüzyılın İkinci Yarısında Samsun’da Deniz Ulaşımı”, *Geçmişten Geleceğe Samsun Sempozyumu Bildirileri*, C. II, Samsun 2007, s. 113.

⁵ Osman Köse, “18.yüzyılın İkinci Yarısı Osmanlı-Rus Savaşlarında Karadeniz Liman Kenti Samsun”, *Geçmişten Geleceğe Samsun Sempozyumu Bildirileri*, C. I, Samsun 2006, s.273.

Limanın bakımsız olmasının yanı sıra buranın düzensiz olduğunu belirtmektedir. Limanda görmüş olduğu botları ise Hollanda yapımına benzeterek, Karadeniz'in dalgalı denizine uyum sağlayabilecek nitelikte, devrilmeyi önleyici şekilde inşa edilmiş olduğunu belirtmektedir.

Samsun limanı hakkında pek olumlu olmayan görüşlerinin aksine Lennep'in şehrin görüntüsü ve gelişimi ile ilgili izlenimleri ise olumludur. Özellikle son yıllarda şehrin hızlı bir şekilde geliştiğini, şehirde birçok güzel görünümlü evlerin inşa edildiğini ve giderek daha canlı bir ticaret merkezi haline geldiğini dile getirmektedir. Daha önceki yıllarda da şehirle ilgili fikir sahibi olması sebebiyle olacak ki, şehrin eski görüntüsü hakkında bu denli bir kıyaslama yapma imkânı yakalayabilmiştir. Samsun'un belirttiği gibi son yıllarda daha çok gelişmiş olmasını burada ikamet eden kabiliyetli, kudretli ve halkın ruhundan iyi anlayan bir paşanın yaşamakta olmasına bağlamaktadır.⁶ Burada ikamet eden paşa sayesinde Samsun'un yolları tamir ettirilerek geliştirilmiş, ayrıca, başkentte olduğu gibi kayıkçıların ve katircıların ticaretinin gelişimi için bir takım düzenlemeler yapılmıştır. Yapılan bu düzenlemeler sonunda kayıkçı ve katircı esnafının faaliyetleri bir takım yöneticiler tarafından kontrollü bir şekilde yürütülmeye başlanmıştır. Ancak bu durum vergilendirmelerde artışa neden olmuş ve bu da Samsun limanına gelen gemilerin daha fazla vergi ödemek zorunda kalmasına yol açmıştır.

Lennep'in kaleme aldığı bu eser yer yer jeoloji ve klimatoloji bilimlerine de katkı sağlayacak bilgiler içermektedir. Seyahati esnasında gözlemlediği yerlerin toprak ve iklim yapısı hakkında bilgiler sunmaktadır. Bu bağlamda seyahatinin Samsun bölümünde de bu tarz bilgilere yer vermekte buradaki toprağın killi bir yapıda olduğundan bahsederken aynı zamanda bölgede özellikle Mayıs ya da en geç Haziran aylarında gök gürültülü sağanak yağışların

⁶Lennep, bizlere Samsun'un bayındır hale gelmesine büyük katkı sağladığını söylediği kişi hakkında detaylı bir bilgi vermemekte, kendisinden sadece unvanıyla yani "paşa" olarak bahsetmektedir. Bu açıdan tam olarak hangi idareciden bahsettiği bilinmemektedir. Canik Sancağı(Samsun) idarecileri hakkında detaylı bilgi için bkz: Rıza Karagöz, "Canik'in İdari Yapısı ve İdarecileri", *İlkçağdan Cumhuriyete Canik*, Canik Belediyesi Kültür Yayınları: Samsun, 2011, ss.119-160.

görüldüğünü söylemektedir. Temmuz ve Ağustos aylarında da bu yağışların devam etmesinin bölgede yetiştirilen tarım ürünlerinin taze kalmasına olanak sağladığını belirtmektedir. Bu yağışlarla toprağın yıkanması ve kaygan bir çamur tabakasının ortaya çıkması ise durumun olumsuz tarafıdır. Yani yağışların sebep olduğu çukurlarda biriken sular, kızgın güneşin de etkisiyle yosun bağlamakta ve bir süre sonra etrafa hoş olmayan kokular yaymaya başlamaktadır. Oluşan bu ortam mikropların üremesine ve sıtma hastalığının görülmesine sebep olmaktadır. Lennep'in belirttiğine göre Samsun'un özellikle kuzeyinde bulunan bataklıkların sebep olduğu koku yaz aylarında esen rüzgârlar ile birlikte şehrin üzerine doğru yayılmakta ve şehirde hastalıklara sebebiyet vermektedir.⁷

Bu yörenin ikliminin fazla yağışlı olması yukarıda değinilen durumların dışında bölgede ormanların yoğun bir şekilde görülmesinin de sebeplerindedir. Ormanların geniş yer kaplaması Lennep'in de dikkatini çekmiş ve bu duruma bağlı olarak Samsun'daki evlerde kullanılan malzemenin yoğunlukla ahşap olduğunu, taş yapıların ise az sayıda bulunduğunu dile getirmiştir. Bununla beraber yer şekillerinin engebeli olması, evlerin inşa edilirken alt kısımlarına birkaç büyük taşın yerleştirilmesi gerekliliğini doğurmuş ve evler ancak temeline konulan büyük taşların üzerine inşa edilebilmiştir. Lennep'e göre bu şekilde bir yol izlenilmiş olması ahşap malzemenin toprakla olan temasının kesilmesine ve daha uzun bir süre çürümeden kalmasına da olanak sağlamaktadır. Daha iç kısımlarda da evlerin genellikle kütükten yapıldığını ve birbirlerine yatay bir şekilde uzandıklarını anlatan Lennep, bu yapılarda kütüklerin arasında kalan boşluklar için ise genellikle çamur ve gübre kullanıldığını anlatmaktadır. Özetle, Lennep'in de belirtmiş olduğu gibi bölgedeki yer şekilleri, toprak yapısı ve iklim şartları burada yaşayan ve büyüyen her şey üzerinde etkili olmuştur.

Lennep'in Samsun seyahati esnasında tanık olduğu ve gözlemlerini aktardığı bir başka önemli olay da Kafkas göçmenlerinin buraya gelişine tanıklık etmiş olmasıdır. Bulunmuş olduğu vapurdan kıyıdaki göçmenleri izleyen Lennep,

⁷ Samsun şehrinin durumuyla ilgili ayrıntılı bilgi için bkz: Mehmet Yavuz Erler, "Karadeniz'de Avrupai Bir Kent: Samsun (1865-1875)", *Karadeniz Tarihi Sempozyumu*, Cilt:1, Trabzon 2007, s.541-581.

sayılarının oldukça fazla olduğunu söylemekte ve onları adeta bir “*karınca sürüsüne*” benzetmektedir. Kafkaslardan gelen göçmenler için buradaki yetkililerin çok iyi hazırlık yaptıklarını gözlemlediğini anlatan Lennep, göçmenleri gündüzün güneşinden, gecenin çiyinden korumak için akla gelebilecek her türlü tertibatın alındığını dile getirmiştir. Lennep, bölgenin 10.000 kişiyi geçmeyen nüfusunun gelen göçmenlerle birlikte 45.000’e ulaştığını kaydetmektedir. Ancak Lennep’in belirttiğine göre bu göçmenler arasında resmi kaynaklardan alınan haberlere göre herhangi bir salgın hastalık olmamasına rağmen her gün 700-800 kadar kişi ölmektedir.

Samsun’da bulunduğu esnada Yeşilırmak⁸ ve Kızılırmak deltalarını da gezme fırsatı yakalamış, Yeşilırmak için buranın eski adı olan “*Iris*” ismini kullanarak tasvirler yapmıştır. ⁹Lennep’in Yeşilırmak deltasını oldukça beğenmiş olduğu burası hakkında yapmış olduğu yorumlardan kolaylıkla anlaşılabilir. Burayı adeta bir kuş cennetine benzeten Lennep, buranın ayrıca geyik, yaban domuzu ve yabani atlar gibi başka hayvanlara da ev sahipliği yaptığından bahsetmektedir. Kızılırmak deltası için ise Samsun’un batısına doğru uzandığından ve eski adının “*Halys*” olduğundan bahsetmektedir. Ayrıca bu deltanın ormanda kaybolan ya da sahiplerinden kaçan atlar için özel bir uğrak yeri olduğunu söylemektedir.

Lennep, bu uzun yolculuğu sırasında birçok yer ve olay görme fırsatını yakalamıştır. Kaleme aldığı seyahatnamesi ise birçok açıdan zenginlik içermektedir. Sadece görmüş olduğu şehirleri, yer şekillerini tasvir etmekte

⁸Eski zamanlarda “*İris*” ve “*Nehr-i Amas*” olarak tanınmaktadır. Amasya’nın güney-batısındaki Toros/Boğa Dağlarından çıkar; Sivas ve Tokat’ı dolaşarak Karadeniz’e dökülür. Bu ırmak Amasya’nın ortasından akar, mart ayının ilk günlerinden itibaren çoğalır; şehri ve bağları basar. Lakin kabarırsa letafettir; taşarsa berekettir; akması bir feyz-i rahmettir. Amasya’yı eski devirlerden beri birçok beldeye hâkim kılan bu ırmaktır. Amasya’nın bu ırmağa ihtiyacı her ferdin yemeğe, içmeye ihtiyacı kadar mühimdir. Hülâsa Amasya’nın hayatı bu ırmaktır. Abdi-zade Hüseyin Hüsameddin, *Amasya Tarihi*, C.1. Amasya Belediyesi Kültür Yayınları: Ankara 1986, s.73.

⁹ “*İris*” kelimesi tahlil edilecek olursa, Türk lügatinden olduğu ortaya çıkmaktadır. Uygur dilinde cismen büyük olan şeye “*iri*” denilip, eski Türkler bu manada “*iris*” ve “*irik*” lafızlarını kullanırlar. Kabile büyüğü asil ve necib manasında dahi kullanılışı yaygın olup, daha sonraları, Arap diline intikal ettiğinden “*asil ve necib*” manası mahafaza edilerek “*sadık*” vezninde “*erîs*” denmiştir. Abdi-zade Hüseyin Hüsameddin, *Amasya Tarihi*, C.1. Amasya Belediyesi Kültür Yayınları: Ankara 1986, s.73.

kalmamış bunların yanında karşılaştığı insanları, onların giyinişlerini, yaşam koşullarını, başından geçen ilginç olayları ve kendi kültürüne yabancı olan, daha önce karşılaşmadığı bir takım olayları da detaylıca aktarmaktadır. Örneğin, Samsun'da bulunduğu sırada burada yaşayan kadınların genellikle kırmızı ve beyaz renklerde çizgileri olan bol ve tamamen gövdeyi örten elbiseler giymeleri dikkatini çekmiştir. Bu tarz bilgilere yer vermiş olması, dönemin insanların yaşayışlarına ve giyinişlerine dair bilgilere ulaşmak açısından oldukça büyük önem arz etmektedir.

Lennepe ve yanındaki kişiler gemi ile yapmış oldukları yolculukları biter bitmez gezilerini dönemin en yaygın ve en etkili ulaşım aracı olan atlar ile sürdürmüşlerdir. Bu bağlamda kat edecekleri yolun da uzun olması kendilerini ve eşyalarını taşımak için kullandıkları atların bakımının önemini arttırmıştır. Dolayısıyla atlarla ilgili de bir takım bilgiler edinmiş ve bunları da bizlere aktarmıştır. Öncelikle, atın uzun süre yorulmadan ve sağlıklı bir halde yoluna devam edebilmesi için kullanılan semerin çok önemli olduğunu vurgulayan Lennepe, iyi bir semerin hayvanın belkemiğine zarar vermemesi gerektiğini söylemektedir. Bunun haricinde ilgisini çeken bir başka nokta buldukları bölgede atların sırt kısımlarının zarar görmemesi için kullanılan, genellikle at yelesinden ya da halı malzemelerinden yapılan, yerel halk tarafından “*belleme*” olarak adlandırılan malzemenin kullanılmasıdır. Daha önce herhangi bir yerde “*belleme*”ye rastlamamış olacaktır ki adı geçen malzemenin genellikle bu bölgede kullanıldığından ve semerin hayvanın sırtında sürtünmesinden dolayı vereceği zararı önlemesi açısından atların sağlığı için kullanışlı olduğundan bahsetmektedir.

Samsun'da iki gün kalan ve gözlemlerde bulunan Lennepe ve beraberindekiler bir sonraki durağı Amasya'ya doğru 10 Mayıs Salı günü sabahın erken saatlerinde yola koyulmuşlardır. Vermiş olduğu bilgilere göre bu iki şehir arasındaki mesafe yaklaşık olarak yetmiş beş mildir¹⁰ ve yolculuk yirmi saat gibi

¹⁰Lennepe seyahatnamesinde yerleşim yerleri arasındaki uzaklıkları tarif etmek için uzunluk birimi olarak mil kullanmaktadır. Çalışmamızda yer alan bilgilerde uzaklık birimleri Lennepe'in kullanmış olduğu şekilde ele alınmış, herhangi bir değişikliğe gidilmemiştir. 1 kara mili yaklaşık olarak 1.6

bir zaman dilimi almaktadır. Lennep, bu yolculuğu için Avrupalı mühendisler tarafından yeni yapılmış ve yapım aşamasında Kafkas göçmenlerinden de faydalanılan yolu kullanmıştır. Yeni yapılmış bu yol eski yola paralel olarak uzanmakta ve yolculara daha hızlı hareket kabiliyeti sunmaktadır. Lennep'in bahsetmiş olduğu yol güzergâhı ise Samsun'dan başlamak üzere sırasıyla Çakallı, Kavak, Karadağ ve Akdağ'dan geçmektedir. Yolun genişliğini tasvir etmek için birkaç at arabasının aynı anda gidebileceği genişlikte olduğunu söyleyen Lennep, aynı zamanda yola paralel uzanan bir telgraf hattının varlığından da bahsetmektedir. Bu telgraf hattı Amasya'dan Yozgat'a gitmekte ve İstanbul – Bağdat telgraf hattına bağlanmaktadır.

Lennep, Samsun'dan sonraki yolculuğu ile ilgili olarak yol boyunca karşılaştıkları doğal güzellikleri, zorlukları ve yolun çeşitli bölgelerinde yolcular için kurulmuş tesislerden sık sık bahsetmektedir. Örneğin Samsun'dan yola çıktıktan yirmi dakika sonra muhteşem deniz ve koy manzarasının hâkim olduğu ve zeytin ağaçları ile süslü bir tepeye vardıklarından söylemektedir.¹¹ Burada kısa bir süre şehrin doğal güzelliğini seyredip yollarına kaldıkları yerden devam etmişler ve üç saat kadar yol aldıktan sonra kendisinin “*TwoHoursCafe*” adını verdiği bir handa kısa bir mola vermişlerdir. Bu hanın kütük bir evden mütevellit olduğunu kaydeden Lennep, buranın yolcuların dinlenmesi için bir mola yeri olduğundan bahsetmektedir. Ayrıca buranın her mevsim soğuk bir yer olduğunu ve çevrede bol bol çam, fındık ve kestane ağaçlarının bulunduğu söylemektedir. Buldukları yer deniz seviyesinden yüksekte olması nedeniyle Lennep'in de belirttiği üzere her mevsim serin bir havaya sahiptir. Samsun'dan yola birlikte çıktığı arkadaşlarının bir kısmı burada konaklamak isterken Lennep, yolculuğuna kaldığı yerden devam etmiştir. Bir süre sonra 2886 feet¹² yükseklikte ve kıyıda on iki mil uzaklıkta bir noktada bu defa “*Four Hours Cafe*” adını verdiği bir dinlenme yerinde mola vermişlerdir. Lennep'in belirttiğine göre bu dinlenme

km'ye denk gelmektedir. Bu bağlamda Samsun Amasya arası uzaklık Lennep'e göre 75 mil yani 120 km'dir. Günümüzde de Samsun-Amasya arası karayolu mesafesi yaklaşık 130 km'dir ve Lennep'in vermiş olduğu bilgilerle örtüşmektedir.

¹¹Günümüzde de Lennep'in seyahatnamesinde bahsetmiş olduğu alanda “Zeytinlik” adı ile bir mahalle mevcuttur.

¹²1 feet, 30.48 cm'e denk gelmektedir.

tesisinin yakınlarında herhangi bir yerleşim yeri bulunmamaktadır. Ancak, muhtemelen orada karşılaştığı kişilerden edindiği bilgilere göre bir zamanlar burada askeri bir karakol bulunduğunu belirtmektedir. Buraya bir karakol inşa edilmesinin en önemli nedenlerinden biri ise buradan geçen yolcuların yollarını kesen eşkıyaların fazlaca olmasından kaynaklanmaktadır.

Lennep anlatımına Samsun ile Kavak arasında bir noktada yer alan Çakallı mevkii ile devam etmektedir. Samsun'a altı saatlik mesafede yer alan Çakallı muhteşem doğası, güzel üzüm bahçeleri, tarlaları ile onu adeta büyülemiş, burayı yakın çevrenin en güzel yeri olarak değerlendirmiştir. Ancak buraya ulaşmak için oldukça zorlandıklarını, yeni yapılmaya başlanılan yolun henüz tamamlanmamış olmasından ötürü mecburen eski yolu kullandıklarını söylemektedir.

Lennep çevrede çok sayıda çakal bulunmasından dolayı buraya “Çakallı” adının verildiğini söylemektedir. Burayı yolcular için çekici kılan en önemli özelliğin ise oldukça eski bir han olduğunu ifade etmektedir. Lennep'in ziyareti esnasında söz konusu yapı, harabe bir görünümde olmasına rağmen halen hizmet vermeye devam etmektedir. Çakallı Han için değişik zamanlarda inşa edilmiş hanların birleşmesi ile oluştuğunu söyleyen Lennep, yapının taştan yapılmış bir ahıra sahip olduğunu, ahırın giriş kapısının oldukça görkemli görüldüğünü ve içinde sağlam soltu odalarıyla bir de salonunun bulunduğunu bildirmektedir. Muhtemelen yedi asır kadar önce inşa edilmiş olduğunu söylediği hanın, iki katlı ve ahşaptan inşa edilen yeni hanlara hiçbir şekilde benzemediğini de ifade etmektedir.¹³

Çakallı'dan ayrılarak bir sonraki yerleşim yeri Kavak'a doğru yolculuğuna devam eden Lennep, takip ettikleri yolun Kavak'a kadar olan kısmının oldukça kötü bir halde olduğundan bahsetmektedir. Yolun neredeyse tamamının ormanın içinden geçtiğini ve bu nedenle de güneş ışığından mahrum kaldığını dile getirmektedir.

¹³Çakallı Han hakkında daha detaylı bilgiler için bkz: Serdar Ünan, “Geçmişten Günümüze Çakallı Han”, *Kubaba Arkeoloji-Sanat Tarihi-Tarih Dergisi*, Sayı. 22, Aralık 2013, ss.51-79.

Çakallı'dan ayrıldıktan bir saat kadar sonra Kavak'a varmışlardır. Deniz seviyesinden 2135.6feet yükseklikte bulunan bu yerleşim yerinin tepe bir noktasında Kavak kalesi yer almaktadır. Bu kale hakkında bizlere çok detaylı bilgiler vermemekle birlikte kalenin çok eski bir yapı olmadığından, dikdörtgen şeklinde, duvarlarının çıkıntılı bir biçimde olduğunu ve kalenin içinde bulunan kışlada bir bölük asker bulunduğunu söylemektedir. Lennep, Kavak hakkında ise küçük bir şehir olduğunu, sadece bir caddesinin bulunduğunu, birdükkân ve yirmi odalı bir hana sahip olduğundan bahsetmekle yetinmiştir. Bu hanın tüccarlar tarafından oldukça sık kullanılmasından dolayı kalacak oda bulmanın zorluğunu da sözlerine eklemektedir.

Kavak'ın bir tarafının inişli çıkışlı yollarıyla Lâdik'e¹⁴ uzandığını belirtmiştir. Lâdik'in eski adının "*Laodicea*" olmasının yanı sıra her ne kadar ufak bir yerleşim yeri olsa da eskiden önemli bir yer olduğunu belirtmekte ve burası hakkında daha fazla bilgi vermemektedir. Amasya'ya ulaşmak için Lâdik üzerinden geçmeleri yolu uzatacağından burası yerine "*Karadere*" vadisi olarak adlandırdığı noktadan ilerlemenin daha avantajlı olacağını belirterek bu güzergâhı takip etmiştir. Kavak- Amasya arasındaki bu yol üzerinde de daha önceki yerlerde olduğu gibi insanlara ulaşım hizmetleri sağlayan katırcıların konaklaması için yapılan çok sayıda han mevcuttur.

Seyahatine devam eden Lennep, günümüzde Kavak ilçesinin bir köyü olan Karadağ yakınlarında yönlerini kaybederek yarım saatlik bir zaman kaybı yaşamıştır. Buradan yollarına devam ederken yolun zorluklarını telgraf direklerini

¹⁴Lâdik, Amasya'nın kuzeydoğu tarafını çevreler. Doğudan, Canik; batıdan, Amasya; kuzeyden, Havza ve güneyden, Erbaa kazalarıyla sınırlıdır. Kaza merkezi, Akdağ'ın kuzey eteklerinde, güneğe doğru meyilli, oldukça güzel bir bayır üzerine kurulmuş kasabadır. Bu kasabanın eski adı Laodikya olup, Amasya hükümdarlarından meşhur Mühürdad/Mitrdat'ın zevcesi İaodik isimli kraliçe tarafından yaptırıldığı ve onun ismiyle anıldığı; daha sonra da galat olarak "Ladik" dendiği bilinmektedir. Bu kasaba 2000 senelik geçmişi olan eski bir şehirdir. Ladik kasabası Selçuklu sultanı Mesud tarafından imar edilerek yeniletilmiş; idaresini de Kızıoğulları'na vermiştir. Daha sonra Kubadoğulları'nın idaresinde kalan bu kasaba, bu sırada, Amasya, Osmanlı saltanatının himayesine girince Osmanlı beldesi haline gelmiştir. Osmanlılar zamanında Çelebi Sultan Mehmed ile bunun şehzadesi Sultan II.Bayezid'in ve bunların şehzadelerinin valilikleri sırasında yazlık saray, Ladik Kasabasında bulunuyordu. Bundan dolayı Ladik kasabası tarihte çok meşhur olmuş ve buradan birçok emir çıkmıştır. Abdi-zade Hüseyin Hüsameddin, *Amasya Tarihi*, C.1. Amasya Belediyesi Kültür Yayınları: Ankara 1986, s.313,316.

takip ederek aşmışlar ve küçük bir köy olan “*Ahmet Serai Köyü*”ne¹⁵ varmışlardır. Köye girdiğinde ırmak kenarında birlikte çamaşır yıkayan kadınlar ve burada yer alan han onun ilgisini çeken iki önemli unsur olmuştur. Buradaki hanı, Samsun-Amasya arasında yolculuk yapan Avrupalı kişiler için en uygun ve en temiz han olarak tasvir etmiştir. Saat 13.00’a geldiğinde bu köyden ayrılırken yol üzerinde muhtemelen Rumlar tarafından inşa edildiğini düşündükleri Elinos (Helinos) adından gelme “*Delinos Han*” isimli bir yerle karşılaşmışlardır. Lennep, bu yapıyı çukur bir bölgede inşa edilmiş olmasından ve üç tarafının da sarp dağlarla çevrili olmasından ötürü bölgedeki benzersiz yapılardan biri olarak değerlendirmektedir.

Geceyi Delinos Han’da geçirdikten sonra 12 Mayıs Perşembe günü sabahın erken saatlerinde handan ayrılarak yollarına devam etmişlerdir. On beş dakikalık bir yürüyüşün ardından yolun sol tarafında kurulmuş ve çevresindeki tüm alanlara hâkim konumda bir karakol ile karşılaşmışlardır. Buldukları noktanın yüksekliğini yanlarındaki barometre ile ölçen Lennep, buranın 3569 feet yükseklikle Samsun-Amasya güzergâhındaki en yüksek nokta olduğunu belirtmiştir. Çam ağaçlarıyla kaplı bu bölgenin kalkerli bir yapıda olduğunu de sözlerine eklemektedir. Yolda ilerlerken geçmiş oldukları geçidin önceki zamanlarda soyguncuların uğrak yerlerinden biri olduğunu hatta burada bazı adam öldürme vakalarının da yaşandığını söylemektedir. Geçidin yerleşim yerlerinden uzakta kalması ve dağlık alanda bulunması nedeniyle soyguncularla karşılaşan bir kişinin atıyla kaçmasına imkân olmamasından dolayı tehlikede olacağını düşünmektedir. Bu sebeptir ki burada bir karakol inşa edilmiş ve bu gibi tatsız olayların önüne geçilmeye çalışılmıştır. Ancak bu yükseklikteki bir bölgede kış aylarının çok sert geçmesi, bölgenin karla kaplı ve ıssız olması bekçilerin de kış mevsiminde görev yapmalarına engel teşkil etmektedir.

¹⁵Lennep’in “*Ahmet Serai Köyü*” olarak belirtmiş olduğu köy, Lâdik’e bağlı Ahmet Saray köyüdür. Bu köy Lâdik’in kuzey tarafını çevreler. Burada birkaç tekke ve kâgir bir camii de yer almaktadır. Abdi-zade Hüseyin Hüsameddin, *Amasya Tarihi*, C.1. Amasya Belediyesi Kültür Yayınları: Ankara 1986, s.317.

Bulunmuş oldukları tepeden aşağıya doğru inerken güzel bir pınara denk gelmişlerdir. Bu pınarın, bir tarafının *Akdağ* olduğunu düşündüğü dağdan aşağıya aktığını söylemektedir. Tepeden indiklerinde Merzifon ovasına vardıklarını, manzaranın oldukça güzel ve çekici olduğunu, yolun ise uzun, güzel, bakımlı çam ve köknar ağaçlarının arasından saklanarak ilerlediğini belirtmektedir. Etrafı hatırı sayılır derecede yüksek dağlarla çevrili olan Merzifon ovasından geçerek saat 11.00 sularında Amasya'nın girişinde bulunan bir hana ulaştıklarını dile getirmektedir. Bahsetmiş olduğu bu han bir önceki gün konakları Delinos Han'dan dört saatlik bir mesafede olup Amasya'ya ise yaklaşık iki saatlik bir mesafededir. Saat 13.30'da buradan ayrılan Lennep yanlarından akan nehrin sol yanından yola devam etmişler ve yol boyunca dut, elma, armut, kiraz gibi çeşit çeşit meyve ağaçlarıyla karşılaşmışlardır. Amasya'ya yakın bir bölgede yeni açılan çukurlara dikilmiş ve etrafı çamurla doldurulmuş telgraf direkleri gözüne çarpmıştır.¹⁶ Buldukları yoldan bir müddet daha ilerledikten sonra kayaların üzerine inşa edilmiş, tüm şehre hâkim bir halde bulunan kale gözlerine çarpmıştır. Şehrin bu bölgesinde Hıristiyanların ikamet ettiğini ve buranın şehrin en sıcak ve sağlıksız kısmı olduğunu söylemektedir.

Lennep Amasya izlenimlerini anlattığı bu bölüme Amasya şehrinin konumuyla başlamaktadır. Şehir kalesinin nehir yatağından 800 ila 1000 feet yükseklikte olduğunu ve kaleye bulunduğu dağın kuzey ve kuzeybatısından dar ve dolambaçlı yollarla çıkılabildiğini söylemektedir. Osmanlı Devleti tarafından da kullanılmış olan kaleye ulaşım için yeni bir yol yapıldığını belirten Lennep ayrıca Amasya'ya birinci gelişinden sonra devletin kaleyi tamir ettirdiğini söylemektedir.¹⁷ Bir tünele benzettiği bu yolun uzunluğunun dağın merkezinden başlayarak yetmiş beş feet, genişliğinin on iki feet, yüksekliğinin sekiz feet ve eğiminin kırk beş derece olduğunu aktarmaktadır. Yol için yapılan basamakların kayadan olması inşaatı yavaşlatmakta ayrıca yol almayı da güçleştirmektedir.

¹⁶Üsküdar- Bağdat Telgraf Hattının kuzey kolunda kalan bu hattın yapılmasına 1862 yılında karar verilmiştir. Lennep'in verdiği bilgiler bu tarihle örtüşmesi bakımından elde edilen diğer bilgileri destekleyici niteliktedir. Telgraf hattıyla ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Mustafa Kaçar, *Osmanlı Telgraf İşletmesi (1854-1871)*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 1986.

¹⁷Lennep eserinde buraya ilk geliş tarihini 1844 senesi olarak zikretmiştir.

Buraya çıkacak kişilerin bir elle duvara tutunup diğer elle mum taşımak zorunda olduklarını da sözlerine eklemektedir. Aynı zamanda kalenin bir zamanlar şehirde bulunan askeri birliğin deposu olarak da kullanıldığını belirtmektedir.

Kale yolunun inşaatı hakkındaki gözlemlerini aktardıktan sonra bu defa da kalenin şehir ile olan bağlantısı hakkında bilgiler vermektedir. Kale, tünel benzeri üç yolla şehre bağlanmıştır. Ancak bu yolların tıkanma ihtimaline karşı ise alternatif herhangi bir yol bulunmamaktadır. Yeni yapılan yolun mevcut su deposuna yağmur sularını toplamak için yapıldığını düşünmektedir. Bununla birlikte bu su deposunun uzun sürecek bir kuşatmada yeterli olamayacağı görüşündedir. Bu tahminini suya ulaşmak adına yalçın kayalıkların delinmesi için çok uğraşılması gerekliliğine dayandırmaktadır. Bu yol yerine 2500 yıldır var olan yolun kullanılmasının daha uygun olacağını iddia etmektedir.

Amasya ile ilgili gözlemlerinde yer verdiği yapılardan biri de kral mezarlarıdır. Bu “*Meşhur*” olarak adlandırdığı yapıların şehrin hemen hemen her yerinden görülebilecek şekilde kalenin güneydoğu yüzünde kayalıkların oyulmasıyla yapıldığını belirtmiştir. Mezarların büyük odalardan oluştuğunu söyleye Lennep, aynı şekilde Yeşilirmak’ın karşı yakasında da benzer yapıların bulunduğuna işaret etmektedir.

Amasya ile ilgili anlatımlarına devam eden Lennep, seyahatnamesine Amasya’nın coğrafi özellikleriyle devam etmiştir. Bu bağlamda şehrin rakımının 1578 feet olduğunu, şehrin kalkerli bir toprak yapısının bulunduğunu ve oldukça engebeli bir arazi üzerinde kurulduğunu söylemektedir. Yaz aylarının oldukça sıcak olduğunu belirten Lennep, bu durumun sebebini arazi ve toprak yapısının güneşi emmesine bağlamaktadır. Şehrin ortasından geçen ırmak, yaklaşık iki millik kıyı şeridinde şehrin oluşmasına önemli katkı sağlamıştır. Yeşilirmak, kuzeydoğu istikametindeki koluyla Taşova’nın, kuzeybatı istikametindeki koluyla da Merzifon’un hayat bulmasını sağlamış ve buraların verimli birer ovaya sahip olmalarına yardımcı olmuştur. Yeşilirmak’ın bu iki kolu arasında kalan Akdağ’dan esen sert rüzgârların Amasya’da kış mevsiminin sert geçmesine neden olduğunu söylemektedir. Şehrin doğusunda ve batısında bulunan kayalıkların

güneş ışınlarının şehre girmesini engellemesini de buradaki kış mevsiminin sert geçmesinin başka bir nedeni olarak göstermektedir.

14 Mayıs sabahı saat 6.30 sıralarında Tokat'a gitmek üzere "*Pontus Başkenti*" olarak adlandırdığı Amasya'dan ayrıldığını ifade eden Lennep, bu yolculuğu esnasında karşılaştığı manzaraları resmetmeye devam etmiştir. İlk olarak güzergâhı üzerinde karşılaştığı bir camiden bahsetmektedir. Caminin tarihi ve göz alıcı sütunlarının olduğunu söyledikten sonra camide mumyalanmış bedenler olduğunu söylemektedir. Bu camideki sütun benzeri tarihi yapıların bir zamanlar bu bölgede oldukça fazla olduğunu fakat Amasya halkının fanatikliği ve bağnazlığı nedeniyle birçoğunun yok edildiğini iddia etmiştir. Yolun ilerleyen bölümlerinde Abbasiler dönemi mimarisini andıran bir camiden ve cami haziresinde yine aynı sitille yapılmış mezarlardan bahsetmiştir. Lennep'e göre bu yapılardan Amasya çevresinde bulunmamaktadır. Fakat Sivas- Divriği bölgesinde hala ayakta kalan bu yapılara benzer eserler bulunmaktadır.

Daha önce de belirtildiği gibi yol güzergâhı, Lennep'in seyahatnamesinde önemli yer tutan konulardan biridir. Bir yerleşim yerinden ayrıldıktan sonra varacağı yere hangi noktalardan ulaşılabilirdiği, varsa alternatif yol güzergâhlarını ve yolun fiziki koşullarını özenle aktarmaktadır. Bu bağlamda Amasya'dan bir sonraki durağı olan Tokat'a ulaşmak için yolcuların takip edebileceği iki farklı yol güzergâhı mevcuttur. Bu yollardan ilki vadi içinden giden ve arabaların ulaşımı için daha elverişli olandır ve kendisi de bu yolu tercih etmiştir. İkinci yol ise ilk yola göre bir saat daha kısadır. Lennep'in ilerlediği yol dar bir vadiyi takip etmekte olup Kireçtaşına dönüşmüş sert ve kristal görünümlü kayalarla kaplıdır. Yolun bazı bölümleri oldukça engebeldir ve burada ulaşımı sağlamak için katırcılar bulunmaktadır. Geçitlerde ise engebelerin ve yüksek kayaların hâkim olması nedeniyle güneş ışığından faydalanmak pek mümkün olmamaktadır. Fiziki şartlar nedeniyle buradan ilerlemenin oldukça güç olduğunu ısrarla vurgulayan Lennep, buradan geçmeye çalışırken özellikle gece karanlığında uçurumdan aşağıya yuvarlanan kişilerin olduğunu da belirtmiştir.

Söz konusu geçitten bin bir güçlkle geçtikleri esnada bir satıcı ile karşılaşmışlardır. Satıcının elinde tuttuğu tahtadan yapılmış su kabı müellifin ilgisini çekmiştir. Özellikle uzun yolculuklar esnasında at üzerinde su taşımayı kolaylaştıran ve aynı zamanda suyun uzun süre ısınmadan soğuk kalmasını sağlayan çıralı çamdan balta ve bıçak yardımıyla şekillendirilerek yapılmış bu su kabını almak için satıcı ile pazarlık yapmıştır. Satıcının iki kuruş ya da dört İngiliz parası bedel biçtiği bu kabı Lennep pazarlıkla üç İngiliz lirasına almayı başarmıştır. Satın almış olduğu bu matarayı uzun süre kullandığını ekleyen Lennep'in bu alışverişten memnun kaldığı da anlaşılmaktadır.

Yol boyunca yaklaşık iki buçuk feet genişliğinde olan ve iki yakası dut ağaçlarıyla kaplı bir ırmağın kendilerine eşlik ettiğini ve yine yol boyunca irili ufaklı birçok köy bulunduğunu belirtmektedir. Irmağın kaynağının suyunu Küçük Asya'nın en lezzetli suyu olarak tasvir etmiştir. Bu suyun sağlık açısından bilinen bir faydası olmamakla birlikte Amasya halkının sudan istifade etmek için bölgeye geldiğini belirtmiştir.

Yaklaşık dokuz saatlik yolculuktan sonra İnebazar Nahiyesi'ne varmışlardır. İnebazar deniz seviyesinden 2758 feet, Amasya'dan 1180 feet yükseklikte dağ yamacına kurulmuş yaklaşık yirmi evlik bir Türk Köyü'dür. Köyün temel geçim kaynağı tarım ve hayvancılıktır. Öküz, inek, buzağı, eşek, sığır, koyun ve keçi köy halkı tarafından yetiştirilen hayvanlar arasındadır. Seyyah, bu hayvanların tüyelerinin parlak olup köy halkının onlara çok iyi baktığından bahsetmektedir. Köydeki haneler küçük bir camiinin etrafında kümelenmiştir ve Lennep köy halkını üretken, huzurlu, misafirperver ve cana yakın olarak tasvir etmektedir.

Lennep'in İnebazar nahiyesine gelişi Kurban bayramı arifesine rastlamaktadır. Bu sebeple de bizlere köyde kurban ibadetinin nasıl gerçekleştirildiği hakkında bilgiler sunmuştur. Arife sabahı köydeki birçok kadın ve çocuğun temiz ve süslü kıyafetler giyerek akrabalarının mezarlarını ziyaret ettiklerini, bu ziyarette mezarlarda bulunan çiçekleri temizlemek, mezarın toprağını düzenlemek gibi işler yaptıklarını ifade etmiştir. Aynı gün içerisinde

Lennep köyün imamıyla kısa bir sohbet yapmıştır. Bu sohbette imam köy halkının cahilliğinden ve çocuklarını okula göndermemelerinden bunun yerine çocukların tarlalarda ve ev işlerinde çalıştırıldığından yakınmış, köydeki okuyan tek çocuğun kendi çocuğu olduğunu belirtmiştir. O, bu durumun tarımla geçinen bölgelerin çoğunda karşılaşılan bir durum olduğu değerlendirmesinde bulunmaktadır. Köyün imamıyla yaptığı sohbet esnasında köye Amasya'dan bir imamın önderlik ettiği bir grubun geldiğini yazmaktadır. Bu imamı oldukça bağınaz biri olarak tanımlamış ve bu grupta yer alan kişilerin kendilerine bakışlarıyla rahatsız ettiğinden hatta imamın kendisini tehdit ettiğinden dem vurmıştır.

Seyyah, bayramın birinci günü erken saatte İnebazar'dan ayrılmayı planladığı halde "*bayram egzersizi*" şeklinde tabir ettiği bayram namazını yol boyu eşyalarını taşımak üzere yanlarında bulunan katırcıların da kılmak istemesi üzerine beklemek zorunda kalmıştır. Dağ manzarası eşliğindeki yola koyulmaları saat 10.00'u bulmuştur. Kullandıkları yolun sol tarafındaki dağlardan gelen ırmak sağ taraftaki diğer bir ırmakla birleşmektedir. Bu birleşim yerine yakın bir yerde bir değirmen bulunmaktadır. Değirmenden yaklaşık beş dakika uzaklıkta "*Çengel Bekçilik*" adı verilen bir koruma evine varmışlardır. Kerpiç yapılı, kirişleri ağaç olan bu yapı oldukça perişan bir haldedir. Burada bekçilik yapanlar Sivas'tan görevli olarak buraya gelmişlerdir ve o esnada gölgede oturmuş ve yerel çalgı çalmaktadırlar.

Saat 11.00'e kadar burada dinlendikten sonra Turhal'a gitmek için yola çıkmışlardır. Turhal'a ulaşan güzergâhlardan birinin oldukça karmaşık ve dolambaçlı olmasından dolayı ırmağı takip eden diğer yolu tercih ettiklerini belirten Lennep, seçmiş oldukları yolun da oldukça kötü olduğunu ve bazı kısımlarının su altında kaldığını söylemektedir.

Yol boyu takip ettikleri ırmağın sol yakasının sınırlı miktarda ekilebilir alana sahip olduğunu, ırmağın diğer yakasının ise verimli tarlalardan oluştuğunu ifade etmektedir. İrmağın iki kola ayrıldığı bölgede un değirmenleri bulunmaktadır. Ayrıca ırmağın iki kola bölünmesi tarlaların sulanmasını kolaylaştırmaktadır. Vadinin bu bölümünü oldukça beğendiği sözlerinden

anlaşılmaktadır. Bölgede yerleşim yeri olmadığını, insan varlığına işaret eden tek şeyin ekili araziler ve ıssız değirmen olduğunu vurgulamıştır. Bölgede tarım arazilerinin en büyük probleminin keklik sürüleri olduğu anlaşılmaktadır. Lennep, yolculuğu esnasında bu kuşlarla karşılaştığını ve sürünün uçarak değil koşarak kendilerinden kaçtığını belirtmiştir. Bunun sebebi keklikleri avlamak için şahin,doğan ve kartal gibi yırtıcı kuşların hazır bekliyor oluşudur. Zira bir köylüden dinlediklerine göre bölgede bulunan çalılıklarda sürekli yırtıcı kuş ölüsü bulmak mümkündür. “*Toros Dağı*” olarak adlandırdığı bu kısımda birçok kartalın ve tilkinin yaşadığını bildirmektedir. Dağın yüksek bölümlerinde geyikler ve ırmak boyu gezen karacaların varlığına da işaret etmiştir. Bölgede yaşayan ayıların insanlara karşı pek fazla tehlike arz etmediğini belirtse de geçmişte ayı saldırıları neticesinde tatsız olayların yaşandığı da bir gerçektir. Örneğin; Amasya’dan birkaç saat uzaklıkta ilgili dönemden yaklaşık yirmi yıl kadar önce bir kızı kaçıırıp yediklerinin resmi kayıtlarda bulunduğunu söylemektedir.

Irmak boyu takip ettikleri yol bir zaman sonra ırmağın sağ yakasından devam etmiştir. Kabarık akan ve kızıl toprağa sahip bu ırmağın iki tarafında zengin alüvyonlu toprak mevcuttur. Yaklaşık on-on iki feet yükseklikteki bu toprağın ilerledikçe alçaldığını ve yolun tehlikeli olmaya başladığını belirtmektedir. Burada tarıma yeni açılan yerlerin tepelerin eteklerinde bulunduğu ve bahar aylarında tepelerdeki karların erimesiyle artan suyun altında kaldıklarını ifade etmektedir. Toprağın çamura döndüğü kısımlarda ise hatırı sayılır miktarda manda yetiştirildiğini bulunmaktadır. Lennep tüm “*Asia Minor*”da bu hayvanlarla karşılaşabileceğini ve mandaların oldukça güçlü hayvanlar olduğunu sözlere eklemiştir. Vadi boyunca devam eden yol, Tokat’a gelmeden içinde kurbağaların, beyaz ve siyah leyleklerin, balıkçıl kuşlarının ve diğer uzun bacaklı kuşların olduğu bir göle uzanmaktadır. Göl etrafındaki dağlar yüksek ve göz alıcıdır. Güneyde kalan dağda var olan geçit “*Kazova*” ile “*Kaz Platosu*”nu birbirine bağlamaktadır. Küçük bir ova olan Turhal’ın verimli siyah topraklara sahip olduğunu ve burada yetişen ürünlerin özellikle de kavunların çevrede oldukça meşhur olduğunu söylemektedir.

Turhal'a yaklaşmakta iken Lennep yine yolların bozukluğundan şikâyetçidir. Bataklıktan geçen eski bir taş yolun varlığından bahsetse de birçok noktada yolun durumu atların yürüyüşünü zorlaştırdığını vurgulamaktadır. Uzun ve yorucu bir yolculuğun ardından Turhal'a varmışlardır. Turhal'a vardıklarında ilk olarak kaleye çıkmışlardır. Turhal kalenin batı ve güney kısımlarında kurulmuş en fazla kırk haneden oluşan ve evleri oldukça bakımsız bir köydür. Hane sayısının az olmasına karşı civarda sekiz adet küçük camii olduğunu belirtmiştir. Yol boyunca takip ettikleri ırmak, Turhal'ın batı tarafından geçmektedir. Burada ırmağın deniz seviyesinden yüksekliği 1842 feet'e ulaşmaktadır. Bu ölçü Turhal'ın Amasya'dan 263 feet daha yüksekte kurulduğunu göstermektedir.

Turhal'da kendilerini daha önceki ziyaretlerinde¹⁸ ahabap oldukları arkadaşlarının eşi karşılamıştır. Burada kendilerine oldukça sıcak davranıldığını ve ağırlandığını belirten Lennep bu samimiyetin nedenini yanlarında ilaç bulduklarına bağlamaktadır.¹⁹ Arkadaşlarının erkek kardeşi olan Memiş Ağa'dan bahseden Lennep, bu şahsın Turhal'ın menzilcisi olduğunu ve bu iş için hükümetten aylık beş yüz kuruş para aldığını aktarmaktadır. Menzilciyi postaları taşıyan ve yolcular için at temin eden kişi olarak tanımlamıştır.²⁰ Menzilcilerin ana vazifesi İstanbul'dan gelen ferman ve emirlerin zamanında ve güvenli bir şekilde yerine ulaştırmaktır. Memiş Ağa'nın asıl işi haftada bir Amasya'ya giderek Tokat'a gidecek postaları taşımak için at sağlamaktır. Bunun yanında yukarıda değinildiği üzere yolculara da at tedarik etmektedir. Bu hizmeti karşılığında ise bir saatlik mesafe için dört buçuk kuruş ücret almaktadır. Örneğin Turhal ile Tokat arası otuz iki mil olup atla yaklaşık sekiz saat sürmekte ve Memiş Ağa bu mesafe için yolculardan at başı otuz altı kuruş almaktadır. Lennep'in dikkat çektiği bir nokta da asla tek at kiralamasıdır. Bu yüzden yolda rehberlik yapan kişinin at ücreti de yolculardan temin edilmektedir. Yani aslında bir kişi için bu mesafe yetmiş iki kuruşa denk gelmekte ayrıca rehberde de en az beş kuruş

¹⁸Bu seyahat, Lennep'in Anadolu'da yaptığı ikinci gezidir.

¹⁹ Bu görüşün ne kadar tutarlı olduğunun kestirilmesi güç olsa da, Lennep'in böyle bir düşüncede olması yine de civardaki insanların sağlık sorunları çektiğini ve ilaca olan ihtiyaçlarını göstermektedir.

²⁰ Menzil kurumu ve menzilcilik faaliyetleri hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, İlgil Kültür Sanat, İstanbul 2014.

bahşış verilmekteydi. Bunun yanında rehber yanında en fazla dört at da getirebiliyordu ve kimi zaman bu atlar en fazla seksen okka olmak kaydıyla yük taşımada kullanılmaktaydı.

Mayıs ayının on yedisinde sabahın çok erken saatlerinde Turhal'dan ayrılmışlardır. İzledikleri yol Turhal'ın güneybatı istikametindedir. Yaklaşık bir saat yol aldıktan sonra iki kayalığın arasından geçen bir geçide ulaşımlardır. Bu geçidin ucundan Kazova'nın ve biraz daha ilerledikten sonra da Kazova'yı çevreleyen dağların belirmeye başladığını söylemektedir. Lennep Kazova'nın, "*Comnena Pontica*"²¹ nın biraz kuzeyinden başladığını, Tokat'a yaklaşık dört saat mesafede olduğunu, fakat yol şartları sebebiyle bu mesafenin on saate kadar çıktığını sözlerine eklemiştir.

Kazova'yı anlattığı seyahatnamesinin bu bölümünde seyyah, Kazova'nın fiziki görünümünü ve karşılaştıklarıyla ilgili anılarını anlatmıştır. Kazova'nın güneyinde bulunan dağların kalkerli olduğunu, bu yapıları sayesinde görünüm ve ton farkı oluştuğunu söylemektedir. Yine Kazova'nın etrafında yağmur ve yer altı sularıyla beslenen bataklıklar bulunduğunu ve bu bataklıkların yabani ördek ve kazlara ev sahipliği yaptığını belirtmektedir. Zira ovanın adını burada bulunan kazlardan aldığını ifade etmiştir. Saat 7.50'de hırsızlık ve cinayet barınağı haline geldiğini iddia ettiği "*Cellât Han*"a ulaşmışlardır. Hanın sahibi Cellât Mustafa'nın hükümetin Tokat cellâdı olduğunu iddia etmektedir. Mustafa'nın yolculara dinlenme yeri ve kendine kazanç kapısı olarak işlettiği bu hanın etrafında bulunan erkekler genellikle silahlarıyla ilgilenir, atış talimi yapar, egzersiz hareketleriyle meşgul olur veya politik meseleler konuşmakla zaman geçirmektedirler. Bu insanların çoğunda güzel tüfekler bulunmaktadır ve bu tüfekleri ince bir kılıf içerisinde dikkatlice taşımaktadırlar.

Lennep, ovanın doğusunda Kürt çadırlarının varlığından bahsetmektedir. Burada bulunan Kürtlerin kış aylarında Turhal'ın iki mil kadar güneyinde bulunan köylerinde geçirdiklerinden bahsetmektedir. Karşılaştığı bu grubun dağ göçüne yeni başlayan bir grup olduğunu söyleyen Lennep, grubun şeyhi Yahya Bey'in

²¹ Kapadokya.

eskiden tanıdığını biri olduğunu ifade etmektedir. Yahya Bey, polis ya da jandarma komisyonunun başındaki kişidir ve bu iş için hükümetten para almaktadır. Yahya Bey'le yaptıkları sohbetten sonra ekip yoluna devam etmiştir.

Tokat'a bir saat mesafede bulunan bir ağaç gölgesinde mola verdiklerinde Tokat'a üç saatlik mesafede bir dağın eteğinde kurulmuş Emir Seyit Köyü'nden gelen bazı köylülerle karşılaşmışlardır. Bu insanlar, köylerinin etrafında çok sayıda geyik olduğunu ve geceleri bu geyikleri avladıklarını anlatmışlardır. Bu kısa moladan sonra kayalık tepelerle çevrili yoldan devam etmişlerdir.

Biraz ilerledikten sonra bahçeler ve meyve ağaçlarıyla bezenmiş Tokat ve kalenin bulunduğu tepe görünmüştür. Kalenin bulunduğu tepe duvarla ve kulelerle çevrilidir. Camiler ve hanlar ise kasabanın merkezinde veya alçak bölümlerinde yer almaktadır. Tokat'ın girişinde yer alan eski mermer köprüye geldiklerinde Lennep, kiliseden ahali ve Protestan çocukların kendilerini karşılamaya geldiklerini ifade etmiştir.

Sonuç

İzmir'den başladığı ve bu çalışmanın sınırı olan Tokat'ta bitirdiği seyahatini günü gününe kaydeden Henry John Van Lennep, karantina uygulamasından şehirlerin coğrafi özelliklerine, iki bölge arası mesafeden yolların durumuna, Türk adet ve geleneklerinden bölgelerin isimlerinin tarihçesine değin birçok konuda aydınlatıcı bilgiler sunmuştur. Ayrıca yapmış olduğu deniz yolculuğu sırasında gemilerle ilgili vermiş olduğu bilgiler, dönemin deniz ulaşım araçlarının özellikleri hakkında önemli bilgiler içermektedir.

Lennep'in ikinci Anadolu turu olan bu gezinin ilk uğrak noktalarından olan İnebolu'da tasvir ettiği hac kafilesinin karşılanması ve karantina uygulaması dikkate değerdir. Buradan sonraki durağı olan Samsun hakkında yazdıkları, limanın durumu, şehrin önceki dönemlere göre gelişme seyrini, toprak ve iklim yapısını göstermektedir. Ayrıca "*zeytin ağaçlarıyla kaplı bir yükseklikten Samsun'a baktık.*" söylemi, bugün sadece adı yaşayan Zeytinlik Mahallesi'nin isminin nereden geldiğini de göstermektedir. Kılık kıyafetle ilgili yapmış olduğu

genellemeler, Samsun'da bulunduğu sürenin kısalığı ve şehrin her yerine gitme ihtimalinin zayıflığı nedeniyle tenkite muhtaçtır.

Samsun'dan Amasya'ya kadar at sırtında yola devam eden ekibin gözlemleri yolların durumu ve dinlenme yerlerindeki yapılar üzerine yoğunlaşmıştır. Lennep Samsun'dan başlayan ve Akdağ'a kadar uzanan bir yol inşaatından ve bu inşaatla çalışan Kafkas göçmenlerinden bahsetmektedir. Vermiş olduğu bu bilgi sayıları 50 bine yaklaşan Kafkas göçmenlerinin durumu hakkında ipuçları vermektedir. Notlarından, inşaatı devam eden bu yolun oldukça kötü olduğu anlaşılmaktadır. Öyle ki 1924 yılına gelindiğinde dahi yollara ilgili sıkıntılar bitmemiştir.²² Bu yolun dikkat çekici başka bir özelliği ise ortalama iki saatlik mesafelerde hanların bulunmasıdır.

Lennep'in uzun tasvirlerle anlattığı Amasya hakkında vermiş olduğu bilgilerin yoğunlaştığı bölüm şehrin kalesidir. Lennep'in yapmış olduğu tasvirlerle kalenin mahzenlerinin silah deposu olarak kullanıldığı, kaleye çıkan farklı yolların nasıl oluşturulduğu öğrenilmektedir. Ayrıca 2500 yıllık bir su deposunun varlığı da bu seyahatnameden öğrenilebilmektedir. Lennep'in dikkatini çeken başka bir husus bölgedeki camilerin mimari tarzları olmuştur. Abbasi dönemi çizgileri taşıdığını belirttiği bu eserlere seyahatnamesinde değinmiş olup haziresinde bulunan mezarlarla ilgili de dipnotlar sunmuştur. Birçok camiinin Amasya halkı tarafından tahrip edildiği iddiası misyoner kimliğinin tesiri olarak düşünülmektedir. Bu bilgiler Amasya tarihi çalışan araştırmacılar için önem arz etmektedir.

Amasya'dan yola çıktıktan sonra gece konakladığı İnebazar Nahiyesi hakkında yapmış olduğu tasvir kültür tarihçisi araştırmacılar için ilginç tespitler barındırmaktadır. Kurban bayramının arife günü insanların en güzel kıyafetleriyle mezar ziyaretlerine gitmesi, köylünün tarım ve hayvancılıkla ekonomik olarak rahat olmaları bu konular içerisinde değerlendirilebilir. Turhal'a kadar Lennep ve ekibine eşlik edecek olan katırcılardan "kızılbaz" olarak bahseden Lennep bu

²² Samsun'u çevre illere bağlayan yollar için bkz. Ali Çakır, *Haber Gazetesi'nin Başyazılarına Göre Bölgenin ve Türkiye'nin Gündemine Bir Bakış (1923-1924)*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Samsun 2013.

katırcıların bayram namazına katılmak için köyde beklediklerini ve bu yüzden yola geç çıktıklarını belirtmiştir ki bu ayrıca incelenmesi gereken bir konudur.

Turhal yolculuğu verimli tarım arazilerinin tasvir edildiği, kekliklerden, aylardan, yaban hayatından bahsedildiği bir bölümdür. Irmak boyu kötü bir yoldan devam eden Lennep bölgede yerleşim olmadığını ve Sivas'tan gelen bir ekibin burada güvenlik sağladığını belirtmiştir. Beraber yol aldıkları katırcılarla ilgili vermiş olduğu kaç kişi çalıştıkları, kaç para aldıkları türünden bilgiler Osmanlı Devleti'nde ekonomik hayat konusunda ipuçları taşımaktadır. Bununla birlikte katırcıların kendilerini bıraktıkları Turhal'ın coğrafi özellikleri ve köydeki hane sayısı da Lennep'in verdiği diğer bilgiler arasındadır.

KAYNAKÇA

- Abdi-zade Hüseyin Hüsameddin; *Amasya Tarihi*, C.1. Amasya Belediyesi Kültür Yayınları: Ankara 1986.
- Çakır, Ali; (2013). *Haber Gazetesi'nin Başyazılarına Göre Bölgenin ve Türkiye'nin Gündemine Bir Bakış (1923-1924)*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Samsun 2013.
- Ekinci, İlhan; “19.yüzyılın İkinci Yarısında Samsun'da Deniz Ulaşımı”, *Geçmişten Geleceğe Samsun Sempozyumu Bildirileri*, C. II, Samsun 2007, ss. 113-142.
- Erler, Mehmet Yavuz; “Karadeniz’de Avrupai Bir Kent: Samsun (1865-1875)”, *Karadeniz Tarihi Sempozyumu*, Cilt:1, Trabzon 2007, ss.541-581.
- Halaçoğlu, Yusuf; *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, İlgü Kültür Sanat, İstanbul 2014.
- Kaçar, Mustafa; *Osmanlı Telgraf İşletmesi (1854-1871)*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 1986.
- Karagöz, Rıza; ”*Canik'in İdari Yapısı ve İdarecileri*”, İlkçağdan Cumhuriyete Canik, Canik Belediyesi Kültür Yayınları: Samsun, 2011.
- Köse, Osman; “18.yüzyılın İkinci Yarısı Osmanlı-Rus Savaşlarında Karadeniz Liman Kenti Samsun”, *Geçmişten Geleceğe Samsun Sempozyumu Bildirileri*, C. I, Samsun 2006, ss.273-282.
- Şahin, Gürsoy; “ Amerikalı Bir Misyonerin XIX. Yüzyılın Ortalarında Türk-Ermeni Kültürel İlişkileri İle İlgili İzlenimleri Üzerine Bir Değerlendirme”, *Afyon Kocatepe Üniversitesi SBE Dergisi*, C.7, S.1, Haziran 2005, ss.208-239.
- Tural, Erkan; “Bir Bürokrat ve Bir Seyyah Gözüyle Canik (Samsun) Sancağı”, *Çağdaş Yerel Yönetimler*, C.17, S.1, Ocak 2008, ss.75-91.
- Uludağ, Osman Şevki; “Son Kapitülasyonlardan Biri Karantina”, *Belleten*, C.II, ss. 445-468.

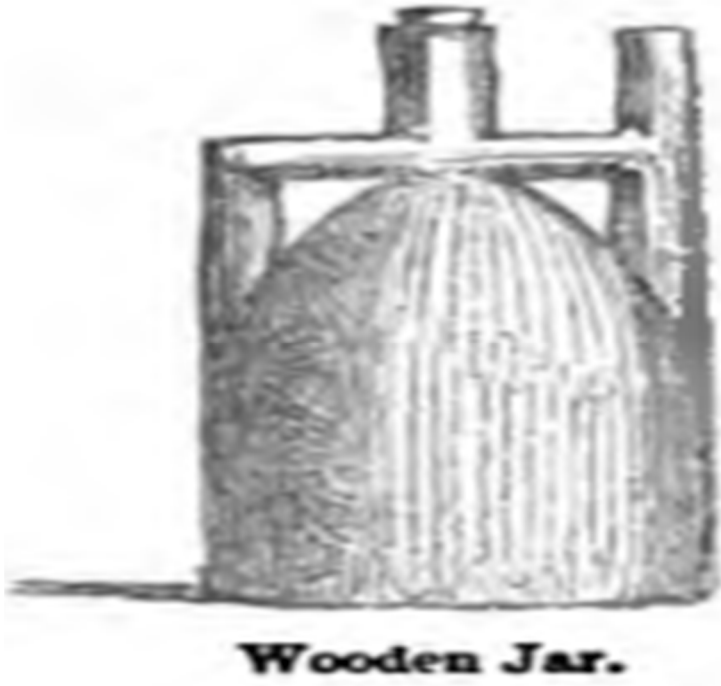
Ünan, Serdar; “Geçmişten Günümüze Çakallı Han”, *Kubaba Arkeoloji-Sanat Tarihi-Tarih Dergisi*, Sayı. 22, Aralık 2013, ss.51-79.

EKLER

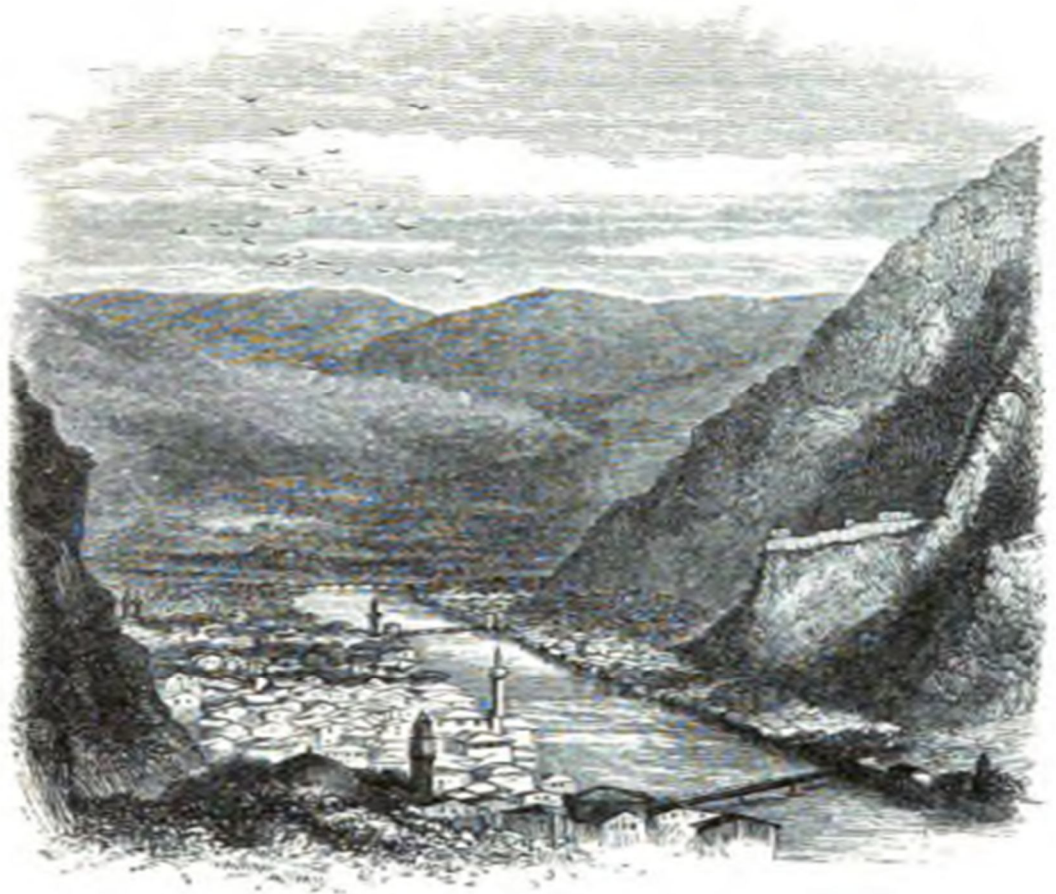


Log Khan on the Samsun Road.

Ek 1: Samsun yolu üzerinde bir han.

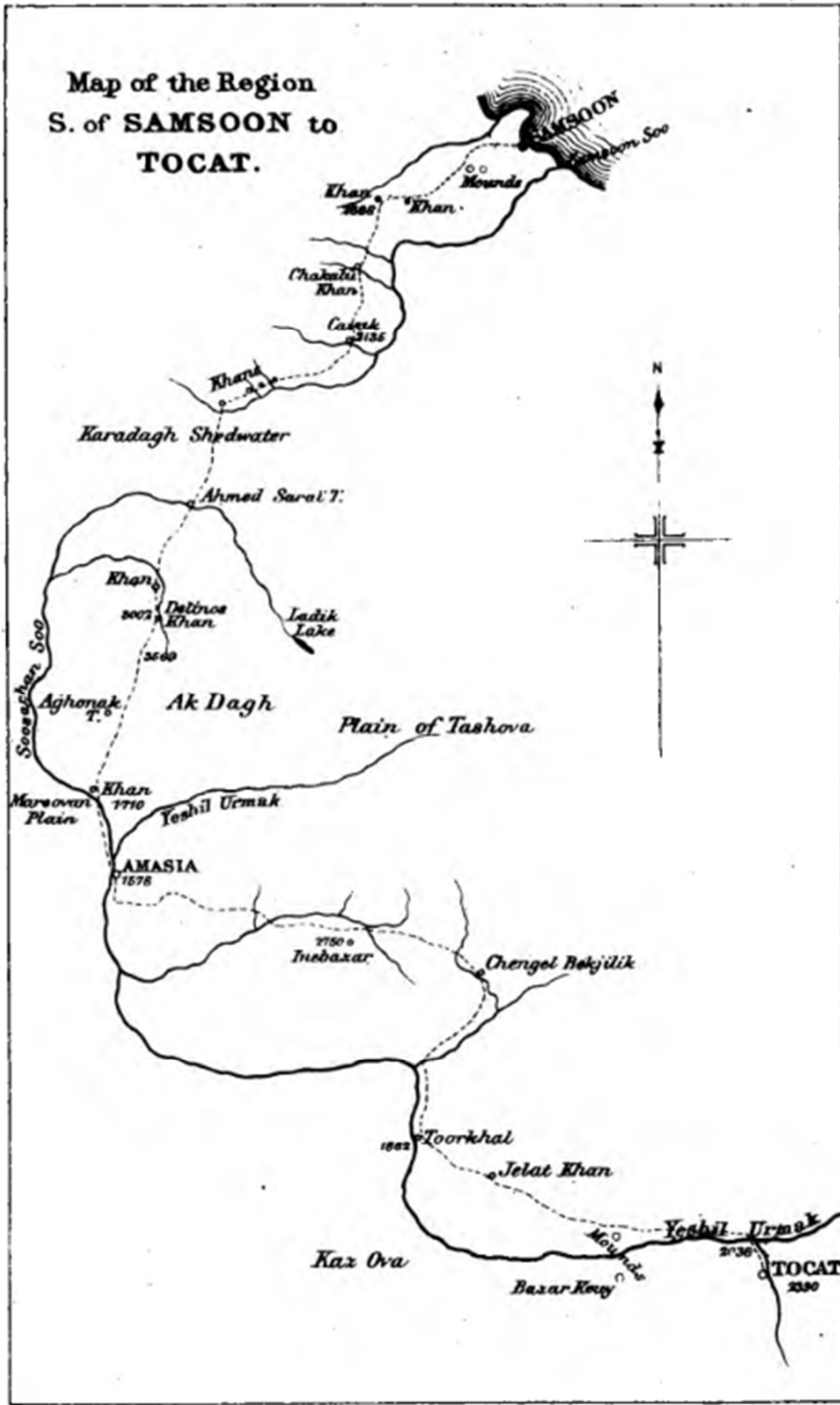


Ek 2:Lennepe'in yolda karşılaştığı bir satıcıdan satın aldığı tahta su kabı.



The Town of Amasia.

Ek 3: Amasya şehri.



Ek 4: Samsun'dan Tokat'a uzanan yol haritasi