



Arıkan, Mustafa, “Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Rize İskelesinin Limana Dönüşümü”, *Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 9/20, ss.643-660.
DOI: 10.31765/karen.1361711

Bu makale etik kurul izni ve/veya yasal/özel izin alınmasını gerektirmemektedir.

This article doesn't require ethical committee permission and/or legal/special permission.

* Araştırma Makalesi / *Research Article*

** Dr. Öğr. Üyesi,
Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi, Fen-
Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü
Rize/TÜRKİYE
 mustafa.arikan@erdogan.edu.tr

ORCID : 0000-0001-6333-1446

Anahtar Kelimeler: Rize, Liman, Karadeniz, Ticaret

Keywords: Rize, Port, Black Sea, Trade

OSMANLI'DAN CUMHURİYET'E RİZE İSKELESİNİN LİMANA DÖNÜŞÜMÜ*

Mustafa ARIKAN**

Öz: Rize, MÖ 7. Yüzyılda, batısı Fener Burnu, doğusu Taşlıdere ile sınırlı bir koyun çevresinde bir koloni olarak Miletler tarafından kurulmuştur. Bu ilk yerleşim merkezine ulaşım, tamamen deniz yoluyla yapılmıştır. Kara ulaşımı ilk olarak Roma döneminde sağlanmıştır. Bununla birlikte Rize'nin büyük merkezlerle ulaşımı, Cumhuriyet dönemine kadar çok büyük oranda deniz yoluna bağlı kalmıştır. 19. Yüzyılda Karadeniz ticaretinde yaşanan yükseliş ile 93 Harbi'nden sonra Rize'nin sancak merkezi olması, şehrin ve iskelenin önemini arttırmıştır. Bu durum, Rize'de gelişmiş bir limana olan ihtiyacın yükselmesine sebep olmuştur. 1890'lı yıllarda şehirde iki adet ahşap iskele mevcuttur. Bunların yerine ilerleyen yıllarda demir ve betondan iskeleler inşa edilmiş, ancak bu iskeleler şehrin ihtiyacını tam karşılamamıştır. 1960'lı yıllarda gelişmiş bir limana olan ihtiyaç daha da artmıştır. Buna rağmen Rize'nin nispeten durağan ekonomik yapısı ve Türkiye'nin yatırım öncelikleri, Rize limanının inşasını oldukça geciktirmiştir. 1969'da bir balıkçı barınağı yapmak için başlayan çalışmalar 1985'e kadar gelişerek devam etmiş ve bu çalışmalar sonucunda Rize limanı inşa edilmiştir. Başlangıçta Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü tarafından işletilen liman, 1997'de özelleştirilmiştir. Bu çalışma, Rize limanının inşasıyla ilgili tarihî süreci ortaya koymayı ve limanın bugünkü durumu hakkında bilgi vermeyi amaçlamaktadır.

TRANSFORMATION OF RIZE PIER INTO A PORT FROM THE OTTOMAN TO THE REPUBLIC

Abstract: Rize was founded by the Milesians in the 7th century BC as a colony around a bay, with its western boundary being Cape Fener and its eastern boundary being Taşlıdere. Access to this initial settlement was entirely by sea, and land transportation was first established during the Roman period. However, Rize's connectivity with major centers remained predominantly reliant on sea routes until the Republican era. The rise in Black Sea trade in the 19th century and Rize becoming a district center after the Russo-Turkish War of 1877-78 increased the importance of the city and its port. This situation led to a growing need for an improved port in Rize. In the 1890s, the city had two wooden piers. These were later replaced by piers made of iron and concrete, but they still couldn't fully meet the city's needs. The need for an advanced port in Rize increased further in the 1960s. However, Rize's relatively stagnant economic structure

Geliş Tarihi / Received Date: 17.09.2023

Kabul Tarihi / Accepted Date: 30.12.2023

and Turkey's investment priorities significantly delayed the construction of Rize Port. The efforts that began in 1969 to build a fishing harbor continued until 1985, resulting in the construction of Rize Port. Initially operated by the

General Directorate of Turkish Maritime Enterprises, the port was privatized in 1997. This study aims to outline the historical process of the construction of Rize Port and provide information about its current status.

Giriş

Rize, batısı Fener Burnu, doğusu Taşlıdere ile sınırlanmış olan bir koyun çevresine kurulmuştur. Şehrin güneyi 300-500 metre yüksekliği bulunan tepelerle çevrilidir. Fener Burnu'nun doğusundan itibaren şehir merkezini de içine alan dar kıyı şeridi, doğal bir koydur.¹ Bu koy, MÖ 650-550 yılları arasında Karadeniz kıyılarında yüze yakın koloni kuran Miletler tarafından kolonileştirilerek pazar yeri olarak kullanılmıştır.² Ancak Rize'nin kıyı şeridinde yer alan bu koy, kuzey rüzgârlarına açık olması sebebiyle gemilerin barınmasına elverişli bir liman özelliği göstermemiştir.³

Doğu Karadeniz için deniz yolu, bölgenin ulaşımı açısından fevkalâde önemlidir. Bölgenin sahip olduğu yüksek sıradağlar ve geniş ormanlar, kara ulaşımını son derece zorlaştırmaktadır. Antik kaynaklarda Trabzon ve Rize'yi içine alan bölge için "*dağlar tarafından hapsedilmiş*" ifadesi kullanılmaktadır. Dolayısıyla bu bölgenin sahil kesiminde ulaşım, yüzyıllar boyunca büyük ölçüde deniz üzerinden yapılmıştır. Doğu Karadeniz sahilindeki diğer şehirler gibi koloni mantığıyla kurulan Rize'ye ulaşım, antik dönemde tamamen deniz yoluna bağlıdır. Bölgenin ulaşımına elverişsiz yapısı sebebiyle kara yolu Roma döneminde, MÖ I. Yüzyıl civarında yapılabilmemiş,⁴ ancak yine de çok sınırlı kalmıştır. Rize'nin deniz ulaşımına olan bağımlılığı, Cumhuriyet dönemine kadar devam etmiştir.

1800'lerde gemi teknolojisinde yaşanan gelişmeler ve Karadeniz ticaretinde görülen artış, deniz ulaşımını Rize için daha da hayati bir noktaya taşımıştır.⁵ Bununla birlikte 1980'lere kadar Rize'de deniz ulaşımı iskelelere mahkûm kalmış, şehre bir liman yapılamamıştır. Osmanlı döneminde Rize'deki iskeleleri konu alan koyan iki makale dışında bu alanda yapılmış bir çalışma bulunmamaktadır. Bu çalışma, Osmanlı Devleti'nin son döneminden günümüze, Rize iskelesinin modern bir limana dönüşümünü ve limanın bugünkü durumunu ortaya koyarak bu alandaki boşluğu doldurmayı amaçlamaktadır. Bu amaçla öncelikle Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Türkiye'deki deniz ulaşımıyla ilgili politikalara ilişkin genel bir çerçeve çizilecek ve konu belli bir bütünlük içinde ele alınacaktır. Arşiv belgeleri, TBMM tutanakları, salnamalar, gazeteler ve telif eserler, çalışmanın ana kaynaklarıdır.

1. Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Türkiye'de Deniz Ulaşımı ve Liman Politikaları

19. yüzyıla girilirken Osmanlı Devleti'nin kullanmış olduğu yolların bakımsız ve bozuk, takip ettiği yol yapım politikasının ise askerî ihtiyaçlara yönelik ve yetersiz olduğu görülmektedir. Ulaştırma kağrı, at, deve, katır, merkep gibi araç ve hayvanlar kullanılmaktadır. Bir tarım ülkesi olmasına rağmen ülke içinde üretilen buğdayı başkent İstanbul'a sevk edememesi ve iâşe için ithalât yapmak zorunda olması, Osmanlı Devleti'nin ulaşım konusunda ne kadar geri kaldığının bir göstergesidir.⁶

Osmanlı Devleti'nin bu durumuna karşılık Batı Avrupa'da sanayi devrimiyle birlikte büyük bir ekonomik kalkınma dönemi açılmıştır. Başta İngiltere olmak üzere büyük devletler, demiryolu ağlarıyla kendi iç pazarlarını bütünleştirmeyi başarmışlar, sonrasında ise hammadde ve pazar kaynağı

¹ Polat, 2021: 27.

² Karpuz, 1993:8.

³ "Rize", *Cumhuriyet Ansiklopedisi*, 1972: 2759.

⁴ Doğanç, 2020: 45-46.

⁵ Hut, 2016: 27.

⁶ Avci, 2014: 41.

olarak gördükleri nispeten geri kalmış kapalı ekonomilere sahip bölgelere nüfuz etmeye başlamışlardır. Demiryolu ve liman inşası, kapalı ekonomileri büyük devletlerin ekonomisiyle entegre etmenin en önemli aracı olarak görülmüş ve kullanılmıştır. Zengin yeraltı kaynakları ve tarım ürünleriyle Osmanlı Devleti, bu yayılma sürecinin iştah kabartıcı hedeflerinden biri durumundadır.⁷

1838'de İngiliz Ticaret Anlaşması'nın imzalanması ve 1839'da Tanzimat Fermanı'nın ilân edilmesinden sonra Osmanlı Devleti, hızla gelişen uluslararası ticaret mekanizmalarının içine girmiştir. Kırım Savaşı'nın hızlandırdığı bu süreç, geleneksel kervan yollarının artık yetmemesine, yeni bir ulaşım sisteminin kurulmasına yol açmıştır. 1850'de Bursa-Gemlik arasında ilk şose yol yapılmış ve ilk demiryolu hattının yapımı (İzmir-Aydın hattı) 1866'da bir İngiliz şirketine verilmiştir. Ayrıca 1875'te İzmir limanının inşası için Gifret, İstanbul limanının inşası için M. Marius Michel şirketlerine imtiyaz tanınarak limanların modernizasyonu için ilk adımlar atılmıştır. Bütün bu gelişmelere rağmen ulaşım alanında ortaya çıkan yapı, ülkenin iç pazarını bütünleştirmekten uzak kalmıştır. Zira yabancı şirketlere verilen ayrıcalıklarla yaptırılan limanlar ve demiryolları, bölgesel merkez niteliğindeki kentleri, imtiyaz verilen ülkelerin ekonomileriyle bütünleştirecek şekilde yapılmıştır.⁸

Genellikle limanların ve arkasındaki hinterlandın kendi içinde bir bütünlük oluşturduğu bu ulaşım sistemi 19. yüzyılın sonlarında ortaya çıkmıştır. Ülkedeki iç pazarın bütünleşmesini sağlayacak altyapıdan yoksun olan bu sistem, belli bir bölgede liman ya da demiryolu imtiyazı almış büyük güçler tarafından özellikle tercih edilmektedir. Liman ve demiryolunun inşası ve işletmesi yabancı sermayedarlarca yapılırken, karayolu yapımı devlet tarafından halkın katılımıyla sağlanmakta, işletme yerli sermayedarlar eliyle yürütülmektedir. Böylece limanlar ve demiryolları üzerindeki imtiyaz sahibi yabancı güçler, ağaç dalları şeklinde uzanan karayolları ile iç bölgelere nüfuz etmişlerdir. Bu ulaşım sistemi II. Abdülhamid tarafından inşa ettirilen Hicaz Demiryolu ve 1912'den sonra İttihatçıların geliştirdikleri politikalarla aşılmaya çalışılsa da başarı sağlanamadan Osmanlı Devleti yıkılmıştır.⁹

Ulaştırma altyapısı Cumhuriyet'in ilk yıllarında ülke savunması, ekonomik kalkınma ve sosyo-kültürel gelişmenin ana unsuru olarak görülmüş ve geliştirilmesine özel bir önem verilmiştir. Mustafa Kemal Paşa, İzmir İktisat Kongresi'nde (17 Şubat-4 Mart 1923) demir ve kara yolu ulaşımının önemine işaret etmiş, büyük Batılı devletlere karşı merkep ve kağrı kullanarak rekabet edilemeyeceğini, ülkenin her karışının demiryolu ve karayolu ağlarıyla birleştirilmesi gerektiğini belirtmiştir.¹⁰

Cumhuriyet ilân edildiğinde Türkiye'nin sahip olduğu toplam karayolu 18.335 km'dir. Bunun 13.885 km'si harap ve tamire muhtaç durumdadır. Geriye kalan 4.450 km'lik kısım ise toprak yoldur.¹¹ 1945'e geldiğinde toplam karayolu 43.551 km'ye çıkmıştır, bununca ancak 11.464 km'si iyi yapılmıştır. 1923-1945 yılları arasında iyi cins Makadam tipinde¹² sadece 4.464 km karayolu yapılmıştır.¹³

Bu dönemde asıl ağırlık demiryollarına verilmiştir. Osmanlı Devleti'nden devralınan demiryolu hatlarının toplam uzunluğu 4.138 km'dir. Bu hatlar üzerinde işletilebilecek 118 buharlı lokomotif, 203 yolcu vagonu ve 1.983 yük vagonu mevcuttur.¹⁴ 1924-1938 yılları arasında büyük bir demiryolu yapım süreci başlamış ve inşa edilen hatların toplam uzunluğu 3.302 km'yi bulmuştur. Yabancı şirketlerin elinde bulunan mevcut demiryolları ise 1937'ye kadar tamamen

⁷ Avcı, 2014: 40-41.

⁸ Tekeli ve İlkin, 1983: 2759.

⁹ Tekeli ve İlkin, 1983: 2760; Merdol, 1983: 2769.

¹⁰ Avcı, 2014: 47.

¹¹ Çolak, 2013: 347.

¹² İskoçyalı yol uzmanı John Loudan Mac Adam tarafından geliştirilen teknikle yapılan yollara Makadam tipi yol denilmektedir. Bkz: As, 2013: 10-11.

¹³ Merdol, 1983: 2769.

¹⁴ Avcı, 2014: 48.

millileştirilmiştir. İnşa edilen yeni hatlarla Osmanlı döneminden kalma ağaç görüntüsündeki koloni tipi demiryolları entegre bir ağ sistemine dönüştürülmüştür.¹⁵

Denizyolu ulaşımı ve limanlar konusunda da Osmanlı Devleti'nden Cumhuriyet dönemine devreden miras pek parlak değildir. Cumhuriyet ilân edildiğinde, ülkede toplam 48.085 grostonluk kapasiteye sahip 271 deniz aracı bulunmaktadır. Deniz ulaşımı konusunda Osmanlı'dan devralınan idarî yapı, 1923'te *Türkiye Seyrüsefain İdaresi* adıyla yeniden organize edilerek sürdürülmüştür.¹⁶ Ülkenin sahip olduğu en önemli iki liman İstanbul ve İzmir limanlarıdır, ancak bunların işletmeleri yabancı şirketlerin elindedir. Bu iki liman 1925 yılında millileştirilmiştir.¹⁷ 19 Nisan 1926 tarihinde çıkarılan *Kabotaj Kanunu*'yla Türkiye sahillerindeki yük ve yolcu taşıma hakkı da Türk bandıralı deniz araçlarına verilmiştir.¹⁸

Cumhuriyet'in ilk yıllarında liman işletmeleriyle ilgili pek çok kanun TBMM tarafından kabul edilmiştir.¹⁹ Bunlar içinde 14 Nisan 1925 tarih ve 618 sayılı *Limanlar Kanunu* limanların yönetimi, temizlenmesi, şamandıraların konulması ve güvenliğin sağlanması gibi en temel meseleleri düzenlemesi bakımından önemlidir.²⁰ Bu dönemde denizcilik faaliyetleri devlet korumacılığı altına alınmış, 1930'lu yıllarda ise tekellilik daha da ağırlık kazanmıştır.²¹ Celâl Bayar'ın başkanlığı döneminde, 1937 yılında Denizbank kurulmuş, bu bankanın devlet tekeli altına alınmış olan yolcu ve yük taşımacılığı, gemi inşası ve bakımı ile liman işletmesi gibi konulara öncülük etmesi kararlaştırılmıştır.²² Ancak kısa bir süre sonra limanların işletilmesiyle ilgili olarak 1939 ve 1944'te yeni düzenlemeler yapılmış, 24 Ocak 1944 tarih ve 4517 sayılı kanunla Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı olarak *Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü* kurulmuştur.²³

Deniz işletmeleri alanında bu kanunî düzenlemeler yapılırken İstanbul ve İzmir limanlarından başka Karadeniz ve Akdeniz'de de birer büyük liman yapılması gündeme gelmiştir. Bu amaçla 19 Nisan 1924'te *Mersin Limanı Kanunu*,²⁴ 25 Aralık 1926'da *Samsun Limanı Kanunu*²⁵ çıkarılmıştır. Ancak ulaşım alanında ağırlığın demiryollarına verilmiş olması ve bütçe kısıtlamaları, liman projelerini geciktirmiştir.²⁶ Cumhuriyet'in ilk yıllarında limanlarla ilgili yatırımlarda öncelik, demiryolu inşaatlarına taşınacak malzemelerin götürüleceği güzergâhlara verilmiştir. Bu kapsamda Samsun, Mersin, Filyos, Bandırma I ve Derince'de küçük iskeleler yapılmıştır. II. Dünya Savaşı yıllarında askerî gerekçelerle Maltepe, Zeytinburnu, Mudanya, Gemlik, Tekirdağ, Bandırma II, Marmara Ereğlisi, Silivri, Şarköy, Lapseki, Erdek, Çanakkale, Mersin II ve İskenderun iskeleleri inşa edilmiştir.²⁷

Liman ve iskele inşaları için 1925'te 50.000, 1926'da 100.000, 1927'de 200.000, 1928'de 200.000, 1931'de 50.000 ve 1932'de 100.000 olmak üzere toplam 700.000 lira harcanmıştır. 1929-1930 ve 1932-1939 yılları arasında liman ve iskeleler için bütçeden ödenek ayrılmamıştır. İkinci Dünya Savaşı'nın da etkisiyle İsmet İnönü'nün cumhurbaşkanlığı döneminde bu alandaki yatırımlar artmıştır. 1940-1949 yılları arasında yapılan harcamaların toplamı 41.587.000 liraya ulaşmıştır.²⁸

¹⁵ Avcı, 2014: 49.

¹⁶ As, 2013: 383, 387.

¹⁷ Tekeli ve İlkin, 1983: 2763.

¹⁸ Resmî Gazete, 24 Nisan 1926, Sayı 359: 1311.

¹⁹ Bu kanunlarla ilgili geniş bilgi için bkz: Yurtoğlu, 2019: 509-513.

²⁰ Resmî Gazete, 20 Nisan 1925, Sayı 95: 101; Yurtoğlu, 2019: 509.

²¹ Tekeli ve İlkin, 1983: 2462; As, 2013: 384.

²² Resmî Gazete, 30 Aralık 1937, Sayı 3796: 9158; Kopar, 2016: 478-479.

²³ Resmî Gazete, 1 Şubat 1944, Sayı 5618: 6357; Yurtoğlu, 2019: 512-513.

²⁴ Resmî Gazete, 24 Mayıs 1924, Sayı 71: 1.

²⁵ Resmî Gazete, 3 Ocak 1927, Sayı 541: 2257.

²⁶ As, 2013: 457.

²⁷ Tekeli ve İlkin, 1983: 2763.

²⁸ BCA, 30-1/74-471-12. Bu dönemde yapılan harcamaların yıllara göre dağılımı şöyledir: 1940'ta 1.200.000, 1941'de 2.425.000, 1942'de 2.942.000, 1943'te 2.172.000, 1944'te 4.161.000, 1945'te 1.877.000, 1946'da 3.105.000, 1947'de 5.766.000, 1948'de 7.156.000, 1949'da 10.683.000 TL.

1950'li yıllarda Demokrat Parti iktidarı döneminde liman ve iskele inşaatlarında yeni bir atılım olmuştur. 1950-1957 yılları arasında liman ve iskele yapımı için toplam 272.378.000 lira ödenek ayrılmıştır.²⁹ Yatırımlarda doğal olarak ticaretin yoğun olduğu İstanbul, İzmir, İskenderun, Trabzon³⁰ gibi yerlere öncelik verilmiştir. Bu dönemde Hollandalı bir firmaya Türk limanları hakkında bir master plan hazırlanmıştır. 1952-1954 yılları arasında Alsancak, Mersin, İskenderun, Giresun, Haydarpaşa ve Salıpazarı-Tophane limanlarının birinci kısımları bitirilmiş, diğer aşamaları 1959-1969 yılları arasında tamamlanmıştır.³¹ Demokrat Parti döneminde Karadeniz sahillerinde inşası tamamlanan, kapasitesi arttırılan ya da rıhtımları vinçlerle donatılarak yükleme boşaltma işlemleri modern yöntemlere kavuşturulan limanlar Ereğli, Samsun, Giresun ve Trabzon limanlarıdır. Bu dönemde Rize, Çayeli ve Pazar'da iskeleler inşa edilmiştir.³²

2. Osmanlı Döneminde Rize'nin Ulaşım İmkânları ve İskelenin Durumu

Tarih boyunca farklı devletlerin egemenliği altına giren Rize, 1461'de Trabzon'un fethinden sonra Osmanlı Devleti'ne bağlanmıştır. Rize şehri Osmanlı idaresi altında yüzyıllar içinde nispi bir gelişim sağlamış, önce nahiye ve kaza merkezi olmuş, 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi'nden sonra Batum'un Rusya'ya bırakılmasıyla Lazistan Sancağı'nın merkezi durumuna gelmiştir.³³

Osmanlı'dan Cumhuriyet dönemine uzanan süreçte ulaşım alanında izlenen politika ve çalışmalar dikkate alındığında, Rize'nin bu alanda son derece talihsiz olduğu söylenebilir. Zaten dağlık ve engebeli bir arazi yapısına sahip olan şehir, yeraltı kaynaklarının henüz tam olarak işlemeye açılmaması ve dışarıya satılabilecek çok az ürünü olması sebebiyle kıyı şeridinde hap solmuş vaziyettedir. Ayrıca ulaşım elverişsiz bu coğrafya, her ne kadar transit ticaret yollarına yakın olsa da öncelikli tercih olmaktan çok uzaktır. Bütün bu sebeplerle Rize, uzun yıllar boyunca ulaşım açısından sıkıntı çekecektir.

Rize'nin iç bölgelerle bağlantısı, Harami Yolu adı verilen 36 saatlik İspir-Erzurum yoluyla sağlanmaktadır. Rize'nin erzak ihtiyacının giderilmesi ve ticarî faaliyetleri için çok önemli olan bu yol son derece dağlık ve bozuktur. Kış aylarında yoğun kar yağışı sebebiyle kapanmaktadır.³⁴ Bu yolun yapımıyla ilgili talepler ve ilk çalışmalar 1870'li yıllarda başlamış, 1960'lı yıllara kadar devam etmiştir.³⁵ Rize'nin Trabzon'la bağlantısını sağlayan sahil yolu ise 1. Dünya Savaşı'ndan önce hazırlanan askerî raporlarda "*adi yol*" olarak tanımlanmıştır. Bu güzergâhta Trabzon-Yomra arasındaki kısım top geçişine uygundur. Yomra'dan Rize'ye kadar olan kısım ise taşlı ve engebelidir. Dere yatakları çok dar olduğundan piyade geçişi zordur. Dereler üzerinde taş, demir ve tahta köprüler bulunmakla birlikte köprüsü olmayan dereler de mevcuttur.³⁶ Anlaşılacağı üzere Rize'nin, komşusu olan iki büyük merkeze, Trabzon ve Erzurum'a olan kara bağlantısı son derece zayıftır. Bu sebeple şehrin ulaşımı büyük oranda deniz yoluna bağlıdır.

19. yüzyılda buharlı gemi teknolojisinde yaşanan gelişmeler ve Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmasıyla sonuçlanan siyasî olaylar,³⁷ bütün Karadeniz sahillerinde bir hareketlenmeye

²⁹ BCA, 30-1/74-471-12. Bu dönemde yapılan harcamaların yıllara göre dağılımı şöyledir: 1950'de 6.299.000, 1951'de 9.543.000, 1952'de 15.902.000, 1953'te 19.859.000, 1954'te 25.425.000, 1955'te 54.150.000, 1956'da 71.550.000, 1957'de 69.650.000 TL.

³⁰ 8 Temmuz 1946'da temeli atılan Trabzon Limanı, 25 Haziran 1954 tarihinde Trabzon Vapuru'nun limana yanaşmasıyla açılmıştır. Bkz: Temelli, 2016: 58; "Trabzon Limanının Temelatma Töreni Dün Merasimle Yapıldı", Akşam, 9 Temmuz 1946, No: 9960: 4; "Trabzon Limanının Temeli Dün Atıldı", Cumhuriyet, 9 Temmuz 1946, No: 7865: 3; "Trabzon'daki Temel Atma Töreni", Ulus, 10 Temmuz 1946: 1, 4.

³¹ Tekeli ve İlkin, 1983: 2765.

³² Yurtoğlu, 2019: 534-535.

³³ Karpuz, 1993: 10-11.

³⁴ Hanedar, 2023: 18-19.

³⁵ Tuna, 2020: 83.

³⁶ Hanedar, 2023: 25.

³⁷ Bu siyasî gelişmeler arasında Rusya'nın 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması'ndan sonra Karadeniz'e inmesi, Avrupalı devletlerin Karadeniz'de ticaret yapma ruhsatı alması ve 1829 Edirne Antlaşması'ndan sonra Karadeniz'in uluslararası ticarete açılması zikredilebilir. Bkz: Hut, 2016: 27.

sebepl olmuştur. 1830'lerden itibaren İstanbul-Trabzon arasında yolcu ve yük taşıma için düzenli vapur seferleri başlamıştır.³⁸ Kırım Savaşı, Karadeniz ticaretinin daha da gelişmesini sağlamıştır. Bu bağlamda Avrupa'dan İran ve Asya'ya uzanan ticaret güzergâhlarının en önemli durağı öncelikle Trabzon limanıdır.³⁹ 1869'da Süveyş Kanalı, 1872'de Poti-Tiflis demiryolu açılana kadar Avrupa'dan İran'a ulaşan mallar, Trabzon-Erzurum-Tebriiz-Tahran hattından taşınmıştır.⁴⁰

Rize, Karadeniz'de yaşanan bütün bu gelişmelerden etkilenerek ve sahip olduğu iskeleler artık yetersiz gelmeye başlayacaktır. Rize'nin Rusya sınırına, Batum ve Poti gibi limanlara yakın olması ve 19. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren ticarî faaliyetlerin yükselmeye başlaması, şehrin iskeleye olan ihtiyacını daha da artırmıştır. Mevcut çalışmalar, 1889 yılında Rize'de belediye tarafından yaptırılmış bir iskelenin varlığına işaret etmektedir. 1892 yılında bu iskelenin 150 adım ötesinde ikinci bir iskele daha inşa edilmiştir. Bu ahşap iskeleler Rize'de yolcu ve eşya taşımacılığında aktif olarak kullanılmıştır. 1900-1902 yılları arasında Rize iskelesinde gelen ve giden olmak üzere toplamda 22.084 yolcu hizmet almıştır.⁴¹

1900-1901 (Rumî 1316) tarihlerinde iskelenin nispeten yoğun bir ticarî faaliyete sahne olduğu görülmektedir. Söz konusu tarihte Rize'ye Osmanlı bandıralı 9.369 tonluk 1.707 adet yelkenli ile 51.939 tonluk 47 adet vapur yanaşmıştır. Bunun dışında 871 tonluk 2 adet Yunan bandıralı yelkenli ile 58.594 tonluk 61 adet Avusturya bandıralı, 54.250 tonluk 36 adet Rusya bandıralı ve 2.929 tonluk 2 adet Almanya bandıralı vapur gelmiştir.⁴²

Bu dönemde Rize dışında Mapavri (Çayeli) ve Atina (Pazar) iskelelerine de yabancı bandıralı gemilerin uğradığı bilinmektedir.⁴³ 1904 yılında Rize iskelesinde 52, Çayeli iskelesinde 65, Pazar iskelesinde 160 küçük gemi mevcuttur. Rize'de büyük gemi bulunmazken Çayeli'nde 1, Pazar'da 35 büyük gemi bulunmaktadır. Buna göre Çayeli ve Pazar da dâhil olmak üzere Rize'de 277 küçük, 36 büyük gemi mevcuttur.⁴⁴

1904 tarihli *Trabzon Salnâmesi*'nde verilen bilgilere göre Doğu Karadeniz'de Ordu'nun batısındaki Vona ile Trabzon şehrinin batısındaki Pulatane doğal birer liman özelliği taşımaktadır. Pulatane'nin yirmi mil kadar batısındaki Büyükliman geniş bir koydur. Bunlar dışında sunî olarak yapılmış limanlar bulunmamaktadır. Şiddetli fırtınalar olmadığı zamanlarda vapurlar ve yelkenli gemiler Trabzon, Tirebolu, Giresun, Ordu, Ünye ve Samsun'la birlikte Rize'de bulunan iskelelere yolcu ve eşya çıkarmaktadırlar.⁴⁵

Aynı kaynağa göre 1904 yılında Rize'ye toplam 172.914 tonilatoluk 194 vapur ve 13.805 tonilatoluk 2.220 yelkenli gelmiştir. Bu vapur ve yelkenliler Osmanlı, Rusya, Avusturya ve Fransa bandıralıdır. Rusya bandıralı 84, Avusturya bandıralı 61, Osmanlı bandıralı 48 ve Fransa bandıralı 1 vapur Rize iskelesine yanaşmıştır. Bunlardan Avusturya bandıralı vapurlar 72.703 tonilato, Osmanlı bandıralı vapurlar 55.767 tonilato ve Rusya bandıralı vapurlar 42.733 tonilatodur. Yelkenlilerin ise 2.134'ü Osmanlı, 86'sı Rusya bandıralıdır ve Rus bandıralı yelkenliler sadece 315 tonilatodur. Aynı yıl Çayeli'ne 1.230 tonilatoluk Alman bandıralı bir vapur ile 397 tonilatoluk Yunan bandıralı bir yelkenli ve Pazar'a 359 tonilatoluk Rus bandıralı bir vapur yanaşmıştır.⁴⁶

Görüldüğü üzere iskelelerin kullanımında her geçen gün artan bir yoğunluk söz konusudur. Bu durumun yanı sıra ahşap olan iskelelerin bakım masraflarının yüksek olması sebebiyle 1890'lı yıllarda şehirde demir bir iskelenin yapılması gündeme gelmiş, ancak Osmanlı dönemindeki

³⁸ Hut, 2016: 28.

³⁹ Yılmaz, 2009: 372-373. 1819-1912 yılları arasında Anadolu limanlarından yapılan toplam ihracatı gösteren bir istatistik için bkz: Pamuk: 1995: 33.

⁴⁰ Yıldırım, 2021: 223-224.

⁴¹ Diğiroğlu ve Albayrak, 2013: 100-101.

⁴² Diğiroğlu ve Albayrak, 2013: 102; Hut, 2016: 36-38.

⁴³ Hanedar, 2023: 36.

⁴⁴ Trabzon Vilâyeti Sâlnâmesi: 1322: 449.

⁴⁵ Trabzon Vilâyeti Sâlnâmesi, 1322: 79-80.

⁴⁶ Trabzon Vilâyeti Sâlnâmesi, 1322: 452.

girişimlere rağmen bu iskele uzun yıllar yapılamamıştır. Her ne kadar Rize'de yolcu ve yük taşımacılığında bir artış söz konusu olsa da Karadeniz'deki diğer iskelelerle mukayese edildiğinde Rize'nin ticarî kapasitesi ve geliri, böyle bir iskelenin yapımına öncelik verilmesini sağlayacak kadar yüksek görülmemiştir. Bu durum, Cumhuriyet'in ilk yıllarında da Rize limanına yapılacak yatırımların gecikmesine sebep olacaktır.⁴⁷

Birinci Dünya Savaşı yıllarında Doğu Karadeniz sahil kesimi ve özellikle Trabzon, Kafkas Cephesi için hayatî bir öneme sahip olmuştur. Osmanlı III. Ordusu'nun ikmâl ve iâşesi Trabzon limanı üzerinden gerçekleştirilmiştir.⁴⁸ Bununla birlikte Karadeniz'de Rus donanmasının Osmanlı donanmasına karşı üstünlüğü söz konusudur. Dolayısıyla kıyı şeridi Rus donanması tarafından baskı ve ateş altında tutulmuştur. Buna rağmen sahil şeridinde büyük gemilerin yanaşıp barınabileceği gelişmiş limanların olmaması, Rusların bölgeye çıkarma yapmasını engellemiştir. Ancak 1916 yılında Ruslar, Kafkas Cephesi'nde başlattıkları genel taarruz sonucunda Harşit Çayı'na kadar olan Doğu Karadeniz sahil şeridini işgal etmişlerdir.⁴⁹

İşgalden sonra Ruslar, Batum'dan Trabzon'a kadar olan sahil kesimindeki liman ve iskelelerin özellikle kötü hava şartları altında yükleme ve boşaltmaya elverişsiz olduğunu görmüşlerdir. Bu sebeple limanların düzenlenmesi için çalışmalara başlamışlardır. İşgalin ilk günlerinden itibaren Rize, Ruslar tarafından önemli bir merkez olarak kabul edilmiş, Novorossiysky, Tuapse, Poti ve Trabzon gibi geçici askerî liman statüsüne alınmıştır. İskele, taşımacılık ve gümrük işlemleri bakımından yeni düzenlemelere tâbi tutulmuştur. Rize komuta merkezinin görev alanı, Hopa ile Sürmene arasındaki bölgeyi kapsayacak şekilde düzenlenmiş ve bölgenin güvenliği Rus Karadeniz Donanması ile Rize liman komutanının uhdesine verilmiştir.⁵⁰

1917'de yaşanan devrimlerden sonra Rusya'da çarlık idaresi çökmüş ve Anadolu'da Ruslar tarafından işgal edilen bölgeler boşaltılmıştır. Millî Mücadele döneminde TBMM hükümeti ile Bolşevikler arasında bir iş birliği oluşmuş ve Rusya'dan Anadolu'ya önemli miktarda silah, cephane ve para yardımı yapılmıştır. Bu yardımların Anadolu'ya sevki, özellikle Kafkas yolunun açılmasına kadar deniz yolu üzerinden gerçekleşmiştir. Rostov-Tuapse-Trabzon ana güzergâhında gerçekleştirilen sevkiyatta Rize'nin ve Rizeli denizcilerin de önemli katkıları olmuştur.⁵¹

3. Cumhuriyet Döneminde İskelenin Durumu

Rize, sahip olduğu coğrafi özellikler sebebiyle yerleşme faaliyetleriyle ekonomik faaliyetlerin iç içe geliştiği bir şehirdir.⁵² Bu özelliğe rağmen 1930'lu yıllarda Rize'de modern anlamda bir liman yoktur, sadece şehre çıkılan bir iskele bulunmaktadır.⁵³ Rize'nin de içinde bulunduğu Doğu Karadeniz kıyı şeridinde kesintisiz bir kara ulaşımı ise 1930'lu yıllara kadar sağlanamamıştır. 3. Umum Müfettiş Tahsin Uzer, bölgeye yaptığı teftiş gezisi sırasında 15 Haziran 1936'da Başbakanlık'a çektiği telgrafta, Giresun'dan Hopa'ya kadar olan arızalı sahil yolunun parça parça açıldığını ve bu güzergâhta artık otomobille seyahat etmenin mümkün olduğunu haber vermiştir.⁵⁴

Rize gazetesinde Şevket Hulûsi Bey'in kaleme aldığı bir köşe yazısında, Rize'de sermaye hareketlerinin hemen hemen hiç görülmediği vurgulanmaktadır. Rize'ye gelir sağlayacak olan ekonomik faaliyetler, çok büyük oranda deniz vasıtasıyla yapılmaktadır. Bununla birlikte Karadeniz'in çoğunlukla dalgalı olması, buna mukabil gemilerin yetersiz oluşu, bölgenin gelişimi için gerekli

⁴⁷ Dıġırođlu ve Albayrak, 2013: 112. Osmanlı döneminde inşası talep edilen demir iskelenin daha sonraki yıllarda fotoğraflarda görülmektedir. Bu iskele muhtemelen Cumhuriyet döneminde inşa edilmiştir. Bkz: Turan, 2022: 227.

⁴⁸ Bilgin, 2014: 21.

⁴⁹ Arıkan, 2022: 46-47.

⁵⁰ Turan, 2022: 228-229.

⁵¹ Sarıkaya, 2004: 102-103.

⁵² Polat, 2021: 58.

⁵³ Zihniođlu, 1998: 3.

⁵⁴ BCA, 30-10/71-464-14.

olan ticarî faaliyetlerin istenilen düzeye gelmesine engel olmaktadır. Bu problemleri aşmak için tüccarlar arasında kurulması beklenen birlikteliğin sağlanamaması da ciddi bir handikaptır.⁵⁵

Şehrin dış dünyayla bağlantısı ve ekonomik faaliyetlerinin çoğunluğu iskeleye sağlanmaktadır. Rize ilinin 1937 yılına ait bütçesinden anlaşıldığı kadarıyla bu tarihte iskelenin işletmesi il özel idaresi tarafından yapılmaktadır. İlgili maddede belirtildiğine göre “*Hususî idareye ait iskele*”nin gümrük vergisi, İcra Vekilleri Heyeti’nin (Bakanlar Kurulu’nun) tasdik edeceği tarife üzerinden belirlenecektir. Buna göre 1937 yılında iskeleden 10.500 lira gelir sağlanacağı tahmin edilmektedir.⁵⁶ Rize iskelesinin bu durumu, İkinci Dünya Savaşı’nın etkisi ve savaş sonrası şartlar sebebiyle Demokrat Parti dönemine kadar çok fazla değişmeden devam edecektir.

Rize’nin dış dünyayla bağlantısını sağlayan limanın ve iskelenin fiziksel durumu, 1950 yılında şehri ziyaret eden İngiltere’nin Trabzon Konsolosu Vorley Harris⁵⁷ tarafından şöyle aktarılmaktadır: İskelenin bulunduğu koy kuzey rüzgârlarına açık olduğu için korunaksızdır. Özellikle fırtınaların sıklıkla görüldüğü Aralık-Şubat ayları arasında gemilerle tekneler arasında yük ve yolcu transferi mümkün olmamaktadır. Harris, iskelenin 60 yıllık ve yaklaşık olarak 50 metre olduğunu belirtmektedir. Kıyıdağın itibaren ilk 35 metrelik kısım, deniz yatağına gömülmüş çelik kazıklar ve çapraz desteklerle berkitilmiştir. Deniz tarafındaki 15 metrelik kısımda ise beton kazıklar yer almaktadır. İskelenin denizden yaklaşık olarak 1,82 metre yüksekte bulunan üst kısmı beş metre genişliğinde ve ahşaptır. Deniz seviyesine yakın olan uç kısımda bir merdiven bulunmaktadır. Eşyalar ve yolcular bu merdiveni kullanarak iskeleye inip çıkmaktadır. İskelede herhangi bir yükleme aleti yoktur, bu sebeple taşıma işini hamallar yapmaktadır. Ancak havanın bozuk olduğu zamanlarda haftalarca gemilerin uğramadığı görülür. Karantina memurunun olmadığı iskelenin hemen karşısındaki caddede gümrük ve polis binaları bulunmaktadır. Harris, her türlü hava şartlarına uygun bir liman için projeler hazırladığını, ancak bunların öngörülebilir bir gelecekte yapılmasının muhtemel olmadığını belirtmektedir. İskelenin işletmesinden tek başına sorumlu olan liman başkanı, ailesiyle birlikte ofisin üzerindeki birkaç odada kalmakta ve kendisinden başka çalışan olmadığı için 24 saat görev yerinde bulunmaktadır.⁵⁸

İskelenin bu eski ve kullanışsız hâli sık sık şikâyetlere konu olmaktadır. Bu şikâyetlerin zaman zaman yerel gazetelere yansıdığı görülmektedir. 6 Aralık 1950 tarihli Rize gazetesinde yer alan bir haberde, şehrin arazisinin dar, nüfusun ise yoğun olduğu, geçimini sağlamak maksadıyla yıllık 50 bin vatandaşın iskeleyi kullandığı belirtilmiştir. Yolcular, yer bulabilmek için birkaç gün öncesinden deniz yolları acentesine başvurmak durumundadır. Fırtınalı havalarda vapurların zamanında gelememesi sebebiyle uzak köylerden gelen yolcular kimi zaman günlerce beklemek zorunda kalmaktadır. Bu gibi hâllerde vatandaşlar iskelede, sahilde ya da belediye binasının önünde yatmaktadırlar. Yağışlı havalarda belediye binasının balkonunun altından başka sığınacak bir yerleri olmamaktadır. Yıllardır devam eden bu probleme işaret eden gazete, mevcut şartlar altında bir çözüm üretilebileceğini, bunun için deniz yolları acentesinin gümrük binasındaki tuz ambarının başka bir yere nakledilerek buranın yolcu bekleme salonuna dönüştürülmesinin mümkün olduğunu yazarak ilgilileri göreve çağırmıştır.⁵⁹

Rize iskelesinde dikkat çeken bir başka problem, açıkta bekleyen vapurlarla iskele arasındaki yolcuların sevkiyle ilgilidir. Vapur ve iskele arasında yolcu taşıyan motorcular, önce iskeleden giden yolcuları alıp vapura götürmekte, dönüşte de vapurdaki yolcuları tekneye alıp iskeleye çıkarmaktadırlar. Ancak bu esnada büyük bir düzensizlik yaşanmaktadır. Yükleme ve boşaltma sırasında kargaşa çıkmakta, ayrıca tekne ve vapurların yükleme haddinin aşılması sebebiyle riskler oluşmaktadır. Gazete, daha fazla para kazanmak isteyen motorcuların bu yöntemden vazgeçirilmesi ve önce vapurdaki yolcuların tahliye edilip ardından iskeleden giden yolcuların vapurlara

⁵⁵ Yormaz, 2016: 56.

⁵⁶ BCA, 30-10/67-444-1.

⁵⁷ Harris’in bu ziyaretinden Rize’ye dair aktarmış olduğu diğer bilgiler için bkz: Güveloğlu, 2021: 727-744.

⁵⁸ Harris 2010: 45.

⁵⁹ “Yolcu Salonu Yapılmalıdır”, *Rize*, 6 Aralık 1950, No: 3: 1.

taşınması gerektiğini belirterek Sandalcılar ve Motorcular Cemiyeti ile belediye yetkililerinin dik-katini çekmeye çalışmıştır. Aynı haberde tedbir alınması istenen bir başka mesele de iskelenin aydınlatmasıyla ilgilidir. Rize'ye vapurlar çoğunlukla gece gelmektedir. Ancak elektrikler gece 12'de kesilmektedir. Bu sebeple iskeledeki lüks lamba sayısının artırılması gerekmektedir.⁶⁰

İskeleyle ilgili şikâyetler bununla da sınırlı değildir. Ahşap olan iskele harap ve tamire muhtaç bir hâldedir. İskele, üzerinde gezenler için tam bir tehlike oluşturmaktadır, zira yolcuların vapurlara gidiş gelişlerinde kullandıkları kısımlar uzun zamandır hiç tamir görmemiştir. İskele-nin üzerindeki kalasların çoğu çürümüş, bazıları gelişigüzel konulmuş ve aralarında açıklıklar oluşmuştur. İskeleyi kullananların bu kalasların üzerinden sekerek atılması gerekmektedir. Tehlike arz eden bu durum, 13 Ağustos 1951 gecesi ucuz atlatılan bir kazaya da sebep olmuştur. Vapur bekleyen yolculardan birinin 15 aylık kızı kalaslar arasındaki açıklıktan denize düşmüş, çevredekilerin yardımıyla kurtarılmıştır.⁶¹

4. İskeleden Limana Dönüşüm

1951 yılında Rize valiliği tarafından şehrin ihtiyaçlarına dair Başbakanlık'a sunulan raporda, iskelelerin durumuna ilişkin şu bilgiler yer almaktadır: *"Rize, Pazar ve Çayeli iskeleleri çok haraptır. Özel idare ve belediyeler tamir veya yeniden inşaya muktedir değildirler. Bu işin de devlet tarafından ele alınması ve ilk yıllar programına konulması iktiza eder."*⁶² Rize valiliğinden gelen bu talepler karşısında Bayındırlık Bakanlığı'nın vermiş olduğu cevapta Rize iskelesinin 1951 yılı içinde ele alınmasının Bakanlar Kurulu'nca kararlaştırıldığı, Pazar iskelesinin de programa dâhil edildiği ve inşasına aynı yıl içinde başlanacağı belirtilmiştir. Çayeli iskelesi programda yoktur, ancak bütçede tasarruf sağlanması hâlinde burası için de çalışmalar başlanacaktır.⁶³

Bakanlık'tan yazılan bu yazıyı teyit eder biçimde 1950 yılının sonlarında, Bayındırlık Bakan-lığı'nca görevlendirilmiş bir heyetin Ocak ayı içinde Rize'ye geleceği, 1951 yılında yapımına başlanacak iskele için gereken keşif ve projeleri hazırlayacağı gazetelere yansımıştır.⁶⁴ Haber, şehirde büyük bir sevinçle karşılanmış, Rize gazetesinde şu cümlelerle yorumlanmıştır:

"Yıllardır hasretini çektiğimiz bir iskelenin Ocak ayı haftasında etüdü yapılacak. Bu hayırlı müjde, ıstırap çeken Rize halkını sevindireceğini bildiğim için bu müjdenin ilk habercisi ben imişim gibi kaleme sarıldım. Yağmurlu, fırtınalı günlerde sahilten vapura gitmek, bir İstanbul seferinden daha çok eziyetli idi. İskele yok dalgalar büyük, kayığa yanaşan mavnanın içine binmek için ya bir gemicinin sırtıyla veyahut kendi ayağıyla yarı beline kadar ıslanmak suretile hele bu kadın için ne azaptır... Allah da böyle işkencelere razı olmadı ve alâkadarların kalbine bir merhamet ihsan ederek bu acıklı halin uzamasına bir son verdi."⁶⁵

İlerleyen aylarda Trabzon Liman İnşaatı Bölge Müdürlüğü tarafından gerekli etüt ve incelemeler yapılmış, hazırlanan proje Bayındırlık Bakanlığı'na gönderilmiştir. Hazırlanan projeye göre iskele, mevcut parkın hükümet binasına yakın olan köşesi istikametinde yapılacaktır. İskele imar planında, otopark olarak gösterilen ve doldurulacak sahaya ilave edilen yaklaşık 30 metrelilik bir dolgu alanı olacaktır. Ayrıca denize doğru 230 metre uzunluğunda bir taş dolgu yapılacaktır. İskelenin uzanacağı alan 7-7,5 metre derinliğinde olacaktır. Ayakları ve üst tablası betondan yapılacak iskelenin sahile yakın kısmı 6 metre, deniz tarafındaki yolcu çıkış ve eşya boşaltma kısmı 10 metre genişliğinde olacaktır. Dolguyla elde edilecek sahaya ilerde yolcular için bekleme salonu, antrepo ve gümrük binaları yapılabileceği projede göz önünde tutulmuştur.

⁶⁰ "Yolcuları Çektiği Müşkülât", Rize, 20 Aralık 1950, No: 17: 1.

⁶¹ "İskelenin Acıklı Hali", Rize, 15 Ağustos 1951, No: 252: 1.

⁶² BCA, 30-10/66-438-5.

⁶³ BCA, 30-10/66-438-5.

⁶⁴ "Yeni Bir İskele Yapılacak", Rize, 29 Aralık 1950, No: 26: 1.

⁶⁵ "Yeni İskele", Rize, 30 Aralık 1950, No: 27: 1.

İskele, ilerde yapılması planlanan mendireğin iç tarafında kalacak şekilde planlanmıştır. Bu tas-lak proje, Bayındırlık Bakanlığı'ndaki çalışmalarından sonra son şeklini alacaktır.⁶⁶

Yapılan ilk etütler neticesinde yeni iskele için su derinliği sebebiyle mevcut iskele ile askerlik şubesi arasında bir mevki uygun görülmüştür. Ancak seçilen bu yer, şehirde tartışma ve itirazları da beraberinde getirmiştir. Rize gazetesinde Deniz Yolları Acentesi Nahit Özgen, ilerde Rize belediye başkanı olacak Ekrem Orhon, K. C. Yamakoğlu, C. Tecimer ve Memiş Usta imzalı yazılarla iskelenin yeriyle ilgili itirazlar yükselmiştir. Söz konusu isimler seçilen yerin doğru olmadığını, iskelenin ya yine vilâyet binası önündeki aynı yerine yapılmasını ya da daha uygun bir mevki olarak belediye ile vilâyet konağı arasındaki açık sahilin seçilmesini istemişlerdir. Bu itirazların arkasında yatan iki önemli sebep vardır. Birincisi, seçilen yerin deniz akıntısı ve fırtına olan zamanlarda kullanılamayacağı düşüncesidir. İkincisi ise ilerde liman trafiğinin artmasıyla zaten dar bir arazi üzerinde kurulmuş olan şehrin daha da sıkışık bir hâle geleceği öngörüsüdür.⁶⁷

Bu tartışmalar arasında Rize'de yapılması kararlaştırılan betonarme iskele için 1951'in Mayıs ayında ihale yapılmıştır.⁶⁸ İhaleyi Abdülkadir Akpir Kardeşler Kollektif Şirketi kazanmış, 31 Mayıs 1951 tarihinde sözleşme imzalanmış ve çalışmalara başlanmıştır.⁶⁹ Ancak iskelenin yeriyle ilgili tartışmalar bitmemiştir. Bu konuyla ilgili olarak şehir meclisinde olağanüstü bir toplantı düzenlenmiş ve alınan bir kararla seçilen mevkiin mahzurları hakkındaki görüşler Bayındırlık Bakanlığı'na çekilen bir telgrafla iletilmiştir. Ancak Bakanlık'tan gelen cevapta seçilen yerin doğru olduğu, inşaatın başladığı yerde devam edeceği ve halkı aydınlatmak için Trabzon liman inşaat müdürünün Rize'ye geleceği bildirilmiştir.⁷⁰

Rize Valisi Nazım Üner tarafından 15 Kasım 1951 tarihinde Başbakanlığa yazılan bir başka yazıda, Rize iskelesinin inşaatının müteahhide ihale edildiği ve çalışmalara başlandığı bildirilmiştir. Bütçe imkânlarının yetersizliği sebebiyle Pazar ve Çayeli iskeleleriyle ilgili çalışma başlatılmadığını ifade eden Vali Üner, bu ilçelerde iskele bulunmaması dolayısıyla vatandaşların her bakımdan mağdur olduklarını ve her fırsatta bu konudaki vaatlerin hatırlatıldığını vurgulamış, 1952 yılı bütçesinde gerekli ödeneğin temin edilmesini istemiştir.⁷¹

Gazete haberlerinden anlaşıldığı kadarıyla 1951 yılı bütçesinden Pazar iskelesi için iki buçuk milyon lira ödenek ayrılmış, bunun üç milyona tamamlanması durumunda aynı yıl içinde ihaleye çıkma imkânı doğmuştur. Eğer bu olursa Pazar iskelesinin inşaatının da 1952 yılı içinde başlayacağı temenni edilmektedir.⁷² Bu temennilere rağmen Pazar iskelesinin inşaatına ancak 1953 yazında başlanabilmiştir. Müteahhidi Selâhattin Özden olan Pazar iskelesi inşaatının temel atma töreni, ilçenin mülkî erkânının katılımıyla 7 Haziran 1953 günü yapılmıştır.⁷³

Yeni iskelenin inşası sırasında eski iskeleyle ilgili problemlerin giderilemediği, şikâyetlerin artarak devam ettiği görülmektedir. İskele ile vapurlar arasındaki nakliye sağlayan motorcuların kendi aralarında anlaşamamaları sebebiyle Rize Sandalcılar ve Motorcular Cemiyeti

⁶⁶ "Rize İskelesi", Rize, 5 Mart 1951, No: 92: 1.

⁶⁷ "Rize İskelesi Nerede İnşa Edilmeli?", Rize, 27 Mayıs 1951, No: 175: 1; Nahit Özgen, "İskele Nerede Yapılmalı?", Rize, 28 Temmuz 1951, No: 234: 1-2; Nahit Özgen, "İskele Nerede Yapılmalı?", Rize, 29 Temmuz 1951, No: 235: 1; Nahit Özgen, "İskele Nerede Yapılmalı?", Rize, 30 Temmuz 1951, No: 236: 1-2; K. C. Yamakoğlu, "İskele Hakkındaki Görüşlerim", Rize, 3 Ağustos 1951, No: 240: 1; K. C. Yamakoğlu, "İskele Hakkındaki Görüşlerim-II", Rize, 4 Ağustos 1951, No: 241: 1; Ekrem Orhon, "İskele Nerede Yapılmalı?-I", Rize, 13 Ağustos 1951, No: 250: 1; Ekrem Orhon, "İskele Nerede Yapılmalı?-II", Rize, 14 Ağustos 1951, No: 251: 1; C. Tecimer, "İskelenin Yeri Münakaşa ve Tenkit Edilirken", Rize, 2 Eylül 1951, No: 270: 1; C. Tecimer, "İskelenin Yeri Münakaşa ve Tenkit Edilirken-2", Rize, 3 Eylül 1951, No: 271: 1; Memiş Usta, "Rize İskelesi Nerede Yapılmalıdır", Rize, 17 Eylül 1951, No: 281: 1.

⁶⁸ "İskele İhale Edildi", Rize, 17 Mayıs 1951, No: 165: 1.

⁶⁹ BCA, 30-11-1-0/256-9-20.

⁷⁰ "Rize İskelesi Eski Yerinde Yapılacak", Rize, 1 Eylül 1951, No: 269 1; "Bayındırlık Bakanlığının İskele Hakkındaki Cevabı", Rize, 5 Eylül 1951, No: 273: 1.

⁷¹ BCA, 30-10/66-438-5.

⁷² "Pazar Vapur İskelesi", Rize, 1 Temmuz 1951, No: 210: 1.

⁷³ "Pazar'da İnşaat Faaliyeti", Rize, 29 Haziran 1953, No: 922: 1.

feshedilmiştir. Bu sebeple motorların yolcu taşıma tarifeleri de belirlenememiştir. Vapurla iskele arasındaki taşımalarda yaşanan karmaşa devam etmekle kalmamış, şimdi de yolcudan alınacak ücreti, yolcusunu motora aldıktan sonra denizin ortasında bizzat motorcular tayin etmeye başlamıştır.⁷⁴ Yolcu kapmak için birbiriyle yarışan motorcular, yükleme haddinden fazla yolcu almakta, bunun için yolcuların elinden bavulları adeta kapmakta, vapurların etrafında tam bir keşmekeş ve tehlike oluşmaktadır.⁷⁵

18 Mayıs 1953 tarihli bir habere göre Rize'de artık iskele inşaatı elle tutulur, gözle görülür bir hâle gelmiştir. Sahilden itibaren 50-60 metre ilerleyen yeni iskelenin bir yandan ahşap tecrübe kazıkları çakılırken bir yandan da ana beton ayakları ile çapraz ve bağlama kirişi betonları hazırlanmaktadır. Daha önceden çıkan fırtınalar sebebiyle çakılan tecrübe ayakları koptuğu için haberde havaların müsait gitmesi ve inşaatın bir an önce tamamlanması temenni edilmektedir.⁷⁶ Ancak ilerleyen aylarda karşımıza çıkan bir başka habere göre Rize ve Pazar iskele inşaatları, çıkan fırtınada hasar görmüştür. Fırtına Rize iskele inşaatının yirmi metrelik kısmında büyük tahribata yol açmış, inşaatın iyice yavaşlamasına sebep olmuştur. Pazar iskelesinde de tecrübe kazıkları dalgalar tarafından sökülüştür. Her iki iskelede de iskele ayaklarını çakan şahmerdan denize düşmüştür.⁷⁷

Yaşanan bu olumsuz gelişmeler, inşaatın istenilen hızla ilerlemesini engellemektedir. Bu sebeple 1953 yılında yapılan Demokrat Parti Rize İl Kongresi'nde, Ahmet Karali söz alarak iskele inşaatının durumu hakkında bilgi istemiş, iskelenin yapımında yaşanacak muhtemel gecikmeler karşısında neler yapılacağını sormuştur. Kongrede hazır bulunan Osman Kavrakoğlu iskele inşaatının devam ettiğini, yapılan ihaleye göre inşaatın teslimine henüz zaman olduğunu, eğer iskele zamanında bitirilemezse yüklenici firma için sözleşmede yer alan müeyyidenin uygulanacağını belirtmiştir.⁷⁸

Bu arada henüz iskele inşaatı tamamlanmadan, Rize'de liman yapılması için etüt çalışmalarının başladığına dair bir haber Rize gazetesine yansımıştır. Söz konusu haberde liman için gerekli sondaj ve etütlere Trabzon Bölge Liman İnşaat Müdürlüğü mühendislerinden Cahit Karakaş'ın çalışmalara başladığı yazılmaktadır.⁷⁹ Rize Milletvekili İzzet Akçal da 15 Ağustos 1953'te yaptığı bir konuşmada, liman işi için yakında tahsisat ayrılacağını, temelin atılacağını ve beş sene içinde limanın meydana çıkarılacağını söylemiştir.⁸⁰

1955 yılına gelindiğinde korkulan olmuş, inşaat malzemelerindeki fiyat artışlarını gerekçe gösteren yüklenici firma, iskelenin teslim tarihinin uzatılmasını ya da ödeneğin arttırılmasını istemiştir. Bayındırlık Bakanlığı ile yüklenici firma arasında ortaya çıkan anlaşmazlık, Başbakanlık'ın 17 Ağustos 1955 tarihli yazısıyla Danıştay'a taşınmıştır. Danıştay, 26 Eylül 1955 tarihli kararıyla fiyat artışlarını ve Karabük Fabrikası'nın bazı demir cinslerini üretmeyi bırakmasını gerekçe göstererek yüklenici firmanın talebini yerinde görmüş ve sözleşmeye bir madde eklenerek fiyat farkının verilmesi mütalâasında bulunmuştur.⁸¹

Sözleşmede yapılan değişikliklerle Rize betonarme iskele inşaatı 1957 yılına kadar devam etmiştir. 17 Ocak 1957 tarihli bir Bakanlar Kurulu kararı, iskelenin bu tarihte tamamlandığını

⁷⁴ Aynı şikâyet iki yıl sonra, 1953'te benzer bir şekilde tekrar karşımıza çıkmaktadır. Bkz: "Mürakabesizlik", Rize, 17 Temmuz 1953, No: 940: 1.

⁷⁵ "Hem Tuhaf ve Hem Acıklı Bir Hâl", Rize, 12 Temmuz 1951, No: 218: 1.

⁷⁶ Bu arada iskele inşaatı bu şekilde devam ederken, Ankara'dan yapılan radyo yayınlarında Rize iskelesinin bittiğine dair anonslar yapıldığı da aynı haberden anlaşılmaktadır. Bkz: "İskele İnşaatı Faaliyette", Rize, 18 Mayıs 1953, No: 883: 1.

⁷⁷ "Rize İskelesi", Rize, 16 Temmuz 1953, No: 939: 1; "Pazar İskelesi", 16 Temmuz 1953, No: 939: 1.

⁷⁸ "Rize Demokrat Parti İl Kongresi" Rize, 24 Haziran 1953, No: 917: 1; "Osman Kavrakoğlu'nun Kongre Konuşması", Rize, 26 Haziran 1953, No: 919: 1.

⁷⁹ "Rize'de Yapılacak Liman İçin Etütlere Başlanıldı", Rize, 23 Temmuz 1953, No: 946: 1.

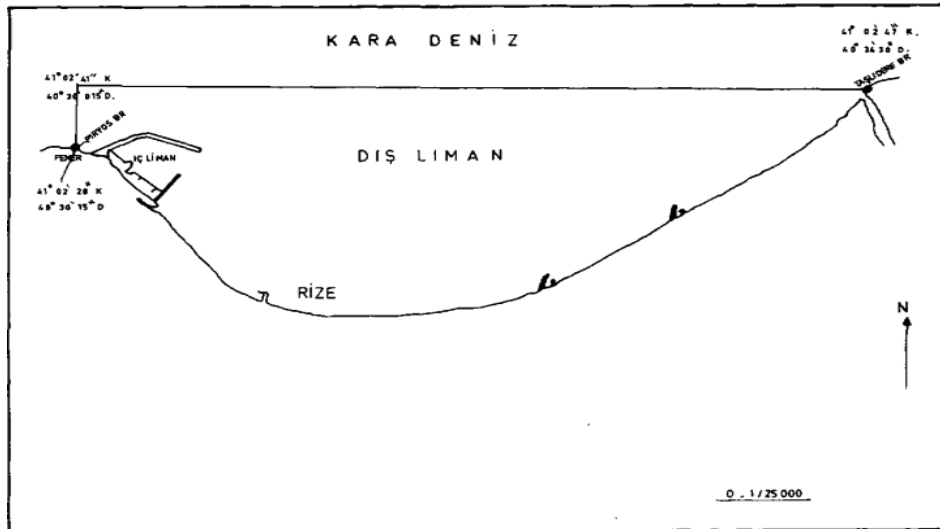
⁸⁰ "İzzet Akçal'ın Konuşması", Rize, 17 Ağustos 1953, No: 971: 1.

⁸¹ BCA, 30-11-1-0/256-9-20.

göstermektedir. Söz konusu karar ve Dâhiliye ve Maliye Vekâletlerinin onayı ile bu iskelenin intifâ hakkı Rize il özel idaresine devredilmiştir.⁸²

İki yıl sonra, 27 Kasım 1959'da Rize Ticaret ve Sanayi Odası'nca Başbakanlık'a gönderilen bir telgraf, betonarme iskelenin Rize için çok yetersiz olduğunu ve bir liman özelliği taşımadığını bir kez daha ortaya koymaktadır. Gönderilen telgrafta Başbakan Adnan Menderes'in 1953 ve 1957 yıllarında Rize'yi ziyaretleri sırasında Rize limanının inşaatına başlanacağına dair müjde verdiği hatırlatılmakta ve Rize için başta iktisadî kalkınma olmak üzere sayısız faydası olacak limanın inşaatına 1960 yılının yaz aylarında başlanması istihdam edilmektedir. Bu talebe verilen cevapta Rize limanının etüt ve projesinin uluslararası bir firma tarafından yapıldığı, projelerin sözleşme gereğince 1961 Ağustos'unda tamamlanacağı ve inşaatın bütçe imkânlarına göre ele alınacağı bildirilmiş,⁸³ ancak konuyla ilgili somut bir gelişme yaşanmamıştır. Bu arada 14 Şubat 1964 tarihli bir Bakanlar Kurulu Kararnamesi'yle iskelenin intifâ hakkı bu kez de belediyeye devredilmiştir.⁸⁴

Rize'nin uzun zamandan beri talep ettiği limanın çekirdeğini oluşturacak ilk adım, balıkçı barınağı inşasıyla atılmıştır. Balıkçı barınağının inşasına, 15 Şubat 1966 tarihinde yapılan sözleşmeyle başlanmıştır. 1969 yılında bu sözleşme tadil edilerek barınağın inşasına devam edilmiştir.⁸⁵ 15 Ağustos 1974 tarihli Bakanlar Kurulu kararıyla balıkçı barınağının mendirekleri için gerekli olan fenerlerin Denizcilik Bankası Anonim Ortaklığı'nca karşılanması kararlaştırılmıştır.⁸⁶ Balıkçı barınağı yapmak için başlayan inşaat çalışmaları yıllar içinde genişleyerek 1985 yılına kadar devam etmiştir.⁸⁷ Bu arada 1980 yılında Ulaştırma Bakanlığı'nca 9 bölüm ve 64 maddeden oluşan *Rize Liman Yönetmeliği* yayınlanmıştır. Yönetmeliğe göre iç ve dış liman olarak ikiye ayrılan Rize limanının konumu, $41^{\circ} 02' 47''$ ve $41^{\circ} 02' 28''$ enlemi ile $40^{\circ} 34' 30''$ ve $40^{\circ} 30' 15''$ kuzey boylamları arasındaki alan olarak tespit edilmiştir.⁸⁸



Şekil 1. Rize Limanı'nı gösteren kroki⁸⁹

Yönetmeliğin üçüncü bölümünde yer alan veriler, Rize limanının sahip olduğu yapıyı ve kapasiteyi anlamamıza yardımcı olmaktadır. Buna göre kuzey mendireğinin iç kısmında bir ana

⁸² BCA, 30-18-1-2/145-107-14.

⁸³ BCA, 30-1/75-474-13.

⁸⁴ BCA, 30-18-1-2/176-9-3.

⁸⁵ BCA, 30-11-1/349-45-12.

⁸⁶ BCA, 30-18-1-2/319-56-15.

⁸⁷ *Rize Belediyesi 2011-2015 Stratejik Planı*, 2010: 76.

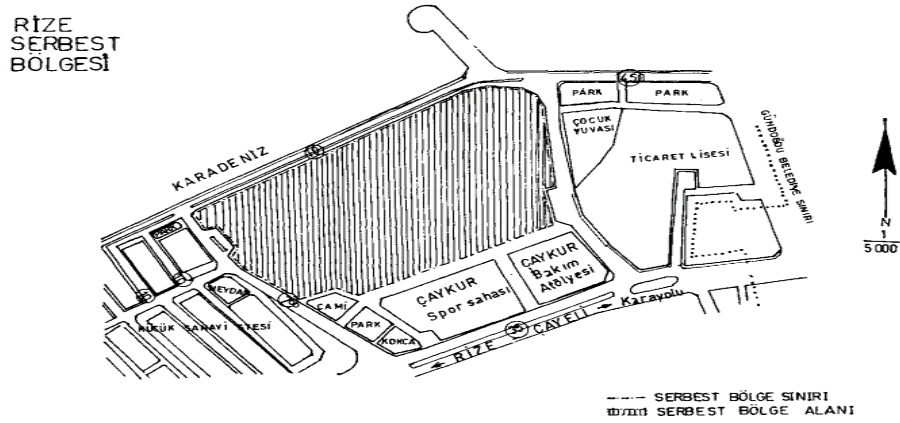
⁸⁸ Resmî Gazete, 4 Aralık 1980, Sayı: 1718: 7.

⁸⁹ Resmî Gazete, 4 Aralık 1980, Sayı: 1718: 12.

ticaret rıhtımı, bir motor rıhtımı ve bir balıkçı rıhtımı bulunmaktadır. Ana ticaret rıhtımı 300 ve daha yukarı gros tonilatodaki yük gemileri için ayrılmıştır. 300 gros tonilatodaki gemiler motor rıhtımını kullanacaktır. Ana mendirek üzerine inşa edilmiş olan balıkçı rıhtımı ise balıkçı gemileri, liman hizmet araçları, yatlar, kotralar ve amatör denizci teknelerine ayrılmıştır.⁹⁰ Bu bilgilerden de anlaşılacağı üzere Cumhuriyet'in ilk yıllarından itibaren Rize'de inşa edilmek istenen liman konusunda, 1980 yılına gelindiğinde oldukça mesafe alınmıştır. 1985 yılına kadar belirli bölümleri bitirilen liman transit nakliyata açılmış, işletme hakkı Bayındırlık ve İskân Bakanlığı'ndan Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü'ne devredilmiştir.⁹¹

5. Rize Limanının Bugünkü Durumu ve Kapasitesi

Rize limanı 28 Şubat 1991 tarihinde alınan bir Bakanlar Kurulu kararıyla yolcu giriş çıkışlarına açık bir sınır kapısı hâline getirilmiştir.⁹² Limanın yükleme ve boşaltma kapasitesi de artmaya başlamıştır. Liman yönetmeliğinde yapılan değişiklikler ana ticaret rıhtımına yanaşacak gemilerin kapasitesi 300 grostondan 600 grostona çıkarılmıştır. Ayrıca seyir güvenliği için yönetmeliğe bir ek madde konularak belirli tonajlardaki gemilere kılavuz ve römorkör kullanma mecburiyeti getirilmiştir.⁹³ Bu dönemde yaz aylarında yolcu vapuru seferleri yapılmakla birlikte Rize limanı esas olarak taşımacılık alanında hizmet vermiştir.⁹⁴



Şekil 2. Rize Serbest Ticaret Bölgesi'ni gösteren kroki⁹⁵

1997 yılında Rize limanında önce bir serbest ticaret bölgesi oluşturulmuştur.⁹⁶ Kısa bir süre sonra da liman özelleştirilmiştir. Limanın işletmesi 30 yıllık bir süre için Asım Çillioğlu, Ali Çillioğlu, Perihan Çillioğlu (A Grubu) ile Yardımcı Deniz Nak. A.Ş. (B Grubu), Er Denizcilik Nak. ve Tic. A.Ş. (C Grubu) ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. (D Grubu) ortaklığıyla kurulan *Rize Limanı İşletmesi Yatırım (RİPORT)* anonim şirketine verilmiştir. Şirket A, B ve C gruplarından ikiye, D grubundan bir temsilcinin yer aldığı 7 kişilik yönetim kuruluna sahiptir.⁹⁷ Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 7 Nisan 1997 ve 97/13 sayılı kararıyla gerçekleşen özelleştirmenin ardından limanın işletmesi 13 Ağustos 1997'de devredilmiştir.⁹⁸

Yapılan yatırımlarla yıllar içinde gelişen Rize limanının bugün itibariyle iç liman kısmında küçük gemilerin ve balıkçı teknelerinin hizmet alabildiği, 2.5-4.5 metre derinliğe sahip toplam 500 metre rıhtım bulunmaktadır. Bunun dışında 8-12 metre derinliğinde 3 adet ana ticaret rıhtımı

⁹⁰ Resmî Gazete, 4 Aralık 1980, Sayı: 17180: 8.

⁹¹ BCA, 30-18-1-2/526-329-4; Resmî Gazete, 26 Mart 1985, Sayı: 18706: 2.

⁹² Resmî Gazete, 28 Haziran 1991, Sayı: 20913: 2.

⁹³ Resmî Gazete, 21 Eylül 1994, Sayı 22058: 41.

⁹⁴ *Rize Belediyesi Stratejik Plan 2011-2015*, 2010: 76.

⁹⁵ Resmî Gazete, 28 Haziran 1997, Sayı 23033: 35.

⁹⁶ Resmî Gazete, 28 Haziran 1997, Sayı 23033: 34.

⁹⁷ "Ortaklık Yapısı", (14 Eylül 2023). <https://www.riport.com.tr/ortaklik-yapisi>

⁹⁸ Ünal, 2006: 53.

ile 1 adet Ro-Ro rıhtımı vardır. Tel örgülerle çevrili olan liman sahasının güvenliği gezici ekipler ve güvenlik kameralarıyla sağlanmaktadır.⁹⁹ Liman içinde Liman Başkanlığı, Liman Mülkî İdare Amirliği, Gümrük Müdürlüğü, Gümrük Muhafaza Kısım Amirliği, Sahil Güvenlik Bot Komutanlığı, Deniz Polisi Doğu Karadeniz Bölgesi Sualtı Grup Amirliği, Deniz Polisi Liman Şube Müdürlüğü, Defterdarlık, Sahil Sağlık ve Tarım İl Müdürlüğü'ne ait birimler yer almaktadır.¹⁰⁰

Rize limanının hinterlandı dar olmakla birlikte doğusunda Hopa ve Gürcistan, kuzeyinde Poti limanı, güneyinde Erzurum ve İran'a uzanan transit yolu bulunmaktadır. Dış limanda Petrol Ofisi'ne ait yıllık 200 bin ton kapasiteli bir akaryakıt dolun tesisi vardır. Limanın mevcut kapasitesi 1.2 milyon ton/yıldır. 2010 yılında mevcut yolcu kapasitesinin %1.1'i, dökme kuru yük kapasitesinin %16.1'i, genel kargo kapasitesinin %4'ü ve Ro-Ro kapasitesinin %20'si kullanılmıştır. 1996-2005 yılları arasında limanın yükleme işlemlerinde %25, boşaltma işlemlerinde ise %27 artış olmuştur. Limandan faydalanan en önemli endüstri tesisleri Çayeli Bakır ve Çinko İşletmeleri, çay, kömür, kereste ve tomruk fabrikalarıdır.¹⁰¹

Bugün Rize merkezinde bulunan limana ek olarak 16 Temmuz 2020'de ihalesi yapılan İyidere Lojistik Limanı'nın inşaa çalışmaları devam etmektedir. 13 milyon ton kapasiteli bu limanla Rize, yeni bir lojistik merkeze sahip olacaktır.¹⁰² Bu lojistik merkezin etkin biçimde kullanılabilmesi için açılan Ovit Tüneli'nin yanı sıra Rize-İspir-Erzurum-GAP hattını birbirine bağlayacak bölünmüş yol çalışmaları devam etmektedir.¹⁰³

Sonuç

Rize, sahip olduğu coğrafi konum sebebiyle bütün tarihi boyunca çok büyük oranda deniz ulaşımına bağımlı bir şehir olmuştur. 19. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren buharlı gemi teknolojisinde yaşanan gelişmeler ve Karadeniz ticaretinin artması, bütün Karadeniz sahilleriyle birlikte Rize'yi de etkilemiştir. Artan ticaret hacmi ve yolcu taşımacılığindeki hareketlilik, şehirde bulunan iki ahşap iskelenin artık ihtiyaçları karşılayamamasına yol açmıştır. Bu sebeple 1890'lı yıllardan itibaren demir bir iskele yapılması için girişimlerde bulunulmuştur. Ancak Rize'nin ekonomik anlamda geniş bir hinterlanda sahip olmaması ve bütçe kısıtlılıkları, şehir için hayatî öneme sahip ulaşım problemlerinin çözümünü devamlı olarak geciktirmiştir.

Cumhuriyet döneminde ulaşım alanında takip edilen makro politikalar öncelikle demiryollarına odaklanmıştır. Bu sebeple yine engebeli arazisi ve nispeten durgun ekonomik yapısıyla Rize, beklediği yatırımları alamamıştır. Karayolu bakımından Trabzon ve Erzurum'a uzanan yollar son derece sarp ve bozuktur. Şehrin dış dünyayla bağlantısı ayakları demir ve beton kazıklarla berkitilmiş, üst kısmı ahşap iskeleye bağılı kalmıştır.

Türkiye'de deniz ulaşımına ve limanlara yatırımlar, İkinci Dünya Savaşı'nın etkisiyle 1940'tan itibaren artmaya başlamıştır. Ancak bu alandaki esas atılım Demokrat Parti döneminde, 1950'li yıllarda yaşanacaktır. Yatırımlar, ticarî kapasitesi yüksek büyük limanlar öncelenecek yapılmış, Rize ise yeni iskele yapılacak bir şehir olarak 1951 yılı programına alınmıştır. Yeni iskele yapımı, nerede inşa edileceği tartışmalarının gölgesinde 1951 yılında başlamış ve 1957 yılında tamamlanmıştır. Bu arada aynı dönemde Çayeli ve Pazar iskeleleri de yenilenmiştir.

Betonarme olarak inşa edilen yeni iskelenin şehir için yetersiz olduğu çok kısa sürede anlaşılmış ve gelişmiş bir liman yapılması talepleri dillendirilmeye başlanmıştır. 1966 yılında şehirde bir balıkçı barınağının yapımına başlanmış, bu proje 1969 yılında gözden geçirilerek daha da

⁹⁹ "Liman Tarihçesi", (14 Eylül 2023). <https://www.riport.com.tr/liman-tarihcesi>

¹⁰⁰ "Ortaklık Yapısı", (14 Eylül 2023). <https://www.riport.com.tr/ortaklik-yapisi>

¹⁰¹ *Rize Belediyesi Stratejik Plan 2011-2015*, 2010: 76-77. Limanın 1997-2022 yılları arasındaki yükleme ve boşaltma verileri, ekler kısmında detaylı olarak verilmiştir.

¹⁰² "Rize İyidere Lojistik Limanı, Çevresel Açından En Doğru Yaklaşımlarla İnşaa Ediliyor", (15 Eylül 2023). <https://www.uab.gov.tr/haberler/rize-iyidere-lojistik-limani-cevresel-acidan-en-dogru-yaklasimlarla-insa-ediliyor>

¹⁰³ "Yatırım Destek&Tanıtım Stratejisi Rize", (10 Ağustos 2023). <https://www.doka.org.tr/dosyalar/editor/files/rize-ili-yatirim-destek-ve-tanitim-stratejisi.pdf>

genişletilmiştir. 1980 yılında Rize için bir liman yönetmeliği hazırlanarak Resmî Gazete'de yayınlanmış, devam eden çalışmalar sonucunda Rize Limanı 1985 yılında tamamlanmıştır. İlerleyen yıllarda transit geçişlere açılan ve bir serbest ticaret bölgesine kavuşan liman, 1997 yılında özelleştirilmiştir. Yapılan yatırımlarla limanın kapasitesi arttırılmış, kullanılan ekipmanlar modernize edilmiştir. Ancak Rize'nin nispeten kısıtlı hinterlandı sebebiyle liman, kapasitesinin oldukça altında kullanılmaktadır.

Yapılan yeni projelerle Rize için İyidere'de yeni bir lojistik merkezi inşasına başlanmıştır. Başta Ovit Tüneli olmak üzere bölünmüş yol çalışmalarıyla İspir-Erzurum-GAP bölgesine uzanan bir hattın bu yeni lojistik üssüne bağlanması planlanmaktadır. Böylece Rize'nin tarihi boyunca coğrafi konumundan kaynaklanan dezavantajlarının aşılması bölgenin üretim ve ticaret kapasitesinin arttırılması hedeflenmektedir.

KAYNAKÇA

Arşivler

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi

Resmî Yayınlar

Resmî Gazete

Trabzon Vilâyeti Salnâmesi (1322)

Gazeteler

Akşam

Cumhuriyet

Rize

Ulus

Diğer Yayınlar

19. *Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti* (1995), I, (Haz. Şevket Pamuk), Ankara: T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü Yayınları.

Arıkan, Mustafa (2022), "Birinci Dünya Savaşı'nda Rize'de Yaşanan Rus İşgali", *Doğu Karadeniz'de Rus İşgali ve Harşit Savunması Sempozyumu Bildirileri*, (2-3 Kasım 2022, Giresun), Ankara: Kaf Yapım-Yayın, s.42-62.

As, Efdal (2013), *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)*, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları.

Avcı, Müşerref (2014), "Atatürk Dönemi Demir Yolu Politikası", *Atatürk Yolu Dergisi*, 14/54, s.39-58.

Bilgin, Mehmet (2014), *Rus İşgalinde Trabzon Direnişi*, Trabzon: Serander Yayınları.

Çolak, Filiz (2013), "Atatürk Dönemi'nde Türkiye Cumhuriyeti'nin Ulaşım Politikasına Genel Bir Bakış", *Turkish Studies*, 8/2, s.345-364.

Dığıroğlu, Filiz ve Albayrak, Gökçen C. (2013), "Rize İskelesi İnşa Projesi", *Rize Defteri-2*, (Ed. İsmail Kara), İstanbul: Dergâh Yayınları, s.99-113.

Doğancı, Kamil (2020), "Eski Çağ'da Rize ve Çevresinde Ulaşım: Limanlar ve Kara Yolları", *Başlangıçtan 19. Yüzyıla Rize Tarihi*, (Ed. Burak Gani Erol, Ali Güveloğlu ve Eyüp Kul), Ankara: Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi Yayınları, s.43-63.

Güveloğlu, Gülşah Kurt (2021), “Trabzon İngiliz Konsolosu Vorley Harris’in Raporlarına Göre 1950’li Yıllarda Rize”, *Tarih ve Gelecek Dergisi*, 7/2, s.727-744.

Hanedar, Züleyha (2023), *XIX. Yüzyıldan XX. Yüzyılın İlk Çeyreğine Kadar Rize ve Çevresinde Haberleşme, Ulaşım ve Bayındırlık*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Rize: Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü.

Harris, Christopher (2010), *The Reports of the Last British Consul in Trabzon, 1949-1956*, İstanbul: The Isis Press.

Hut, Davut (2016), “Rize’de Osmanlı Dönemi Vapur Ulaşımı”, *Rize Defteri-3*, (Ed. İsmail Kara), İstanbul: Dergâh Yayınları, s.27-46.

Karpuz, Haşim (1993), *Rize*, Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları.

Kopar, Metin (2016), “Atatürk Dönemi Deniz Taşımacılığı (1923-1938)”, *Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 22, s.465-492.

Merdol, Arif (1983), “Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Modelleri”, *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi*, X, İstanbul: İletişim Yayınları, s.2768-2772.

Polat, Pınar (2021), “Coğrafi Özellikler”, *Cumhuriyet Döneminde Rize-I (1923-1950)*, (Ed. Zehra Aslan ve Mustafa Arıkan), Ankara: Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi Yayınları, s.27-76.

“Rize” (1972), *Cumhuriyet Ansiklopedisi*, C. X, İstanbul: Arkın Kitabevi.

Rize Belediyesi Stratejik Plan 2011-2015 (2010), Rize: Rize Belediyesi Stratejik Planlama Yayını.

Sarıkaya, Makbule (2004), *Millî Mücadele Döneminde Rize*, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları.

Temelli, Fatma (2016), “Trabzon Limanı’nın Genel Konumu, Özellikleri ve Ticaretteki Önemi”, *Ağrı Anıl Çeçen Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 2/2, s.55-78.

Tekeli, İlhan ve İlkin Selim (1983), “Türkiye’de Ulaştırmanın Gelişimi”, *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi*, X, İstanbul: İletişim Yayınları, s.2758-2768.

Tuna, Işıl (2020), “Bayındırlık ve İmar Faaliyetleri”, *Cumhuriyet Döneminde Rize-III (1950-1980)*, (Ed. Zehra Aslan ve Sinan Başaran), Ankara: Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi Yayınları, s.82-100.

Turan, Resul (2022), “Rus İşgali Altında Rize”, *Doğu Karadeniz’de Rus İşgali ve Harşit Savunması Sempozyumu Bildirileri*, (2-3 Kasım 2022, Giresun), Ankara: Kaf Yapım-Yayın, 219-240.

Ünal, Elif (2006), *Liman Özelleştirmesinin Türkiye’deki Ekonomik Boyutunun İncelenmesi*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü.

Yıldırım, Özlem (2021), “Tarım, Hayvancılık, Ticaret, Sanayi ve Ekonomik Kuruluşlar”, *Cumhuriyet Döneminde Rize-I (1923-1950)*, (Ed. Zehra Aslan ve Mustafa Arıkan), Ankara: Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi Yayınları, s.221-247.

Yılmaz, Özgür, (2009), “Karadeniz’in Uluslararası Ticarete Açılması ve Trabzon”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 2/7, s.359-382.

Yormaz, Elif (2016), *Rize Gazetesi’ne Göre Rize’de Sosyo-Ekonomik ve Kültürel Hayat*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Trabzon: Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Yurtoğlu, Nadir (2019) “Cumhuriyet Döneminde Türkiye’de Liman ve İskele Politikaları (1923-1960)”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 35/100, s.505-554.

Zihnioglu, Asım (1998), *Bir Yeşilin Peşinde*, Ankara: TÜBİTAK Popüler Bilim Kitapları.

Elektronik Kaynaklar

“Liman Tarihçesi”, (14 Eylül 2023). <https://www.riport.com.tr/liman-tarihcesi>

“Limanlar Bazında Yükleme-Boşaltma Bilgileri”, (30 Ağustos 2023). <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/arsiv>

“Ortaklık Yapısı”, (14 Eylül 2023). <https://www.riport.com.tr/ortaklik-yapisi>

“Rize İyidere Lojistik Limanı, Çevresel Açından En Doğru Yaklaşımlarla İnşa Ediliyor”, (15 Eylül 2023). <https://www.uab.gov.tr/haberler/rize-iyidere-lojistik-limani-cevresel-acidan-en-dogru-yaklasimlarla-insa-ediliyor>

“Yatırım Destek&Tanıtım Stratejisi Rize”, (10 Ağustos 2023). <https://www.doka.org.tr/dosyalar/editor/files/rize-ili-yatirim-destek-ve-tanitim-stratejisi.pdf>

EKLER

Ek 1. 1997-2008 Yılları Arasında Rize Liman Başkanlığı Sınırları İçerisinde Gerçekleşen Yükleme Boşaltma Bilgileri¹⁰⁴

Rize Liman Başkanlığı	YÜKLEME (TON)					BOŞALTMA (TON)					TRANSİT	GENEL TOPLAM
	KABOTAJ	İHRACAT			YÜKLEME TOPLAM	KABOTAJ	İTHALAT			BOŞALTMA TOPLAMI		
		TÜRK BAYRAKLI	YABANCI BAYRAKLI	İHRACAT TOPLAMI			TÜRK BAYRAKLI	YABANCI BAYRAKLI	İTHALAT TOPLAMI			
1997	2.650	80.975	128.162	209.137	211.787	134.441	13.702	664	14.366	148.807	0	360.594
1998	0	63.548	141.446	204.994	204.994	153.742	10.237	2.349	12.586	166.328	0	371.322
1999	9.500	35.800	195.200	231.000	240.500	361.642	7.516	7.230	14.746	376.388	0	616.888
2000	0	0	0	0	0	5.346	0	0	0	5.346	30.269	35.615
2001	9.150	368.830	138.291	507.121	516.271	378.140	7.965	3.730	11.695	389.835	0	906.106
2002	0	46.550	211.960	258.510	258.510	308.848	4.784	0	4.784	313.632	0	572.142
2003	2.840	17.413	170.720	188.133	190.973	372.095	6.462	4.365	10.827	382.922	0	573.895
2004	4.950	24.326	193.078	217.404	222.354	299.234	47.142	5.399	52.541	351.775	0	574.129
2005	15.750	45.200	154.100	199.300	215.050	371.310	48.916	5.037	53.953	425.263	6.000	646.313
2006	200	59.050	157.850	216.900	217.100	523.048	10.286	3.674	13.960	537.008	0	754.108
2007	0	53.152	186.750	239.902	239.902	486.417	17.699	3.352	21.051	507.468	0	747.370
2008	0	5.650	220.253	225.903	225.903	483.014	3.614	8.573	12.187	495.201	450	721.554

¹⁰⁴ “Limanlar Bazında Yükleme-Boşaltma Bilgileri”, (30 Ağustos 2023). <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/arsiv>

Ek 2. 2009-2022 Yılları Arasında Rize Liman Başkanlığı Sınırları İçerisinde Gerçekleşen Yükleme Boşaltma Bilgileri¹⁰⁵

Rize Liman Başkanlığı	YÜKLEME (TON)							BOŞALTIMA (TON)						
	İHRACAT				KABOTAJ YÜKLEME	TRASİT YÜKLEME	TOPLAM	İTHALAT				KABOTAJ BOŞALTIMA	TRASİT BOŞALTIMA	TOPLAM
	TÜRK BAYRAKLI	KENDİ ÜLKE BAYRAKLI	DİĞER ÜLKE BAYRAKLI	TOPLAM				TÜRK BAYRAKLI	KENDİ ÜLKE BAYRAKLI	DİĞER ÜLKE BAYRAKLI	TOPLAM			
2009	18.420	58.500	197.800	274.720	100	0	274.820	0	0	3.989	3.989	467.893	0	471.882
2010	11.000	52.255	207.033	270.288	0	0	270.288	0	0	3.659	3.659	515.594	0	519.253
2011	7.850	37.000	193.400	138.250	17.147	0	255.397	0	2.915	31.218	34.133	730.020	0	764.153
2012	5.695	23.555	229.519	258.769	8.254	0	267.023	0	8.045	49.739	57.784	814.856	0	872.640
2013	33.750	40.600	196.101	270.451	1.200	0	271.651	0	0	47.951	47.951	819.379	0	867.330
2014	55.008	28.051	174.411	257.470	0	0	257.470	11.373	10.269	61.637	83.279	739.479	0	822.758
2015	32.100	0	145.349	177.449	200	0	177.649	14.774	6.716	113.088	134.578	557.472	0	692.060
2016	38.050	24.600	106.824	167.474	0	0	167.474	27.496	5.253	145.940	178.689	589.033	0	767.722
2017	10.500	18.000	78.300	106.800	0	0	106.800	0	4.729	154.693	159.422	563.495	0	722.917
2018	20.262	11.200	68.911	100.373	11.000	0	111.373	0	8.247	97.854	106.101	561.983	0	668.084
2019	16.400	14.091	87.664	118.155	13.276	0	131.431	0	10.727	113.482	124.209	421.828	0	546.037
2020	0	0	79.970	79.970	3.500	0	83.470	0	0	134.326	134.326	417.980	0	552.306
2021	11.500	0	103.437	114.937	0	4.795	119.732	0	0	92.332	92.332	291.440	0	383.772
2022	15.250	0	66.750	82.000	5.500	0	87.500	1.784	0	124.643	126.727	435.077	0	561.504

¹⁰⁵ "Yük İstatistikleri", (14 Eylül 2023), <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/yuk-istatistikleri>