



19. YÜZYILDA TRABZON LİMANI'NIN İNŞASI VE SOSYO-MEKANSAL YANSIMALARI¹

Kübra YAŞAR*
Zeynep KUBAN TOKGÖZ**

ÖZ

19. Yüzyılda Trabzon-Erzurum Yolu'nun bir ticari güzergâh olarak gündeme gelmesiyle birlikte Trabzon kenti ticari ve diplomatik sahnede yeniden var olmaya başlamıştı. Kentin ticaret kapasitesine hizmet etmek ve söz konusu ticari faaliyetlerden kazandığı geliri artırmak amacıyla Trabzon Limanı'nın iyileştirilme projeleri gündeme geldi. 1870 itibarıyla başlayan çalışmalar 45 yıl gibi uzun bir süreye yayılsa da Trabzon Limanı ve Trabzon kenti için önemli ticari yatırımlar yapıldı. Limanın kumla dolmasını engellemek adına dalgakıranlar, yolcular ve ticari mallar için iskeleler, gümrük binaları, depolar gibi çok sayıda yapı inşa edildi. Limanın askeri ve sıhhi açıdan güvenliği sağlamak amacıyla ise liman bölgesinde tabyalar, askeri depolar inşa edildi ve bir karantina merkezi kuruldu. Böylelikle Trabzon Limanında ticaret, askeri ve sağlık alanlarında bir altyapı kurulmuş oldu. Dahası liman olanaklarının iyileşmesi, kentin ziyaretçi sayısına olumlu bir katkı yapmış ve dolayısıyla kent bir dönüşüm sürecine girmiştir. Kentin limanı yakınındaki kent meydanı adeta yeniden inşa edilmiş, bu meydan etrafında oteller, mağazalar, ticarethaneler, eğlence mekanları oluşmaya başlamıştır. Tüm bu süreç içinde Trabzon kenti yöneticileri ve kent sakinleri ise aktif rol almış, Trabzon kentinin ticarettten kazandığı gelirle büyümesinde ve modernleşmesinde katkı sağlamıştır.

Anahtar Kelimeler: Trabzon Limanı, 19. Yüzyıl, Liman Kenti, Kent Tarihi, Sosyo-Mekânsal Dönüşüm.

THE CONSTRUCTION OF THE TRABZON PORT AND ITS SOCIO-SPATIAL REFLECTIONS IN THE 19TH CENTURY

ABSTRACT

In the 19th century, with the rise of the Trabzon-Erzurum Road as a trade route, the city of Trabzon began to reappear on the commercial and diplomatic scene. In order to serve the trading potential of the city and to increase the income it earned from these trading activities; Trabzon Port was put on the agenda for improvement works. Although the works that started in 1870 lasted for 45 years, important investments were carried out for Trabzon Port and the city of Trabzon. Breakwaters were built to prevent the harbor from filling with sand, and many other structures such as piers for passengers and commercial goods, customs buildings and warehouses were constructed. To ensure the military and sanitary security of the port, bastions and military warehouses were built in the port area and a quarantine center was established. Therefore, infrastructure was established in Trabzon Port in the fields of trade, military and health. Moreover, the improvements in the port facilities contributed positively to the number of visitors to the city and consequently the city underwent a process of urban transformation. The city square close to the port was transformed into a new city center, and hotels, shops, commercial buildings, and entertainment venues began to form around this square. Throughout this entire process, the administrators and residents of Trabzon played an active role and contributed to the growth and modernization of Trabzon

Keywords: The Trabzon Port, 19th Century, Port City, Urban History, Socio-Spatial Change.

¹ Bu çalışma, İstanbul Teknik Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Mimarlık Tarihi Programı'nda Prof. Dr. Zeynep Kuban danışmanlığında yürütülen doktora tezinden üretilmiştir. yasarkub@itu.edu.tr

* Araş. Gör. Erzurum Teknik Üniversitesi Mühendislik ve Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü, kubra.yasar@erzurum.edu.tr, ORCID: 0000-0002-7145-9789.

** Prof. Dr. İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü, kuban@itu.edu.tr, ORCID: 0000-0002-4385-6875

Giriş

Batı Anadolu kıyısındaki Miletos (Milet) kentinin kolonisi olarak M.Ö. 765 yılında kurulduğu kabul edilen Trapezos (Eastmond, 2016, s. 11), bir liman kenti olarak kurulmuş ve gelişmiştir. Kentin deniz ticaretindeki bu stratejik konumu Roma ve Doğu Roma İmparatorlukları döneminde de ilgi çekmiştir. Özellikle 13. yüzyılda kurulan Trabzon İmparatorluğu döneminde kent uluslararası ticaretin önemli limanlarından biri haline gelmiş, Venedik ve Ceneviz başta olmak üzere çeşitli İtalyan şehir devletleriyle ticaret antlaşmaları imzalanarak bu devletlere Trabzon İmparatorluğu kıyılarında ticaret yapma hakkı tanınmıştır. Dahası bu devletler kentin çeşitli noktalarında koloniler kurmuştur. (Bryer & Winfield, 1985). Kentin Türkler tarafından fethedilmesinin ardından Karadeniz uluslararası ticarete kapatılmış, böylelikle Trabzon kenti ve limanında durağan bir dönem başlamıştır. Karadeniz'in bir "Türk Gölü" olarak anıldığı 300 yılın ardından, 1829 yılında imzalanan Edirne Segedin Antlaşması ile Osmanlı Devleti, Boğazlar ve Karadeniz'in kapılarını diğer devletlere açmış ve böylelikle Karadeniz yeniden uluslararası deniz ticaretinin önemli bir parçası olmuştur. Rus, İngiliz, Fransız ticaret gemilerinin seyrine açılan Karadeniz, kısa sürede bir çekim merkezine dönüşmüş, tüm bu gelişmelere paralel olarak Doğu ve Batı arasında kurulan alışveriş güzergahında yeni bir alternatif gündeme gelmiştir: Trabzon-Erzurum-Tebriz Yolu.

Tarih boyunca varlığını sürdüren Trabzon-Erzurum-Tebriz Yolu, Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmasıyla yeniden yükselişe geçmişti. Bu güzergâh sayesinde hem yol çok daha kısalıyor hem de İstanbul ile Trabzon arasında bir deniz taşımacılığının da önü açılıyordu. 1812 yılında İngiltere'nin İran elçisi Sir Gore Ouseley, Gilan İpeği taşımacılığının Buşehr yerine Trabzon üzerinden yapılması durumunda hem taşımacılık ücretlerinde hem de ürün fiyatında kayda değer indirimler sağlanabileceğini vurguluyordu. 1820 yılında ise İngiliz Dış İşleri, Trabzon ve İngiltere arasında direkt bir deniz taşımacılığı hattı kurulması konusunda girişimler yapılmasını tavsiye ediyordu (Issawi, 1970, s. 19). Bu anlamda 1836 yılında İngiliz buharlı gemisi "Essex" in Trabzon-İstanbul arasında gerçekleştirdiği sefer, Trabzon üzerinden kurulacak bir ticaret hattının belki de ilk önemli adımıydı. Bunu 1837'de bir Osmanlı buharlı gemisi ve "Fernando" isimli Avusturya buharlı gemisi izledi. 1847'de İngiltere Liverpool ve Trabzon arasında direkt seferlere başlarken, 1852'ye gelindiğinde Trabzon Limanı'na düzenli olarak sefer yapan altı buharlı gemi bulunuyordu. 1860lı yıllarda bu sayı daha da artmış, Fransız "Messageries Imperiales", Avusturyalı "Lloyd", Rus "Black Sea Company" ve Osmanlı "Osmaniye" şirketlerine ait buharlı gemiler Trabzon'a haftalık seferler düzenlemeye başlamıştı. Bu gelişmelere paralel olarak Trabzon Limanı'ndaki ticari hareketlilik de artmıştı. 1837 yılında Trabzon Limanı'na uğrayan buharlı gemi sayısı 131 iken, 1841'de bu sayı 189'a, 1860'ta 275'e yükselmişti. 1870 yılında 296 buharlı gemi, 1890 yılında ise 517 gemi Trabzon Limanı'na yanaşmıştı. (Issawi, 1970, ss. 19-21). Böylelikle Trabzon, uluslararası ticaretin bir durağı olarak yükselmeye başlamış, kentte pek çok konsolosluk kurulurken (Şark Ticaret Yıllıkları, 1908, s. 2052), kentin ticaretten sağladığı gelir günden güne artmıştı.

Tüm bu gelişmelerle birlikte Trabzon Limanı'nın mevcut durumu Karadeniz'deki ticaret kapasitesine hizmet etmek için yetersiz kalıyordu. Bu kapsamda liman olanaklarını geliştirmek adına 19. yüzyılda birtakım girişimlerde bulunuldu. Bölgeye mühendisler davet edildi, kapsamlı projeler hazırlandı ve iyi çalışan bir limanın inşası için çalışmalar yürütüldü. Trabzon Limanı'nın 19. yüzyılda geçirdiği dönüşüme ve bunun kentsel yansımalarına odaklanan bu yazının amacı, Trabzon Limanı'nın inşa sürecini ve projenin ekonomik, kentsel ve sosyo-kültürel

etkilerini incelemektir. Çalışma bu konuda önemli adımların atıldığı 1870 yılı ve tüm çalışmaların askıya alınmak zorunda kalındığı 1914 yılları arasındaki faaliyetlere yer verecektir. Sözü geçen faaliyetler limanın inşa süreci, bu sürece dahil olan aktörler, projenin kentin dönüşümündeki rolü kapsamında değerlendirilecektir.

Materyal ve Yöntem

Araştırmanın temel veri setini Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivleri (BOA) belgeleri oluşturmaktadır. Bu belgeler; liman inşa projelerini, keşif raporlarını, konuyla ilgili idari yazışmaları, dalgakıran ve rıhtım planlarını ve inşaat defterlerini içermektedir. Bu kaynaklar, projenin idari ve teknik boyutlarını ortaya koymak için kullanılmıştır. Limanın ticari kapasitesini, sosyo-ekonomik etkilerini ve uluslararası ticaretteki yerini anlamlandırmak amacıyla Şark Ticaret Yıllıkları (Annuaire Oriental) incelenmiştir. Bu yıllıklar, kentte faaliyet gösteren acenteler, oteller ve ticarethaneler hakkında nicel veriler sağlarken, dönemin tüccar sınıfı ve yerel dinamikler hakkında değerli bilgileri de içermektedir. Dönemin tanıklıklarını, limanın fiziki durumunu ve seyyahların gözlemlerini aktaran seyahatnameler (Southgate, Hamilton, Jaubert, Outrey, Walpole vd.) ve konsolos raporları incelenmiştir. Bu kaynaklar, liman ve çevresinin gündelik kullanımı ve algısı hakkında bilgi sunmuştur. Liman bölgesindeki fiziksel dönüşümü, yani kentsel mekânın değişimini izlemek için tarihi haritalar, planlar ve tarihi fotoğraflar temel bir materyal olarak kullanılmıştır. Bunun yanında Trabzon Limanı'nı odağına alan ikincil kaynaklar, bu metnin faydalandığı önemli kaynaklar arasındadır.

Bu çalışmalardan biri olan Selahattin Tozlu'nun "Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu (1850-1900)" başlıklı doktora çalışmasındaki Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolunun Başlangıcı Olarak Trabzon Limanı bölümü, Trabzon Limanı inşa çalışmalarını Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmasıyla gündeme gelen Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu'nu destekleyen bir altyapı projesi olarak ele alır. Bu anlamda metin, Trabzon Limanı'nın stratejik konumuna, Karadeniz'deki ticaret potansiyeli ve rakip limanlarla olan ilişkisine ve 19. yüzyılda Trabzon kentinin de dahil olduğu deniz yollarına genişçe yer verir (Tozlu, 1997).

Bu metnin çokça faydalandığı Özgür Yılmaz'ın "Dussaud Biraderlerin Trabzon Limanı İnşa Projesi (1870)" başlıklı çalışması, Fransız Mühendis Joseph Dussaud'nun Trabzon Limanı Projesine detaylı bir biçimde yer verir (Yılmaz, 2015). Yazarın "Trabzon Limanı" başlıklı bir diğer çalışması, Trabzon Limanı'nın antik çağlardan 1954'teki modern limanın açılışına kadar olan altyapısal tarihini, uluslararası ticaret patlamasının yarattığı kriz, bu krizi çözmek için geliştirilen liman inşa projelerinin seyri, karşılaşılan engeller ve başarısızlıklar üzerinden ortaya koyar. Bu anlamda metin, Trabzon'un "limanı olmayan bir liman şehri" olarak yaşadığı çelişkiyi vurgular (Yılmaz, 2022).

19. Yüzyılda Trabzon Limanı'nın İnşası ve Sosyo-Mekânsal Yansımaları başlıklı bu çalışma, var olan literatüre yaptığı katkının yanı sıra yalnızca 1870-1914 aralığındaki liman çalışmalarına odaklanması ve Trabzon Limanı inşa faaliyetlerini kentsel ve toplumsal dönüşüm üzerinden ele alması bakımından özgündür. Dahası çalışma, 19. yüzyılda inşa edilen yegâne kapsamlı girişim olan 1880 tarihli Trabzon Limanı genişletme projesini içermesi bakımından diğer çalışmalardan ayrılır.

Çalışmada, farklı türdeki birincil kaynaklar bir analize tabi tutulmuştur. Toplanan veriler tematik olarak sınıflandırılmış ve bu sınıflandırma çalışmanın alt bölümlerinin oluşmasına

kaynaklık etmiştir. Bu anlamda ilk bölüm Trabzon Limanı'nın mevcut durumunu konu edinmektedir. Çalışmanın Trabzon Limanı inşa faaliyetlerine odaklanan ikinci bölümü, liman çalışmalarını dalgakıranlar, gümrük bölgesi olarak hizmet vermek üzere bir dolgu alan oluşturulması, iskeleler ve limana hizmet eden yapılar üzerinden okumaktadır. Üçüncü bölüm Trabzon Limanı'nın iyileştirilmesinin kentin demografik ve kentsel dokusuna olan etkilerini, sosyo-kültürel değişimlere ettiği kaynaklık üzerinden ele almaktadır. Son bölüm ise liman inşasının kentin fiziksel ve sosyal dokusu üzerinden bir değerlendirmesini içermekte ve çalışmanın sonuçlarına yer vermektedir. Dolayısıyla çalışma inşaat faaliyetlerini kronolojik olarak sıralamamakta, bu kaynakları ticari, ekonomik, askeri, sıhhi ve sosyo-kültürel açılardan sentezleyerek liman projesini çok boyutlu bir olgu olarak ele almaktadır.

Trabzon Limanının Mevcut Durumu

Tarihin her döneminde bir liman kenti olarak varlığını sürdüren Trabzon'daki ilk liman, Roma İmparatoru Hadrian tarafından yaptırılmış olan yapay limandır. Bu limanın uzun süre kullanıldığı ve kalıntılarının 18. ve 19. yüzyıllarda dahi görüldüğü bilinmektedir (Southgate, 1840, s. 151) (Şekil 1). Kentin sur içindeki konumunu koruduğu Bizans döneminde de bu limanın kullanılmaya devam ettiğini düşünmek yanlış olmaz.



Şekil 1. Joseph Pitton de Tournefort'un Çiziminde Moloz Limanı, 1717
([Http://tr.travelogues.gr/](http://tr.travelogues.gr/))

Trabzon İmparatorluğu döneminde Venedik ve Cenevizlilerle yapılan anlaşmalar sonrasında, kent kıyılarında bu devletlerin ticari faaliyetlerine hizmet eden iki farklı liman olduğu tahmin edilmektedir. Bryer ve Winfield, Venediklilerin Daphnous olarak adlandırdıkları limanın bugünkü Çömləkçi Limanı olabileceği ihtimali üzerine durur. Cenevizlilerin kullandığı limanın (darsena, darsana) ise meydanın doğusundaki Elkuse Burnu'nun hemen aşağısında olabileceğini ifade eder (Bryer & Winfield, 1985, s. 195). 15. yüzyılın başında kenti ziyaret eden Ruy Gonzalez de Clavijo, şiddetli rüzgarlar sebebiyle gemilerinin Blatana (Polathane) Limanı'na ya-

naştığını ve geceyi burada geçirdikten sonra Çömlekçi bölgesinde Venedik Kalesi tarafından karaya çıktıklarını aktarmaktadır. Aynı metinden Moloz Limanı'nın da aktif olarak kullanıldığı anlaşılmaktadır (Clavijo, 2016, s. 76).

Osmanlı dönemine geldiğinde Moloz Limanı'nın kentin ana limanı olarak aktif bir şekilde kullanıldığı söylenebilir. Bu dönemde kentin ticari bölgesi Moloz Limanı ve çevresinde gelişmiştir. 1610 yılında Trabzon'u ziyaret eden Fransız seyyah Julien Bordier'in çizimlerinde² Aşağıhisar'ın kuzey tarafında denize uzanan iskeleler yer almaktadır. Bordier ayrıca Çömlekçi tarafında demirlemiş gemiler çizmiştir (Bordier, 1935, s. 129). Dolayısıyla bu tarihlerde Moloz Limanı'nın yanında Çömlekçi Limanı'nın da kullanıldığı anlaşılmaktadır. 1700-1702 yılları arasında yaptığı Doğu seyahati kapsamında kenti ziyaret eden Fransız Botanik Bilimci Joseph Pitton de Tournefort, kentin öncelikli limanı olarak Polathane (Akçaabat) Limanı'nı işaret eder (Tournefort, 1717, s. 81). Fakat Tournefort'un anlatımından limanların ismini karıştırdığı anlaşılmaktadır. Kentin doğusundaki liman olarak bahsettiği Polathane Limanı, aslında kentin batısındadır. Dahası bu limanın yakınında Cenevizlilere ait şimdi harap durumda olan bir kalenin varlığından söz eder. Bahsi geçen kale Güzelhisar olarak da bilinen yapı olmalıdır ve bu kale Çömlekçi Limanı yakınındaki kayalıkların üzerinde inşa edilmiştir. Dolayısıyla yazarın sözünü ettiği kentin öncelikli limanı Çömlekçi Limanı olmalıdır. Öte yandan bu limanın oldukça bakımsız olduğu anlaşılmaktadır. 1761 yılına ait bir belgeye göre Dersaadet'ten Trabzon'a gönderilen cephane, sığ olan Çömlekçi Limanı'na yanaşamamış ve Sürmene Limanı'na demir atmak zorunda kalmıştı. Buradan daha küçük teknelere yüklenen cephane, tekrar Çömlekçi Limanı'na getirilmiştir (Öksüz, 2006, ss. 225-226). Kentin diğer önemli limanı olan Moloz Limanı ile ilgili bilgilere Ermeni yazar Minas Bıjškyan'ın eserinde rastlanır. Trabzon'un en önemli ticari bölgesi olan Çarşı Mahallesi'nde yer alan Bedesten ve çevresindeki hanlarla yakınlığı sebebiyle Moloz Limanı hala aktif olarak kullanılan öncelikli limandır (Bıjškyan, 1998). Fakat bu limanın olanaklarının da iyi düzeyde olmadığı söylenebilir. Kenti ziyaret eden çeşitli seyyahlara göre bu liman son derece kumlu olup sadece küçük teknelere hizmet etmektedir (Demirkaya, 2014, s. 151). 19. yüzyılda kentteki limanların durumu hakkındaki ilk bilgileri Fransa Konsolosu Dupre vermektedir. 1803 yılında yazdığı raporunda, Trabzon'da küçük gemilerin dahi yanaşabileceği bir liman olmadığından bahsederken kentte yer alan iki koyun (Polathane ve Çömlekçi) liman olarak kullanıldığını söyler. Her iki koyun da kuzeybatıdan esen rüzgarlara karşı savunmasız olduğunu belirtir ve Polathane Limanı'nın kışın aktif olarak kullanıldığını, Çömlekçi Limanı'nın ise güzel havalarda tercih edildiğini ifade eder (Yılmaz, 2015, s. 216). 1805 yılında kenti ziyaret eden Fransız diplomat ve gezgin Pierre Amedee Jaubert, kente karayolu ile geldiğinde sağ tarafta kalan limanda sadece birkaç balıkçı teknesinin yer aldığını, kentin asıl limanının ise her türlü ticari malın yüklenip boşaltıldığı Polathane Limanı olduğunu söyler. Kendisi de kenti Polathane Limanı'ndan bindiği bir gemi ile terk etmiştir (Jaubert, 1821, ss. 380-381).

² Bu harita ile ilgili bilgi için bakınız: Tuluk, Ö. İ. (2017). "Trabzon Şehir Haritaları: Yeni Bulgular ve Bir Değerlendirme" *Mimari, Koruma, Yenileme ve Restorasyon (Prof. Dr. B. Işık Aksulu'ya Armağan)* (ed. Özlem Sağıroğlu). Ankara: Nobel: 317-328



Şekil 2. 1840 Tarihinde Trabzon Limanına Yanaşan Kayıklar (http://tr.travelogues.gr/).

Yüzyılın ilerleyen dönemlerinde de kentteki limanlarda kayda değer bir değişiklik olmamıştır. Fransa Konsolosu Marius Outrey 1833 tarihli raporunda, İmparator Hadrian'ın yaptırdığı limana ait dalgakıranların büyük oranda tahrip olduğunu ve limanın bu haliyle sadece küçük teknelere hizmet verebildiğini söyler. Kentin doğusundaki Çömlekçi Limanı'ndan ise sadece havanın iyi olduğu günlerde kullanılan bir liman olarak bahseder. Burada ayrıca, malların kıyıya çıkarılması için bir iskele yer almaktadır (Yılmaz, 2015, s. 217). 1842'de Trabzon'a gelen İngiliz Jeolog Hamilton, gemilerinin kentin doğusundaki Çömlekçi Limanı'na yanaştığını ve küçük kayıklar yardımıyla karaya çıktıklarından bahsetmektedir (Hamilton, 1842, ss. 159-160) (Şekil 2). Osmanlı kaynaklarından elde edilen bilgiler de çok farklı değildir. Meclis-i Vala tarafından Trabzon-Erzurum Yolu çalışmalarını incelemek ve denetlemek üzere görevlendirilen Ali Rıza Paşa, 11 Kasım 1853 tarihinde hazırladığı raporda Trabzon limanlarının eksiklerinden bahsediyor ve bu durumun önüne geçilmesini talep ediyordu. Bu rapora göre Trabzon kentinin hiçbir kıyısında öncelikli bir iskele bulunmuyordu. Dahası kıyının oldukça sığ olması gemilerin yanaşmasını engelliyor ve açıkta demirlemelerine neden oluyordu. Geminin yükü buradan küçük kayıklar ya da hamallar yardımıyla taşınıyor ve kıyıya çıkarılıyordu. Havanın kötü olduğu günlerde bu işlem de zorlaşıyor, gemilerin koya yanaşması dahi imkansızlaşıyordu. Benzer biçimde Ordu'ya ait top ve benzeri mühimmatlar da hamallar yardımıyla kıyıya çıkarılıyor, askerler ise bazen yüzmek zorunda kalıyordu. Limana getirilen ticari mallar ve askeri mühimmatın ıslanarak zarara uğraması bir yana, bunların masraflarının kentin mal sandığından karşılanması da ekonomik olumsuzluklara sebebiyet veriyordu. Dolayısıyla en azından sandal, mavna ya da salapurya gibi küçük kayıkların yanaşması için bir iskelenin inşası gerekiyordu (BOA, İ.MVL 293/11795).

Takip eden yıllarda sadece Çömlekçi Limanı'nda taş bir iskele inşa edilmişti (BOA, İ.MVL 521/23421). Oysa ki kent limanlarının emniyetsizliği her geçen gün daha da gözler önüne seriliyordu. Karadeniz'deki sert rüzgarlar sonucu oluşan dalgalar nedeniyle sık sık kazalar yaşanıyor, dahası inşa edilen iskelelerin sürekli tamir edilmesi gerekiyordu (BOA, İ.DH 605/42189). Çömlekçi Limanı'nın hemen solundan denizde dökülen Değirmendere sebebiyle de bu liman

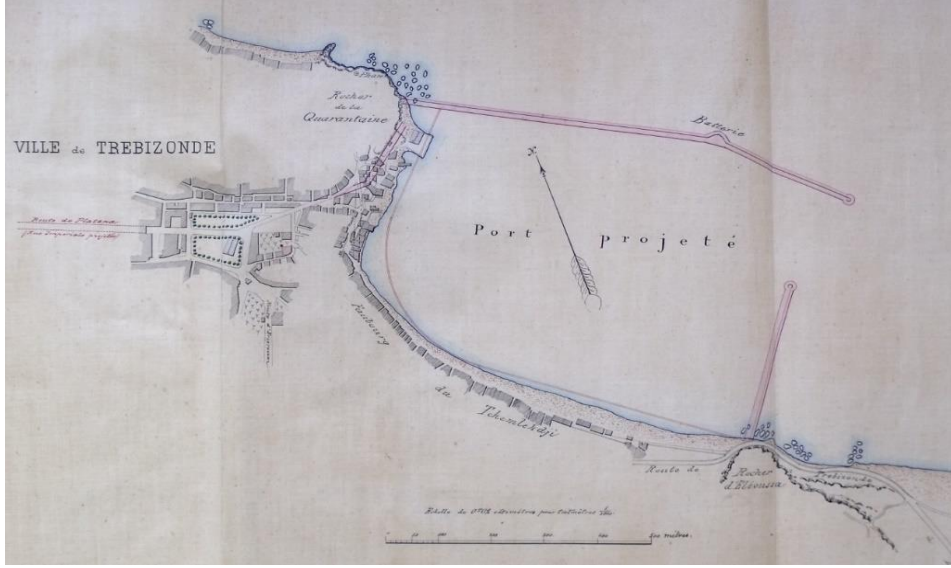
sürekli kumla doluyor bu da büyük gemilerin kıyıya yanaşmasını zorlaştırıyordu. 1861 yılı ocak ayında meydana gelen bir fırtına bir an önce önlemler alınması gerektiğini gösteriyordu. 25 Ocak'ta Çömlekçi Limanı'na varan Fransız Messageries Maritimes Şirketine ait "Sully" isimli gemi fırtına sebebiyle yüklerini boşaltamamış ve bir süre sonra geminin ambarları su almaya başlamıştı. Günün ilerleyen saatlerinde fırtına devam etmiş ve geminin zincirinin kopmasına sebep olmuştu. Uzun süren çalışmalar sonucu gemide bulunan yolcular ve mürettebat kurtarılmış ve can kaybı yaşanmamıştı. Fakat dalgalar nedeniyle liman açıklarında sürüklenen gemi, yetkililerin her türlü desteği ve yardımına rağmen kurtarılamayarak taşıdığı ticari mallarla beraber batmıştı (Yılmaz, 2015, s. 219). 10 yıl sonra benzer bir kaza daha yaşanmıştı. 15 Nisan 1870 tarihinde yine Messageries Maritimes Şirketi'ne ait "Clyde" isimli buharlı geminin yükünü karaya çıkararak mavnalar fırtına sebebiyle sürüklenmişti. Bu mavnalardan birisi batmış ve taşıdığı tüm mallar zarar görmüştü. Mavnalardan ikisi batma tehlikesi geçirirken bir diğeri ise denizde kaybolmuştu (Yılmaz, 2015, s. 232). Dolayısıyla yaşanan tüm bu olumsuz durumlar ve hem Rusya üzerindeki ticaret yolları hem de Akdeniz'deki gelişmeler düşünüldüğünde, Osmanlı Devleti'nin ticari çıkarlarını garantiye almasının yolu Trabzon'daki ihtiyaçları ciddi bir şekilde ele almasından geçiyordu. Bu konuyla ilgili hükümete defalarca dilekçe ve raporlar sunulmuş, Trabzon'da inşa edilecek iyi bir limanın en az Trabzon-Erzurum Yolu kadar önemli olduğu belirtilmişti. Hükümetin Trabzon Limanı konusundaki en ciddi çalışmaları nihayet 1870 yılında başladı. Kentin yeni limanının uzun görüşmeler sonunda Çömlekçi bölgesinde inşa edilmesine kadar verildi. Kentin diğer noktalarındaki limanlar tamamen terk edilmese de öncelik her zaman Çömlekçi Limanı'na verildi.

19. Yüzyılda Trabzon Limanı'nda Yapılan Çalışmalar

Karadeniz kıyılarındaki kentler ve limanları düşünüldüğünde, birçoğunun doğal liman olanaklarına sahip olmadığı söylenebilir. Bu kentlerden biri olan Trabzon'da yukarıda da bahsedildiği gibi kentin hiçbir kıyısında Karadeniz'deki ticaret hacmini karşılayacak bir liman bulunmuyordu. Kentin pek çok limanından biri olan Çömlekçi Limanı'nda ise 1853 gibi oldukça geç bir tarihte gemiler açıkta demir atıyor, yükler ve yolcular ise küçük kayıklarla kıyıya ulaştırılıyordu. Öte yandan 19. yüzyıl boyunca süren Osmanlı-Rus olumsuz ilişkileri sebebiyle liman askerî açıdan da küçümsenmeyecek bir yere sahipti. Bu doğrultuda nihayet 1870 yılında Trabzon Limanı'nın³ inşası için ilk önemli adımlar atıldı.

³ Buradan sonra Trabzon Limanı olarak bahsedilen liman Çömlekçi Limanı'dır. Kentin öncelikli limanı konumuna ulaşan Çömlekçi Limanı, 19. yüzyılda Trabzon Limanı olarak anılmaya başlandığı için bu çalışmada da bu şekilde bahsedilecektir.

Dalgakıranların İnşası



Şekil 3. Joseph Dussaud'nun Trabzon Limanı Projesi, 1870 (Özgür Yılmaz Arşivi).

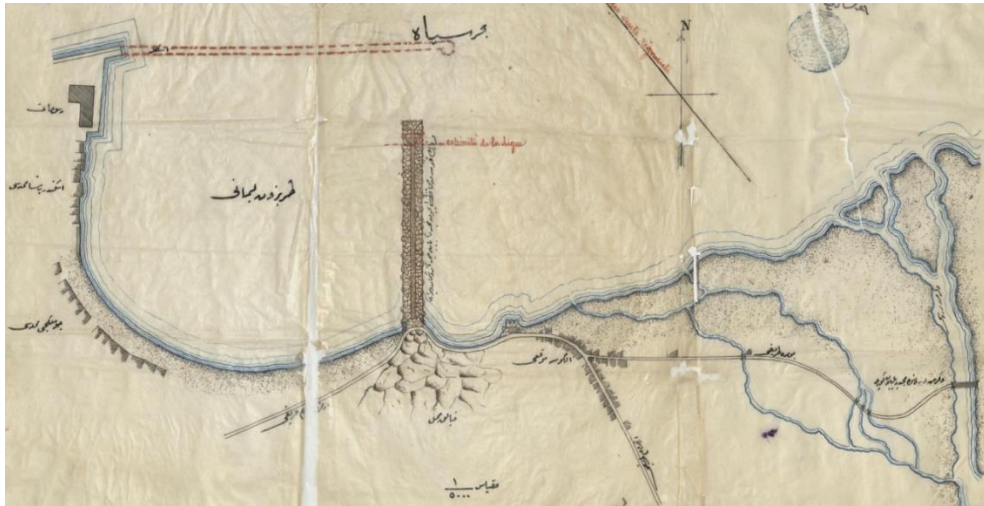
Trabzon Limanı'nın belki de en büyük problemi sığ oluşuydu. Bu durum büyük gemilerin kıyıya yanaşmasını zorlaştırıyor ve karaya oturmalarına sebep oluyordu. Dahası alanın doğusundan denize ulaşan Değirmendere'nin taşıdığı alüvyonlar liman için büyük bir tehditti. Durum böyle olunca kent limanının iyileştirilmesi amacıyla yapılan ilk çalışmalar limanın sığlaşmasını engellemeye yönelikti. Bu kapsamda yapılan ilk ve en geniş çaplı proje 1870 yılında Fransız Mühendis Joseph Dussaud tarafından önerilmişti. Daha önce İzmir Limanı'nın inşasını üstlenen Dussaud Biraderler⁴ adına Trabzon Limanı'nın inşası için teklif veren Joseph Dussaud, dönemin Fransa konsolosunun aktardığına göre 3 Mart 1870'de Trabzon'a gelmişti. Burada incelemeler ve araştırmalar yapan Mösyö Dussaud, Çömlekçi bölgesinde 38.000.000 Frank masrafla inşa edilebilecek bir proje tasarlamıştı. Joseph Dussaud'un Marsilya Limanı'nı örnek alarak hazırladığı projeye göre; Güzelhisar kayalıklarından başlaması planlanan dalgakıran 800 metre uzunluğunda olacak ve dalgakıranın 500. metresinde borda topları için bir batarya yer alacaktı. Buradan itibaren güneydoğu yönünde kırılarak 300 metre daha uzayacak ve en uç bölümünde ise deniz feneri inşa edilecekti. Diğer dalgakıran ise koyun doğu ucundaki Elkuse (Eleoussa) kayalıklarından itibaren 400 metre uzunluğunda olacak ve böylelikle günde 11 büyük geminin yanaşabileceği korunaklı bir alan oluşturulacaktı. Liman girişinde 200 metrelik bir açıklık yer alacak ve limana giriş çıkışlar buradan sağlanacaktı. Ana dalgakıranın 5-15 metre, diğerinin ise 6,5 metre derinlikte olması planlanmıştı. Dalgakıranlar dış çeperde farklı boyutlardaki anroşmanlar ile çevrelenirken, içte ise küçük gemilerin yanaşabileceği bir iskele görevi görecekti (Şekil 3). Sözü geçen proje taraflar arasında anlaşma sağlanamaması nedeniyle hiçbir

⁴ Dussaud Biraderler daha önce Cezayir Limanı, Cherbourg Limanı, Marsilya'daki Napolyon Limanında dalgakıran inşası, Port-Saïd Limanı, Trieste Limanı ve İzmir Limanı gibi önemli projelerde yer almışlardır. Detaylı bilgi için bakınız: Yılmaz, Ö. (2015). Dussaud Biraderlerin Trabzon Limanı İnşa Projesi (1870). *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 9(18), 213-244.

19. Yüzyılda Trabzon Limanı'nın İnşası ve Sosyo-Mekansal Yansımaları

zaman gerçekleşmedi. Fakat bu proje, takip eden yıllarda Trabzon Limanı için önerilen projelere öncülük etti (Yılmaz, 2015).

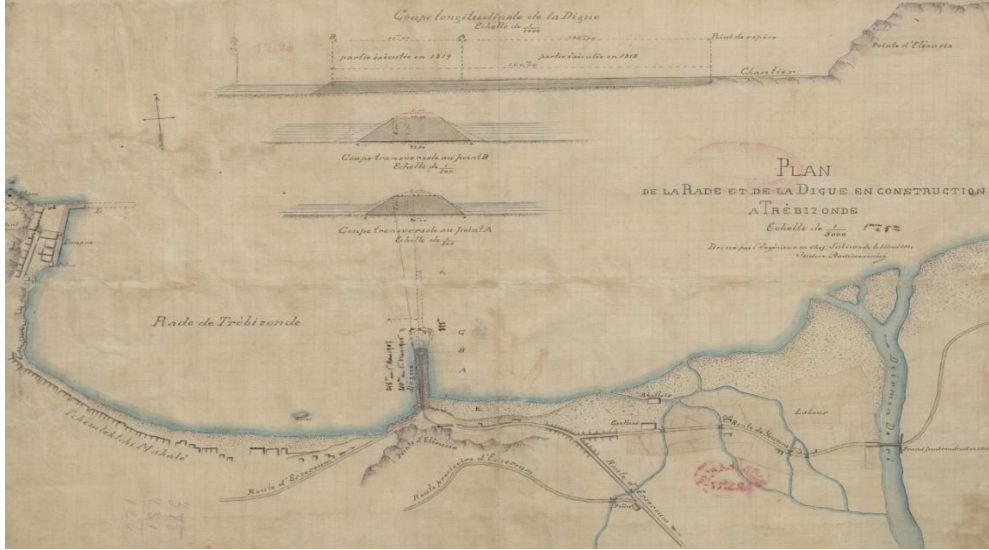
Dussaud Biraderlerin projesinden sonra limanda yeni bir dalgakıran inşası ancak 20 yıl sonra gündeme geldi. 1894 yılında Trabzon Valisi Mehmet Kadri Bey, tıpkı İzmir Limanı'nı tehdit eden ve bu yüzden 1886'da yatağı değiştirilen Gediz Nehri gibi Değirmendere'nin de Trabzon Limanı'nı tehdit ettiğini belirtiyordu. Valiye göre önlem alınmadığı takdirde 20 yıl içinde liman tamamen kumla dolacak ve büyük gemilerin yanaşması imkânsız hale gelecekti. Ülkenin içinde bulunduğu şartlarda böylesine önemli ve gerekli bir limanın kumla dolup kullanılamaz hale gelmesi kenti ve bu limanı kullanan tüccarları çok zor bir durumda bırakacaktı. Bu doğrultuda Trabzon Vilayeti Başmühendisi August Rivet'ye bir dalgakıran projesi çizdirilmiş, planlar, proje raporu ve Trabzon valisinin dilekçesiyle birlikte hükümete sunulmuştu (Şekil 4). Projeye göre, Elkuse kayalıklarından başlayarak kuzeye doğru uzanan 400 metre uzunluğunda som taştan bir dalgakıran inşası düşünülüyordu. Arazinin eğimli olması sebebiyle dalgakıranın ilk yarısı %3 eğimle inşa edilecek, ikinci kısmı ise eğimsiz olacaktı. Dalgakıranın dolgusu için Elkuse kayalıklarından yararlanılacak, 54.400 metreküp malzeme ile inşa edilecek yapının toplam maliyeti ise 700.000 kuruş olacaktı (BOA, ŞD 1848/4; İ.TNF 10/15).



Şekil 4. Trabzon Limanı Dalgakıran Projesi, August Rivet, 1894 (BOA, İ.TNF 10/15).

Şekil 4'deki plandan anlaşılacağı üzere gümrük iskelesi tarafında da bir dalgakıran inşa edilmesi öngörülmüştür, fakat bu dalgakıran hiçbir zaman gerçekleşmemiştir. Rivet'nin Elkuse Burnu tarafındaki dalgakıran projesi 1902 yılında onaylanarak inşa edilmeye başlanmıştır. İnşaatın ne zaman tamamlandığı bilinmese de 1904 yılında hazırlanan başka bir proje çizimlerinden yaklaşık bir yılda tamamlandığı anlaşılmaktadır. Fakat inşaatı tamamlanan dalgakıran, finansal problemler sebebiyle planlandığı gibi 400 metre değil, 105 metre uzunluğunda inşa edilmiştir (Şekil 5). Durum böyle olunca ilerleyen yıllarda dalgakıranın yetersiz kaldığı görülmüş ve genişletilmesi çalışmaları gündeme gelmiştir. 14 Nisan 1904 yılında Trabzon Vilayeti Başmühendisi İsidore Radziwanowicz tarafından hazırlanan Trabzon Limanı Genişletme Projesi çizimlerine göre, Elkuse kayalıkları hizasında daha önce 1902 yılında 105 metre uzunluğunda ve 10 metre genişliğinde som taştan yapılmış ilk dalgakıran, 1903 yılında bir kez genişletilerek

toplam 160 metre uzunluğuna ulaşmış ve 1904’de ikinci kez uzatılması için proje hazırlanmıştır. Aynı çizime göre, gümrük tarafındaki taş iskelenin uzatılarak bir dalgakıran görevi üstlenmesi planlanmaktadır (BOA, HRT.h 629).

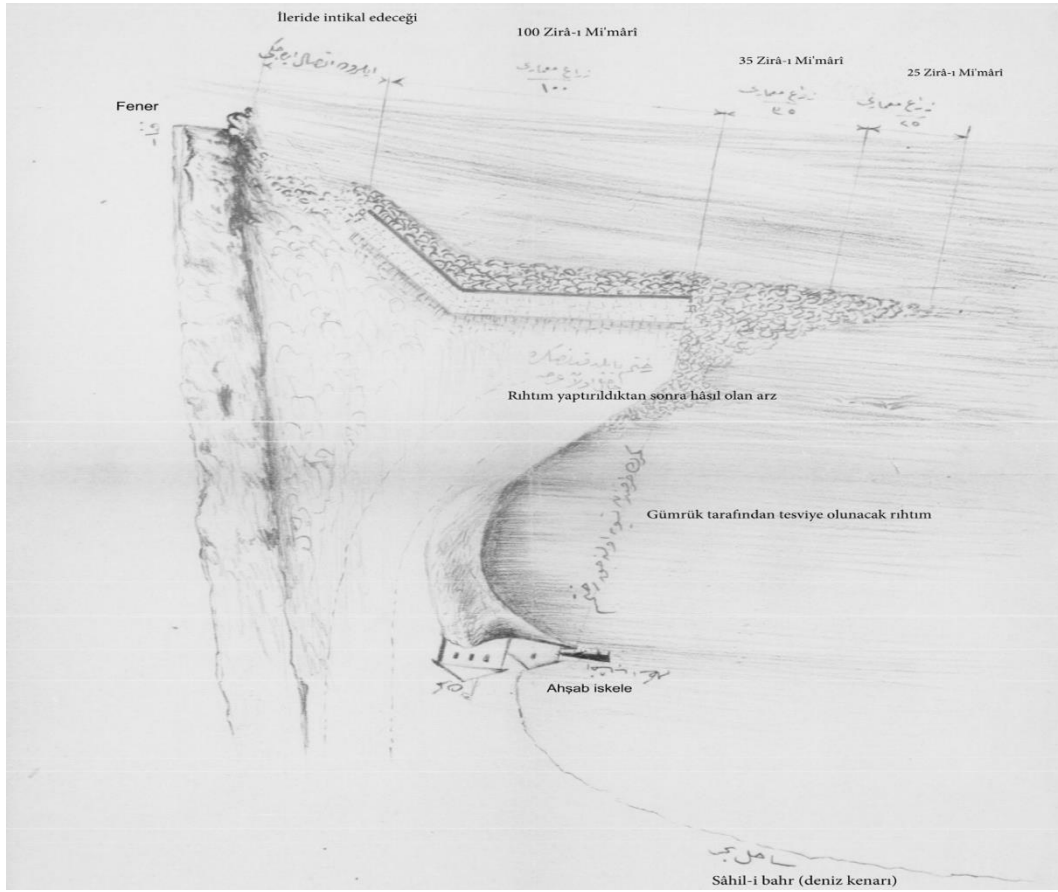


Şekil 5.Trabzon Limanı Dalgakıran Projesi, İsidore Radziwanowicz, 1904 (BOA, HRH.h 629).

İmparatorluğun ve dolayısıyla da Trabzon Limanı inşa projesinin karşılaştığı ekonomik zorluklar, kent halkının sürece dahil olmasına sebep olmuştur. Trabzon’da Meşveret gazetesinde yayınlanan bir habere göre Trabzonlu Rum tüccar Yanko Yovanidi Efendi, kentin uzun süredir karşı karşıya olduğu liman sorununu çözmek için kendi sermayelerini ortaya koymayı önermektedir. Bu öneri, kentteki tüccarların tamamı davet edilerek bir komisyon teşkil edilmesi, söz konusu tüccarlardan belli süreliğine küçük miktarda vergi alınması ve bu vergi ile Trabzon Limanı’nın ihtiyacı olan dalgakıranların inşa edilmesi planını içermektedir (Aksoy, 2014, s. 275). Her ne kadar sonuçsuz kalsa da bu girişim, yerel aktörlerin sürece dahil olduğunu göstermesi açısından önemlidir.

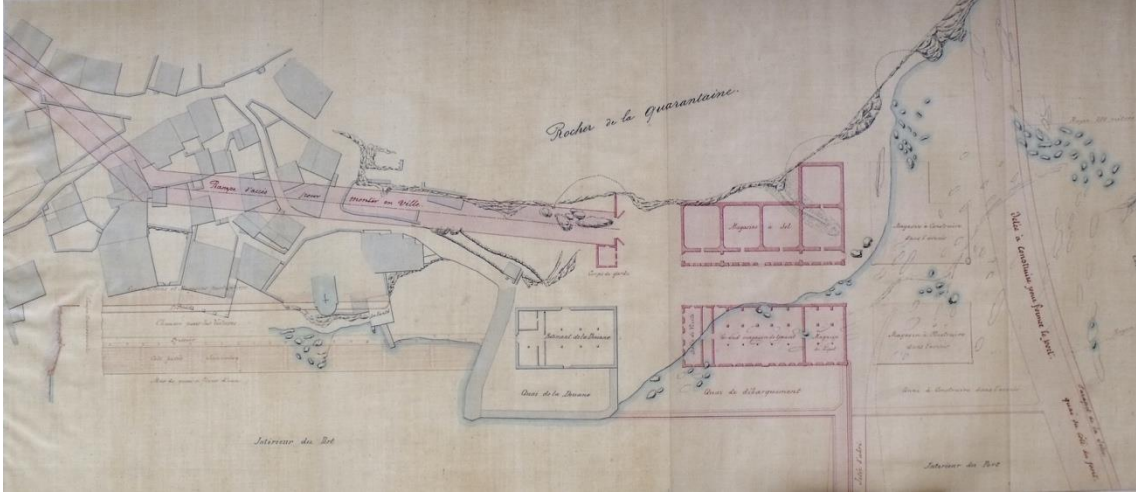
Trabzon’da korunaklı bir liman inşa etme çalışmalarına dair son girişim 1911 tarihlidir. II. Meşrutiyet yönetiminin milli ekonomi yaratma hedefi doğrultusunda, imparatorluk topraklarındaki altyapıyı geliştirme çabalarının bir parçası olarak birtakım çalışmalar başlatıldı. Trabzon Limanı’nın inşası da bu kapsamda ele alınmıştı. Türkiye Milli Bankası’nın finanse edeceği projenin, anlaşmanın imzalandığı 21 Ağustos 1911 tarihi itibarıyla beş yıl içinde tamamlanması planlanıyordu. 1912’de proje kapsamında Trabzon liman bölgesinde detaylı etüt çalışmaları yapıldı. Bu çalışmalar kapsamında Trabzon Limanı’ndaki mevcut durumunu (Şekil 20) ve inşa edilecek yeni yapıları, akıntı ve rüzgâr yönlerini içeren planlar hazırlandı. Fakat bu detaylı hazırlıklara rağmen çalışmaların 1912 yılında durakladığı ve Trabzon Limanı inşasının hiç başlamadığı anlaşılmaktadır (Yılmaz, 2022, s. 139; Baytal, 2013, ss. 24-26).

Gümrük Bölgesinin Dolgusu ve İskeleler



Şekil 6. Trabzon Gümrük Mahallinin Mevcut Durumu, 1880 (BOA, Y.EE 11/7).

19. yüzyılda artan hareketliliğe rağmen Trabzon Liman bölgesinde limanın ticari hacmini karşılayabilecek donanımına sahip iskele ve rıhtımların bulunmuyordu. Söz konusu durum Osmanlı Hükümeti'nin önem verdiği problemlerden biri olsa da bu problemin çözülmesine dair yapılan çalışmalar oldukça geç başlamıştır. Trabzon gümrük bölgesinin düzenlenmesine dair ilk geniş çaplı öneri yine Joseph Dussaud tarafından geliştirilmişti. Hükümete sunulan şartnameye dahil olmayan bu öneri, projenin ikinci adımı olarak planlanmış olmalıdır. Bu öneriye göre Güzelhisar kayalıklarının önünde yer alan bölgenin doldurulmasıyla geniş bir alan elde edilebilir ve burada liman için gerekli olan gümrük binaları ile depolar inşa edilebilirdi. Fakat Dussaud tarafından önerilen projenin reddedilmesiyle, gümrük bölgesi için tasarlanan bu proje de sonuçsuz kalmış oluyordu.



Şekil 7. Joseph Dussaud Tarafından Geliştirilen Trabzon Gümrük Bölgesi Projesi, 1870 (Özgür Yılmaz Arşivi).

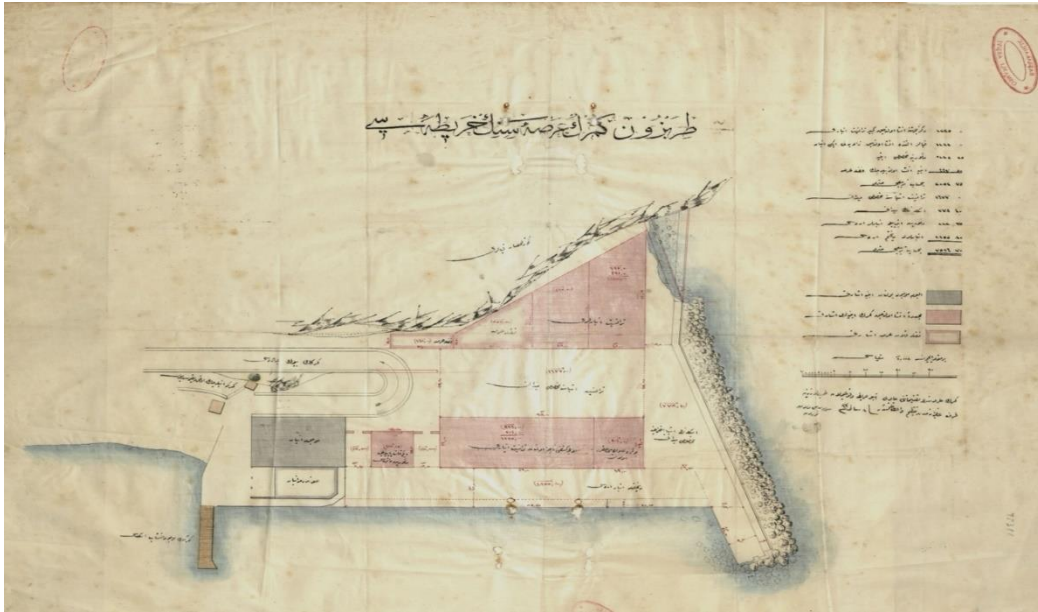
Oysa Trabzon'un iyi bir liman bölgesine olan ihtiyacı reddedilemezdi. Mevcut liman bölgesi oldukça dar olup pek çok konuda zorluk çıkarıyordu (Şekil 6). Trabzon Limanı'nın içinde bulunduğu olumsuz şartlar ve özellikle İran ticareti konusundaki Rus tehdidi liman projesi konusunda bir an önce harekete geçilmesini sağlamıştı. Trabzon Rüşumat Müdürü (Gümrük Müdürü) Rahmi Efendi öncülüğünde 1870 yılında bir komisyon teşkil edilmiş ve bu komisyon inşaata gerekli alet ve edevatın sağlanmasıyla görevlendirilmiştir. Alınan karara göre Elkuse kayalıklarından dinamitle patlatılarak elde edilecek kayalar, rıhtımın dolgusu için kullanılacak, bu işlem için gerekli barut ise Dersaadet'ten getirilecekti. Sinop taraflarından ise kereste ve halat gibi inşaat sürecinde gerekli olabilecek çeşitli gereçler temin edilecekti. Hükümet tüm bu alet ve edevatın temini için 40.000 kuruş bütçe ayırmıştı (BOA, Y.EE 11/7). Buna paralel olarak, 1875 yılında Trabzon Vilayet Mühendisi ve beraberindeki görevliler proje kapsamındaki ön çalışmalarına başlamış, bir yıl sonra 1876 yılının bahar aylarında ise 700.699 kuruşluk bütçe ile inşaata başlanması planlanmıştı (BOA, İ.DH 725/50571). Hazırlanan projeye göre Güzelhisar kayalıkları altında kalan bölgede dolgu yapılarak geniş bir alan elde edilecekti. Böylelikle liman bölgesi için gerekli olan gümrük binaları, depolar ve kamu yapıları bu alanda inşa edilebilecekti.

1870'lerin sonlarında, rıhtımın inşası henüz devam ederken Osmanlı lirasının değer kaybetmesiyle hem inşaatta çalışacak işçi bulunması hem de ayrılan bütçenin giderleri karşılamaması sebebiyle inşaatın tatil edilmesi kaçınılmaz olmuştu. Fakat Rüşumat Müdürü Hasan Bey'in raporuna göre, bu süreç içinde 30 arşınlık bir mesafe taş ile doldurularak tesviye edilmişti. Öte yandan hali hazırda para olmadığı için inşaata devam edilemiyordu. Üstelik yeni atanan Kaymakam Mustafa Bey bu konularda tecrübesiz olduğundan süreç daha da uzuyordu. Durum böyle olunca Hasan Bey inisiyatif alarak inşaatın ve limanın mevcut durumunu gösteren krokiler hazırlatmıştı (Şekil 6). Dolayısıyla Trabzon Rüşumat Müdürü ve Ticaret Komisyonu Reisi Hasan Bey, raporu kaleme aldığı 19 Ağustos 1880 yılında, inşaatın devam edebilmesi için gereken paranın ayrılmasını istiyor ve kış yaklaşmadan inşaatın bitirilmesini tavsiye ediyordu. Aksi takdirde limandaki şiddetli fırtına ve dalgalar yüzünden hali hazırda inşa edilmiş kısımlar da zarar görebilir ve yapılan tüm masraflar ve çalışmalar boşa gidebilirdi (BOA, Y.EE 11/7).

Gümrük Binaları ve Depoları

Liman dolgusunun tamamlanmasının ardından gümrük binaları, liman dairesi ve bunlara ait depolara duyulan ihtiyaç bir kez daha gündeme gelmişti. İran, Rusya ve Avrupa tüccarının getirdiği malların limanda depolanması zorlaşıyor hali hazırda var olan gümrük binası oldukça küçük olup yetersiz kalıyordu (BOA, İ.MVL, 454/20321). İlerleyen yıllarda ise binanın bir tarafı gümrük dairesine ilave edildiği için depo işlevini büyük oranda yitirmişti. Üstelik gümrük ambarının sundurmalarından birisi rüzgârda uçmuştu bu nedenle bu kısımda depolanan eşyalar yağmurlu havalarda çamur içinde kalıyor, deniz dalgaları sebebiyle de eşyaların bazıları dalgalara kapılarak kayboluyordu (BOA, ŞD 570/11).

Bu konudaki ilk proje daha önce de belirtildiği gibi Fransız Mühendis Joseph Dussaud'ya aittir (Şekil 7). Bu projeye göre mevcuttaki gümrük binasının hemen yanında inşa edilecek yeni bir gümrük binası ve bunun önünde bir iskele tasarlanmıştı. Bir bekleme salonu, ticari mallar için bir ambar ve bir depodan oluşan binaya hizmet edecek yeni iskele ise 30 metre uzunluğunda ve 4 metre genişliğinde olacaktı. Böylelikle buradan itibaren eski gümrük binasının önündeki rıhtım boyunca 70 metrelik bir yükleme/boşaltma alanı elde edilecekti. Gümrük binasının arkasında ise her biri 1 milyon okka kapasiteli beş bölümden oluşan bir tuz deposu yer alacaktı. Bu deponun hemen yanından başlayan ve Meydan-i Şarki'ye ulaşacak bir yol ve bu yolun başlangıcında bir karakol öneriliyordu. Dussaud ayrıca, ihtiyaç durumunda inşa edilebilecek yeni depolar için de öneriler sunuyordu. Son olarak gümrük önündeki rıhtımdan itibaren sahil boyunca devam edecek bir araba yolu ve bunun kenarında ise bir yürüyüş yolu öneriyordu (Yılmaz, 2015, s. 231).



Şekil 10. Trabzon Gümrük Mahallinde İnşası Planlanan Binalar, 1880 (BOA, ŞD 615/13).

Dussaud projesinin reddedilmesinden sonra liman için gerekli yapıların tasarlanması konusunda bir kez daha vilayet başmühendisine başvurulmuştu. Trabzon Vilayet Başmühendisi August Rivet, 1880 yılında hazırladığı raporunda her bir yapının inşası için gerekli olan

19. Yüzyılda Trabzon Limanı'nın İnşası ve Sosyo-Mekansal Yansımaları

maliyeti açıklarken, yapıların detayları tariflerini de yapıyordu. Buna göre var olan gümrük deposu ile aynı hizada inşa edilecek bir transit ambarı ve bir gümrük binası ve bunların önünde geniş bir rıhtım yer alacaktı. Her üç bina arasında 11 arşınlık (7,5 metre) koridorlar bulunacaktı. Memur ofislerinin yer alacağı gümrük binası 18 arşın (yaklaşık 12 metre) genişliğinde olup, zemin katında gümrük müdürü, katipler ve muhasebecilerin ofisleri ile orta alanda satış mekanları yer alacaktı. Ortasında bir galeri boşluğu yer alacak olan üst katta ise nazır ve diğer memurların odaları bulunacak, böylece nazır, alt kattaki işleyişi buradan denetleyebilecekti. Yine iki katlı olarak planlanan transit ambarı ise 6.5 arşın (yaklaşık 4,5 metre) genişliğinde olacak ve üst katta nemden etkilenebilecek eşyalar tutulacaktı. Tüm bu yapıları denizin verebileceği zararlardan korumak için ise projenin çizildiği 1880'de yapımı devam eden rıhtım genişletme çalışmaları yeterli olacaktı (BOA, ŞD 570/16). Bu öneri uzun görüşmeler sonunda yapımına bir an önce başlanmak üzere 24 Ocak 1882 yılında onaylandı ve aynı yılın ilk aylarında Rivet tarafından tasarlanan gümrük binası ve ambarların inşasına da başlandı (BOA, İ.ŞD 57/3239). 1901'de gümrük ambarı kapasitesinin yetersiz kalması sebebiyle, bu binaların etrafına sundurma inşa edilerek buraların da depolama alanına dönüştürülmesine karar verilmişti (BOA, İ.RSM 15/8) (Şekil 11).

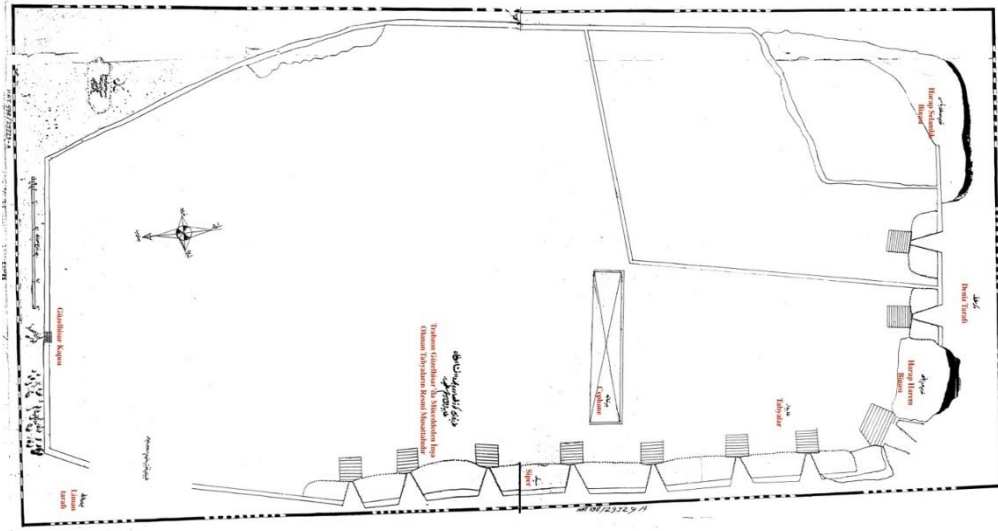


Şekil 11. Trabzon limanı, Osman Nuri, 1900ler (Salt Araştırma, Fotoğraf ve Kartpostal Arşivi).

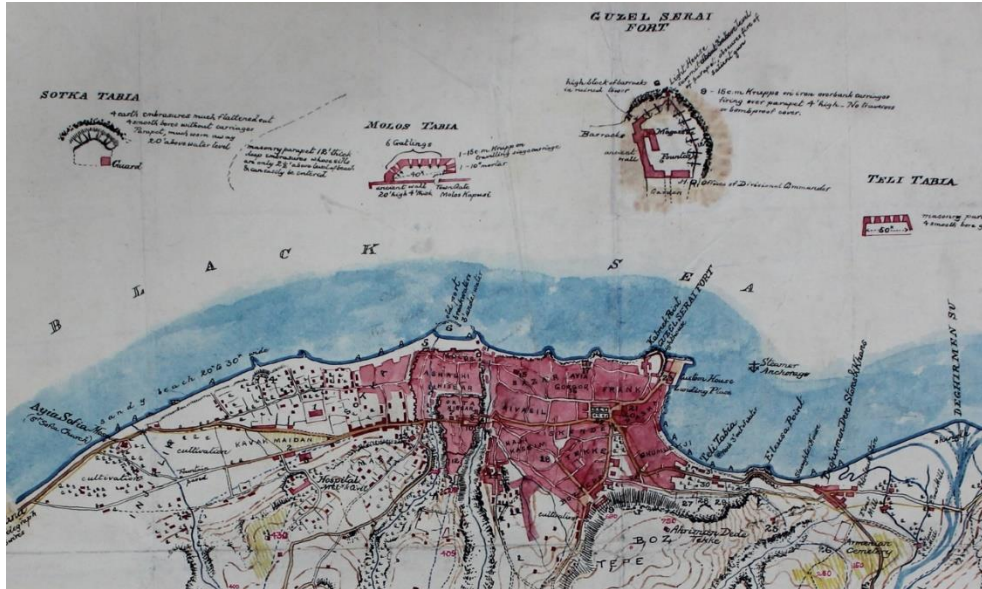
Tabyalar ve Askeri Depolar

Osmanlı devletinin içinde bulunduğu siyasi ilişkiler, hükümeti bazı askeri tedbirler almaya itiyordu. Bu kapsamda yapılan ilk çalışmalar aslında 19. yüzyılın başlarında gerçekleştirilmişti. 1818 yılında alınan bir kararla gerekli durumlarda kentin müdafaasını sağlamak amacıyla Güzelhisar kayalıkları üzerinde bir tabyanın inşa edilmesi isteniyordu (BOA, C.AS 198/8503). Yapıların inşasına 1819 yılı başlarında başlanmış, bir tabyanın yanı sıra limanın olası tehditlere karşı korunması amacıyla birkaç büyük top yerleştirilmişti (BOA, HAT

593/29075). İnşaatın ne zaman bitirildiği bilinmese de 1828-1829 Osmanlı-Rus Savaşı öncesinde bitirildiği anlaşılmaktadır (Şekil 12). Aynı belgeden Güzelhisar bölgesine ek olarak Trabzon sahilinde bazı noktalarda başka tabyaların da inşa edildiği görülmektedir (BOA, HAT 598/29329)⁵.



Şekil 12. Güzelhisar Kayalıkları Üzerinde Yer Alan Tabya, 1827 (BOA, HAT 598/29329).



Şekil 13. Richard Maunsell Haritasında Trabzon Kıyılarındaki Yer Alan Tabyalar, 1898 (Özgür Yılmaz Arşivi).

⁵ Devlet Arşivleri Başkanlığında aynı koda sahip 16 farklı belge yer almaktadır. Bu yazıda birden fazla belge kullanılmıştır.

19. Yüzyılda Trabzon Limanı'nın İnşası ve Sosyo-Mekansal Yansımaları

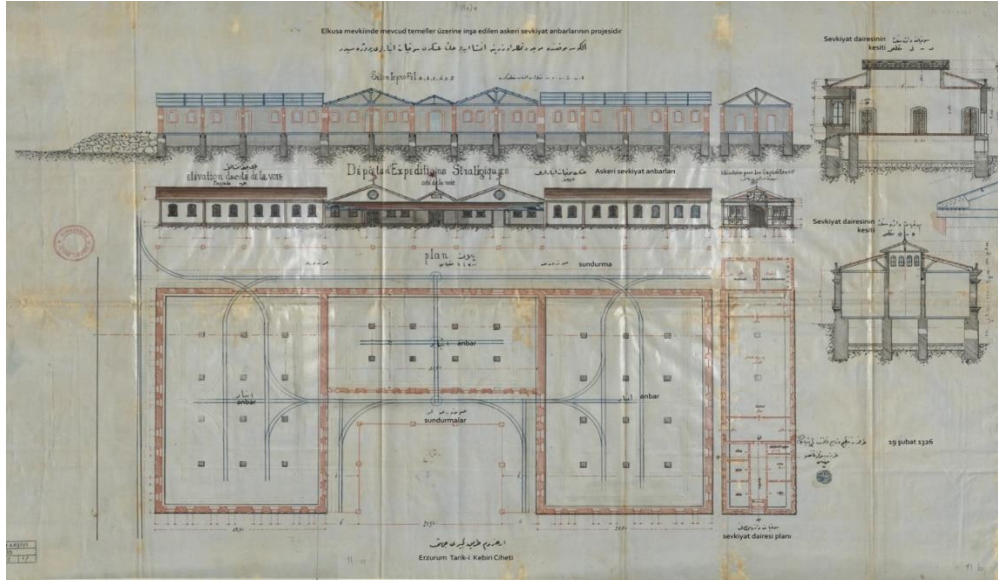
1868, 1871 ve 1883 yıllarında Güzelhisar Tabyasının bazı onarımlar gördüğü ve burada başka ek yapıların inşa edildiği anlaşılmaktadır. 1883 yılına ait bir inşaat defterine göre buradaki bazı odalar onarılmış, alanı çevreleyen duvarlar tamir edilerek buraya bir kapı inşa edilmiş, yeni inşa edilecek siperler için kazı çalışmaları yapılarak inşaat için yer açılmış ve bir de cephanelik inşa edilmişti (BOA, C.AS 639/26903). 1886 yılında Trabzon Valisi Ali Şükrü Paşa, 93 Harbi sonrasında Rusya topraklarına katılan Batum'da yapılan demiryolu ve liman çalışmalarını işaret ederek, Batum'un Trabzon'a yakınlığı sebebiyle Trabzon kentinde önlemler alınmasını istiyordu. Valiye göre memleketin en önemli kentlerinden ve limanlarından biri olan Trabzon'un böylesine savunmasız bırakılması doğru değildi. Denizden gelen saldırılara karşı hiçbir direnci olmayan kentin kıyılarının topraklarla ve tabyalarla savunulması gerekiyordu (BOA, Y.EE 35/41). Valinin bu istediğinin nasıl bir karşılık gördüğü bilinmese de sonraki yıllara ait bazı belgelerden kent kıyılarında yer alan bazı tabyaların harap durumda olduğu, buralarda yer alan cephanenin Güzelhisar Tabyasına taşınmasına karar verildiği ve burada bir de nöbetçi kulübeleri inşasının düşünüldüğü anlaşılmaktadır (BOA, Y.MTV 207/56).

Liman yakınlarında gerçekleştirilen askeri inşaatlardan biri sayılabilecek transit ambarlarının inşası, cephanenin saklanması ve gerekli durumlarda nakledilmesi adına önemliydi. Güzelhisar kayalıkları altında inşa edilen transit ambarların inşasına ne zaman başlandığı kesin olarak bilinmese de çeşitli plan ve fotoğraflardan yapıların varlığı bilinmektedir. Harbiye Nezareti ve Trabzon Rüşumat Müdürlüğü arasındaki bazı yazışmalardan bu ambarların 1890ların başında Harbiye Nezareti'ne ait olmak üzere inşa edildiği fakat gümrük müdürlüğü tarafından kiralandığı anlaşılmaktadır (BOA, Y.MTV 76/145; İ.RSM 4/30) (Şekil 14).



Şekil 14. II. Abdülhamid Albümlerinde Askeri Sevkiyat Ambarları, 1900ler (İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi).

1910 yılında alınan bir kararla gümrük müdürlüğünce kiralanan bu ambarların tekrar askeriye devredilmesi kararlaştırılmıştır. Dahası Trabzon Limanı'nın doğusunda Elkuse kayalıklarının önünde yeni bir askeri deponun daha inşa edilmesi istenmektedir. İngiltere Konsolosu Longworth'a göre bu deponun inşasına 1907 yılında başlanmış ancak bazı anlaşmazlıklar sebebiyle inşaat yarım kalmıştır (Şaşmaz, 2014, s. 1505). Şekil 15'te çizimleri yer alan bu yapı, 1911 yılında tekrar gündeme gelmiştir. Tasarlanan projeye göre üç büyük ambar U biçimli bir plan oluşturacak şekilde bir araya getirilmektedir. Ambarların etrafında gerekli durumlarda depo olarak kullanılmak için sundurmalar inşa edilecek, yapının çatı ise büyük metal makaslarla taşınacaktır. Bu büyük yapı grubunun yanında ise memur ofislerinin bulunduğu sevkiyat dairesi yer almaktadır. Tek katlı bir bina olan sevkiyat dairesinde memur odaları, bir mutfak ve abdesthane bulunmaktadır (BOA, DH.İD 59/22).



Şekil 15. Askeri sevkiyat ambarları, 1911 (BOA, DH.İD 59/22).

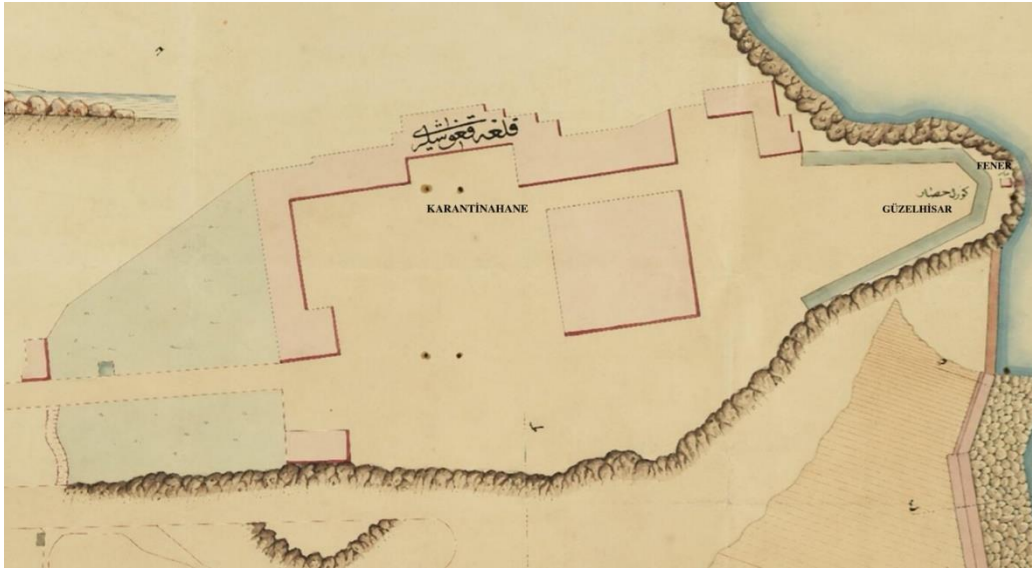
Deniz Feneri

Osmanlı topraklarındaki ilk deniz fenerleri Kırım Savaşı sonrasında inşa edilmeye başlanmıştır. 1860 yılında Fenerler İdaresi Direktörlüğü'ne getirilen Fransız Blaise-Jean-Marius Michel (Michel Paşa) ve Bernard Camille Collas aynı yıl Trabzon'a gelerek burada inşa edilecek bir fener için incelemelerde bulunmuştur. İncelemeler sonrasında Trabzon Limanı'nın hemen arkasındaki Güzelhisar kayalıklarında inşası kararlaştırılan fenerin yapımına ise 1861 yılı bahar aylarında başlanacağı öngörülmüştür (Yılmaz, 2013, ss. 68-69). Fakat 1863 tarihinde fenerin inşasının geciktiği ve yer seçimi konusunda bazı problemlerin ortaya çıktığı anlaşılmaktadır. Buna göre Mösyö Michel ve Collas'ın seçtiği bölge olan Güzelhisar'da askeriye ait yapılar bulunmaktadır. Burada yer alan toprakların menziline etkileyeceği gerekçesiyle fenerin inşasına itiraz edilmiş ve başka bir yer seçilmesi tavsiye edilmiştir. Ancak Mösyö Michel ve Collas, 1863 yılında dönemin Hariciye Nazırı Ali Paşa'ya yazdıkları mektupta fenerin inşası için daha iyi başka bir lokasyon olmadığını belirtmiş ve dolayısıyla Güzelhisar'da inşa edilmesi için izin verilmesini istemişlerdir (BOA, HR.TO 443/12). Tartışmaların ilerleyişi bilinmese de sonraki yıllara ait ha-

rita ve bazı yazışmalardan fenerin Mösyö Michel ve Collas'ın önerdiği noktada inşa edildiği anlaşılmaktadır (Şekil 16). Fenerin 15 Ağustos 1863'te faaliyete geçtiği bilinmektedir (Yılmaz, 2013, s. 69). Trabzon Limanı için önerilen ikinci deniz feneri inşası Joseph Dussaud tarafından hazırlanan 1870 tarihli liman projesi kapsamında gündeme gelmiştir. Güzelhisar kayalıklarından başlaması planlanan 800 metre uzunluğundaki dalgakıranın en uç noktasında bir deniz fenerinin inşa edilmesi önerilmişti (Yılmaz, 2015, s. 229).

Karantinahane

Trabzon kentinin hem karadan hem de denizden ulaşımının kolaylaştırılması, kentin erişilebilirliğini artırdığı gibi salgın hastalıkların yayılımına da kapı aralamıştır. Kentte sık sık veba, kolera gibi hastalıklarla mücadele edildiği çeşitli kaynaklardan öğrenilmektedir. Salgın hastalıklardaki hızlı yükselişi önlemek üzere karantina müdürü olarak atanan Süleyman Efendi ile Prusyalı Doktor Weinkauff, 1838 yılında kente gelerek incelemelerde bulunmuş ve bir Karantinahane inşası için uygun bir yer teşkili için çalışmışlardır. Yapılan çalışmalar sonucunda karantinahanenin, kente hem karayolu hem de deniz yolu ile gelen yolcuların ulaşabilecekleri bir noktada, Güzelhisar kayalıkları üzerinde kurulduğu anlaşılmaktadır. Halihazırda askeri bir nokta olan Güzelhisar'da yer alan bazı odaların karantina hizmetleri için kullanılmaya başlandığı görülmektedir. Kenti ziyaret eden bazı seyyahların anlatılarından yola çıkarak bu karantina merkezinin 1840 yılından itibaren faaliyette olduğu söylenebilir (Babul, 2019, ss. 104-107). 1850'de kenti ziyaret eden ve Karantinahane'de dokuz gün gözetim altında tutulan Walpole, kendisini İtalyan bir doktorun karşıladığını, deniz manzaralı odasını, binanın avlusundaki yoğunluğu ve limandaki yoğunluğu notlarına kaydetmiştir (Walpole, 1851, ss. 216-220).



Şekil 16. Güzelhisar, 1882 (BOA, ŞD 615/13).

Karantina merkezinin 18. yüzyılda aynı konumda inşa edilmiş olan Üçüncüzade Ömer Paşa Sarayı'nın bazı bölümlerini kullandığı sanılmaktadır. Büyük bir kule ve etrafında daha küçük yapıların yer aldığı karantina merkezinin yüzyılın sonuna kadar bu noktada hizmet verdiği anlaşılmaktadır. Karantinahanenin birkaç yapıdan oluştuğu ve bazı onarımlar gördüğü arşiv

belgeleri üzerinden izlenebilmektedir. Buna göre 1840 yılında Ömer Paşa Sarayı'nın bazı bölümlerinin tamir edilmesiyle faaliyetlerine başlayan karantina bölgesinin, 1850, 1852 ve 1853 yıllarında onarım gördüğü anlaşılmaktadır. Bu onarımlarda sağlam olmayan duvarların tamir edildiği, bazı yeni birimler eklendiği ve kullanılmayacak durumda olan bazı binaların ise yıkıldığı görülmektedir. Bu tamir işlemlerinden sonra karantinahanenin sistemli bir şekilde çalıştığı anlaşılmaktadır (Babul, 2019, ss. 107-113).

1855 yılı itibarıyla Güzelhisar kayalıkları üzerinde yer alan çok katlı yapılar, büyük bir meydan, evler ve geniş bir girişten oluşan Trabzon karantinasında her sabah erken saatlerde gerekli bakımların ve kontrollerin yapıldığı böylece salgın hastalıkların kontrol altında tutulduğu anlaşılmaktadır. Gerekli durumlarda ise kente gelen yolcuların 5 gün süreyle gözlem altında tutulduğu görülmektedir (Babul, 2019, ss. 113-115). Trabzon Limanı'ndaki hareketliliğin giderek arttığı 1850li yılların sonlarında Karantinahane'de bazı ek yapıların inşa edildiği anlaşılmaktadır (Üstün vd., 2021, s. 708). Karantina bölgesindeki yapıların yüzyılın sonuna kadar kullanıldığı, 1872 (İ.MVL 412/17933) ve 1899 yılında bazı bölümlerin yeniden tamir edildiği ve bölgenin 1910'lu yıllara kadar Trabzon Limanı yakınında hizmet verdiği anlaşılmaktadır (Babul, 2019, ss. 113-115).



Şekil 17. Güzelhisar Üzerinde Kurulan Karantinahane, 1853 (W.H. Parker).

Liman İnşasının Kent Hayatına Sunduğu Katkılar

Trabzon-Erzurum Yolu'nun ve Trabzon Limanı'nın yenilenmesiyle, Trabzon kentinin kazandığı ticari hareketlilik kentin dönüşümünde büyük bir rol oynamıştır. Bu dönemde kentin modern ihtiyaçlara cevap verebilecek biçimde yenilendiği, yeni görünüm, yeni kullanıcılar ve yeni alışkanlıklar kazanarak modernleştiği söylenebilir. Limanın yenilenmesi, ayrıca kentin ulaşılabilirliğini artırmış ve bu da kentin ziyaretçi sayısını etkilemiştir. Kente gidip gelen İtalyan, İngiliz, Fransız, İranlı kişilerin var olduğu, döneme ait seyahatnameler, raporlar ve nüfus kayıtlarından anlaşılmaktadır. Dolayısıyla kentte bir konaklama ihtiyacı doğmuş ve Meydan-ı

19. Yüzyılda Trabzon Limanı'nın İnşası ve Sosyo-Mekansal Yansımaları

Şarki çevresinde çok sayıda otel inşa edilmiştir⁶. 19. yüzyılda varlığından haberdar olduğumuz ilk otel, limandan kent meydanına ulaşan yol üzerinde yer alan ve bahçesinde portakal ağaçları bulunan Hotel d'Orient'dir. Rum bir kadınla evli olan bir Alman tarafından işletilen bu otel 1860 yılında faaliyette olan ilk modern konaklama yapısıdır (Brugsch, 1862, s. 39). 1883 yılı ticaret yıllıklarına göre Trabzon'da Dimitri tarafından işletilen Hotel d'Italie ile Matmazel Marguerite tarafından işletilen bir diğer otel daha bulunmaktadır (Şark Ticaret Yıllıkları, 1883, s. 607). Bu otelin bahsi 1885 ve 1891 Şark Ticaret yıllıklarında da geçmektedir. Otelin konumu müşterilerine iyi bir manzara (Belle Vue) sunan liman yakınlarıdır (Şark Ticaret Yıllıkları, 1885; 1891).

Kentteki modern konaklama hizmeti sunan otellerin sayısı özellikle 20. yüzyılın başında çoğalmaya başlamıştır. 1903 yılı Şark Ticaret Yıllıkları'na göre kentte üç yeni otel bulunmaktadır: kent meydanından limana doğru inen bir caddede köşe başında yer alan ve Emrullah Efendi tarafından işletilen Şafak Oteli, Tevfik Bey tarafından işletilen ve meydandaki parkın kuzeybatı köşesinde yer alan Şems Oteli ve yine buradan limana doğru inen bir cadde üzerinde bulunan Marengo'nun işlettiği Marengo Pansiyon (Şark Ticaret Yıllıkları, 1903). 1905 yılında ise Bertha ve Marco Policandriotti tarafından iletilen Hotel Suisse açılmıştır (Şark Ticaret Yıllıkları, 1905). 1913 yılında kentteki otel sayısı artmış ve iki yeni otel eklenmiştir. Bunlardan Haralombos Ktenidis tarafından işletilen Kostantinopol Palas Meydan-ı Şarki'de millet bahçesinin hemen yanında yer almaktadır. Otelde Avrupa ve Doğu mutfaklarından yemekler servis edilmekte ayrıca birahane ve kafe bulunmaktadır. Konumu tespit edilemeyen Haşim Oteli ise, Trabzon tebaasından Sarkis Efendi tarafından işletilmektedir (Şark Ticaret Yıllıkları, 1913). 1921 Şark Ticaret Yıllıkları'na göre kentte Şafak Oteli, Şems Oteli, Haşim Oteli, Hotel Suisse, Kostantinopol Palas ve Marengo Pansiyon olmak üzere 6 otel bulunmaktadır (Şark Ticaret Yıllıkları, 1921).



Şekil 18. Kostantinopol Palas Oteli, 2022 (Kübra Yaşar Arşivi).

⁶ Kentin tarihi çarşı bölgesi olan Moloz Limanı yakınlarında tüccarların konaklaması için kullanılan çok sayıda han bulunuyordu. Fakat kenti ziyaret eden gezginler, askerler ve turistler için daha modern konaklama standartlara sahip oteller Meydan-ı Şarki çevresinde ortaya çıkmaya başlamıştı.

Ticari faaliyetlerle günden güne büyüyen ve gelişen Trabzon'da, yeni meslek gruplarının ortaya çıktığı görülmektedir. 1868 yılı itibariyle yayınlanmaya başlayan Şark Ticaret Yıllıkları (Annuaire oriental) bize bu meslekler konusunda önemli bilgiler sunar. Kentte her geçen yıl büyüyen bir tüccar grubunun var olduğu görülürken, yine ticaret koluna dahil edilebilecek deniz taşımacılığı, sigortacılık, bankacılık, arabuluculuk gibi mesleklerin de ortaya çıktığı yıllıklar üzerinden izlenebilmektedir. Kentin 19. yüzyılda yaşadığı bu renkli ticari hayat, esnaf gruplarının da çeşitlenmesine sebep olmuş, porselen, şekerleme, pasta, parfüm, konyak, mobilya, müzik enstrümanları, oyuncak, kırtasiye ürünleri ve tütün satışlarının yapıldığı dükkanlar ortaya çıkmıştır. Bunlara ek olarak doktorluk, dişçilik, eczacılık, avukatlık, fotoğrafçılık, saatçilik, modacılık, matbaacılık, otel işletmeciliği, gazetecilik gibi mesleklere de ilk kez bu dönemde rastlanır (Şark Ticaret Yıllıkları, 1883; 1885; 1913).

Kentin önemli tüccar sınıfını barındıran ticarethaneler de bu bölgede açılmaktadır. 19. yüzyılda yeni kent meydanında inşa edilen Anadolu Han ve Suluhan'da birçok ticarethane, Avrupalı nakliye ve sigorta şirketlerinin temsilcilikleri, bazı tüccarlar ve komisyonerlerin ofisleri ile farklı ticari temsilciliklere ait bürolar bulunmaktadır. 1900 yılı Trabzon Vilayet Salnamesi'ne göre, Trabzon'a deniz seferleri düzenleyen ve 1837'den beri faaliyetlerini sürdüren Lloyd Kumpanyası (Avusturya), 1843 yılında kurulan ve 1878'de İdare-i Mahsusa ismini alan Osmanlı Kumpanyası, 1858'de kurulan Messageries Maritimes Kumpanyası (Fransız), 1856'da Trabzon seferlerine başlayan Yunan Kumpanyası, 1862'de kurulan İtalyan Kumpanyası, Rus Ticaret ve Denizcilik Kumpanyası ile Fransız Paquet Kumpanyası kent meydanında yer alan birer acenete sahiptir (Trabzon Vilayet Salnamesi, 1900).

Kentte yeni ticarethanelerin ve temsilcilerin kuruluşu sadece bir "ofis açma" eylemi değil, aynı zamanda yeni bir ticari burjuvazinin oluşması ve tüccar ailelerin ortaya çıkması demektir. Hayriye tüccarı Nemlizade Biraderler, Ermeni Missir Biraderler, Rum Kapayannidis biraderler, Rum Fostiropoulos biraderler, Rum Papadopoulos Biraderler ve Rum Theophylaktos Biraderler 19. yüzyılda birer ticaret burjuvazisi olarak yükselişe geçen ailelere örnek gösterilebilir. Bu aileler deniz taşımacılığı, sigortacılık, transit ticaret, maden işletmeciliği gibi işlerin yanı sıra bankacılıkla da yoğun olarak ilgilenmişlerdir (Şark Ticaret Yıllıkları, 1885; 1908). Osmanlı Bankası'ndan sonra kentteki en önemli finansal kuruluşlar olan Nemlizade Bankası, Kapayannidis Bankası (Credit-Lyonnais) ve Hostropulo Bankası birer kredi kurumu gibi işlev görmüştür (Cora, 2013, s. 11). Bunlardan başka Fostiropoulos ve Theophylaktos ailelerinin de bankerlik yaptığı bilinmektedir (Şark Ticaret Yıllıkları, 1913). Dahası kentin bu yeni yerli burjuvazisinin Avrupa ile Trabzon arasında kurulan ticaret ağının büyük bir kısmını yönettikleri, Liverpool ve Manchester gibi önemli ticari merkezlerde acentelere sahip oldukları bilinmektedir (Walpole, 1851, s. 220).

Bahsi geçen bu ailelerin özellikle kentin tarihi çarşısı ile modern kent merkezi Meydan-ı Şarki'yi birbirine bağlayan Kunduracılar Caddesi üzerinde ticarethaneler kurdukları görülmektedir. Bu yapılardan bazıları günümüzde hala ayakta⁷. Bu aileler kentteki önemli kamu yapılarını da finanse etmiştir. Örneğin Nemlizade Ailesi, Değirmendere üzerinde bir köprü yaptırmış, ailenin gücünü sergilemenin yanı sıra kentin yapı stoğuna da katkı sunan taş bir konak inşa ettirmiş, bu konağın yanındaki bir caminin tamiratını üstlenmiş ve kentin önemli ailelerine mensup çocukların eğitim almaları için bir okulun kurulmasını finanse etmişlerdir (Cora, 2013,

⁷ Kapayannidis Biraderlere ait ticarethane ve aile konağı bugün bir giyim mağazası olarak hizmet vermektedir.

ss. 10-11). Rum tüccar Kostaki Theophylaktos'un Tuzluçeşme Mahallesi'nde bir tiyatro binası inşa ettirdiği (Usta vd., 2017), 1902 yılında kentin Rum tüccarlarının günümüzde hala eğitim amaçlı kullanılan Trabzon Rum Erkek Okulu'nun yeniden inşasını finanse ettikleri bilinmektedir (URL-1).

Trabzon Limanı'nın inşası sonrasında kentin sahip olduğu bu renkli sosyal doku, özellikle Tanzimat sonrasında Osmanlı hükümetinin en önemli politikası olan merkezileşme ve dolayısıyla da devletin gücünü pekiştirme ideolojisine mükemmel bir ortam hazırlamıştır. Bu ideolojinin en ulaşılabilir sergileme aracı şüphesiz mimari yapılardır. Bu dönemde gerek devlet eliyle gerek özel kişi ve kuruluşlarca kentte çok sayıda yapı inşa edilmiştir. Söz konusu yapıların büyük çoğunluğu liman ve yakınındaki modern kent meydanında inşa edilmiş olup, dönemin mimari modasına uygun olarak Neoklasik, Neobarok, Art Nouveau ve Oryantalist üsluplarını takip etmişlerdir. 1882 de inşa edilen ve inşasından bir süre sonra belediye binası olarak kullanılan İtfaiye ve Posta Teşkilatı Binası kentin bu modern meydanında devlet eliyle inşa edilmiş yapılara örnek olarak gösterilebilir (Özen vd., 2010, s. 208). Yapının belediye olarak kullanılması sonrasında posta ve telgraf teşkilatı için yeni bir bina inşa edilmesi gündeme gelmiş ve 1910 yılında belediye binasının hemen kuzeydoğusunda yeni bir yapının inşasına başlanmıştır (BOA, ML.EEM 814/27). Günümüzde Trabzon Müzesi olarak kullanılan Theophylaktos (Kostaki) Konağı, Nemlizade Konağı, Kapayannidis Konağı, Fostiropoulos Konağı gibi sivil yapılar, bölgede tüccar ailelerin finanse ettiği ve kentin mimari çehresinin değişiminde büyük rol oynayan yapılar arasındadır (URL-1). Bunlardan başka 19. yüzyılın son çeyreği itibariyle Meydan-i Şarki ve yakın çevresinde gayrimüslim okulları, dini yapılar, konsolosluk binaları ve çeşitli kamu yapıları inşa edilmiştir (Küçükuşurlu vd., 2019).

Yüzyılın ortalarından sonra kent inşa edilen oteller, yeni açılan ticarethaneler, mağazalar ve çeşitli kamu binaları ile modern bir görünüm kazanmış ve bu durum 1860ların sonları itibariyle bölgedeki yaşantıyı da etkilemeye ve değiştirmeye başlamıştı. Bu tarihlerden sonra meydan bölgesinin bir Millet Bahçesine dönüştürülerek halkın ve tüccarların kullanımına açıldığı görülmektedir. 1869 yılında Trabzon'da bulunan Fransız mimar Deyrolle, belki biraz da abartarak meydanı Trabzon'un Champs-Elyées'i olarak tarif etmektedir. Yeni Erzurum yolunun bu noktadan geçtiğini belirten Deyrolle'ün notlarında meydanın ağaçlandırıldığı ve kentin en temiz yeri olduğu anlatılmaktadır. Pazar ve yortu günlerinde kentin Gayrimüslim sakinleri burada toplanmakta ve vakit geçirmektedir (Deyrolle, 1940, s. 10).



Şekil 19. Millet Bahçesi ve Kullanıcıları, Tarihsiz
(Salt Araştırma, Fotoğraf ve Kartpostal Arşivi).

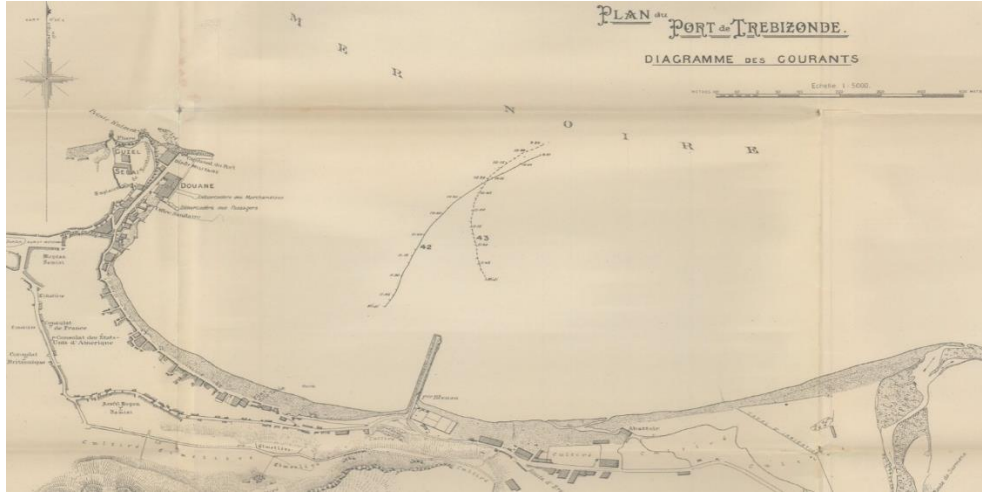
Kentte yaşantıyı etkileyen bir diğer etken de eğlence sektörüydü. 1871 tarihli vilayet salnamelerine göre kentte 4 gazino bulunuyordu (Trabzon Vilayet Salnamesi, 1871). 1876'da bu sayı 10'a yükselmişti (Trabzon Vilayet Salnamesi, 1876). Kentte eğlence sektörüne hizmet eden en önemli alanlardan biri ise tiyatroydu. Trabzon'da tiyatro faaliyetleri Ermeni ve Rum okullarında oynanan tiyatro oyunları ile başlamıştı. Sinema ve tiyatro oyuncusu Arman Kotikyan'ın aktardığına göre Petros Minasyan ve Ulusal Cemiyet (Ermeni Ulusal Cemiyeti) önderliğinde önceleri evlerde ve Ermeni okullarında Kutsal Kitap'tan alınan hikayelerin temsil edilmesiyle başlayan tiyatro faaliyetleri, 1855-1860 yıllarında yapı-profesyonel bir tiyatro ekibinin kurulması ve özellikle tiyatro oyunları sergilemek üzere düzenlenmiş mekanlarda oyunların temsil edilmesiyle büyümüştür. Temsil edilen oyunlara kentin her cemaatinden katılım oluyor ve oyunlar bazen de Türkçe sergileniyordu. 1890'lardan itibaren Trabzon'da tiyatro faaliyetleri artış göstermiş, bu çalışmalar Vali Ali Paşa tarafından da desteklenmişti. 1890 yılında Trabzon Valisi olarak göreve başlayan Ali Paşa, oynanan oyunların çoğunlukla Ermenice ve Yunanca olması üzerine kendisi de Türkçe oyunlar yazmış ve daha önce Ermeni tiyatrocuları eğitmek üzere Trabzon'a gelen Tomas Fasulyacıyan'ı ikinci kez kente davet etmişti. Tomas Fasulyacıyan ve ekibinin sergilediği oyunlardan bazıları ise millet bahçesinde kurulan yazlık sahnede oynanmıştı (Usta vd. 2017, ss. 30-40).

Özellikle 1890lardan itibaren tiyatro faaliyetlerinin yoğunlaşması, kentte bir tiyatro binasına duyulan ihtiyacı gündeme getirmişti. Kentin önde gelen tüccarlarından Kostaki Theophylaktos, kendi ismini taşıyan bir tiyatro binasının inşası için 1895 yılında girişimlerde bulunmuştu. İnşasına aynı yıl başlanan yapı, iki yılda tamamlanmış ve Trabzon'un ilk tiyatro binası olarak Osmanlı Devleti'nin son yıllarına kadar faaliyette kalmıştı. İtalyan bir mimar tarafından tasarlanan Kostaki Tiyatrosu'nun, inşası ve donanımı için gerekli malzemeler ise İtalya'dan getirilmişti. Tiyatro binasının 300 kişi kapasiteli ana salonu dışında özel locaları da bulunmaktaydı. Önemli tiyatro yapılarından biri de millet bahçesi yanında yer alan Pilosyan

Tiyatrosu'ydu. Trabzonlu bir Ermeni olan Bedros Pilosyan ve ortağı Arsen Minasyan 1911 yılında "Trabzon Osmanlı Sinematografi" adlı bir şirket kurmuş ve bir sinema binasının inşası için girişimde bulunmuştu (Usta vd. 2017, ss. 155-162). 1913 yılında inşa edilen yapı, kentte pek çok tiyatro ve sinema gösterimine de ev sahipliği yapmıştı.

Yüzyılın sonlarında meydanın iyice hareketlendiği, etraftaki oteller, tiyatrolar ve kumarhanelerle birlikte kullanıcı sayısının arttığı ve çeşitlendiği görülmektedir. Meydanın çehresi oldukça değişmiş ve kentin yükselen cazibe merkezi olan bölge, yük hayvanlarının toplandığı bir alandan oldukça renkli, çağdaş bir kent mekanına dönüşmüştü. Dolayısıyla 19. yüzyılda Trabzon-Erzurum Yolu ve bunun paralelinde Trabzon Limanı'nın inşasıyla ticaretin getirdiği zenginliğin bir sonucu olarak hem yapılı çevrenin hem de yaşantının modernleştiği görülmektedir.

Değerlendirme ve Sonuç



Şekil 20. Trabzon Limanı, 1913 (BCA, 1-0260).

Yukarıda yer alan 1913 tarihli plan Trabzon Limanı ve çevresinde gerçekleştirilen çalışmalara dair bir özet niteliğindedir. 1870 yılından itibaren yapılan tüm çalışmaların görülebildiği bu haritaya göre liman bölgesinin batısında 1880 yılında dolgusu yapılan ve üzerine gümrük binaları ve ambarlar inşa edilen gümrük bölgesi yer alırken buranın arkasında kentin askeri ve sıhhi faaliyetlerini sürdürdüğü Güzelhisar yer almaktadır. Güzelhisar kayalıklarının en uç bölgesinde 1863 yılında inşa edilen deniz feneri bulunmaktadır. Bölgenin doğusunda 1894 yılında projelendirilen dalgakıran ile bunun yanında askeri ambarlar görülebilmektedir.

Çalışmanın ortaya koyduğu bulgular, Osmanlı Hükümeti'nin bu projeyi salt bir ticari girişim olarak görmediğini kanıtlamaktadır. Proje, limanın sığlaşmasını önleyecek teknik müdahaleler ile uluslararası ticareti yönetecek idari altyapıyı bir arada ele almıştır. Daha da önemlisi, aynı mekânsal yatırım içinde, kentin savunulması ve kamu sağlığı gibi hayati işlevleri de çözüme kavuşturulmuştur. Böylelikle Trabzon Limanı projesi, tek bir yatırımın hem ekonomik hem askeri hem de sıhhi faydaları gözettiği, 19. yüzyıla özgü entegre bir kentsel planlama örneği olarak öne çıkmaktadır.

Araştırmanın ortaya koyduğu bir diğer önemli bulgu ise, projenin sadece merkezden dayatılan bir karar olmadığı, aynı zamanda yerel aktörlerin raporları, dilekçeleri ve ısrarlarıyla şekillendiğidir. Ali Rıza Paşa'nın 1853'teki raporundan kent sakinlerinin liman inşası taleplerine, yerel dinamiklerin projenin ilerlemesinde kritik bir rol oynadığı tespit edilmiştir. Bu anlamda 19. yüzyıl devlet politikalarının yerelden beslendiği söylenebilir. Dahası kent sakinlerinin çeşitli yapıları finanse ederek kentin dönüşümüne katkı sundukları, kentteki modern yaşamın aktif katılımcıları oldukları ve bu değişimi talep ettikleri görülmektedir. Tüm bu değişimleri mümkün kılan şey ise Trabzon kentine ulaşan yolların ve Trabzon Limanının iyileştirilmesidir.

Kentin modern limanı olarak tarihi bir liman bölgesinin seçilmesi, kentin kurulduğu günden beri koruduğu liman kenti kimliğine de katkı sunmaktadır. Komnenoslar döneminden itibaren aktif bir biçimde kullanılan Çömlekçi Limanının 19. yüzyılda işlevini ve konumunu koruyarak kentin ana limanına dönüşmesi bir işlevsel sürekliliğin işareti sayılabilir. Bu anlamda limanın, kent hafızasındaki yerini güçlendirdiği açıkça görülebilir.

Son olarak, bu altyapı yatırımlarının kentin sosyo-ekonomik ve sosyo-mekânsal dokusunu kalıcı olarak dönüştürdüğü görülmüştür. Limanın iyileştirilmesi, kenti uluslararası ulaşım açarak yeni bir ticari sınıfın ve oteller, tiyatrolar, gazinolar, bankalar, telgrafhane ve postaneler gibi yeni kentsel kurumların ortaya çıkışını tetiklemiştir. Bu durum, tarihi kent meydanının modern bir kentsel merkeze dönüşmesine zemin hazırlamıştır. Söz konusu kent merkezi, bugün dahi işlevini ve kent merkezi olma konumunu korumaktadır. Dolayısıyla Trabzon Limanı inşaa projesinin, bir altyapı yatırımı olmanın ötesinde kentsel mekânın geleceğini inşa ettiği düşünülebilir.

Kısaltmalar

BOA. Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivleri; BCA. Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivleri.

KAYNAKÇA

- AKSOY, V. (2014). *II. Meşrutiyet Dönemi'nde Trabzon*. Trabzon: Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. (Yayımlanmamış Doktora Tezi).
- Anonim. (1859.07.04) "О СОСТОЯНИИ ТОРГОВЛИ ВЪ ТРАПЕЗОИТЕ (Trabzon'da Ticaretin Durumu Hakkında)". *КАВКАЗЪ (Kavkaz)*: 283-284.
- BABUL, E. (2019). *Trabzon'da Üçüncüade Ömer Paşa Sarayı: Kişi/yer/yapı diyalektiği*. Trabzon: Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi).
- BAYTAL, Y. (2013). "Trabzon Limanı İnşası". *History Studies*, V/3: 21-35.
- BIJIŞKYAN, P. M. (1998). *Pontus Tarihi* (çev. H. D. Andreasyan). İstanbul: Çiviyazıları.
- BORDIER, J. (1934). *Relation d'un voyage en Orient par Julien Bordier, ecuyer de Jean Gontaut, Baron de Salignac, ambassadeur a Constantinople (1604-1612)*. Atina: Hestia.
- BRUGSCH, H. (1862). *Reise der K. preussischen gesandtschaft nach Persien 1860 und 1861*. (C. 2). Leipzig: Hinrichs

19. Yüzyılda Trabzon Limanı'nın İnşası ve Sosyo-Mekansal Yansımaları

- BRYER, A. - WINFIELD, D. (1985). *The Byzantine Monuments and Topography of the Pontos*. Washington, D.C: Dumbarton Oaks.
- CORA, Y. T. (2013). "A Muslim Great Merchant [Tüccar] Family in the Late Ottoman Empire: A Case Study of the Nemlizades, 1860-1930". *International Journal of Turkish Studies*. XIX/1-2: 1.
- CLAVIJO, R. G. DE. (2016). *Timur Devrinde Kadis' ten Semerkand'a Seyahat* (Ö. R. Doğrul, Çev.). İstanbul: Köprü Kitapları.
- DEMİRKAYA, F. Ü. (2014). *Toplumsal Dinamikler Bağlamında Trabzon Kent Dokusunun Dönüşümü (Komnenos Hanedanlığından Cumhuriyet'e Kadar)* Trabzon: Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü. (Yayınlanmamış Doktora Tezi).
- DEMİRKAYA, F. Ü. - & YAVRU, M. (2021). "Osmanlı Dönemi Trabzon'unda Salgınlar ve Karantina Binaları (1838-1914)". *MEGARON/YILDIZ TECHNICAL UNIVERSITY, FACULTY OF ARCHITECTURE E-JOURNAL*. XVI/4: 702-720.
- DEYROLLE, T.-L. (1940). *1869'da Trabzon'dan Erzurum'a* (çev. Reşat Ekrem Koçu). İstanbul: Çığır Kitabevi
- EASTMOND, A. (Ed.). (2016). *Bizans'ın öteki imparatorluğu: Trabzon*. İstanbul: Koç Üniversitesi Anadolu Medeniyetleri Araştırma Merkezi.
- HAMILTON, W. J. (1842). *Researches in Asia Minor, Pontus, and Armenia: With some account of their antiquities and geology* (C. 1). Londra: John Murray.
- ISSAWI, C. (1970). "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Route". *International Journal of Middle East Studies*, I/1: 18-27.
- JAUBERT, P.-A. (1821). *Voyage en Arménie et en Perse*. Paris: Pélicier.
- KÜÇÜKÜĞURLU, M. - YILMAZ, Ö. (2019). "Trabzon Şehir Tarihine Bir Katkı Osmanlı Dönemi Trabzon Şehir Haritası (19. Yüzyıl)". *I. Uluslararası Karadeniz Tarihi Sempozyumu Kitabı*. Trabzon: 485-512.
- ÖZEN, H. vd. (2010). *Trabzon: Kent İçi Kültür Varlıkları Envanteri*. Trabzon: Trabzon Valiliği
- ÖKSÜZ, M. (2006). *Onsekizinci yüzyılın ikinci yarısında Trabzon: Toplum-kültür-ekonomi*. Trabzon: Serander.
- ÖZKAN, F. (2016). "The Role of the Trabzon-Erzurum-Bayezid Road in Regional Politics and Ottoman Diplomacy, 1850s- 1910s". *The Ottoman East in the Nineteenth Century Societies, Identities and Politics*. (ed. Yaşar Tolga Cora - Dzovinar Derderian - Ali Sipahi) Londra: I. B. TAURIS: 19-41.
- SOUTHGATE, H. (1840). *Narrative of a Tour Through Armenia, Kurdistan, Persia and Mesopotamia: With Observations on the Condition of Mohammedanism and Christianity in Those Countries* (C. 1). Londra: Tilt and Bogue.
- Şark Ticaret Yıllıkları*. (1883).
- Şark Ticaret Yıllıkları*. (1885).
- Şark Ticaret Yıllıkları*. (1903).

- Şark Ticaret Yıllıkları. (1905).
- Şark Ticaret Yıllıkları. (1908).
- Şark Ticaret Yıllıkları. (1913).
- Şark Ticaret Yıllıkları. (1921).
- ŞAŞMAZ, M. (2014). *İngiliz Belgelerine Göre Trabzon Vilayeti Ticari Raporları, 1830-1914*. (C. 3). Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- TOURNEFORT, J. P. DE. (1717). *Relation d'un Voyage du Levant* (C. 3). Lyon: Anisson et Posuel.
- TOZLU, S. (1997). "Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu (1850-1900)". Erzurum: Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayımlanmamış Doktora Tezi)
- Trabzon Vilayet Salnamesi*. (1871).
- Trabzon Vilayet Salnamesi*. (1876).
- Trabzon Vilayet Salnamesi*. (1900).
- URL-1: pontosworld.com. (erişim tarihi: 09.11.2025)
- USTA, V. - TULUK, Ö. İ. (2017). *Başlangıçtan Halkevleri'ne Trabzon'da Tiyatro*. Trabzon: Serander Yayınları.
- WALPOLE, F. (1851). *The Ansayrii, and the Assassins: With Travels in the Further East, in 1850-51: Including a Visit to Nineveh* (Vol. 2). Londra: R. Bentley.
- YILMAZ, Ö. (2013). "19. Yüzyılda Trabzon'da Fransız Ticareti ve Yatırımları". *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, VIII/15: 39-76.
- YILMAZ, Ö. (2015). "Dussaud Biraderlerin Trabzon Limanı İnşa Projesi (1870)". *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, IX/18: 213-244.
- YILMAZ, Ö. (2022). Trabzon Limanı. İçinde *Trabzon Tarihi*, II (ed. Hikmet Öksüz, Veysel Usta, Kenan İnan). Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları, Trabzon.

Arşiv Kaynakları

- Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivleri (BOA)
- Cevdet Askeriye (C.AS), 639/26903; 198/8503.
- Dahiliye İdare (DH.İD), 59/22.
- Dahiliye, Mektubi Kalemi (DH.MKT), 1170/70.
- Hariciye Nezareti Tercüme Odası (HR.TO), 443/12.
- Haritalar (HRT.h), 629.
- Hatt-ı Hümayun (HAT), 593-29075; 598/29329.
- İrade Şura-yı Devlet (İ.ŞD), 57/3239.
- İrade-i Dahiliye (İ.DH), 605/42189; 725/50571.

İrade-i Meclis-i Vala (İ.MVL), 293/11795; 454/20321; 521/23421.

İrade Rüşumat (İ.RSM), 4/30; 15/8.

İrade-i Ticaret ve Nafia 10/15.

Şura-yı Devlet (ŞD), 566/47; 570/11; 570/16; 1848/4.

Yıldız Esas Evrakı (Y.EE) 11/7; 35/41.

Yıldız Mütenevvi Maruzat (Y.MTV), 76/145; 207/56.

EXTENDED ABSTRACT

In the 19th century, the city of Trabzon began to reemerge as an essential center of trade and diplomacy, particularly with the rise of the Trabzon-Erzurum Road as an important trade route connecting the Black Sea coast to the interior of the Ottoman Empire and far beyond. This strategic road led directly to a revival in the economic and geopolitical importance of the city, strengthening its position as a passage between Europe and the East. In response to the increasing volume of trade and the growing number of foreign merchants and consuls operating in the region, the Ottoman government prioritized the development of the port facilities of Trabzon to better accommodate the expanding commercial functions of the city and increase state revenues from customs and trade related activities.

Starting from 1870, a series of extensive reconstruction works were initiated at the Trabzon Port. Although these works spanned over 45 years, the long-term investments considerably transformed both the port and the urban pattern of the city. To protect the harbor from silt and rough seas, breakwaters were constructed to ensure the continuous and efficient functioning of maritime trade. In addition to functional infrastructure such as passenger and merchandise loading and unloading docks, customs offices and warehouses were built to facilitate port operations and increase storage capacity.

Further securing the port and its growing importance, military facilities such as bastions and arsenals were added to ensure the defense of the city. At the same time, public health measures were integrated into port planning, through the construction of a quarantine center, reflecting the growing concern with disease prevention and sanitary regulations, especially given the increase in the number of international ships docking at the port. These compounded investments provided the foundation for a modern port infrastructure that serves not only economic needs, but also military and health functions.

The modernization of the port had drastic effects on the city of Trabzon. As the port grew more active and accessible, so did the number of travelers, merchants and officials visiting the city. This flow of people helped trigger a wave of urban development, especially in the immediate areas surrounding the port. A new city square was established nearby, which quickly became the focal point of urban life. Around this square, hotels, commercial buildings, shops, stores and entertainment venues began to emerge, reflecting the transition of the city to a more modern, service-oriented economy.

This transformation was not only driven by government initiatives from the top down. Local administrators, merchants and the residents of Trabzon played an active role in shaping the transformation of the city. The people of Trabzon contributed to the growth and modernization of their city through public investment, community involvement and participation in

global trade networks. In the early 20th century, Trabzon not only consolidated its role as a key Black Sea port, but also underwent a remarkable urban transformation that reflected broader patterns of modernization in the late Ottoman Empire.