

**19. YÜZYILDA ÇUKUROVA-İSTANBUL ÖRNEĞİNDE MESAFE
SÜRESİNİN DÖNÜŞÜMÜ**

DOKTORA TEZİ

OZAN ARSLAN

**MERSİN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**TARİH
ANABİLİM DALI**

**MERSİN
OCAK- 2022**

19. YÜZYILDA ÇUKUROVA-İSTANBUL ÖRNEĞİNDE MESAFE SÜRESİNİN DÖNÜŞÜMÜ

DOKTORA TEZİ

OZAN ARSLAN

ORCID ID: 0000-0003-2574-8325

**MERSİN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**TARİH
ANABİLİM DALI**

**Danışman
Doç. Dr. Ahmet ASKER
ORCID ID: 0000-0001-8795-5261**

**MERSİN
OCAK – 2022**

ÖZET

Bu çalışmada, modern zamanda buharlı gemi, tren gibi motorlu ulaşım araçlarının kullanılmasıyla birlikte mesafe sürelerinin devrimsel nitelikte kısılması ve bu kısalmaya neden olan dinamikler Çukurova örneğinde incelenmiştir. Modern öncesi dönemde karayolu ve suyolunda at, deve, insan, rüzgar, su akıntısı gibi doğada hazır bulunan güç kaynaklarına dayalı ulaşım araçları kullanılmıştır. Bu durum fosil yakıtlı motorlu ulaşım araçlarının icadıyla birlikte değişmiştir. İnsan, artık doğada hazır bulunan güç kaynakları yerine kendisi tarafından yapılan motorlara dayalı ulaşım araçlarını kullanmaya başlamıştır. Böylece örneğin atlı ulaşım ile günlerce süren bir yolculuk, trenle birlikte birkaç gün sürmüştür.

Modern zamanda mesafe süresinin kısılması ile Avrupa’da gelişen kapitalist üretim tarzı arasında önemli bir ilişki vardır. Karl Marx ve David Harvey’e göre sermayedarın ürünlerini olabildiğince hızlı bir şekilde pazara ulaştırma isteği, ulaşım teknolojisinin gelişimini teşvik eder. Nitekim ilk demiryolu ve buharlı gemi taşımacılığı, üretilen ürünlerin daha hızlı bir şekilde pazara ulaştırma isteğinin sonucunda gelişmiştir.

Kapitalist üretim tarzı, Dünyadaki ulaşımın niteliğini değiştirdiği gibi Çukurova’daki ulaşım sistemini de değiştirmiştir. 19. yüzyılda Çukurova ile Avrupa kapitalizmi arasında ticari ilişkilerin artmasıyla bölgedeki doğal güç kaynaklarına bağlı ulaşım araçları yetersiz kalarak yerlerine fosil yakıtlı motorlu ulaşım araçları almıştır. Deniz taşımacılığında gemi trafiği yoğunlaşmıştır. Zamanla tarifeli buharlı gemi seferleri başlamıştır. Deniz trafiğindeki yoğunluğun sonucunda 19. yüzyılın ortalarına kadar köy olan Mersin, bölgenin limanı olmasıyla birlikte bir liman kente dönüşmüştür. Bu liman kentin iskele kapasitesi de zamanla artmıştır. Karayolunda ise Mersin Limanı ile Adana arasındaki büyük memeli hayvanlara dayalı taşımacılığın yetersiz kalması üzerine 1886’da demiryolu yapılmıştır. Son olarak da Bağdat Demiryolu’nun inşasıyla birlikte Çukurova ile Anadolu’nun içleri arasında modern ulaşım sağlanmıştır.

19. yüzyılda Çukurova’daki ekonomik büyümenin paralelinde, doğal güç kaynaklarına dayalı ulaşım araçlarından fosil yakıtlı motorlu ulaşım araçlarına geçilmiştir. Bölgedeki iktisadi yapının baskısıyla ulaşım altyapısı değişmiştir. Böylece mesafe süresi, devrimsel nitelikte önemli oranda kısalmıştır. Mesafe süresi yaklaşık 30 günden 6 günden daha az bir süreye düşmüştür.

Anahtar Kelimeler: Çukurova, Mesafe Süresi, Demiryolu, Buharlı Gemi, Mersin Limanı.

Danışman: Doç. Dr. Ahmet ASKER, Tarih Anabilim Dalı, Mersin Üniversitesi, Mersin.

ABSTRACT

In this study, the revolutionary shortening of distance times with the use of motor transportation vehicles such as steamships and trains in modern times and the dynamics that caused this shortening were examined in the Cukurova sample. In the pre-modern era, highway and waterway transportation vehicles were propelled by natural resources such as horses, camels, people, wind, and water currents. Along with the development of fossil fuel motor vehicles, this changed. Man began to use transportation vehicles powered by engines they created rather than the natural power sources that were currently available. Hence, for instance, travel that would have taken days on horseback might take several days by train.

There is a significant connection between the shortening of distance time in modern times and the development of a capitalist production method in Europe. The goal of capitalists to get their products to market as rapidly as possible, according to Karl Marx and David Harvey, stimulates the development of transportation technology. As a matter of fact, the need to deliver manufactured goods to market faster led to the development of the first railway and steamship transportation.

The nature of transportation in the world, as well as the transportation system in Cukurova, was altered by the capitalist production style. With the expansion of economic interactions between Cukurova and European capitalism in the 19th century, transportation vehicles powered by natural power sources in the region became obsolete, and fossil fuel motor vehicles took their place. Sea transportation saw an increase in ship traffic. Over time, scheduled steam cruises began. Mersin, which was a village until the middle of the 19th century, became a port city with the region's port as a result of the density of sea trade. This port city's pier capacity similarly increased over the years. After the transportation between Mersin Port and Adana based on huge mammals proved insufficient on the highway, a railway was built in 1886. Finally, the construction of the Baghdad Railway offered contemporary transit between Cukurova and Anatolia's interior.

In parallel with the growth of the economy in Cukurova in the 19th century, fossil fuel motorized transportation vehicles replaced natural power transportation vehicles. The transportation system was altered as a result of the region's economic structure. Thus, the distance time was drastically shortened in a revolutionary way. The distance time was shortened from about 30 days to less than 6 days.

Keywords: Çukurova, Distance Time, Railway, Steamship, Mersin Port.

Supervisor: Doç. Dr. Ahmet ASKER, Department of History, Mersin University, Mersin.

TEŞEKKÜRLER

Yaşamım boyunca her zaman yanımda duran ve destekleyen babam, annem, halam ve ablama ne kadar teşekkür etsem azdır.

Tarih alanında kendimi geliştirmemi sağlayan, katkılarından ve sohbetlerinden dolayı Mersin Üniversitesi Tarih bölümü öğretim elemanlarına, öğrencilerine ve çok şey öğrendiğim ve hala da öğrenmekte olduğum arkadaşlarıma çok teşekkür ederim. Ayrıca lisans eğitimimi tamamladığım Uludağ Üniversitesi ve yüksek lisans eğitimimin bir kısmını sürdürdüğüm Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Tarih bölümü öğretim elemanlarına ve bu üniversitelerdeki arkadaşlarıma da teşekkürlerimi sunarım.

Öğrenim sürecimdeki nitelikli katkısından ve bu doktora tezinin konusunu belirlememdeki yardımından dolayı eski tez danışman hocam emekli öğretim üyesi Prof. Dr. Fevzi Demir'e özellikle teşekkür etmek isterim.

Son olarak öğrenim sürecimde çok şey öğrendiğim, tez araştırmamda her türlü yardımı ve desteği sağlayan tez danışman hocam Doç. Dr. Ahmet Asker'e çok teşekkür ederim.

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
İÇ KAPAK	i
ONAY	ii
ETİK BEYAN	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT	v
TEŞEKKÜRLER	vi
İÇİNDEKİLER	vii
TABLolar DİZİNİ	viii
ŞEKİLLER DİZİNİ	viii
GRAFİKLER DİZİNİ	xi
KISALTMALAR VE SİMGELER	xii
1. GİRİŞ	1
2. ÇUKUROVA'DA MESAFENİN EN UZUN TARİHİ: DOĞAYA BAĞIMLILIK	9
2.1. İnsanlar ve Yollar	9
2.2. İnsanlar ve Ulaşım	22
2.2.1. Ulaşım Araçlarına Müdahale	22
2.2.1.1. Karayolu Ulaşım Araçlarına Müdahale	22
2.2.1.2. Suyolu Ulaşım Araçlarına Müdahale	31
2.2.2. Ulaşım Mekânına Müdahale	37
2.2.2.1. Karayolu Ulaşım Mekânına Müdahale	37
2.2.2.2. Su Yolu Ulaşım Mekanına Müdahale	41
2.3. Yollar ve Çukurova	47
2.3.1. Çukurova Mekanın Neresinde	47
2.3.2. Çukurova'da Ne Var	51
2.3.3. Çukurova Yolların Neresinde	59
2.4. Mesafe Süreleri ve Çukurova	63
2.5. Mesafeler ve Çukurova: Mesafenin Durağanlığı	67
3. KÜÇÜLEN DÜNYA'DA ÇUKUROVA: MAKİNELER ÇAĞI	70
3.1. Üretim Patlaması: Sanayi Devrimi	70
3.2. Paranın Mesafeye Müdahalesi	79
3.3. Doğadan Bağımsızlık: İnsanın Mesafeye Egemenliği	91
3.4. Bereketli Topraklara Doğru: Paranın Çukurova'ya Müdahalesi	100
3.5. Küçülen Mekanda Çukurova	125
3.5.1. Suyolu Ulaşımına Müdahale	125
3.5.2. Karayolu Ulaşımına Müdahale	137
3.5.2.1. Su Yolu Ulaşımının Devamı Niteliğinde Bir Karayolu: Mersin Limanı-Tarsus-Adana Yolu	137
3.5.2.2. Uzun Mesafeli Karayolu: Bağdat Demiryolu Hattı	147
3.6. Değişen Mesafeler	159
4. SONUÇ	168
KAYNAKLAR	172
EKLER	187
ÖZGEÇMİŞ	208

TABLOLAR DİZİNİ

	Sayfa
Tablo 2.1. Anadolu'daki Kentlerin Vergi Mükellefi Sayısı (1550-1600)	53
Tablo 2.2. Anadolu'daki bazı kent merkezlerinin 1831'deki erkek nüfusu	55
Tablo 2.3.1572 Adana Sancağı Vergi Mükellefleri İstatistikleri ve tahmini nüfusu	56
Tablo 2.4. 1831 yılı Adana Sancağının Erkek Nüfusu ve Tahmini Toplam Nüfusu	57
Tablo 2.5. 1831 yılı Tarsus Sancağının Erkek Nüfusu İstatistikleri ve Tahmini Toplam Nüfusu	57
Tablo 2.6. İstanbul-Adana Arasındaki Menziller ve Menziller Arası Mesafe Süresi	64
Tablo 2.7. İstanbul ile Adana arasındaki konaklama merkezleri ve mesafe süreleri	66
Tablo 3.1. Teknik gelişmelerin emek gücüne etkisi	76
Tablo 3.2. İngiltere'de sektörlere göre sanayi büyüme oranları	77
Tablo 3.3. İngiltere'de sektörlere göre kişi başı sanayi üretim büyüme oranları	77
Tablo 3.4. İngiltere'de sanayi, nüfus ve kişi başına sanayi üretimi büyüme oranları.	78
Tablo 3.5. Baltimore-Ohio Demiryolu hattının uzunluğu ve kârı (1830-1836)	81
Tablo 3.6. 1825-1911 yılları arasında Britanya'da demiryolu uzunluğunun yıllık artışı	82
Tablo 3.7. Amerika'daki bazı bölgelerde, dönemlere göre inşa edilmiş demiryolu uzunluğu (kilometre)	84
Tablo 3.8. Mısır'da demiryolu hatlarının uzunluğu (1854-1879)	85
Tablo 3.9. ABD'de batı nehirlerinde yapılan buharlı gemi sayısı ve tonajları (1811-1880)	88
Tablo 3.10. Birleşik Krallık'ta Parlamento Kayıtlarına Göre Üretilen Buharlı Gemi Sayısı	89
Tablo 3.11. Jules Verne'nin Seksen Günde Dünya Gezisi kitabındaki seyahat güzergahı planı	93
Tablo 3.12. Nellie Bly'nın Dünya'nın etrafındaki seyahatinin güzergahı	95
Tablo 3.13. 1844'te Adana ve Tarsus'tan ihraç edilen ürünlerin miktarı ve satıldıkları yerler	117
Tablo 3.14.1870 Yılında Mersin Limanı'ndan Dışarıya Satılan Ürün ve Oranları	117
Tablo 3.15. 1870 Yılında Mersin Limanı'nda Dışarıdan Alınan Ürün ve Oranları	118
Tablo 3.16. 1875 Yılında Mersin Limanı'ndan Dışarıya Satılan Ürün ve Oranları	118
Tablo 3.17. 1875 Yılında Mersin Limanı'ndan Dışarıya Satılan Ürünlerin Ülkelere Göre Oranları (Okka)	119
Tablo 3.18. 1875 Yılında Mersin Liman'ında Dışarıdan Alınan Ürün ve Oranları	119
Tablo 3.19. 1875 Yılında Mersin Liman'ında Dışarıdan Alınan Ürünlerin Ülkelere Göre Dağılımı (Okka)	120
Tablo 3.20. 1880 Yılında Mersin Limanı'ndan Dışarıya Satılan Ürünler ve Oranları (Ton)	122
Tablo 3.21. 1880 Yılında Mersin Limanı'nda Dışarıdan Alınan Ürünler ve Oranları	123
Tablo 3.22. 1890 Yılında Mersin Limanı'ndan Dışarıya Satılan Ürünler ve Oranları	124
Tablo 3.23. 1890 Yılında Mersin Limanı'nda Dışarıdan alınan Ürün ve Oranları	124
Tablo 3.24. Tarsus-Mersin Limanı Yolu ve Mersin Limanı'nda İki Taş İskelenin Yapımı ile İşletilmesiyle İlgili Kurulan Şirketin Hissedarlarının Dağılımı	138
Tablo 3.25. Adana-Mersin Demiryolunun İlk Yıllarına Ait Taşınan Eşya ve Yolcu İstatistikleri	143
Tablo 3.26. İstanbul-Ankara Demiryolu İstasyonları ve Birbirlerine Mesafesi	150
Tablo 3.27. Eskişehir-Konya demiryolu istasyonları ve birbirlerine mesafesi	151
Tablo 3.28. İzmit-Eskişehir-Ankara ve Eskişehir-Konya Demiryolu Hatlarının Bölüm Bölüm Açılış Tarihleri	152
Tablo 3.29. Mersin ile Adana Arasındaki Tren Tarifeleri (1 Mart 1926)	160
Tablo 3.30. Adana ile Mersin Arasındaki Tren Tarifeleri (1 Mart 1926)	160
Tablo 3.31. Mesajeri Maritim Şirketi'nin Suriye Hattı Tarifeleri (1856)	162
Tablo 3.32. Konya-Yenice ve Yenice-Konya tren tarifeleri (1 Mart 1926)	164
Tablo 3.33. Eskişehir-Konya ve Konya-Eskişehir tren tarifeleri (1 Mart 1926)	164
Tablo 3.34. Eskişehir-Haydarpaşa ve Haydarpaşa-Eskişehir tren tarifeleri (1 Mart 1926)	165
Tablo 3.35. Eskişehir-Ankara ve Ankara-Eskişehir tren tarifleri (1 Mart 1926)	165
Tablo 3.36. İzmir-Afyon ve Afyon-İzmir tren tarifeleri (1 Mart 1926)	166

Tablo 3.37. Haleb-Adana ve Adana-Haleb tren tarifeleri (1 Mart 1926)

166

Tablo 3.38. Mersin-Mardin ve Mardin-Mersin tren tarifeleri (1 Mart 1926)

167



ŞEKİLLER DİZİNİ

	Sayfa
Şekil 1.1. Ulaşım Araçlarındaki Teknolojik Gelişmeler Sonucunda Mesafe Süresinin Kısılması	3
Şekil 2.1. Tüccar Polo ailesinin Çin'e seyahat güzergahı	11
Şekil 2.2. Tabula Reticuli haritasındaki Roma yollarının günümüzdeki Metro hattı şeklindeki şekilleştirilmesi.	14
Şekil 2.3. Bizans İmparatorluğu'nda her yol başkent İstanbul'a çıkardı: Yolların başlangıcı Milyon Taşı	15
Şekil 2.4. Bertrandom de la Brocquiére'nun hac yolculuk güzergahı	21
Şekil 2.5. Atın güç kaynağı olarak kullanıldığı ulaşım araçları örnekleri. (Sol üst köşede Türkiye'de Hitit dönemine ait at arabası kaya kabartması, sağ üst köşede Antik Mısır'da at arabası resmi ve aşağıda ortaçağ İngiltere'sinde at arabası resmi)	29
Şekil 2.6. Türkiye'de insan ve eşya nakliyatında kullanılan öküz arabası çizimi(Dernschwam'ın çizimi).	31
Şekil 2.7. Çin'de insan ve yelken gücüyle hareket eden su yolu ulaşım araçlarının canlandırılması(Zheng He'nin keşif gezilerinde kullandığı gemiler)	34
Şekil 2.8. Hem insan hem rüzgar gücüyle hareket eden Osmanlı Suyolu Ulaşım Aracı: Firkate	35
Şekil 2.9. Romalıların ulaşım mekanına müdahalesi(Üstte İspanya'da Alcantara Köprüsü, ortada Traianus Sütunu'ndaki tombaz köprü kabartması ve altta Türkiye/Antalya'da düzenlenmiş yol)	41
Şekil 2.10. Doğal liman örnekleri: Solda Cebel-i Tarık Boğazı'ndaki Septe Limanı ve sağda Türkiye'nin güneybatısındaki Kekova Limanı (Pîrî Reis'in Çizimi)	44
Şekil 2.11. Antik dönemde insan yapımı liman örnekleri: Üstte Türkiye'nin güneyindeki Soli-Pompeipolis Limanının ve altta Filistin'deki Caesarea Limanının yeniden canlandırılması	45
Şekil 2.12. Çukurova'nın yaklaşık coğrafi sınırları	48
Şekil 2.13.1513'te Çukurova'daki limanların Pîrî Reis tarafından çizimi: Solda Ayaş limanı ve sağda Görges limanı	62
Şekil 3.1. Britanya demiryolu ağı, 1836-1863.	83
Şekil 3 2 Mısır Demiryolu Ağı (1854-1876)	85
Şekil 3.3. Nellie Bly ve buhar makineli lokomotifin birlikte temsilini gösteren bir karikatür.	97
Şekil 3.4. Nellie Bly'nın 72 günde Dünya turuyla ilgili hazırlanmış oyun	98
Şekil 3.5. Çukurova'da başlıca limanların değişimi (19. yüzyıl)	126
Şekil 3.6. 1894'te Mersin Limanı'ndaki iskeleler ve yapılması planlanan iskele	134
Şekil 3.7. 1894 tarihli Mersin Limanı Projesi	135
Şekil 3.8. 1906 tarihli Mersin Limanı Projesi	135
Şekil 3.9. 1894 Tarihli Mersin Limanı planındaki kent haritası kısmı	137
Şekil 3.10. Mersin Limanı ile Mersin Tren Garını Birbirine Bağlayan Mersin Tramvay Projesi	146
Şekil 3.11. İstanbul-Eskişehir-Ankara ile Eskişehir-Konya demiryolu şebekesi ve istasyonları	153
Şekil 3.12. Bağdat demiryolu hattı güzergahı	155
Şekil 3.13. İstanbul ile Mardin arasındaki demiryolu hattının geçtiği şehirler ve bu hattın bağlantı hatlarının geçtiği kentler (1926)	158

GRAFİKLER DİZİNİ

	Sayfa
Grafik 3.1. Mersin Limanı'na gelen yelkenli ile buharlı gemi sayıları ve toplamı	127
Grafik 3.2. Mersin Limanı'na gelen gemi sayısı ve toplam tonajı	128
Grafik 3.3. Mersin Limanı'na gelen buharlı ve yelkenli gemilerin tonajlarının oranı	131
Grafik 3.4. Mersin Limanı'na gelen buharlı gemi sayısı ve toplam tonajı	131
Grafik 3.5. Mersin Limanı'na gelen yelkenli gemi sayısı ve toplam tonajı	132
Grafik 3.6. Mersin Limanı'na gelen buharlı ve yelkenli gemilerin tonajlarının miktarı	144



KISALTMALAR VE SİMGELER

Kısaltma/Simgesi	Tanım
A.AMD.	Sadâret Âmedî Kalemi Defterleri
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
A.DVN.MKL.	Sadâret Divan Mukâvelenâmeler
Age.	Adı geçen eser
Agm.	Adı geçen makale
Agt.	Adı geçen tez
A.MKT.MVL.	Sadâret Mektubî Kalemi Meclis-i Vâlâ Evrakı
A.MKT.MVL.	Sadâret Mektubî Kalemi Mühimme Kalemi
A.MKT.NZD.	Sadâret Mektubî Kalemi Nezâret ve Devâ'ir Evrakı
BEO.	Bâb-ı Âlî Evrak Odası
Bkz.	Bakınız
BOA.	Başbakanlık Osmanlı Arşivleri
c.	Cilt
C.DRB.	Cevdet Darphane
Çev.	Çeviren
Der.	Derleyen
DH.MKT.	Dahiliye Nezâreti Mektubî Kalemi
Ed.	Editör
HAT.	Hatt-ı Hümayun
Haz.	Hazırlayan
HR.MKT.	Hariciye Nezâreti Mektubî Kalemi
HR.SYS.	Hariciye Nezâreti Siyasî
HRT.h.	Haritalar
İ.DH.	İrade Dahiliye
İ.MMS.	İrade Meclis-i Masus
İ.MVL.	İrade Meclis-i Vâlâ
MV.	Meclis-i Vükelâ Mazbataları
MVL.	Meclis-i Vâlâ
PLK.p.	Plan-Proje
s.	Sayfa
ŞD.	Şûrâ-yı Devlet
TS.MA.e.	Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi Belgeler
Vol.	Volume
Yay.	Yayınları
Y.A.RES.	Yıldız Sadâret Resmî Maruzât
Y.EE.	Yıldız Esas Evrakı

1. GİRİŞ

Mesafe süresi, 19. yüzyılda demiryolu ve buharlı gemilerin ulaşımında yaygınlaşmasıyla önemli oranda kısalmıştır. Modern öncesi dönemde ulaşım, karayolunda at, deve, eşek gibi büyük memeli hayvanlara ve su yolunda insan kuvveti, rüzgar gibi güç kaynaklarına dayalı sürdürülmüştür. Tren ve buharlı gemi gibi fosil yakıtlı motorlu ulaşım araçlarının kullanılmasıyla birlikte mesafe süreleri devrimsel nitelikte azalmıştır.

Fosil yakıtlı ulaşım araçlarının ulaşım sisteminde yaygınlaşması, kapitalist üretim tarzının gelişmesiyle yaşanmıştır. Kapitalist üretim tarzı ile ulaşım araçlarının gelişmesi arasındaki ilişkiyi kavramsallaştıran düşünürlerden biri Karl Marx'tır. Buna Marx, "mekanın zaman tarafından katli" demiştir.¹

Marx'a göre kapitalist üretim tarzı ile ulaşım sistemlerinin gelişmesi arasında önemli bir ilişki vardır. Üretilen ürünün bir an önce pazara ulaştırılma isteğinin, ulaşım ve iletişim teknolojilerinin gelişmesini tetiklediğini belirtmiştir. Bir ürünün fabrikada ya da atölyede imal edilmesiyle üretim süreci bitmez. Üretilen mal ancak pazara ulaştırılıp satıldığında üretim süreci tamamlanır. Bu süreci Marx ikiye ayırmıştır. Birincisi, ürünün imal edilmesidir. Bu sürece üretim zamanı demiştir. İkincisi, ürünün imal edildiği yerden pazara ulaştırılarak satılmasıdır. Bu sürece de dolaşım zamanı demiştir. Dolaşım zamanını kendi içinde ürünün imal edildiği yerden satılacağı yere ulaştırıldığı süre ile ürünün pazardaki satış süresi olarak ikiye ayırmıştır. Dolayısıyla sermayedar daha fazla kar elde edebilmek için üretim zamanını ve dolaşım zamanını olabildiğince hızlandırmak istemiştir. Dolaşım zamanının hızlandırılmasının bir aşaması ise ulaşım sistemine bağlıdır. Ulaşım sisteminin teknolojik gelişmişliğine göre üretilen ürün, hızlı ve pratik bir şekilde üretildiği yerden tüketileceği pazara ulaştırılır. Bu nedenle sermayedar ulaşım sisteminin gelişmesini teşvik ederek ürünün dolaşım sürecini kısaltmaya çalışır. Bu durum ulaşım altyapısının gelişmesini tetikleyerek mesafe süresinin kısalmasını sağlamıştır.²

Mesafe süresinin, 19. yüzyılda kısalmasına değinerek kavramsallaştıran bir başka düşünür David Harvey'dir. Harvey, tıpkı Marx gibi, kapitalist üretim tarzının gelişmesiyle birlikte ulaşım araçlarının geliştiğini belirtmiştir. Buna "zaman-mekan sıkışması" demiştir.³

¹ Karl Marx, *Grundrisse Foundations of the Critique of Political Economy (Rough Draft)*, 1973, Erişim Tarihi: 06.12.2018, Erişim Adresi:

<https://www.marxists.org/archive/marx/works/1857/grundrisse/ch10.htm#p525>

² Karl Marx, *Grundrisse*, Cilt 2, Çev. Arif Gelen, Sol Yay. Ankara, 2013, s. 17-30; Karl Marx, *Kapital*, Cilt 2, Çev. Mehmet Selik, Yordam Kitap, İstanbul, 2012, s. 119, 242-249.

³ David Harvey, *Postmodernliğin Durumu*, Çev. Sungur Savran, Metis Yay., İstanbul, 2014, s. 255-272.

Marksist bir düşünür olan David Harvey,⁴ *zaman-mekan sıkışması* kavramını oluştururken büyük ihtimalle Karl Marx'tan esinlenmiştir. Zaman-mekan sıkışmasından bahsettiği *Postmodernliğin Durumu* isimli kitabında, Marx'ın *mekanın zaman aracılığıyla yok edilmesi* kavramına benzer terimler kullanmıştır.⁵

David Harvey, tıpkı Marx gibi, kapitalist üretim tarzının gelişmesiyle mekan ve zaman anlayışlarının değişmesi arasındaki ilişkiye dikkat çeker: "Paranın yükselişi zamanın anlamını önemli ve özgül bakımdan biçimlendirmiştir."⁶ Harvey buradan iki sonuç çıkarmıştır. İlki, toplumsal hayatta ilişkilerin önemli oranda parasallaşması zaman ve mekanın özelliklerini değiştirmiştir. Zaman ölçüsü, dinsel boyuttan çıkarak üretim ve ticaretin ritmine göre şekillenmiştir. Sermayedar, halkın emek gücünü disipline etme ve örgütleme amacıyla zamanı dinsel boyuttan kopararak kendi kar anlayışına göre uyarlamıştır. Mekan anlayışında, yeryüzünü mülk edinilerek para kazanmaya yarayan bir alana dönmüştü. İkincisi, parasal amaçların mekan ve zamanın niteliklerinde değişikliklere sebep olmasıdır. Burada Harvey, Marx'ın belirttiği *dolaşım zamanı*⁷ kavramına benzer ifadeler söylemiştir. Bir ürünün üretilmesinden pazara ulaştırılıp satılmasına kadarki sürece *sermayenin devir süresi* olarak tanımlamıştır. Sermayenin devir süresi ne kadar kısalsa kar oranı o kadar yükselir. Bu nedenle sanayiciler ve tüccarlar üretilen ürünün olabildiğince hızlı bir şekilde pazara ulaştırılmasını önemsemiştir. Dolayısıyla ulaşım altyapısı ve araçlarının geliştirilmesini her zaman teşvik etmiştir.⁸

David Harvey, kapitalizmin ortaya çıkmasından itibaren hayatın hızının arttığını belirterek buna *zaman-mekan sıkışması* ismiyle kavramlaştırmıştır:

Bu terimle kastettiğim şu: mekân ve zamanın nesnel niteliklerinde öylesine devrimci değişimler olur ki, dünyayı görüş tarzımız, bazan çok köklü biçimlerde, değiştirmek zorunda kalırız. "Sıkışma" terimini kullanıyorum, çünkü bir yandan kapitalizmin tarihine hayatın hızının artışı damgasını vururken, bir yandan da mekânsal engellerin dünya sanki üzerimize çökecekmişçesine aşıldığını sağlam biçimde iddia etmenin mümkün olduğunu düşünüyorum. Mekânın katetmenin aldığı zaman (...) ve bu gerçeği olağan olarak gösterim tarzımız (...) sözünü ettiğim türden olguların yararlı birer göstergesidir. İki tanıdık gündelik imgeye başvurarak söyleyecek olursak, mekân telekomünikasyonun yarattığı bir "küresel köy" e ve ekonomik ve ekolojik karşılıklı bağımlılıklardan örülmüş bir "uzay gemisi dünya" ya doğru küçüldükçe ve zaman ufkumuz sonunda içinde bulunduğumuz andan başka bir şey kalmamacasına kısaldıkça (şizofrenin dünyası), mekânsal ve zamansal dünyalarımızın *sıkışması* duygusunun hâkimiyetiyle başa çıkma zorunluluğuyla karşı karşıya kalırız.⁹

⁴ Jipson John and Jitheesh P. M., "The Neoliberal Project is Alive But Has Lost Its Legitimacy": David Harvey", *The Wire*, 09 February 2019, Erişim Tarihi: 20.03.2019, Erişim Adresi: <https://thewire.in/economy/david-harvey-marxist-scholar-neo-liberalism>

⁵ Harvey, age., s. 232, 249-250, 261, 271, 289, 302, 305, 327, 334, 341.

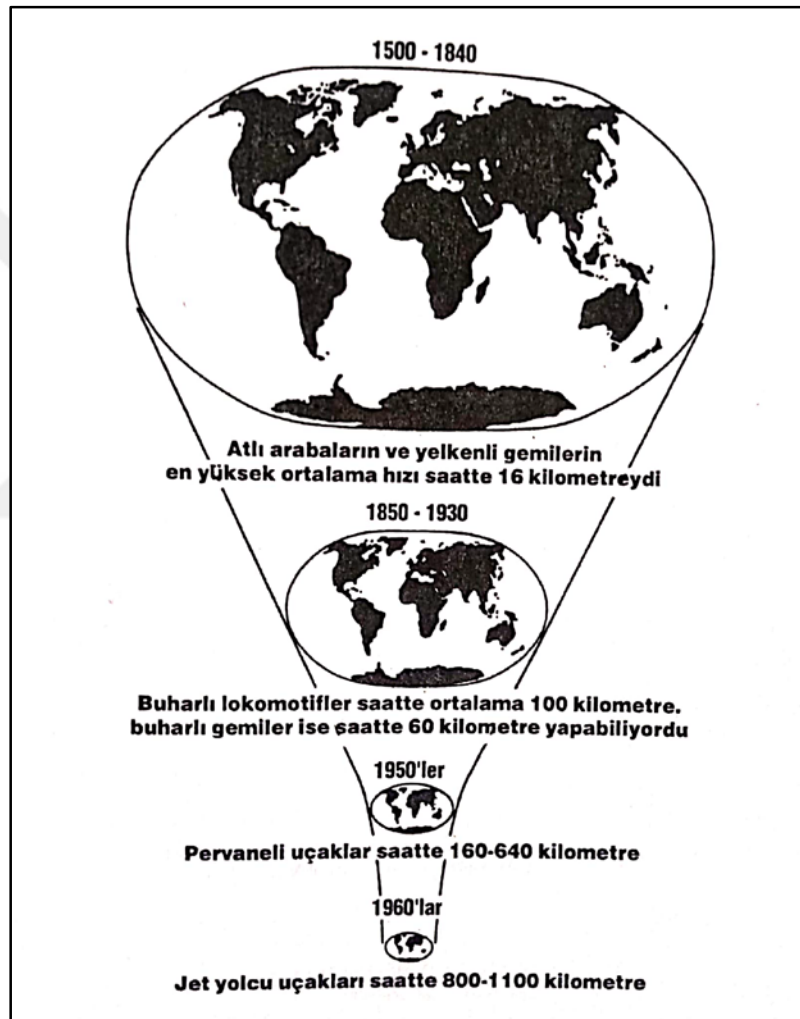
⁶ Harvey, age., s. 256-257.

⁷ Marx, *Grundrisse*, s. 17-30; Marx, *Kapital*, s. 119, 242-249.

⁸ Harvey, age., s. 256-259.

⁹ Harvey, age., s. 270.

Harvey, zaman-mekan sıkışmasını tanımlarken faydalandığı şekillerden biri dikkat çekicidir. Şekilde ulaşım alanındaki teknolojik gelişmelerin “mekanın zaman aracılığıyla ortadan kaldırılmasını” yani mesafelerin kılalmasını küçülen Dünya imgesiyle gösterir. Şekil 1.1’deki en üstteki Dünya şekli, ulaşım da teknolojik gelişmelere bağılı bir şekilde küçülmüştür. At arabaları ve yelkenli gemilerin kullanıldığı dönemde en büyük Dünya şekli vardır. Bu Dünya şekli, buharlı trenlerin ve gemilerin kullanılmasıyla küçülmüştür. Pervaneli uçakların kullanılmasıyla Dünya şekli daha da küçülmüştür. En sonunda jet yolcu uçaklarının kullanılmasıyla Dünya şekli, oldukça ufalmıştır(Bkz. Şekil 1.1).



Şekil 1.1. Ulaşım araçlarındaki teknolojik gelişmeler sonucunda mesafe süresinin kısalması¹⁰

Kapitalist üretim tarzı, ulaşım altyapısını geliştirmiştir. Ulaşım altyapısı da kapitalist üretim tarzının kapasitesini arttırmıştır. James L. Gelvin ve Nile Green, 19. yüzyılda demiryolu ve buharlı geminin Dünya ekonomisinin kapasitesinin daha önce hiç olmadığı oranda arttırdığını

¹⁰ Harvey, age., s. 271.

ifade etmiştir. Buharlı gemi ve demiryolunun nakliyede hız ve kapasiteyi arttırmasıyla birlikte yerel pazarlar Dünya pazarına entegre olmuştur. 19. yüzyılda Dünya ticareti yirmi kat artmıştır.¹¹

19. yüzyılda Dünya ekonomisi, buharlı gemi ve demiryolu sayesinde hızlıca yayılmıştır. Yerel pazarlarla entegre olmuş ve bu yerleri de dönüştürmüştür. Bu yerlerden biri de Çukurova'dır. Çukurova, Dünya ekonomisine entegre olmaya başlamasıyla birlikte ulaşım sistemi de dönüşmüştür. Bunun sonucunda mesafe süreleri önemli oranda kısalmıştır.

Çukurova'da mesafe süresinin kısılmasıyla ilgili İstanbul'dan Çukurova'ya yolculuk eden William Francis Ainsworth ve Ahmet Şerif güzel bir örnektir. William Francis Ainsworth, Avrupalı bir gezgindir. 2 Kasım 1838'de İstanbul'dan Kuzey Irak'a doğru seyahate başlamıştır. Yolculuğu sırasında İznik, Eskişehir, Konya, Gülek Geçidi'nden geçerek 1 Aralık'ta Adana'ya ulaşmıştır. İstanbul'dan Adana'ya seyahati 30 gün sürmüştür.¹² Ainsworth'dan yetmiş iki yıl sonra, 1910'da bir başka gezgin daha İstanbul'dan Çukurova'ya seyahat etmiştir. Fakat bu gezginin seyahati Ainsworth'a göre oldukça kısa sürmüştür. Bu gezgin Tanin Gazetesi muhabiri Ahmet Şerif'tir. Ahmet Şerif, 8 Ocak 1910'da Pazar günü saat 12.00'de İstanbul'dan bir İngiliz gemisiyle başladığı yolculuğunun sonucunda Perşembe günü saat 06.00'da Mersin'e ulaşmıştır.¹³ Ahmet Şerif'in seyahati 4 gün 18 saat sürmüştür. Ainsworth'ın yolculuğundan yaklaşık 25 gün kısadır. Ainsworth ile Ahmet Şerif'in seyahatlerinin arasında sadece yetmiş iki yıl vardır. Bu sürede mesafe, yaklaşık 30 günden 4 gün 18 saate düşmüştür.

Doktora tezinin problemi, Ahmet Şerif'in William Francis Ainsworth'tan daha kısa sürede İstanbul'dan Çukurova'ya ulaşmasının nedeninin araştırılmasıdır. Bu problem çerçevesinde aşağıdaki sorulara cevap aranacaktır:

Ahmet Şerif ile William Francis Ainsworth'un yolculuğu arasında yetmiş iki yıl vardır. Bu sürede ne gibi gelişmeler yaşandı ki İstanbul ile Çukurova arasındaki mesafe süresi önemli oranda kısalmıştır?

Çukurova ile İstanbul arasındaki mesafe süresi, Karl Marx ve David Harvey'in iddia ettiği gibi, kapitalist üretim tarzından dolayı mı kısalmıştır?

Çukurova'da modern demiryolu ve buharlı gemi ulaşımı, kapitalist üretim tarzından dolayı mı oluşmuştur? Yoksa demiryolu ve buharlı gemi ulaşımı, Osmanlı/Türkiye yönetimi tarafından gerçekleştirilen modernleşme faaliyetinin bir sonucu olarak mı inşa edilmiştir?

¹¹ James L. Gelvin and Nile Green, "Introduction Global Muslims in Age of Steam and Print", Ed. James L. Gelvin and Nile Green, *Global Muslims in Age of Steam and Print*, University of California Press, London, 2014, s. 8-9.

¹² William Francis Ainsworth, *Travels and Researches in Asia Minor, Mesopotamia, Chaldea, and Armenia*, Vol II, John W. Parker, West Strand, London, 1842, s. 41-93.

¹³ Ahmet Şerif, *Anadolu'da Tanîn*, 1.Cilt, Haz. Mehmed Çetin Börekçi, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1999, s. 109-110.

Araştırmanın hipotezi, Karl Marx'ın "mekanın zaman tarafından katli" ve David Harvey'in "zaman-mekan sıkışması" kavramları çerçevesinde 19. yüzyılda Çukurova'nın Dünya kapitalist üretim tarzına entegre olması süreciyle birlikte ulaşım sisteminin gelişerek mesafe süresinin kısaldığı varsayımdır. Nitekim yapılan ön araştırmaya göre Çukurova özellikle 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren tarımsal verimliliğinden dolayı ekonomik değeri ve ticari kapasitesi artan bir yerdir. Örneğin pamuk, önceleri sıradan bir tarım bitkisiyken zamanla hem yurtiçine hem yurt dışına satılan önemli bir ihraç ürününe dönüşmüştür.¹⁴ Bölgenin ekonomik değerinin yükselmesi sırasında ulaşım sistemi de gelişmiştir. 1850'lerden itibaren düzenli buharlı gemi seferleri yapılmaya başlanmıştır.¹⁵ 1886'da Adana ile Mersin arasında demiryolu inşa edilmiştir.¹⁶

Araştırmanın amacı, Çukurova'nın Avrupa kapitalizmine entegre olma süreci ve bu sürecin ulaşım araçlarıyla ilişkisinin incelenmesidir. Bu amaç çerçevesinde ulaşım araçlarındaki değişimin sonucunda, mesafe süresinin kısalması tespit edilmeye çalışılmıştır.

Çalışma, mekansal olarak Çukurova bölgesiyle sınırlı tutulmuştur. Türkiye'nin genelini kapsayan bir araştırma, çalışmanın süresini aşacağından dolayı Çukurova'yla sınırlandırılmıştır. Araştırma için Çukurova, uygun bir yerdir. Öncelikle Çukurova, modern öncesi dönemde uzun mesafeli önemli bir yol güzergahının üzerindedir. Bu yol, İstanbul'dan başlayıp Eskişehir, Konya ve Gülek Geçidi'nden geçerek Çukurova'ya varan, buradan Suriye ve Filistin'e doğru gitmektedir. Bu yol, hem ticari hem askeri açıdan önemlidir. Ayrıca bölgenin deniz yolundan da bağlantısı vardır. İkinci olarak Osmanlı Devleti'nin Avrupa kapitalizmine entegre olan ilk bölgelerinden biridir. Böylece bölgenin kapitalistleşmesi sürecinde hem kara yolundaki hem deniz yolundaki ulaşım sisteminin değişiminin incelenmesi için ideal bir örnektir.

Araştırma, kronolojik olarak 19. yüzyıla sınırlandırılmıştır. Bu kronolojik sınırlandırmayı, Çukurova'daki ulaşım süresinin devrimsel nitelikteki değişim süreci belirlemiştir. Mesafe süresi, büyük memeli hayvan, insan, rüzgar gibi doğal güç kaynaklarına dayalı ulaşım araçlarından fosil yakıtlı motorlu ulaşım araçlarına geçişle birlikte devrimsel nitelikte değişmiştir. Bu değişim Avrupa'da 19. yüzyılda gerçekleşmiştir. Çukurova'da ise 20. yüzyılın başında tamamlanmıştır. Bu tarihten sonraki mesafe süreleri teknolojik ilerlemelere bağlı bir şekilde kısaltmaya devam etmiştir. Ama bu kısalma devrimsel nitelikte değil, evrimsel niteliktedir.

¹⁴ Sacit Uğuz, "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Mersin Limanı'nda Pamuk Ticareti", *VIII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu Tebliğler Kitabı*, Haz. Rahmi Deniz Özbay ve Cihan Yapıştırın, İstanbul Yay., İstanbul, 2016, s. 261-263.

¹⁵ Mustafa Emre Kılıçaslan, *Avusturya Lloyd Vapur Kumpanyası'nın Osmanlı İskelelerindeki Faaliyetleri*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ondokuzmayıs Üniversitesi, Samsun, 2013, s. 86; Süleyman Uygun, *Mesajeri Maritim Kumpanyası ve Osman Devleti'nde Fransız Sömürgeciliği (1851-1914)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Sakarya Üniversitesi, Sakarya, 2013, s. 118.

¹⁶ Sacit Uğuz, *I. Meşrûtiyet'ten Cumhuriyet'in İlk Yıllarına Tarsus (1876-1926)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi, Erzurum, 2011, s. 350.

Araştırmada, Çukurova ile İstanbul arasındaki mesafe süresinin değişimi ele alınmıştır. Çünkü İstanbul, Osmanlı Devleti'nin merkezi konumundadır. Bu nedenle Çukurova'nın ulaşım sistemindeki devrimsel nitelikte değişimlerin yaşanacağı ilk güzergahdan biri Çukurova ile İstanbul arasındadır. Ayrıca Çukurova'nın ulaşım ilişkisinin olduğu yerler arasında araştırma için yeterli bulgu ve bilgilerin bulunduğu yer İstanbul'dur. Dolayısıyla mesafe süresinin değişiminde Çukurova merkezli olarak Çukurova ile İstanbul arası incelenmiştir.

Araştırmada nitel araştırma yöntemlerinin doküman analizi metodu kullanılmıştır. Çalışmada birincil kaynaklardan faydalanılmıştır. Özellikle seyahatnameler, Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Arşiv Belgeleri ve İngiltere'nin Çukurova üzerine yayımladığı raporlar araştırmada temel kaynakları teşkil etmiştir.

Literatür araştırmasında, Çukurova ya da daha genel bakımdan Osmanlı/Türkiye'de mesafe süresinin değişimini konu alan çalışmaya rastlanmamıştır. Mevcut çalışmalar daha çok modern dönemde ulaşım altyapısının kurumsal, teknolojik ve tarihsel değişimi ele alınmıştır. Örneğin İbrahim Halil Aytar'ın *Kuruluşundan Modern Limanı'n İnşasına Mersin Kenti'nin ve Limancılık Faaliyetlerinin Gelişimi* isimli doktora tezi, Mersin Limanı'nın tarihini konu edinmiştir. Arif Kolay, *İzmir-Kasaba ve Uzantısı Demiryolu Hatları (1863-1897)* adlı doktora tezinde İzmir-Kasaba demiryolu hattı ve bu hatta daha sonradan eklenen demiryolu hatlarını incelemiştir. Mustafa Emre Kılıçaslan, *Avusturya Lloyd Vapur Kumpanyası'nın Osmanlı İskelelerindeki Faaliyetleri* isimli doktora tezinde, Lloyd Vapur Şirketi'nin Osmanlı Devleti'ndeki faaliyetini konu almıştır.¹⁷ Bunun dışında sadece Efdal As'ın *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)*

¹⁷ Ahmet Kerim Aydınlar, *Creating a State Corporation: Management, Technical Training, and Tecnology Transfer in The Turkish State Railways 1923-1945*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Koç Üniversitesi, İstanbul, 2010; Ali Osman Akalan, *Bir Kurum Olarak Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Tarihi*, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Hacettepe Üniversitesi, Ankara, 2010; Arif Kolay, *İzmir-Kasaba ve Uzantısı Demiryolu Hatları (1863-1897)*, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi, İstanbul, 2011; Ayla Efe, *Eskişehir Demiryolu*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi, Eskişehir, 1998; Emrah Çetin, *Tanzimat'tan Meşrutiyet'e Karayolu Ulaşımı*, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, Ankara, 2013; Çiğdem Karayemiş, *Türkiye'de Demiryolunun Gelişimi ve Behiç Erkin Bey*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Eskişehir, 2012; Gülçin Uzuntepe, *Osmanlı İmparatorluğu'nda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın-Kasaba (Turgutlu) (1856-1897)*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi, Eskişehir, 2000; Hacı Sarı, *Osmanlı İmparatorluğunda Yabancı İstihdamı: Anadolu-Bağdat ve Hicaz Demiryolları Örneği (1888-1918)*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, İstanbul, 2011; Hüseyin Güneş, *Malatya'ya Demiryolunun Gelişi*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İnönü Üniversitesi, Malatya, 2017; İbrahim Halil Aytar, *Kuruluşundan Modern Limanın İnşasına Mersin Kenti'nin ve Limancılık Faaliyetlerinin Gelişimi*, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Mersin Üniversitesi, Mersin, 2015; Mehmet Şerif Erkeki, *Bir Devlet Teşebbüsü Olarak Osmanlı Demiryolları: İzmit-Ankara Demiryolu Projesi, 1873-1875*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir, 2016; Mustafa Emre Kılıçaslan, agt.; Mustafa Yazıcı, *Mudanya-Bursa Demiryolunun Yapımı ve İşletilmesi (1873-1908)*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, İstanbul, 2010; Mustafa Yeni, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Motorlu Kara Taşıtları (1890-1922)*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, İstanbul, 2011; Nurcan Bal, *XIX. Yüzyılda Osmanlı Bahriyesi'nde Gemi İnşa Teknolojisinde Değişim: Buharlı Gemiler Dönemi*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, İstanbul, 2010; Özcan Karacan, *Atatürk Döneminde Yapılan Karayolları, Barajlar ve Limanlar (1923-1938)*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi, Ankara, 2005; Süleyman Uygun,

isimli doktora tezinde modern dönemde ulaşım sistemindeki gelişmeler ve bu gelişmelerin nedenleri incelenmiştir.¹⁸

Literatürde, Çukurova'nın 19. yüzyıldaki sosyo-ekonomik yapısı üzerine de çeşitli araştırmalar mevcuttur. Bu araştırmalardan bazıları, sadece Çukurova'daki bir şehir odaklanmıştır. Ancak yine de ele alınan bu kent üzerinden bölgenin küresel ekonomiye entegre olmasıyla birlikte yaşanan değişimler gösterilmektedir.¹⁹ Çukurova'yı bir bütün olarak ele alan sadece bir araştırmaya rastlanılmıştır. Bu araştırma Meltem Toksöz'ün *Nomands, Migrants and Cotton in the Eastern Mediterranean* isimli doktora tezidir. Bu çalışmada, bölgenin yerel dinamikleriyle birlikte küresel ticari ilişkilerinin etkisiyle yaşanan değişim incelenmiştir.²⁰ Bunun dışında dikkat çekici bir diğer çalışma Tülin Selvi Ünlü'nün *On Dokuzuncu Yüzyıldan Yirminci Yüzyıla Doğu Akdeniz Liman Kentlerinde Mekanın Dönüşümü: Volos, Patras ve Mersin* adlı doktora çalışmasıdır. Bu araştırmada 19. yüzyılda Çukurova'nın küresel ekonomiye entegre olmasıyla birlikte Mersin kentindeki değişimleri Doğu Akdeniz'in diğer liman kentleri Volos ve Patras'la karşılaştırarak incelemiştir.²¹ Bu araştırmaların hepsinde Çukurova'daki ulaşım sistemindeki dönüşümlere de yer verilmiştir. Ancak bu araştırmalar, 19. yüzyıldaki sosyo-ekonomik değişimlere odaklanılmıştır.

Araştırma, mesafe süresini konu alması bakımından özgündür. Ulaşım altyapısının değişimi yerine mesafe süresinin değişimine odaklanması bakımından diğer araştırmalardan ayrılır. Böylelikle Osmanlı/Türkiye'deki bir bölgede, modern dönemde mesafe süresinin kısılmasına etki eden unsurlar belirlenmiştir.

Çukurova, araştırılacak mekan açısından da özgündür. Öncelikle Marx ve Harvey, mesafe süresinin kısılmasını incelerken Avrupa kapitalizminden yola çıkar. Bu araştırma, Avrupa dışında farklı bir tarihselliği olan Türkiye üzerine yapılması açısından özgündür. Avrupa, kapitalizmin ortaya çıktığı bir yerken Türkiye ise Avrupa kapitalizminin ticari ilişkilerinin etkisiyle kapitalistleşen bir ülkedir. İkinci olarak Çukurova, Osmanlı Devleti ve onun devamı niteliğindeki Türkiye Cumhuriyeti'nin taşra bölgesi konumundadır. Çalışma merkez dışındaki bir

agt.; Yavuz Haykır, *Atatürk Dönemi Kara ve Demiryolu İnşa Çalışmaları (1923-1938)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Fırat Üniversitesi, Elazığ, 2011.

¹⁸ Efdal As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir, 2006.

¹⁹ İbrahim Bozkurt, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Mersin Tarihi (1847-1928)*, Mersin Büyükşehir Belediyesi Kültür Yay., Mersin, 2012; Özlem Karsandık, *Çağdaşlaşma Sürecinde Adana (1839-1876)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, Ankara, 2012; Uğuz, agt.; Songül Ulutaş, *19. Yüzyılda Tarsus'ta Ekonomik ve Sosyal Yaşam (1856-1914)*, Tarsus Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları, Mersin, 2015; Tülin Selvi Ünlü, *19. Yüzyılda Mersin'in Kentsel Gelişimi*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Mersin Üniversitesi, Mersin, 2007.

²⁰ Meltem Toksöz, *Nomands, Migrants and Cotton in The Eastern Mediterranean The Making of The Adana-Mersin Region 1850-1908*, Brill, Leiden Boston, 2010.

²¹ Tülin Selvi Ünlü, *On dokuzuncu Yüzyıldan Yirminci Yüzyıla Doğu Akdeniz Liman Kentlerinde Mekanın Dönüşümü: Volos, Patras ve Mersin*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir, 2016.

bölge üzerine yapılmıştır. Böylece merkez dışındaki bir bölgede mesafe süresinin değişimi araştırılarak, modern dönemde yaşanan değişim incelenmiştir.

Araştırma iki bölümden oluşmuştur. İlk bölümde modern öncesi dönem incelenirken ikinci bölümde modern döneme odaklanılmıştır. Bu ayrımın nedeni çalışmanın mesafe süresinin değişimini ele almasından kaynaklıdır. Konu, değişim olduğu için öncelikle değişen unsurun değişmeden önceki durumu ele alınmıştır. Dolayısıyla mesafe süresinin değişmeden önceki durumu birinci bölümde incelenmiştir. İkinci bölümde ise mesafe süresinin değişimi ele alınmıştır.

Birinci bölümün başlığı, *Çukurova’da Mesafenin En Uzun Tarihi: Doğaya Bağımlılık* olarak belirlenmiştir. Burada “En Uzun” derken iki noktaya vurgu yapılmıştır. İlki, ulaşımında mesafe süresinin devrimsel nitelikte değişmeden devam ettiği zamandır. Bu zaman, insanın ulaşımında insan, hayvan, rüzgar gibi güç kaynakları kullanmasından fosil yakıtlı motorlu ulaşım araçlarına kadar devam etmiştir. İkincisi ise yolculuk zamanının en uzun sürdüğü zaman kastedilmiştir. İnsan, hayvan, rüzgar gibi güç kaynaklarına dayalı ulaşım araçlarının hızı, fosil yakıtlı motorlu ulaşım araçlarına göre oldukça düşüktü. Modern dönemle karşılaştırıldığında modern öncesi dönemdeki yolculukların süresi daha uzundur. Birinci bölümün başlığındaki “Doğaya Bağımlılık” derken de insanın, ulaşımında insan, hayvan, rüzgar gibi doğada hazır bulunan güç kaynaklarına muhtaç olması kastedilmiştir. Başka faydalanabileceği bir güç kaynağı yoktur. İkinci bölüme *Küçülen Dünya’da Çukurova: Makineler Çağı* başlığı verilmiştir. “Küçülen Dünya” derken fosil yakıtlı motorlu araçlarla birlikte ulaşım hızının önemli oranda artmasıyla mesafe süresinin kısalması vurgulanmıştır. Başlıktaki “Makineler Çağı” derken ulaşımında artık insan, hayvan, rüzgar gibi doğada hazır bulunan güç kaynaklarına bağımlılığın ortadan kalkarak fosil yakıtlı motorların ulaşımında kullanılması belirtilmiştir. Ayrıca birinci bölümün başlığındaki “Doğaya Bağımlılık” ifadesine göndermede bulunulmuştur. İnsan artık doğaya bağımlı değildir. Doğadaki insan, hayvan, rüzgar gibi hazır güç kaynaklarının yerine fosil yakıtlı motorlar kullanmaktadır.

Birinci bölümde, modern öncesi dönemde Çukurova ile İstanbul arasındaki mesafe süresi tespit edilmiştir. Bilinen Dünya’daki uzun mesafeli yolların oluşumu ve ulaşım sistemi incelenmiştir. Daha sonra Dünya’dan Çukurova bölgesine odaklanılmıştır. Nitekim Çukurova, bilinen Dünya’nın bir parçası olduğu için Dünya’daki ulaşım sistemindeki uygulamaların benzeri Çukurova için de geçerlidir. İkinci bölümde, Çukurova ile İstanbul arasındaki mesafe süresinin değişim süreci incelenmiştir. Dünya’da kapitalizmin gelişmesi sürecinde ulaşım sisteminde devrimsel nitelikte değişimler yaşanmıştır. Bu değişimler kısa süre içinde Çukurova’yı da etkilemiştir. Çukurova Dünya kapitalizmine entegre olurken aynı zamanda ulaşım sisteminde devrimsel nitelikte değişimler yaşanmıştır. Ulaşım sistemindeki değişimlerin sonucunda mesafe süresi önemli oranda kısalmıştır.

2. ÇUKUROVA'DA MESAFENİN EN UZUN TARİHİ: DOĞAYA BAĞIMLILIK

2.1. İnsanlar ve Yollar

Yeryüzünde dağınık bir şekilde yaşayan insanlar, zaman içinde birbirleriyle daha sıkı iletişim kurmaya başlamıştır. İnsanlar arasında iletişimi, yollar sağlamıştır. Yolların oluşumunda, özellikle uzun mesafeli yolların, Dünya'daki bütün kültürleri, inançları ve halkları kapsayan evrensel düşüncelerin etkisi büyüktür. Evrensel düşünceler yayıldıkça insanlar arasındaki iletişim artmıştır.²² İnsanlar arasındaki iletişim arttıkça da yol ağları gelişmiştir.

Aşağıda açıklanacağı üzere tarihte üç farklı evrensel düşünce insanları birbirine yakınlaştırmıştır. Bunlardan birincisi ticaret, ikincisi imparatorluk, sonuncusu ise evrensel iddiaları olan dinlerdir.²³

İnsanları birbirine ilk ticaret, yakınlaştırmıştır. Tüccarlar, Dünya'yı tek bir pazar olarak görmüş ve onlar için tüm insanlar potansiyel birer müşteridir. Çünkü para, insanlar için ortak bir güven aracıdır. İnsanlar, farklı dilleri konuşsa da farklı hükümdarlara bağlı ve farklı tanrılara inansalar da hepsi aynı altın, gümüş ve altın-gümüş karışımı paraları kullanmıştır. Paranın alım-satım gücüne her yerde güvenmişlerdir. "Para sayesinde birbirini hiç tanımayan ve güvenmeyen insanlar etkin işbirlikleri yapabilirler[di]."²⁴

Ticaret, toplumları birbirlerine yakınlaştıran bir ilişkidir. Toplamlar, farklı dinsel, mezhepsel, kültürel, etnik kimliklere sahip olmalarına karşın ticaret sayesinde birbirleriyle ilişki kurmuştur. Örneğin Çinliler ile Müslümanlar arasında ticaret sayesinde ilişki kurulmuştur. Müslüman tüccarlar, ticaret yapmak için Çin'e kadar gitmiştir. Öyleki 742'de Çin'in Chang kentinde Müslüman tüccarlar için bir cami yapılmıştır.²⁵ Bir başka örnek de İstanbul'daki Katolik Hristiyan Galata kolonisinin Bizans ve Osmanlı'yla arasındaki ilişkidir. Ortodoks Bizanslı din adamlarının "İstanbul'un içinde Türk sarıgım görmek, Lâtin serpuşunu görmekten daha iyidir."²⁶ ve "Şehrin Frenklerin ellerine düşeceğine, Türklerin ellerine düşmesi daha iyidir."²⁷ söyleyecek kadar Katolikleri sevmemelerine rağmen İstanbul'un yanı başında içinde Katolik Cenevizlilerin bulunduğu ticari Galata kolonisi vardır. Bu Katolik Hristiyan kolonisi, Hristiyan Avrupa ile devamlı çatışma halindeki Osmanlı Devleti tarafından da muhafaza edilmiştir. Osmanlı Devleti,

²² Yuval Noah Harari, *Hayvanlardan Tanrılara Sapiens*, Çev. Ertuğrul Genç, Kolektif Yay., İstanbul, 2016, s. 169-244.

²³ Harari, s. 177.

²⁴ Harari, age., s. 176-191.

²⁵ Nebi Bozkurt, "İpek Yolu", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, 2000, Erişim Tarihi: 20.04.2020, Erişim Adresi: <https://islamansiklopedisi.org.tr/ipek-yolu>

²⁶ Dukas, *Bizans Tarihi*, Çev. VL. Mirmiroğlu, İstanbul Matbaası, İstanbul, 1956, s. 161.

²⁷ Dukas, age., s. 179.

1453'te İstanbul'un fethinde Galata'ya zarar vermeyip²⁸ daha sonra ticari ayrıcalıklar vermiştir.²⁹

Ticaret sayesinde Avrupa ile Çin/Hint arasında İpek Yolu³⁰ denilen uzun mesafeli ticari bir yol ağı oluşmuştur. İpek yolu, Avrupa, Ortadoğu, Hint ve Çin arasında farklı güzergâhlarda bazen karadan bazen denizden devam etmiştir.³¹ Bu yol sayesinde Avrupa ve Çin arasında ulaşım sağlanmıştır. İnsanlar ve mallar Asya'nın bir ucundan Avrupa'nın diğer ucuna kadar gidebilmiştir. Örneğin Çin'de üretilen ham ipek, Anadolu ve Avrupa pazarlarına kadar gelmiştir.³² Marco Polo'nun babası Niccolo Polo ve amcası Maffeo Polo, 1260'da kârlı bir girişim umuduyla İstanbul'dan başlayıp Çin'e kadar seyahat etmiştir(Bkz. Şekil 2.1).³³ Yine ticaret sayesinde Avrupa'dan Çin'e kadar tüccarlık yapan Yahudiler, Arapça, Farsça, Fransızca, Rumca, Endülüs dili ve Slav dillerini konuşmayı öğrenmiştir.³⁴

İpek Yolu'nun geçtiği yerlerdeki devletler, bu yolun gelişimi için çaba göstermiştir. Örneğin İran'da 13. yüzyılda kervanların güvenliği sağlanmaya çalışılmıştır. Kervanları soymaya ve tüccarları öldürmeye çalışanlara karşı sert cezalar uygulanmıştır.³⁵ 17. yüzyılda Türkiye ve İran'da ticari yollar üzerinde, tüccarların konaklamaları için kervansaraylar inşa edilmiştir. Kervansaraylar, tüccarları kötü hava koşullarından ve hırsızlardan korumak amacıyla yapılmıştır.³⁶ Yol boyunca belirli aralıklarla inşa edilmiştir. Bu aralıklar, deve kervanının bir günlük yolculuk mesafesine göre belirlenmiştir. Kırsalda bulunan kervansarayda kalan yolculardan kira parası alınmamıştır. Şehirdeki kervansaraylarda kalan yolculardan ise çok az kira parası alınmıştır. Kervansarayların odalarında eşya yoktur. Odayı kiralayan yolcu, yatacak eşya ve yiyecek gibi ihtiyaçları kendisi sağlamıştır.³⁷

²⁸ Dukas, age., s. 183.

²⁹ İlber Ortaylı, "Galata İstanbul'da Tarihî Bir Semt", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, 1996, Erişim Tarihi: 20.04.2020, Erişim Adresi: <https://islamansiklopedisi.org.tr/galata#1>

³⁰ İpek Yolu kavramı, ilk defa Alman jeolog ve coğrafyacı Ferdinand von Richthofen tarafından 1877'de "Über die zentralasiatischen Seidenstraßen bis zum 2. Jh. N. Chr" ismiyle yayımlanan makalede kullanılmıştır(Kürşat Yıldırım, "İpek Yolu Mefhumundaki Doğrular ve Yanlışlar", Ed. ve Fahri Atasoy, *Yükselen İpek Yolu, İpek Yolu'nda Bilgi ve Siyaset*, Cilt 2, Türk Yurdu Yay., Ankara, 2016, s. 292.).

³¹ İbn Hurdazbih, *Yollar ve Ülkeler Kitabı*, Çev., Murat Ağarı, Kitabevi, İstanbul, 2008, s. 130-131.

³² Nilüfer Alkan, "15. ve 16. yüzyıllarda İran İpek Yolu'nda Kervanlar", *U. Ü. Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt 7, Sayı 11, 2006, s. 142.

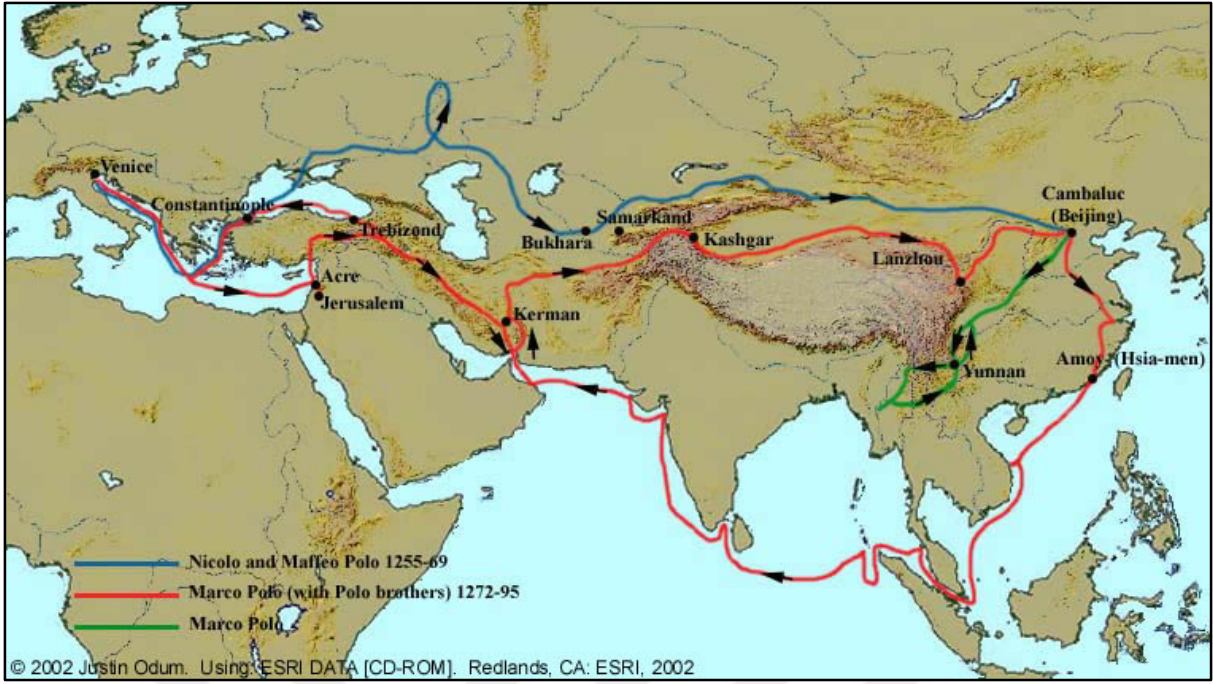
³³ Marco Polo, *The Travels*, R. Latham, Trans., Penguin Books, London, 1958, s. 34-35.

³⁴ İbn Hurdazbih, age., s. 130-131.

³⁵ Polo, age., s. 61.

³⁶ J. B. Tavernier, *XVII. Asır Ortalarında Türkiye Üzerinden İran'a Seyâhat*, Çev. Ertuğrul Gültekin, Tercüman Gazetesi, İstanbul, 1980, s. 26-27.

³⁷ Tavernier, age., s. 67-69.



Şekil 2.1. Tüccar Polo ailesinin Çin'e seyahat güzergahı³⁸

Ticaretten sonra insan gruplarını birbirine yaklaştıran diğer bir evrensel düşünce anlayışı imparatorluktur. İmparatorluk, esnek sınırlara sahiptir. Devamlı sınırlarını genişletme potansiyeli vardır. Bu nedenle içinde farklı etnik kimlikten, inançtan ve kültürden toplumlar bulunur. Bu farklı insan grupları, imparatorluk içinde zamanla eriyerek daha büyük ortak değerlere sahip insan grupları oluşturmuştur.³⁹

İmparatorluğun devamlı sınırlarını genişletme isteği onun evrenselci düşünce sisteminden kaynaklıdır. Bu evrenselci düşünce sistemi, bütün Dünya'nın tek bir merkezden yönetilmesi anlayışıdır. Tüm Dünya'yı yönetme anlayışının tarihi MÖ. 2250'ye Mezopotamya'ya kadar gider. Akkad İmparatoru Büyük Sargon, kendisinin tüm Dünya'yı yönettiğini düşünmüştür. Aslında Basra Körfezi'nden Akdeniz'e kadar olan yerleri yönetmiştir. Bu bölge günümüzde Suriye ve Irak'ın büyük kısmıyla Türkiye ve İran'ın bir parçasını içerir. Büyük Sargon'un ölümünden sonra imparatorluğu da zamanla yıkılmıştır. Ancak Sargon, arkasında tek bir Dünya imparatorluğu fikrini bırakmıştır. Asur, Babil ve Hitit kralları, Sargon'u örnek alarak tüm Dünya'yı yönettiklerini düşünmüştür. İran Kralı Büyük Cyrus, MÖ. 550'de tüm Dünya'yı yönetme fikrini bir üst aşamaya taşımıştır. Büyük Cyrus, toplumları kendi iyilikleri için yönetme anlayışını getirmiştir. O sadece İranlıların değil, diğer tüm toplumların da kralıdır. Örneğin Babil'de sürgünde bulunan Yahudiler'in anavatanları olan İsrail'e dönmelerine izin vermiştir. Çünkü

³⁸ "Marco Polo's Route", Erişim Tarihi: 06.03.2018, Erişim Adresi: <https://depts.washington.edu/silkroad/maps/marcopolo.html>

³⁹ Harari, age., s. 194-198.

kendisini sadece İranlıların kralı değil aynı zamanda Yahudilerin de kralı olarak görmüştür. Hatta onlara kendi tapınaklarının yapımı için yardım da etmiştir. Büyük Cyrus'tan itibaren tüm Dünya'yı yönetme düşüncesine, bütün toplumları kendi vatandaşı olarak görme anlayışı eklenmiştir.⁴⁰

Tüm Dünya'yı yönetme anlayışı tarihsel süreçte devam etmiştir. Örneğin Büyük İskender, bir Dünya İmparatorluğu fikriyle Dünya'nın sonu olarak bilinen Hindistan'a kadar ilerlemiştir.⁴¹ Çin İmparatoru Qin Shi Huang, kendisini Dünya imparatoru olarak görmüştür.⁴² Roma Devleti, kendisinin Dünya'daki tek evrensel imparatorluk olduğunu düşünmüştür. Bizans imparatorları, kendilerini Roma imparatorluğunun varisliğine ve Hristiyanlık inancına dayanarak Dünya üzerindeki tek meşru hükümdarları olarak görmüştür. Diğer Hristiyan devletleri de bu durumu kabullenmiştir. Örneğin Bizans İmparatorluğu, 14. yüzyılın sonlarında Türkler'in kuşatmasındayken bile kendisinden güçlü olan Moskova Prensi I. Vasileye kendisinin yeryüzündeki tek meşru hükümdar olduğunu bildirmiştir. Kendisini diğer ülkelerden üstün bir konumda tutmuştur.⁴³ Osmanlı Devleti'nin hükümdarı II. Mehmet, Sultanu'l-Berreyn ve Hakanu'l-Bahreyn yani iki karanın ve iki denizin(Rumeli-Anadolu ve Akdeniz-Karadeniz) hükümdarı ünvanını kullanmıştır. Dünya hakimiyeti için mücadele etmiştir.⁴⁴

Tüm Dünya'yı yönetme düşüncesi, sınırları geniş ve devamlı genişleme potansiyeline sahip imparatorlukların oluşmasını sağlamıştır. Persler, 6. yüzyılda İran'dan Ege Denizi'ne kadar yerleri yönetmiştir.⁴⁵ Roma, bir Akdeniz imparatorluğu kurmuştur.⁴⁶ Akdeniz'e *Mare Nostrum*⁴⁷ demiştir.⁴⁸ Bizans, Mısır'dan İtalya'ya kadar Doğu Akdeniz'in önemli bir kısmını idare etmiştir.⁴⁹ Osmanlı Devleti Kuzey Afrika, Ortadoğu ve Balkanları yönetmiştir.⁵⁰

Geniş imparatorluklar, uzun mesafeli yolların gelişimini sağlamıştır. Çünkü imparatorluklar geniş coğrafyaya yayılmış ve tek bir merkezden yönetilmiştir. Hükümdarın kararlarının imparatorluğun bütün yerlerine ulaştırılıp, uygulanması için yol ağına ihtiyaç duyulmuştur. Böylece imparatorlukların geniş sınırları içinde uzun mesafeli yol ağları

⁴⁰ Harari, age., s. 198-199.

⁴¹ Murat Albecer, *Büyük İskender'in Doğu Siyaseti*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Ankara, 2000, s. 105-106.

⁴² Harari, age., s. 200.

⁴³ Georg Ostrogorsky, *Bizans Devleti Tarihi*, Çev. Fikret İşıltan, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara, 1999, s. 56-61.

⁴⁴ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ (1300-1600)*, Çev. Ruşen Sezer, Yapı Kredi Yay., İstanbul, 2007, s. 34.

⁴⁵ Arif Müfid Mansel, *Ege ve Yunan Tarihi*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 2004, s. 253-256.

⁴⁶ Bülent İplikçioğlu, *Hellen ve Roma Tarihinin Anahtarları*, Arkeoloji ve Sanat Yay., İstanbul, 2007, s. 99.

⁴⁷ Latince *bizim deniz* anlamındadır.

⁴⁸ Hüseyin Üreten, "Sorularla Eskiçağ (Eskibatu) Tarihi'nde Yöntem Sorunu", *OANNES-Uluslararası Eskiçağ Tarihi Araştırmaları Dergisi*, Cilt 1, Sayı 2, 2019, s. 155.

⁴⁹ John Haldon, *Bizans Tarih Atlası*, Çev. Ali Özdamar, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2007, s. 66.

⁵⁰ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomi ve Sosyal Tarihi 1300-1600*, Çev. Halil Berktaş, Eren Yay., İstanbul, 2000, s. 32-33.

oluşturmuştur. Persler, imparatorluklarının batı bölgeleri olan Anadolu'yla daha hızlı iletişim kurmak için Kral Yolu'nu yapmıştır. Kral Yolu, Pers İmparatorluğu'nun merkezi İran'daki Susa'da Batı Türkiye'deki Sardes⁵¹ kentine kadar gitmiştir.⁵²

Roma İmparatorluğu'nda "Her Yol Roma'ya çıkar[dı]." (All roads led to Rome).⁵³ Roma İmparatorluğu'nun başkenti Roma'da, imparator Caesar Augustus tarafından Milliarium Aureum isimli bir anıt yapılmıştır. Bu anıt, imparatorluktaki tüm yolların başlangıcı sayılmıştır. Tüm yolların mesafesi Roma'ya göre ölçülmüştür.⁵⁴ Roma İmparatorluğu, fethettiği yerlerdeki eski yolları tamir etmiş ve yeni yollar yapmıştır. Böylece imparatorluk boyunca 120 bin kilometrelik bir yol ağı oluşmuştur(Bkz. Şekil 2.2). Bu yollar sayesinde imparatorluk, yeni yerler fethetmiş ve yüzyıllar boyunca geniş bir coğrafyayı yönetmiştir. Roma ordusu, insanlar ve tüccarlar rahat bir şekilde imparatorluk boyunca seyahat etmiştir. Farklı toplumlar ve kültürler birbirlerine yakınlaşmıştır.⁵⁵

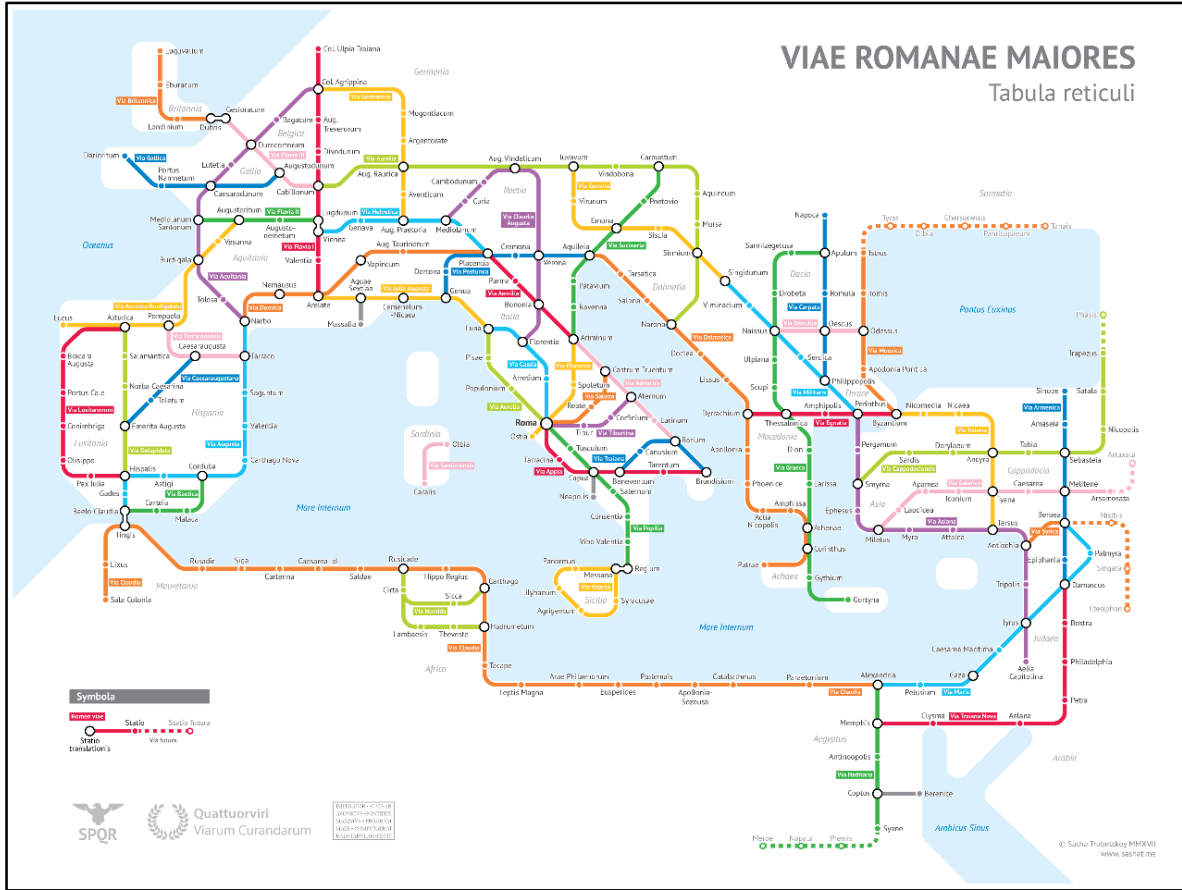
⁵¹ Manisa yakınlarındaki Sart kasabasının civarında.

⁵² Herodotos, *Herodot Tarihi*, Çev., Müntekim Ökmen, Remzi Kitabevi, İstanbul, 1973, s. 309-310.

⁵³ Brian McCabe, "Just Another Milestone?", *Archaeology Ireland*, Vol. 20, No. 3, 2006, s. 28. Her yol Roma'ya çıkardı, Ortaçağ'dan beri kullanılan bir deyimdir. Roma İmparatorluğu'nun başkentinden imparatorluğun diğer yerlerine doğru giden yol ağını belirtmekte kullanılır. Bkz. Gabrielle Bruney, "Do all roads lead to Rome? The answer is surprisingly beautiful", 12 Aralık 2015, Erişim Tarihi: 20.04.2020, Erişim Adresi: https://creators.vice.com/en_us/article/9an8gy/do-all-roads-lead-to-rome-the-answer-is-surprisingly-beautiful

⁵⁴ Francesco Blasi, Maeve Barry ve Brian Ward, "Reaching the Golden Milestone. The 2013 ERS Dublin Summit: Preparing the Road to Rome", *European Respiratory Journal*, Volume 42, Issue 4, 2013, s. 881.

⁵⁵ Mark Cartwright, "Roman Roads", 17 September 2014, Erişim Tarihi: 20.04.2020, Erişim Adresi: <https://www.ancient.eu/article/758/roman-roads/>



Şekil 2.2. Tabula Reticuli⁵⁶ haritasındaki Roma yollarının günümüzdeki metro hattı şeklindeki şekilleştirilmesi.⁵⁷

Roma İmparatorluğu'nun devamı Bizans İmparatorluğu'nda⁵⁸ da her yol başkent İstanbul'a çıkmıştır. İstanbul'da, Roma'daki Milliarium Aureum gibi, Milion Anıtı(Milyon Taşı) yapılmıştır. Bu anıt, imparatorluktaki tüm yolların başlangıç noktası sayılmıştır(Şekil 2.3). Bizans, önemli ölçüde Roma döneminden kalma yol ağını kullanmıştır. Ordu dışındaki insan, mal ve bilgi ulaşımını da desteklemiştir. Bizans yol ağı, Balkanlar'dan Suriye'ye kadar imparatorluğun her yerine yayılmıştır.⁵⁹

Roma ve Bizans gibi Çin'de de yollar ülkenin merkezi Khan-Balik'a çıkmıştır. Çin hükümdarı Kubilay Han döneminde yollar, Khan-Balik'tan ülkenin diğer yerlerine yayılmıştır. Bu yollar sayesinde merkez ile taşra arasındaki resmi haberleşme sağlanmıştır. Merkezden taşraya

⁵⁶ Roma döneminde hazırlanmış bir haritadır. Haritada yol ağları da belirtilmiştir.(Benet Salway, "The Nature and Genesis of the Peutinger Map", *Imago Mundi*, Vol. 57, No. 2, 2005, s. 119-120.)

⁵⁷ Sasha Trubetskoy, "Roman Roads", 3 June 2017, Erişim Tarihi: 20.03.2019, Erişim Adresi: <https://sashat.me/2017/06/03/roman-roads/> ; Morgan Cutolo, "The Romans Built Over 250,000 Miles of Roads. It Looks Insane as a Modern Day Subway Map.", Erişim Tarihi: 20.03.2019, Erişim Adresi: <https://www.rd.com/culture/roman-roads-as-subway-map/>

⁵⁸ Ostrogorsky, age., s. 25.

⁵⁹ Haldon, age., s. 28-32.

doğru giden her yol, gittiği yerin ismini almıştır. Resmi haberleşmenin sağlanması amacıyla yaklaşık 40-48 kilometre arayla posta istasyonları kurulmuştur. Bu yollar ve posta istasyonları, ülkenin en ücra köşelerine kadar gitmiştir.⁶⁰



Şekil 2.3. Bizans İmparatorluğu'nda her yol başkent İstanbul'a çıkardı: Yolların başlangıcı Milyon Taşı⁶¹

Osmanlı İmparatorluğu da ulaşımaya önem vermiştir. Resmi haberleşme ve ordunun ulaşımını sağlamak amacıyla başkent İstanbul ile imparatorluğun diğer yerleri arasında menzillerden oluşan bir yol ağı kurulmuştur.⁶² Bu yol ağı üzerinde birçok kervansaray ve han inşa edilerek yolcuların ihtiyaçlarının giderilmesi sağlanmıştır.⁶³

Dünya üzerindeki insanları birbirine yakınlaştıran sonuncu anlayış, evrenselci dinlerdir. Tarih boyunca birçok inanç sistemi ortaya çıkmıştır. Ancak bu inanç sistemleri, Hristiyanlığa kadar, geniş bir coğrafyaya yayılamamıştır. Bir inancın geniş alanlara yayılması için iki özelliğe sahip olması gerekir. Bunlardan ilki bütün insanları kapsayan, her yerde ve her zaman geçerli

⁶⁰ Polo, age., s. 150-151.

⁶¹ Fotoğraf yazar tarafından çekilmiştir(05.04.2018).

⁶² Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, İlgı Kültür Sanat Yay., İstanbul, 2014, s. 199.

⁶³ İnalçık, age., s. 153-154.

evrensel değerleri barındırmasıdır. Diğer bu değerlerin yeryüzündeki bütün insanlara yayılması gerektiğinin benimsemesidir.⁶⁴

Evrensel inançlar, tek tanrılı dinlerle oluşmuştur. İlk tek tanrılı din, MÖ. 1350'de Mısır'da Firavun Akhenaten döneminde ortaya çıkmıştır. Önceden Mısır'da çok tanrılı inanç vardır. Firavun Akhenaten, Mısır tanrılarından Aten'i evrenin gerçek gücü olduğunu belirtmiştir. Aten'e tapınmayı teşvik ederken diğer Mısır tanrılarına tapınmayı kısıtlamaya çalışmıştır. Ancak Aten'e tapınma, firavun Akhenaten'in ölümünden sonra son bulmuştur. Sonrasında Mısır'da eskisi gibi çok tanrılı inanç devam etmiştir. Aten'den sonra tek tanrılı inanç Yahudilerde ortaya çıkmıştır.⁶⁵ Yahudiler, tek bir tanrının olduğuna inanmıştır: "3 'Benden başka tanrın olmayacak. 4 'Kendine yukarıda gökyüzünde, aşağıda yeryüzünde ya da yer altındaki sulara yaşayan herhangi bir canlıya benzer bir put yapmayacaksın. 5 Putların önünde eğilmeyecek, onlara tapmayacaksın."⁶⁶ Ancak bu tek tanrı inanç, sadece Yahudi toplumu aittir. Yahudilerin tanrısı olarak kabul edilmiştir. Bu nedenle diğer insanlara yayılmamıştır. Tek tanrılı inanç sisteminin yaygınlaşması Hristiyanlıkla olmuştur. Yahudilerin tek tanrısı, Hristiyanlık öğretisiyle diğer insanlara yayılmaya başlamıştır. Başlangıçta Hristiyanlık, küçük bir Yahudi cemaatidir. Tarsuslu Pavlus, evrendeki tek tanrının sadece Yahudilerin değil bütün insanların tanrısı olduğunu belirtmiştir. Böylece evrenselci tek tanrılı Hristiyanlık inancı diğer insanlara yayılmaya başlamıştır.⁶⁷

Hristiyanlık, dinler tarihi açısından "büyük kırılma noktası" dır. Hristiyanlığa kadar dinler, kendilerini tüm insanlara hitap eden evrensel bir inanç olarak görmemiştir. Kendi inanç sistemlerini diğer insanlara benimsetme çabasında değillerdir. Örneğin Roma İmparatorluğu, fethettikleri yerlerdeki insanlara zorla Jüpiter'e inanmaya zorlamamıştır. Ancak Hristiyanlık, kendisini evrensel bir inanç olarak gördüğü için yeryüzündeki bütün insanların benimsemesi gerektiği anlayışına sahiptir.⁶⁸ Öyle ki 4. yüzyıla gelindiğinde Roma İmparatoru Constantinus, Hristiyanlığı kabul etmiştir.⁶⁹ Böylece Hristiyanlık, ilk zamanlarda büyük baskı gördüğü bir imparatorluğun⁷⁰ resmi dini olacak seviyeye gelmiştir. Gittikçe de insanlar arasında yayılmıştır. Din insanı olmayan kişiler bile Hristiyanlığı, yaymaya çalışmıştır. Örneğin 1492'de denizci Kristof Kolomb Amerika yolculuğunu İspanya Kralı'nın yanı sıra Hristiyanlık amacıyla da yapmıştır. Uzun deniz seyahatinin ardından karaya çıkarken kraliyet sancağının yanında iki tane de yeşil haç

⁶⁴ Harari, age., s. 212.

⁶⁵ Harari, age., s. 218-219.

⁶⁶ *Tevrat*, Mısır'dan Çıkış 20, On Buyruk. Erişim Tarihi: 13.10.2020, Erişim Adresi: <https://www.kutsalkitap.org/online-tevrat-oku/>

⁶⁷ Harari, age., s. 218-219.

⁶⁸ Harari, age., s. 212-219.

⁶⁹ Paul Lemerle, *Bizans Tarihi*, Çev. Galip Üstün, İletişim Yay., İstanbul, 2004, s. 2 4-25.

⁷⁰ Albert Houtin, "Hristiyanlığın Kısa Tarihi", Çev. Abdurrahman Küçük, *Ankara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, Cilt 25, Sayı 1, 1982, s. 439-441.

sancağı vardır: “Amiral kralın sancağını açtı, iki kaptan da iki Yeşil Haç sancağını açtılar”.⁷¹ Kolomb, Amerikan kıtasında yerli insanlarla karşılaştığında onların inançsal yapısını da gözlemlemiştir. Onların inançsız olduğunu tespit ederek Hristiyan yapmayı düşünmüştür: “Onları kendilerine özgü bir inanışları olmadığına göre dinimize döndürmek kolay olacak sanıyorum.”⁷²

Hristiyanlıktan sonra bir başka evrenselci inanç İslam’dır. İslam da tıpkı Hristiyanlık gibi kendisini tek gerçek inanç ve tüm insanlara hitap eden olarak görmüştür: “Muhakkak ki ben, yalnızca ben Allah’ım. Benden başka hiçbir ilâh yoktur. Bana kulluk et; beni anmak için namaz kıl.”⁷³ Kendisinde başka inançları kabul etmemiştir: “Kim, İslâm’dan başka bir din ararsa, bilsin ki kendisinden (böyle bir din) asla kabul edilmeyecek ve o, ahirette ziyan edenlerden olacaktır.”⁷⁴ İslam, 7. yüzyılın ilk yarısında Arap Yarımadası’nda ortaya çıktıktan sonra hızlı bir şekilde yayılmıştır. Yaklaşık bir yüzyılda, İspanya ile Kuzey Afrika’dan Hindistan’a kadar geniş bir coğrafyaya yayılmıştır.⁷⁵

Hristiyanlık ve İslam, yeryüzündeki farklı toplumların yakınlaşmasını sağlamıştır. İnsanlar, farklı devletlere bölünmüş olsalar da aynı dine inanmaları onların birbirleriyle işbirliği yapmalarına yöneltmiştir. Örneğin 1095’de Katolik Hristiyanların dini önderi Papa Urbanus, Fransa’da Hristiyanlığın kutsal toprakları olan Kudüs’ün Müslümanlardan geri alınması gerektiğine yönelik konuşma yapmıştır. Konuşmasında bu savaşta hayatını kaybedenlerin günahlarının bağışlanacağını ifade etmiştir.⁷⁶ Papa Urbanus’un konuşmasından sonra Avrupa’da, 1097 ile 1270 yılları arasında Kudüs’ü Müslümanlardan almak için yedi Haçlı Seferi düzenlenmiştir. Bu seferlere Avrupa’nın çeşitli yerlerinde pek çok kişi, Alman, İngiliz ve Fransız Kralları da dahil, Hristiyanlık çatısında birleşerek katılmıştır.⁷⁷

Hristiyanlık gibi Müslümanlıkta farklı toplumları birleştirmiştir. Örneğin Müslüman toplumlardan biri olan Türkler, İslam adına savaşmıştır. Etnik, kültürel ya da bağlı oldukları devletsel aidiyet yerine inançsal aidiyeti benimsemişlerdir. Osmanlı Padişahı Orhan Gazi, devletin sınırlarını Anadolu’dan Rumeli’ye doğru genişletmiştir. Buralara Müslümanları yerleştirmeye başlamıştır. Bu yeni Müslüman yerleşimciler, Balkanlarda Hristiyan devletlere karşı tebaası oldukları Osmanlı Devleti’nden ziyade İslam adına savaşmaya başlamıştır: “Gelenleri yurt tutup Allah yolunda savaşa başladılar. (...) Her ne tarafa yürüyüp gitseler kâfirler önlerine çıkamaz oldu.

⁷¹ Kristof Kolomb, *Seyir Defteri*, Çev. Sait Maden, Türkiye İş Bankası Kültür Yay., İstanbul, 2018, s. 20.

⁷² Kolomb, age., s. 22.

⁷³ Haz. Hayrettin Karaman ve diğerleri, *Kur’ân-ı Kerîm*, Tâ Hâ Sûresi, 14. Ayet, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., Ankara, 2014, s. 312.

⁷⁴ Kur’ân-ı Kerîm, Âl-i İmrân Sûresi, 85. Ayet, s. 60.

⁷⁵ William H. McNeill, *Dünya Tarihi*, Çev. Alâeddin Şenel, İmge Kitabevi, Ankara, 2006, s. 295-297.

⁷⁶ Steven Runciman, *Haçlı Seferleri Tarihi*, Cilt 1, Çev. Fikret İşıltan, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara, 1989, s. 83-84.

⁷⁷ Bkz. H. A. Nomiku, *Haçlı Seferleri*, Çev. Kriton Dinçmen, İletişim Yay., İstanbul, 1997.

İslam askeri fetihten fetihe yürüdü.”⁷⁸ Diğer bir Osmanlı Padişahı II. Mehmet de İslam adına savaşmıştır. Kendisini gazi olarak tanımlamıştır.⁷⁹ Trabzon seferini, İslam adına yaptığını ifade etmiştir: “Ana, bu zahmetler Trabzon için değildir. Belki bu zahmetler Allah içindir. Zira elimizde İslâm kılıcı vardır. Eğer bu zahmeti ihtiyar etmiyevüz (etmezsek) bize Gazi demek lâıyk olmaz. Ve hem yarın Hak hazretinde hacıl oluruz.”⁸⁰ II. Mehmet, İstanbul’u aldıktan sonra Memlûk Sultanı’na yazdığı mektupta kendisini İslam adına savaşmakla görevli, Memlûk Sultanı’nı ise hac yollarını korumakla görevli olduğunu belirtmiştir.⁸¹

İslam, evrensel olduğu için bütün Müslümanlar bu dinin kurallarına uymaları gereklidir: “Artık aralarında Allah’ın indirdiği ile hükmet; sana gelen gerçeği bırakıp da onların arzularına uyma.”⁸² Örneğin Osmanlı Padişahı I. Murat, kendisinin üzerindeki İslam hukukuna göre davranmıştır. Balkanlarda Hristiyan devletlere karşı savaşta, askerlerinin ele geçirdiği esirleri ganimet olarak onlara bırakmıştır. Ancak İslam hukukuna göre bu esirlerin beşte biri padişaha ait olduğuna yönelik I. Murat’a tavsiye verilmiştir. I. Murat, “Eğer Tanrı buyruğu ise öyle edin.” diyerek tavsiyeye uymuştur.⁸³

İslam hukukunun insanüstü bir kural olması, İslam ülkelerini birbirlerine yakınlaştırmıştır. Farklı ülkeler olsalar da aynı İslam hukukunun kurallarına uymaları gerektiğinin biliyorlardır. Örneğin, İslam hukukunda özgür Müslümanlar köleleştirilemez. 1391-1392 yıllarında Müslüman köle tüccarları, Nijerya’nın kuzeyindeki Bornu’ya girerek buradaki bazı insanları köle olarak almışlardır. Bornu Kralı, halkının özgür Müslüman olduğunu belirterek İslam hukukuna göre köleleştirilemeyeceğini ve bu kişilerin serbest bırakılması gerektiğinden bahseden bir mektubu Mısır Sultanı’na göndermiştir.⁸⁴

Hristiyanlık ve İslam inancı, yeryüzünde geniş bir coğrafyaya yayılmıştır. Bu dinlerin ortaya çıktığı yerler kutsal sayılarak hac merkezleri olarak görülmüştür. Hristiyanlar ve Müslümanlar, kendi hac merkezlerine dini amaçlı yolculuklar yapmıştır. Bu hac yolculukları, kutsal yerler merkezli bir yol ağı oluşturmuştur.

İslam’ın kutsal toprakları Mekke ve Medine’dir. Osmanlı Devleti’nde İstanbul-Eskişehir-Konya-Adana-Antakya-Şam-Medine arasında karadan giden bir hac yolu vardır.⁸⁵ Balkanlar ve

⁷⁸ Âşık Paşazade, *Osmanoğulları’nın Tarihi*, Haz. Kemal Yavuz ve M. A. Yekta Saraç, K Kitaplığı, İstanbul, 2003, s. 109.

⁷⁹ Neşrî, *Kitâb-ı Cihan-Nümâ Neşrî Tarihi*, Cilt 2, Haz. Faik Reşit Unat ve Mehmed A. Köymen, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara, 1957, s. 753; Halil İncalcık, age., s. 62.

⁸⁰ Neşrî, age., s. 753.

⁸¹ İncalcık, age., s. 62.

⁸² Kur’ân-ı Kerîm, Mâide Sûresi, 48. Ayet. s. 115.

⁸³ Âşık Paşazade, age., s. 114-115.

⁸⁴ Bernard Lewis, *Ortadoğu’da Irk ve Kölelik*, Çev. Enver Günsel, Truva Yay., İstanbul, 2006, s. 113.

⁸⁵ Serbülent Karadağ, *Mehmed Edib Bin Mehmed Derviş’in “Behcet’ül Menazil” Adlı Eserinin Transkrip ve Tahlili*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Mustafa Kemal Üniversitesi, Hatay, 2011, s. 21-49.

Anadolu tarafından gelen Müslüman hacılar, bu yolu kullanmıştır.⁸⁶ Yolda meydana gelen bozulmalar hacılar düşünülerek giderilmiştir. Örneğin Adana'da Ceyhan nehri üzerindeki Misis Köprüsü zarar görmüştür. Osmanlı hükümeti, 1789'da bu köprü'nün hacıların kutsal topraklardan gelmeden önce onarmaya çalışmıştır: "Hüccâc-ı müslimînin 'avdet ve vürudundan mukaddem tetmîm ve tekmîl olunmasına"⁸⁷

Mısır tarafında Kahire ile Mekke-Medine arasında bir hac yolu vardır. Müslüman hacılar, Akdeniz'de deniz yolundan Kahire'nin limanı İskenderiye'ye ulaşırlar. Buradan Kahire ile Mekke-Medine hac yolunu kullanmışlardır.⁸⁸ Bir başka deniz yolu, Mekke'nin batısındaki Cidde limanı aracılığıyla oluşmuştur. İran ile Mekke-Medine arasında Doğu Arabistan üzerinden bir hac yolu mevcuttur.⁸⁹

Hristiyanlığın en önemli hac merkezi Kudüs'tür. Avrupa ile Suriye-Filistin arasında deniz yolu mevcuttur. Hristiyan hacılar, denizyoluyla Avrupa'dan Kudüs'e gitmiştir. Venedik, 14. yüzyılın ikinci yarısında hac yolculuğunun organize edildiği yerlerden birisidir.⁹⁰ Örneğin Bertrandon de la Broquiére, 1432 yılında Fransa'dan Kudüs'e Venedik'ten deniz yoluyla gitmiştir. Önce karayoluyla İtalya'daki Venedik'e gitmiştir. Burada, diğer hacılarla birlikte gemiyle Kudüs'e doğru yola çıkmıştır. Gemi, yolculuğu boyunca Hırvatistan ve Yunanistan'ın çeşitli limanlarına uğramıştır. Girit, Rodos ve Kıbrıs adalarına da uğrayarak Kudüs'ün batısındaki Yafa'ya ulaşmıştır. Burada Bertrandon de la Broquiére, diğer hacılarla birlikte Kudüs'e gitmiştir(Bkz. Şekil 2.4).⁹¹ Aynı yüzyılda bir başka hacı Canon Pietro Casola da 1494 tarihinde Venedik'ten gemiyle diğer hacılar ve hacı olmayanlarla birlikte Yafa'ya gitmiştir. Oradan Kudüs'e geçmiştir. Aynı yoldan Venedik'e dönmüştür.⁹²

Avrupa ile Kudüs arasında su yolunun yanı sıra kara yolu da vardır. Bu yolun güzergahı Kudüs-Antakya-Adana-Konya-İstanbul-Edirne-Sofya-Belgrad-Budin-Viyana şeklindedir(Bkz. Şekil 2.4).⁹³ Ancak Hristiyanlar⁹⁴ için tehlikeli bir yoldur. Örneğin Fransız Bertrandom de la

⁸⁶ Halaçoğlu, age., s. 66-68.

⁸⁷ Feyzi Kaplan, *6 Numaralı Adana Şer'iyye Sicili (H.1203/M.1204/M.1789)*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İnönü Üniversitesi, Malatya, 1996, s. 73.

⁸⁸ Suraiya Faroqi, *Hacılar ve Sultanlar (1517-1638)*, Çev. Gül Çağalı Güven, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul, 1995, s. 34.

⁸⁹ Ufuk Gülsoy, *Hicaz Demiryolu*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi, İstanbul, 1994, s. 26.

⁹⁰ M. Margaret Newett, "Introduction", *Canon Pietro Casola's Pilgrimage to Jerusalem in the Year 1494*, At the University Press, Manchester, 1907, s. 38-39.

⁹¹ Bertrandon de la Broquiére, *Bertrandon de la Broquiére'in Denizaşırı Seyahati*, Çev. İlhan Arda, Eren Yay., İstanbul, 2000, s. 105-108.

⁹² Canon Pietro Casola, *Canon Pietro Casola's Pilgrimage to Jerusalem in the Year 1494*, At the University Press, Manchester, 1907, s. 155-337.

⁹³ Broquiére, age., s. 20-298.

⁹⁴ Büyük ihtimalle Osmanlı tebaası olmayan Hristiyanlar kastedilmiştir. Çünkü Osmanlı Devleti'nde çok sayıda Hristiyan can ve mal güvenliği sağlanmış bir şekilde yaşamıştır. Osmanlı Devleti'nde yabancı gayr-i müslimlerin güvenle seyahat edebilmesi için Fatih Sultan Mehmet döneminden itibaren izin belgesi çıkarılmaya başlanmıştır(Hamidet Sezer, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Seyahat İzinleri (18-19. Yüzyıl)", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, Cilt 22, Sayı 33, 2003, s. 108-109.).

Broqui re, deniz yoluyla gittiği Kudüs'ten Fransa'ya karayoluyla dönmek isteğinde bunun mümkün olmadığına yönelik tavsiyeler almıştır:

Bir Hristiyan için kara yoluyla Fransa krallığına dönmenin imkânsız bir şey olduğunun söylendiğini duymuştum (...) Ve bana, yol üzerinde bulunan bazı şehirlerdeki insanların birbirleriyle savaşmakta olduklarını, bu yüzden bu yol üzerinde hacca gitmeye kimsenin cesaret edemeyeceğini ve onların, az zaman önce bir Venedikli ile rehberini öldürmüş oldukların anlattı. Mont Syon kilisesinin muhafız görevlisi de bu ziyarete razı olmadı ve beni vazgeçirdi.⁹⁵

Fakat bu tavsiyelere rağmen Bertrandom de la Broqui re, karayoluyla Fransa'ya gitmiştir. Yolculuğu sırasında bazı sorunlar yaşamıştır. şam'da yerli Müslümanlarla kavga etmekten sonra anda kurutulmuştur. Bu durum  zerine Müslümanlarla sorun yaşamamak için onlarla iletişim kurarken dikkat etmesi gerektiğini anlamıştır:

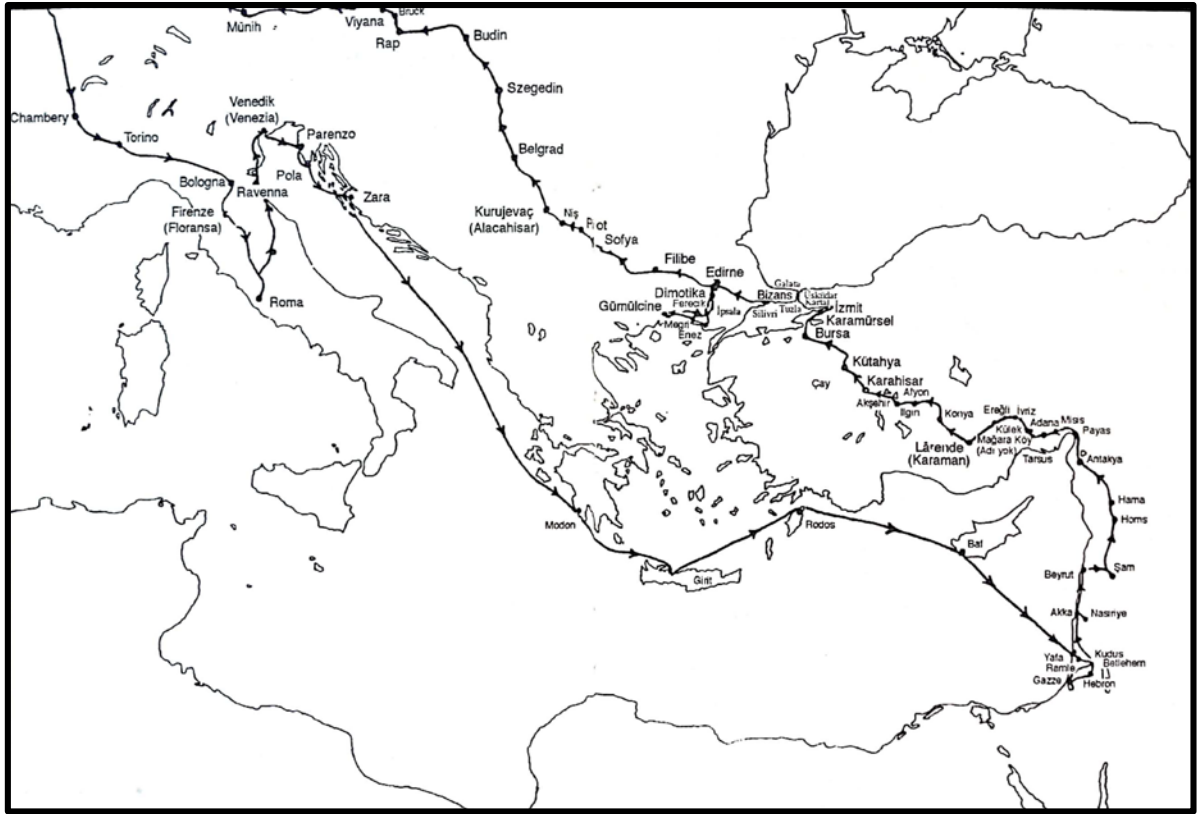
Anladım ki eğer ben onlara saldırsaydım onlar benim canımı çıkarırlardı; yanımdakileri uyarmak için bunlarla hiçbir şekilde çatışmaya girmemek gerektiğini söyledim; çünkü anladığım kadarıyla bu adamlar kötü ve akılsız kişilerdi. Eğer bunlarla başınızın bel ya girmesini istemiyorsanız, benim tecr belerimle öğrendiğim gibi, kendinizi fakir göstereceksiniz; yine benim kanaatime göre zenginliğinizi hiç belli etmemeniz gerekir.⁹⁶

Kütahya'da da Fransa'ya karayoluyla gittiği için casuslukla suçlanmıştır: "Benim bir casus olduğumu ve bu ülke hakkında casusluk yapmak için buraya geldiğimi söyledi ve de deniz yoluyla bu nedenle gitmediğimi ileri sürdü; bu sözler beni şaşırtıp korkuttu."⁹⁷

⁹⁵ Broqui re, age., s. 119-120.

⁹⁶ Broqui re, age., s. 125-126.

⁹⁷ Broqui re, age., s. 197-198.



Şekil 2.4. Bertrandom de la Brocquière'nun hac yolculuk güzergahı⁹⁸

Yeryüzünde uzun mesafeli yol ağları daha çok ticaret, imparatorluklar ve evrenselci dinler sayesinde oluşmuştur. Bu üç düşünce sayesinde oluşan yol ağları, birbirlerinden bağımsız bir şekilde ayrı merkezli ve amaçlıdır. Ancak zamanla birbirleriyle kesişerek ve entegre olarak gelişmiştir. Örneğin Osmanlı Devleti'nde İstanbul ve Mekke-Medine arasındaki Müslümanların hac yolu, aynı zamanda devletin resmi haberleşme yoludur.⁹⁹ Avrupa ile Suriye-Filistin arasındaki Hristiyanların hac yolu, ticaret ve ulaşım amacıyla da kullanılmıştır. Örneğin bu güzergahı Marco Polo'nun babası ve amcası 1269 yılında Çin'den Venedik'e dönerken dini amaç dışında kullanmışlardır (Bkz. Şekil 2.1).¹⁰⁰ 1494 tarihinde Venedik'ten Kudüs'e hacca giden Canon Pietro Casola, gemide hac amaçlı gitmeyenlerin de olduğunu belirtmiştir.¹⁰¹ Ayrıca Kıbrıs'ta, Suriye'den ticari eşyalar yükleyerek gelmiş yedi Venedik gemisinden bahsetmiştir.¹⁰² Bu güzergahı hac amacının dışında kullanan diğer bir örnek de J. B. Tavernier ve Iraklı Papaz İlyas Hanna'dır. 1643'te J. B. Tavernier, Paris'ten İsfahan'a giderken İtalya'nın Livourne kentinden Suriye'deki

⁹⁸ Semavi Eyice, ege., s. 24-25.

⁹⁹ Halaçoğlu, age., s. 66-68.

¹⁰⁰ Polo, age., s. 37.

¹⁰¹ Casola, age., s. 155.

¹⁰² Casola, age., s. 212.

İskenderun'a kadar gemiyle seyahat etmiştir.¹⁰³ 1668'de Iraklı Papaz İlyas Hanna, Bağdat'tan Roma'ya seyahat ederken İskenderun'dan Venedik'e gemiyle yolculuk etmiştir.¹⁰⁴

2.2. İnsanlar ve Ulaşım

İnsan, bir yerden bir yere seyahat ederken yolculuk süresini olabildiğince kısaltmak istemiştir. Bunun için mevcut ulaşım sistemini geliştirmek için çabalamıştır. Ulaşım sistemine iki yönden müdahale ederek geliştirmiştir. Bunlardan birisi insanın seyahat etmekte kullandığı ulaşım aracıdır. Diğer ulaşım aracıyla seyahat ettiği, ulaşım altyapısıdır.

2.2.1. Ulaşım Araçlarına Müdahale

İnsan, mesafe süresini kısaltmak amacıyla daha hızlı, daha uygun ulaşım araçları edinmeye çalışmıştır. Modern öncesi dönemde ulaşım aracı, kullanıldığı alana göre başlıca ikiye ayrılabilir. Bunlardan birisi karada kullanılan diğeri ise suda kullanılan ulaşım araçlarıdır.

2.2.1.1. Karayolu Ulaşım Araçlarına Müdahale

İnsan, tarihte karayolu ulaşımına ilk devrimsel nitelikteki müdahalesi hayvanları evcilleştirerek ulaşımında kullanmasıdır. İnsanın ilk ulaşım aracı doğal olarak kendisidir. Hayvanların evcilleştirilmesine kadar insan, karada ulaşımı ve yük taşımayı kendi gücüyle sağlamıştır. Bir yerden bir yere yürüyerek gitmiştir. Bu durum hayvanların evcilleştirilmesiyle değişmiştir. İnsan, hayvanları ulaşımında kullanmaya başlamıştır. Bu, karayolu ulaşımında devrimsel nitelikte bir değişimdir. Artık insan, hayvanlar sayesinde ulaşımında daha hızlı ve daha çok eşya taşıyabilme imkanına kavuşmuştur. İnsanın ulaşımında hayvanlara bağımlılığı, 19. yüzyılda trenlerin ortaya çıkmasına kadar sürmüştür.¹⁰⁵

İnsan, karayolu ulaşımında başlıca at, eşek, katır ve deveyi kullanmıştır. Bunların dışında sınırlı bir alanda lama/alpakadan faydalanmıştır.¹⁰⁶

Kara yolu ulaşımında kullanılan hayvanlar arasında en öne çıkan attır. At, MÖ. 4. binde Ukrayna'da evcilleştirilmiştir.¹⁰⁷ Daha sonra Dünya'nın pek çok yerine yayılmıştır. Sirtında insan ve yük taşıyabilmiştir. Araba çekebilmiştir. Diğer hayvanlara kıyasla daha hızlıdır. Hızlı

¹⁰³ Tavernier, age., s. 99.

¹⁰⁴ İlyas Hanna, *İlyas Hanna Seyahatnamesi*, Çev. Bekir Keskin, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2010, s. 26-27.

¹⁰⁵ Jared Diamond, *Tüfek, Mikrop ve Çelik*, Çev. Ülker İnce, Tübitak, Ankara, 2013, s. 100-101.

¹⁰⁶ Diamond, age., s. 217.

¹⁰⁷ Diamond, age., s. 217.

olduğundan dolayı modern öncesi dönemde resmi haberleşmede ulaşım aracı olarak at tercih edilmiştir. Örneğin 13. yüzyılda Kubilay Han Çin’inde resmi haberleşmede ulaşım aracı olarak at kullanılmıştır. Başkent Hkan-Balık ile ülkenin diğer yerleri arasında hızlı iletişim sağlamak için ülke genelinde yollar üzerine haberleşme istasyonları yapılmıştır. Bu istasyonlarda iyi cins atlar hazır bekletilmiştir. Bir haberci istasyonlarda atını değiştirerek hızlı bir şekilde, mesajını ilgili yere götürmüştür. Böylece bir günde yaklaşık 322 ile 402 kilometre yol gidilebilmiştir. Haber çok acilse bu rakam yaklaşık 403 kilometreye çıkmıştır. Atlar sayesinde taşrada meydana gelen bir olay olabildiğince hızlı bir şekilde merkeze ulaştırılmıştır:

Büyük Han’a önemli bir konu ya da onun yerel yöneticilerinden birisinin mesajı ya da bir ayaklanma gibi acil bir mesaj taşındığı zaman, atlı haberci bir günde 200 mil, hatta bazen 250 mil, gittiğini garanti edebilirim. İzin verin nasıl olduğunu açıklayayım. Bir mesajcı bu hızda seyahat etmek ve bir günde çok uzun mesafe yol gitmek istediğinde, yanında hızlı gitmek istediğine dair üzerinde simge olan bir tablet taşıyor. Eğer iki haberci varsa, onlar hızlı ve güçlü iki iyi atla yola çıkıyor. Onlar, mesajı bellerine ve başlarına bağlıyor ve 25 mil uzaktaki bir sonraki posta istasyonuna kadar olabildiğince hızlı bir şekilde gidiyorlar. Onlar sıradaki posta istasyonuna yaklaştıklarında uzak mesafeden duyulabilen bir boru çalıyorlar. Boruyu duyduklarında posta istasyonundakiler, haberciler için atları hazır etmiş oluyorlar. Haberciler yeni posta istasyonuna geldiklerinde orada koşumları hazır, dinlenmiş, yeni iki tane at buluyorlar. Onlar, dinlenmeksizin atlara biniyorlar ve bir sonraki posta istasyonuna kadar durmaksızın devam ediyorlar. Sonraki posta istasyonunda da iki yeni hazır at alıyorlar. Seyahat bu şekilde akşama kadar devam ediyor. Bu şekilde Büyük Han’a ulaştırılacak mesajı taşıyan haberciler, bir günde 250 mil mesafe gidiyorlar.¹⁰⁸

Dünya’nın farklı yerlerinde de resmi haberleşmede atın hızından faydalanılmıştır. 14. yüzyılda İngiltere’de resmi haberleşmede at kullanılmıştır.¹⁰⁹ Osmanlı Devleti, Balkanlardan Hicaz’a kadar ülke genelinde, Çin gibi, posta istasyonlarından oluşan bir haberleşme sistemi kurmuştur. Bu sistem sayesinde imparatorluk içinde resmi haberleşme hızlı bir şekilde sağlanmıştır.¹¹⁰

At, insanların yolculuklarında tercih ettikleri bir ulaşım aracıdır. Yeryüzünün farklı yerlerinde seyahat aracı olarak kullanılmıştır. Örneğin 13. yüzyılda Marco Polo, Çin’de atla da seyahat etmiştir.¹¹¹ 14. yüzyılda İngiltere’de Londra’dan Chester’a atla yolculuk edilebilir.¹¹² 15. yüzyılın ortalarında Josaphat Barbaro, Karadeniz’in kuzeyinde Tatarlar arasında atla yolculuk yapmıştır.¹¹³ 1432’de Fransız Bertrandom de la Broquiére, Kudüs’ten Fransa’ya dönerken yolculuğunda at kullanmıştır. Bir kervanla Şam’dan Bursa’ya yolculuk ederken Şam’da bir at almıştır. Bu at, yaklaşık elli gün süren yolculuğunda ona fazla bir sorun çıkarmamıştır:

¹⁰⁸ Polo, age., s. 154.

¹⁰⁹ Ian Mortimer, *The Time Traveler’s Guide to Medieval England*, Touchstone, New York, 2008, s. 32-133.

¹¹⁰ Bkz. Halaçoğlu, age., s. 2014.

¹¹¹ Polo, age., s. 168, 170.

¹¹² Mortimer, age., s. 123.

¹¹³ Bkz. Josaphat Barbaro, *Anadolu’ya ve İran’a Seyahat*, Çev. Tufan Gündüz, Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2016.

Daha sonra çok hoşuma giden küçük bir at satın aldım ve Şam'dan ayrılmadan önce ayaklarına nal çaktırdım; Bursa'ya kadar hemen hemen elli gün süren yolculuğumuz boyunca önemli hiçbir aksaklık olmadı, sadece beygirin ön ayaklarından biri nal mihî yüzünden sorun çıkardı. Ve üç hafta kadar sonra hayvan yalpalamaya başladı.¹¹⁴

At, tek kişilik bir binek hayvanıdır. Ancak bu ulaşım aracına biraz müdahaleyle taşıyabileceği kişi sayısı ikiye çıkarılmıştır. Örneğin İstanbul'da bir atın iki yanına küfeler bağlanmıştır. Her iki küfenin içine bir insan oturmuştur. Böylece bir at ile iki kişi seyahat edebilmiştir:

Yolda bir arada giden 10 binek atıyla karşılaştık. Atların sırtında ikişer küfe vardı. Bu küfelerin içinde başka yerlerden getirildiği anlaşılan insanlar bulunuyordu. Bazıları kadın gibi örtünmüşlerdi. Bazılarının ise başlarında kepe benzer bir şeyler vardı, yalnız gözleri görünüyordu. Kafile İstanbul'a gidiyor. Eğer bu atların sahipleri esir tüccarı değillerse büyük bir derebeyi bu esirleri birilerine hediye olarak gönderiyor demektir.¹¹⁵

At, sırtında yolcu taşımalarının yanı sıra yük de taşıyabilen bir hayvandır. Örneğin 15. yüzyılın ortalarında İran Şahı, ordusuyla Şiraz'a giderken yüklerini taşımak için at da kullanmıştır.¹¹⁶ 16. yüzyılda Bulgaristan'da atlarla keten taşınmıştır.¹¹⁷ 18. yüzyılda Tavernier ve arkadaşları, Türkiye'de İzmir'den Efes'e giderken eşyalarını atlara yükleyerek götürmüşlerdir: "İzmir'den atla ancak bir buçuk günlük uzaklıkta bulunan EFES'e yazın bir yolculuk yaptım; yarısı Fransız, yansı da Hollandalı olmak üzere oniki kişi idik; ve diğer erzaklarımızı yüklediğimiz üç at ile bizi götürmeleri için üç yeniçeri bulmuştuk."¹¹⁸ Atlara semer koyularak yük taşınmıştır. Müslümanlar, şarap taşımak için deve yerine atı tercih etmiştir. Bu atın daha iyi yük taşımamasından kaynaklı değildir. Deve ile İslam dininin peygamberi Hz. Muhammed arasında bir bağ kurulmuştur. Bu nedenle Hz. Muhammed tarafından yasaklanan şarabın deveyle taşınmasını istememişlerdir. Şarabı, semer bağladıkları atla taşımışlardır.¹¹⁹

At yük taşımakta elverişlidir. Fakat yük taşıma alanında, attan daha iyi evcilleştirilmiş büyük memeli hayvan vardır. Bu devedir. Deve, MÖ. 2500'de Arabistan'da evcilleştirilmiştir.¹²⁰ Deve, üç ile beş atın taşıyabileceği yükü tek başına taşıyabilir. Ayrıca attan daha az masraf gerektirir.¹²¹ Az yem tüketir ve çok yük taşır.¹²² Fakat coğrafi bakımdan kullanım alanı sınırlıdır. At gibi yeryüzünün birçok yerine uyum sağlayamamıştır. Sıcak iklim devesi olan Arap Devesi (tek hörgüçlü), daha çok Kuzey Afrika ve Arabistan'da yaşar. Soğuk iklim devesi (çift hörgüçlü) ise

¹¹⁴ Broqui  re, age., s. 147.

¹¹⁵ Hans Dernschwam, *İstanbul ve Anadolu'ya Seyahat G  nl    *,   ev. Ya  ar   nen, K  lt  r Bakanlığı Yay., Ankara, 1992, s. 325.

¹¹⁶ Barbaro, age., s. 71.

¹¹⁷ Dernschwam, age., s. 34.

¹¹⁸ Tavernier, age., s. 52.

¹¹⁹ Tavernier, age., s. 68.

¹²⁰ Diamond, age., s. 217.

¹²¹ Tavernier, age., s. 68.

¹²² Dernschwam, age., s. 267.

yalnızca Orta Asya'da vardır.¹²³ Bunun dışında deve İran,¹²⁴ Türkiye¹²⁵ ve doğuda Çin'de¹²⁶ bulunur.

Deve, özellikle Ortadoğu'da yük taşımakta yaygınca kullanılmıştır. Örneğin 1432 tarihinde Avrupalı seyyah Bertrando de la Broquière, Kudüs'ten Bursa'ya atla seyahat ederken Hamant kentinde aldığı eşyaları deveyle taşımıştır.¹²⁷ Bertrando de la Broquière'in yolculuğunda kendisi ve eşyaları için ulaşım aracı tercihi, at ile devenin işlevsellik amacını göstermesi bakımından güzel bir örnektir. Kendi yolculuğunda atı tercih etmesi, atın insan taşımakta daha iyi olduğunun göstergesidir. Eşyalarının taşınmasında deveyi tercih etmesi ise devenin eşya taşımakta daha kullanışlı olduğunu gösterir.

Devenin yük taşımaktaki faydasının en önemli göstergesi, kervanlarda tercih edilmesidir. Kervan, uzun mesafeli eşya ve insan taşıyan kalabalık seyahat topluluğudur. Kervanlarda çeşitli hayvanlardan faydalanılmıştır. Ancak daha çok develerden oluşmuştur. Devenin dışında katır, eşek ve at da bulunurdu.¹²⁸ Örneğin 1555'te Hans Dernschwam, Türkiye'de seyahat ederken çok sayıda yük taşıyan deve kervanı ile karşılaşmıştır.¹²⁹

Deve kervanları, hayvan sayısı bakımından kalabalık olabilir. Örneğin 1432'de Şam'da Bertrando de la Broquière, Mekke'den Şam'a giren yaklaşık üç bin develik bir kervanın gelişini gözlemlemiştir: "Şam'a geldiğim ertesi günü, Mekke'den yola çıkan ve üç bin deveden oluştuğu söylenen bir kervanın şehre girişini gördüm; bunların Şam'a girişi iki gün iki gece kadar sürdü".¹³⁰ 1555 yılında Türkiye'de Hans Dernschwam, Amasya yolunda altı şar gruplar halinde yaklaşık bin tane deve görmüştür.¹³¹ 17. yüzyıl ortalarında Tavernier, deve kervanı ile Halep'ten Basra'ya çöl yolundan gitmiştir. Yolculuk ettiği kervanda yaklaşık altı yüz deve ve dört yüze yakın insan vardır.¹³² Kazvin'deyken ipek tüccarlarının sekiz yüz ya da dokuz yüz develik kervanlarla geldiklerini belirtmiştir.¹³³ 1643'te Tavernier, üçüncü Asya yolculuğunda Halep'ten İsfahan'a üç yüz deve ve katırlık bir kervanla yola çıkmıştır.¹³⁴

Ortadoğu'da deveyi avantajlı kılan bir başka özellik, susuzluğa karşı, dayanıklı olmasıdır:

Deve pek kanâatkârdır ve şaşılacak bir sabırla susuzluğa dayanır. Kervanın altmış günden az zamanda aşamadığı çöllerden geçtiğim son seferimde develerimiz, bir defasında, dokuz gün

¹²³ Diamond, age., s. 209.

¹²⁴ Barbaro, age., s. 71; Polo, age., s. 61.

¹²⁵ Tavernier, age., s. 26; Dernschwam, age., s. 228-229.

¹²⁶ Özkan İzgi, *Çin Elçisi Wang Yen-Te'nin Uygur Seyahatnamesi*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1989, s. 30, 35, 45.

¹²⁷ Broquière, age., s. 159.

¹²⁸ Tavernier, age., s. 68.

¹²⁹ Dernschwam, age., s. 223, 226, 228-229, 239, 298, 309, 313.

¹³⁰ Broquière, age., s. 143.

¹³¹ Dernschwam, age., s. 298.

¹³² Tavernier, age., s. 89.

¹³³ Tavernier, age., s. 44.

¹³⁴ Tavernier, age., s. 99.

susuz kalmışlardı; çünkü dokuz günlük yürüyüş zarfında hiç su bulamamıştık. Daha da hayret verici olan, devenin sıcaktan kavrulurken kırk gün kadar yemeden, içmeden durabilmesidir.¹³⁵

Özellikle çölden giden kervanlarda “asla at kullanılmaz”. Sadece deve kullanılır. Çünkü atlar susuzluğa dayanıklı değildir. Yalnızca kervancıbaşı, kervanın önünden gidip uygun konaklama yeri bulmak için at kullanır.¹³⁶

Deve, yük taşımakta tercih edilen bir hayvan olmasının¹³⁷ yanı sıra binek hayvanı olarak da kullanılmıştır.¹³⁸ Ancak binek hayvanı olarak bazı dezavantajları vardır. Bunlardan biri konforlu bir ulaşım aracı değildir. Devenin sırtında yolculuk eden kişi, devenin yürüyüşünden kaynaklı sallanır. Örneğin 1555’te Türkiye’de seyahat eden Hans Dernschwam, deveyle yolculuk eden bir kişiyi gemiyle seyahat eden bir kişi gibi sallandığını belirtmiştir: “Devenin adımı büyük olduğu için devenin üzerindeki sürücü, kendisini sanki deniz üstünde giden bir gemide sanıyor ve bir sağa bir sola sallanıyor gibiydi.”¹³⁹

Devenin binek hayvanı olarak diğer bir dezavantajı ise yeterince hızlı olmamasıdır. Bu nedenle tüccarlar, deve kervanlarında binek hayvanı olarak at, katır ve eşiği tercih etmişlerdir:

Deve kervanlarında atlar, katırlar da bulunur; tüccarlar onları kendi şahısları için satın alırlar; çünkü deve, yavaş yavaş yürürken, kullanışsız yorucu bir binek hayvanıdır, şayet her zaman çok hızlı gidebilseydi, o zaman oldukça hoş olurdu. (...) bâzan bir eşekten de memnun kalınır.¹⁴⁰

Devenin binek hayvanı olarak avantajı ise aynı anda iki kişi taşıyabilmesidir. Aslında deve, binek hayvanı olarak tek kişiliktir. Ancak devenin üzerine bazı eklemeler yapılarak aynı anda iki kişi bir deve üzerinde yolculuk edebilir. Örneğin 1552’de Türkiye’de devenin iki yanına iki küfe asılmıştır. Her bir küfeye bir insan bindirilmiştir. Böylece iki insan, tek bir devenin üzerinde seyahat edebilmiştir:

“Yolda develerin yan taraflarına asılı küfelerin içine oturmuş iki kişi ile karşılaştık.”¹⁴¹
“İznik’e geldik. (...) Yolda ak sakallı bir adamla karşılaştık. Bu zat bir yerde kadı imiş. Şimdi yeni atandığı başka bir yere gidiyormuş. Mekke’de veya Medine’de büyük bir memuriyete tayin edilmiş; o istikâmete, güneye doğru gidiyor. İki devesi var. Develerin sırtında büyük sepetler (tahtirevan) içinde birbiri karşısında oturan iki karısı da beraber. Bizde olduğu gibi başlarının üzerinde tente gerilmiş.”¹⁴²

Deve, eşya taşınmasında oldukça iyidir. Binek hayvanı olarak da bazı dezavantajları olmasına karşın kullanılabilir. Ancak ulaşımda bir dezavantajı vardır. Bu çamur gibi kaygan

¹³⁵ Tavernier, age., s. 74.

¹³⁶ Tavernier, age., s. 89.

¹³⁷ Tavernier, age., s. 68.

¹³⁸ İbn Hurdazbih, age., s. 124.

¹³⁹ Dernschwam, age., s. 298.

¹⁴⁰ Tavernier, age., s. 68.

¹⁴¹ Dernschwam, age., s. 220.

¹⁴² Dernschwam, age., s. 316-317.

zeminli yollarda kaymaları ve çakıl ile kayalı yollarda ayaklarının zarar görmesidir. Bundan dolayı kervanlar, çakıllı ve kayalı yollarda gitmekten kaçınmıştır. Kaygan zeminli yollara denk gelindiğinde halı serilerek devenin kaymaması sağlanmıştır.¹⁴³

İnsanın ulaşımda kullandığı bir başka hayvan katırdır. Örneğin 1555'te Türkiye'de katır, insanların ulaşımda kullandıkları¹⁴⁴ ve yük taşıttıkları bir hayvandır. Hans Dernschwam, Türkiye'deki yolculuğunda kafilesinde yük taşıyan katırlar vardır.¹⁴⁵ 1654'te İran'da en kıymetli binek hayvanı dişi katırdır. Özellikle büyük mevki sahipleri, yaşlandıklarında at yerine dişi katıra binmiştir.¹⁴⁶ Kuzey Afrika'da katır, bir ulaşım aracıdır. İki yer arasındaki mesafe ölçüsünde katırla gidilen süre ele alınmıştır: "Tûnus ile Afrika'nın arası katır sırtında iki merhale".¹⁴⁷ Tüccarlar, kervanlarında katır da kullanmıştır.¹⁴⁸ İtalya'da katır, yük ve binek hayvanı olarak kullanılmıştır. 1786'da. W. Von Goethe, İtalya'daki seyahatinin bir kısmını katırla devam etmiştir. Eşyalarını da katırla taşımıştır.¹⁴⁹

Katır, engebeli ve zorlu arazide tercih edilen bir hayvandır. Goethe, İtalya'daki Vezüv yanardağına katırla çıkmıştır:

Vezuve çıktım, havanın kapalı ve kıraterin etrafının bulutlu olmasına rağmen, Resina'ya kadar arabayla geldim, oradan bir katıra binerek, bağların arasından dağa tırmandım. Sonra da yetmiş bir senesinin lâv tabakası üzerinden yoluma yaya devam ettim. Bu tabakanın üzeri ince fakat sık bir yosunla örtülü. Târiki dünyanın kulübesi solda, yukarda kaldı. Bu kül dağına tırmanmak doğrusu çetin bir iş.¹⁵⁰

İnsanın ulaşımda kullandığı bir diğer hayvan eşektir. Eşek, MÖ. 4. binde Mısır'da evcilleştirilmiştir.¹⁵¹ Daha sonra Dünya'nın çeşitli yerlerine dağılmıştır. Bu hayvan, özellikle engebeli yerlerde ideal bir yük ve binek aracıdır. Örneğin 1555'te Türkiye'nin batısında Pazarcık ile Bozüyük arasındaki dağlık bölgedeki sarnıçtan eşeklerle su taşınmıştır.¹⁵² 17. yüzyılda Tavernier ve kafilesi, İran'da yolculuklarında Kâzerûn'dan Şiraz'a giderken atlarını bırakıp eşek tutmak zorunda kalmışlardır. Büyük ihtimalle engebeli bir araziye geldikleri için atlarını bırakarak eşekle devam etmek zorundaydılar. Çünkü Şiraz'a beş günlük yolculukları boyunca çoğunlukla dağlık yerlerden geçmişlerdir: "Hemen hemen dâima pek sarp dağlardan geçilir. Şîraz vâlilerinden biri olan Alikuli Han, yollar yaptırmış, dağları köprülerle birbirine bağlatmıştır; bu

¹⁴³ Tavernier, age., s. 40-45.

¹⁴⁴ Dernschwam, age., s. 313.

¹⁴⁵ Dernschwam, age., s. 267, 312.

¹⁴⁶ Tavernier, age., s. 60.

¹⁴⁷ İbn Hurdazbih, age., s. 79.

¹⁴⁸ Tavernier, age., s. 68, 99, 102.

¹⁴⁹ Johann Wolfgang Goethe, *İtalya Seyahati*, Cilt 1, Çev. Seniha Bedri Göknil, Milli Eğitim Bakanlığı Yay., İstanbul, 1990, s. 47.

¹⁵⁰ Johann Wolfgang Goethe, *İtalya Seyahati*, Cilt 2, Çev. Seniha Bedri Göknil, Milli Eğitim Bakanlığı Yay., İstanbul, 1990, s. 20.

¹⁵¹ Diamond, age., s. 217.

¹⁵² Dernschwam, age., s. 224.

yollar ve köprüler olmasaydı, bu memleket, ulaşılması imkânsız bir diyar olacaktı.” Şiraz’a ulaştıklarında ise tekrar at kiralayarak yolculuklarına devam etmişlerdir.¹⁵³ Asya’daki Hullatân kentinin yakınındaki dağa sadece eşek çıkabilmiştir. Bu nedenle tüccarlar eşyalarını taşımak için eşek kiralamıştır.¹⁵⁴

Eşek, atlara göre susuzluğa dayanıklı bir hayvandır. Örneğin 13. yüzyılda İran’da tüccarlar, su sıkıntısının olduğu yollarda at yerine eşek kullanmıştır.¹⁵⁵

Eşek, engebeli ve zorlu olmayan yollarda da kullanılan yük ve binek hayvanıdır. Örneğin 1555 yılında Türkiye’yi gezen Hans Dernschwam, Bozüyük yakınlarında Bursa’ya tahıl götürün deve ve eşeklerden oluşan kabileler gördüğünü belirtmiştir.¹⁵⁶ Yine Çorum yakınlarında Bursa’ya doğru eşeklerle yolculuk yapan sekiz Türk tüccarla karşılaşmıştır. Tüccarlar, Bursa’ya eşeklerle ipek götürmüşlerdir.¹⁵⁷ 17. yüzyılda Türkiye’de deve kervanlarında, deveye binmek istemeyen tüccarlar eşekle seyahat etmiştir.¹⁵⁸ 1786-1788 yıllarında İtalya’da eşek, yük taşımakta faydalanılmıştır.¹⁵⁹ 1787’de Napoli’de çöpler eşeklerle taşınmıştır: “Burada sebze istihlâki o derede fazla ki, şehrin çöplerinin büyük bir kısmını (...) Eşeklerin sırtına karşılıklı iki küfe asıyorlar, bunları sade doldurmakla kalmıyor, üzerlerine bir sürü de yaprak yığıyorlar.”¹⁶⁰

Bir başka evcilleştirilmiş yük hayvanı lama/alpakadır. Bu hayvanlar, MÖ. 3500’de Güney Amerika’daki Andlar’da evcilleştirilmiştir. Ancak bu hayvan Dünya geneline yayılmamıştır. Sadece Andlar ve Andlar’ın yakınındaki Peru kıyılarının ufak bir yerinde yaşamıştır. İnsanlar tarafından sadece yük taşımakta kullanılmıştır. Üzerine binilmiyor ve araba çekemiyordur.¹⁶¹

Evcilleştirilen büyük memeli hayvanların üzerinde yük taşınması ve binek hayvanı olarak kullanılması ulaşımında önemli bir gelişmedir. Bu hayvanları önemli kılan bir başka özelliği, ulaşımında güç kaynağı olarak kullanılmasıdır. Tekerlekli arabalara bağlanarak, arabaların hareket etmesi sağlanmıştır. Örneğin Eski Mısırlılar ve Hititliler, atı arabaya bağlamışlardır. At, iki tekerlekli bir arabayı çekmiştir. İnsan, bu arabanın üzerine binerek seyahat etmiştir. Ortaçağda Avrupa’da atlı arabalar ulaşımında kullanılmıştır. İngiltere’de beş atın çektiği dört tekerli arabalar vardır(Şekil 2.5). 1432’de Bertrandom de la Broquiére, Sofya’dan çıktıktan sonra yolda irili ufaklı atlı arabaların olduğundan bahsetmiştir.¹⁶² 1553-1555 yılları arasında Dernschwam, Viyana’dan Amasya’ya atlı arabaların da olduğu bir kabileyle gidip dönmüştür.¹⁶³ 1643’te Tavernier ve

¹⁵³ Tavernier, age., s. 97-98.

¹⁵⁴ İbn Hurdazbih, age., s. 154.

¹⁵⁵ Polo, age., s. 60-61.

¹⁵⁶ Dernschwam, age., s. 228-229.

¹⁵⁷ Dernschwam, age., s. 266.

¹⁵⁸ Tavernier, age., s. 69.

¹⁵⁹ Goethe, age., Cilt 1, s. 32; Goethe, age., Cilt 2, s. 22.

¹⁶⁰ Goethe, age., Cilt 2, s. 235.

¹⁶¹ Diamond, age., s. 472.

¹⁶² Broquiére, age., s. 254.

¹⁶³ Dernschwam, age., s. 372.

arkadaşları, Budin'den Belgrad'a altı adet dört tekerlekli arabayla gitmişlerdir. Belgrad'dan Edirne'ye giderken de binek atları ve dört tekerlekli arabalarla seyahat etmişlerdir. Tavernier, daha rahat yolculuk edebilmek için dört tekerlekli araba tercih etmiştir.¹⁶⁴



Şekil 2.5. Atın güç kaynağı olarak kullanıldığı ulaşım araçları örnekleri. (Sol üst köşede Türkiye'de Hitit dönemine ait at arabası kaya kabartması¹⁶⁵, sağ üst köşede Antik Mısır'da at arabası resmi¹⁶⁶ ve aşağıda ortaçağ İngiltere'sinde at arabası resmi¹⁶⁷)

İnsan, hayvanların çektiği tekerlekli arabalar sayesinde daha fazla yük taşıyabilme imkanına kavuşmuştur. Bu sayede daha çok insan ve eşyanın nakliyatı sağlanmıştır. Örneğin Romalılar, atlı arabalar sayesinde daha fazla yük taşıyabilmiştir. Bu arabalar iki ya da dört tekerleklidir.¹⁶⁸ 15. yüzyılda Karadeniz'in kuzeyindeki Tatarlar, at arabasıyla insan ve eşya ulaşımını sağlamıştır.¹⁶⁹ 17. Yüzyılın başında İngiltere'de ağaçtan yapılan raylar üzerinde at arabalarıyla madenlerden kömür taşınmıştır. Bu sayede kömür taşıma verimliliği oldukça yükselmiştir.¹⁷⁰ İtalya'da atlı arabalarla birden fazla insan taşınabilmektedir. 1786'da J. W. Von

¹⁶⁴ Tavernier, age., s. 20-21.

¹⁶⁵ "50 Simgeyle Anadolu Tarihi", Fotoğraf: Şemsi Güner, Erişim Tarihi: 01.10.2018, Erişim Adresi: <https://www.atlasdergisi.com/arsiv/kitaplar/50-simgeyle-anadolu-tarihi/50/10/1>

¹⁶⁶ Anita Smith, "Ramesses II: Egypt's Greatest Pharaoh", 20 December 2016, Erişim Tarihi: 15.03.2016, Erişim Adresi: <https://owlcation.com/humanities/Ramses-II-Egypt's-Greatest-Pharaoh>

¹⁶⁷ Mortimer, age., s. 248-249.

¹⁶⁸ Stephen Mitchell, *Roma İmparatorluğu'nda Resmi Taşımacılık Hizmetleri*, Çev. Hatice Palaz Erdemir, Arkeoloji ve Sanat Yay., İstanbul, 2015, s. 29-31.

¹⁶⁹ Barbaro, age., s. 23.

¹⁷⁰ Maurice W. Kirby, *The Stockton and Darlington Railway, 1821-1863*, Cambridge University Press, New York, 2002, s. 10.

Goethe, İtalya'daki seyahatinde posta arabası denilen at arabasıyla da yolculuk etmiştir.¹⁷¹ Posta arabası, birden fazla insanın birlikte yolculuk yaptığı toplu taşıma aracıdır. Goethe, posta arabasındaki diğer yolcularla birlikte seyahat etmiştir: "Tam 12 de Mittenwald'a vardığım vakit, arabacıdan başka herkesi derin bir uykuda buldum."¹⁷² Posta arabasıyla Karlsbad-Regensburg arasındaki yaklaşık 40 kilometrelik yolu 31 saatte geçmiştir.¹⁷³ Goethe'nin bindiği posta arabası, hızlı bir vasıta. Brixen ile Kollman arasını oldukça hızlı geçmiştir: "Arabacılar, insana işitmeyi ve görmeyi haram edecek bir süratle hayvanları sürüyorlar. Bu nefis yerleri geceleyin ve böyle uçar bir süratle geçmek beni her ne kadar üzdü."¹⁷⁴

Tekerlekli arabalarda güç kaynağı olarak kullanılan hayvanlardan biri de öküzdür. Öküz arabası, insan ve eşya nakliyatında yaygın bir şekilde kullanılmıştır. Örneğin 16. yüzyılda Balkanlar ve Türkiye'de öküzlerin çektiği arabalar vardır. Bu öküz arabalarıyla eşya ve insan taşınmıştır. 1553-1555 yıllarında Dernschwam, Balkanlar ve Türkiye'deki seyahatinde yolda pek çok öküz arabasına rastlamıştır.¹⁷⁵ Hatta yolculuğu sırasında Türkiye'de Bozhöyük'e doğru ilerlerken Bursa'ya giden öküz arabalarının gün boyunca yolu işgal etmelerinden hoşnutsuzluk duymuştur.¹⁷⁶ Bulgaristan'da da kurşun yüklü yüz tane öküz arabasıyla karşılaşmıştır.¹⁷⁷ Özellikle Türkiye'de öküz arabaları oldukça yaygındır.¹⁷⁸ Köylüler, yolculuklarında öküz arabasını kullanmıştır.¹⁷⁹ Ancak öküz arabasıyla uzun mesafeli yolculuk yapılamaz.¹⁸⁰ Dernschwam, Türkiye'deki öküz arabasını iki öküzün çektiği, iki tekerlekli, dingillerin tekerlekle birlikte döndüğü, kaba, basit, hantal bir araç olarak tarif etmiştir. Bu arabaları öküz yerine mandaların da çektiğini belirtmiş ve arabanın bir taslağını çizmiştir:

Bizde olduğu gibi arabaları da 4 tekerlekli olmayıp iki tekerlekli. Tekerleklerin parmakları yoktur. Tek bir tahta parçasından veya üç parçadan oluşan daire şeklindedir. Tekerleğin etrafına kalın demir perçinlenmiştir. Tekerleğin ortasında en kalın yerinde dört köşe bir delik var. Bu deliğe dingil giriyor. Dingil iki taraftan alttan tekerleklerle tutturulduğu için tekerleklerle beraber dönüyor. Velhasıl, kaba, basit bir şey bu araba. Camuzlar veya iki öküz tarafından çekiliyor.¹⁸¹

Buralardaki arabalar iki tekerlekli kağınlardan ibaret. Tekerleğin her biri birbirine sıkıca tutturulmuş 3 parça kalın tahtadan oluşuyor. Tekerleğin ortayerindeki kalınlığı bir karışı buluyor, kenarlara doğru inceliyor. Bizdeki tekerlekler geniş ve kenarları demir çemberle çevrili ve daire biçiminde. Bu araç karış yüksekliğinde. Kısacası, çok hantal bir şey.

¹⁷¹ Goethe, age., Cilt 1, s. 5-28.

¹⁷² Goethe, age., Cilt 1, s. 28.

¹⁷³ Goethe, age., Cilt 1, s. 16-17.

¹⁷⁴ Goethe, age., Cilt 1, s. 28.

¹⁷⁵ Dernschwam, age., s. 23, 25, 223, 228, 267, 343.

¹⁷⁶ Dernschwam, age., s. 223.

¹⁷⁷ Dernschwam, age., s. 343.

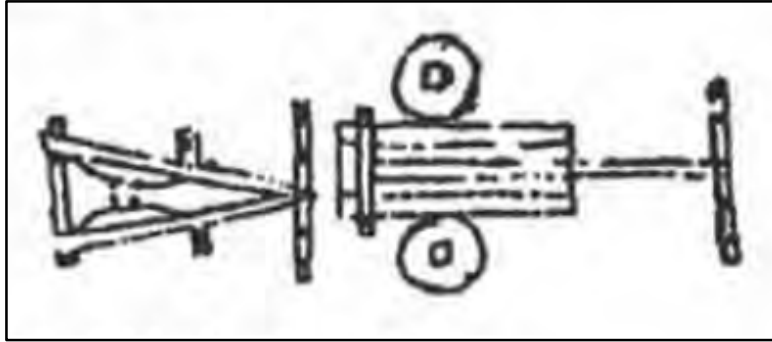
¹⁷⁸ Dernschwam, age., s. 248.

¹⁷⁹ Dernschwam, age., s. 267.

¹⁸⁰ Dernschwam, age., s. 248.

¹⁸¹ Dernschwam, age., s. 221.

Böyle bir arabanın fiyatı 6 dukattır. Öne iki öküz koşuyorlar. Pek uzak yerlere gidilmiyor bununla.¹⁸²



Şekil 2.6. Türkiye’de insan ve eşya nakliyatında kullanılan öküz arabası çizimi(Dernschwam’ın çizimi).¹⁸³

1786’da Goethe, İtalya’da dört öküzün çektiği arabalarla sıkılmış üzüm fiçılarının taşındığını gözlemlemiştir.¹⁸⁴ İstanbul’da 1850’de öküz arabaları toplu taşımada kullanılmıştır: “Çoğu yaldızlı boyalarla süslenmiş, önüne öküz koşulmuş her çeşit araba, Üsküdar’ın çeşitli semtlerinin hanımlarını bu tatlı sulara taşıyordu.”¹⁸⁵

Dünya’nın iklim koşullarına göre ulaşım araçlarının teknik özellikleri değişebilmektedir. Özellikle Dünya’nın kuzey bölgelerindeki bazı insanlar, kışın arabalarda tekerlek yerine kızak kullanmıştır. Kızaklar, karlı kaplı yerlerden kayarak arabaların hareket etmesini sağlamıştır. Bu kızaklı arabalarda, güç kaynağı olarak evcilleştirilmiş hayvanların kuvveti kullanılmıştır. Örneğin 15. yüzyılda Karadeniz kuzeyinde yaşayan Tatarlar, kışın atların çektiği kızaklı arabalarla yolculuk etmiştir.¹⁸⁶

2.2.1.2. Suyolu Ulaşım Araçlarına Müdahale

İnsan, ulaşımında karayolunun yanında su yolunu da kullanmıştır. Suyolu, deniz ve okyanuslarda olduğu kadar kara içlerinde de vardır. Kara içindeki nehirler, ulaşım ve nakliye amaçlı kullanılmıştır.

Karayolunda olduğu gibi su yolunda da ilk ulaşım aracı büyük ihtimalle insanın kendisidir. İnsan, bir yerden başka bir yere yüzerek gitmiştir. Eşyayı, kendisiyle taşımıştır.

¹⁸² Dernschwam, age., s. 248.

¹⁸³ Dernschwam, age., s. 248.

¹⁸⁴ Goethe, age., Cilt 1, s. 68.

¹⁸⁵ Gerard de Nerval, *Doğuya Seyahat*, Çev. Muharrem Taşçıoğlu, T. C. Kültür Bakanlığı Yay., Ankara, 2002, s. 227.

¹⁸⁶ Barbaro, age., s. 34.

Örneğin 1456'da Amerikan yerlileri, tekne teknolojilerine sahip olmalarına karşın¹⁸⁷ yüzerek ulaşımını sağlamaya ve eşya taşımaya devam etmişlerdir. Kristof Kolomb'un gemilerine yüzerek de ulaşmışlardır. Yanlarında Kolomb ve mürettebatına vermek için bazı eşyalar taşımışlardır.¹⁸⁸

Suyolu ulaşımı yaygın bir şekilde Dünya'nın çeşitli yerlerinde kullanılmıştır. Örneğin antik Mezopotamya'da Kral Gilgamiş, gemiyle seyahat etmiştir.¹⁸⁹ 1413-1415 yıllarında Çin'de Zheng He, dördüncü keşif gezisini yaptığı İslam Ortadoğu'su, Maldivler, Hürmüz, Aden ve Somali kıyılarına altmış üç gemilik bir filoyla yolculuk etmiştir.¹⁹⁰ 1432'de Avrupalı Bertrandon De La Broquiére, Venedik'ten Kudüs'e gemiyle seyahat etmiştir.¹⁹¹ 1492'de Amerikan yerlileri, ulaşımında kayık kullanmışlardır.¹⁹² 17. yüzyılda Akdeniz'de Osmanlı gezgini Evliya Çelebi, Silifke'den Kıbrıs'a gemiyle yolculuk yapmak istemiştir.¹⁹³ 1786'da Gezgin Goethe, Venedik'ten Ferrara'ya gemiyle gitmiştir.¹⁹⁴

İnsan, suda giden ulaşım araçları yaparak insan ve eşya nakliyatını kolaylaştırmıştır. Aynı anda daha fazla insan ve eşya taşıyabilmiştir. MÖ. 3000'de antik Mısırlılar, deniz yoluyla Lübnan'la ticaret yapmıştır. Lübnan'dan kırk gemi yükü iğne yapraklı kereste Mısır'a taşımışlardır.¹⁹⁵ MÖ. 1000'de Mezopotamyalılar, Fırat ve Dicle nehirlerinde gemilerle seyahat etmişler ve eşya taşımışlardır.¹⁹⁶ 13. Yüzyılda Çin'de nehirlerdeki gemilerle ticari eşyalar taşınmıştır.¹⁹⁷ 1432'de Akdeniz'de Venedik'ten Kudüs'e Hristiyan hacıları taşıyan gemiler vardır.¹⁹⁸ 1474'te Venedik'ten Silifke'ye gemiyle giden Venedik elçisine refakat eden iki gemide çok sayıda insan ve eşya taşınmıştır:

Savaş mühimmatı ve askerlerle dolu iki büyük gemi de arkamızdan geliyordu. (...) Hediyeler, birkaç top, bomba malzemeleri, tüfek, barut, gülle, kurşun ve 3000 duka değerinde muhtelif silahlardan ibaretti. (...) İki yüz kişi, üç subay ve Thomas of İmola adlı bir komutan'ın.¹⁹⁹

¹⁸⁷ Kolomb, age., s. 22-23, 27, 29-30, 44, 48.

¹⁸⁸ Kolomb, age., s. 21, 24.

¹⁸⁹ Anonim, *Gilgamiş Destanı*, Çev. Ş. Teoman Duralı, Çantay Kitabevi, İstanbul, 2000, s. 57-58.

¹⁹⁰ Barbara Bennett Peterson, "The Ming Voyages of Cheng Ho (Zheng He), 1371-1433", *The Great Circle*, Vol. 16, No. 1, 1994, s. 45.

¹⁹¹ Broquiére, age., s. 105-106.

¹⁹² Kolomb, age., s. 27, 29-30.

¹⁹³ Evliyâ Çelebi b. Derviş Mehmed Zillî, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, IX. Kitap, Haz. Yücel Dağlı, Seyit Ali Kahraman ve Robert Dankoff, Yapı Kredi Yay. İstanbul, 2005, s. 162.

¹⁹⁴ Goethe, age., Cilt 1, s. 138-139.

¹⁹⁵ Erik Hornung, *Mısır Tarihi*, Çev. Zehra Aksu Yılmaz, Kabalcı Yayınevi, İstanbul, 2004, s. 25-27.

¹⁹⁶ Duymuş Florioti, "M. Ö. I. Binyıl'da Mezopotamya'da Nehir Ulaşımı: Asur Örneği", *History Studies*, Cilt 4, Sayı 4, 2012, s. 148.

¹⁹⁷ Polo, age., s. 170.

¹⁹⁸ Broquiére, age., s. 105-106.

¹⁹⁹ Barbaro, age., s. 40.

1492’de Amerikan yerliler, 40-45 kişinin sığabileceği kayıklarla yolculuk yapabilmişlerdir.²⁰⁰ 1787’de İtalya’da yolcu ve eşya taşımakta kullanılan gemiler vardır: “Gemimiz Amerikada inşa edilmiş, yollu bir yelkenli. İçi kamaralara ve ambarlara taksim edilmiş.”²⁰¹

Suyolu ulaşımı, aralarında kara bağlantısı olmayan yerlerde mecburiyetten kullanılmıştır. Örneğin 15. yüzyılda Kristof Kolomb, Avrupa’dan Amerika’ya kara bağlantısı olmadığı için mecburen gemilerle seyahat etmiştir.²⁰² 16. yüzyılda Evliya Çelebi, Silifke’den bir ada olan Kıbrıs’a gemiyle gitmek zorundadır.²⁰³

Bazen su yolu ulaşımı, karayolu ulaşımına göre daha uygun bir tercihtir. Örneğin Tuna nehri, Balkanlarda su yolu ulaşımında karayoluna göre daha tercih edilen bir güzergah olmuştur. 16. yüzyılda Busbecq, İstanbul’a yaptığı seyahatinde Buda’dan Belgrad’a Tuna nehrinden gemilerle gitmiştir. Gemilerle seyahati karayoluna göre daha hızlı ve güvenlidir. Karayoluyla, yanındaki eşyalarla yolculuk on iki gün sürerken su yoluyla beş gün sürmüştür. Ayrıca karayolunda eşkiya saldırısına uğrama ihtimalleri de vardır.²⁰⁴ 17. ve 18. yüzyılda Osmanlı Devleti, Tuna Nehri’ndeki su yolu ulaşımını karayoluna göre daha az maliyetli olduğu için askeri malzeme ve hububat nakliyesinde kullanmıştır.²⁰⁵ 1432’de Bertrandom de la Broquière²⁰⁶ ve 1494’te Canon Pietro Casola²⁰⁷, Kudüs’e hacca giderken karayolu yerine Akdeniz üzerinden su yoluyla gitmeyi tercih etmiştir. 1668’de Iraklı Papaz İlyas Hanna, Roma’ya gitmek için karayolu yerine su yolunu kullanmıştır. İskenderun’dan gemiyle Venedik’e gitmiştir.²⁰⁸

İnsan, su yoluyla ulaşımını sağlamak için çeşitli türde ulaşım araçları kullanmıştır. Bu ulaşım araçlarının büyüklükleri değişebilmektedir. Ancak en küçüğünden en büyüğüne kadar hepsi, çoğunlukla insan ve rüzgar gücüyle hareket etmiştir. Çinli Zheng He, keşif gezilerinde çeşitli büyüklüklerde insanların çektiği kürekli ve yelkenli gemi kullanmıştır. Filosunun yol alabilmesi için insan ve rüzgar gücüne muhtaçtır(Bkz. Şekil 2.7). 1492-1493 yıllarında Avrupalı Kristof Kolomb’un Amerika’yı keşfettiği filosundaki üç gemiden en uzununu yaklaşık 36,6 metre ve diğer ikisi ise 15,2 metredir. Üçü de yelkenle hareket etmiştir. Kolomb, rüzgarı dikkate alarak gemilerine manevra yaptırmıştır: “Baktım, gitmeyi düşündüğüm yönde rüzgâr elverişli değil, öbür yönde gitmek daha akıllıca, ben de kuzey-kuzeybatıya yelken açtım.”²⁰⁹ Aynı tarihte Amerikan yerlileri, bir ağaç gövdesinden yapılmış salları kullanmıştır. Bu salları, kürekli olup insan

²⁰⁰ Kolomb, age., s. 22-23.

²⁰¹ Goethe, age., Cilt 2, s. 74.

²⁰² Kolomb, age., s. 3-169.

²⁰³ Evliya Çelebi, age., s. 162.

²⁰⁴ Ogier Ghiselin de Busbecq, *Türkiye’yi Böyle Gördüm*, Haz. Aysel Kurutluoğlu, Tercüman Gazetesi, Yayın Yeri Yok, Yayın Yılı Yok, s. 23.

²⁰⁵ Ayşe Pul, “Osmanlı Tuna Donanmasının Üstü Açık Gemileri”, *Tarih Okulu Dergisi*, Sayı XVIII, 2014, s. 288.

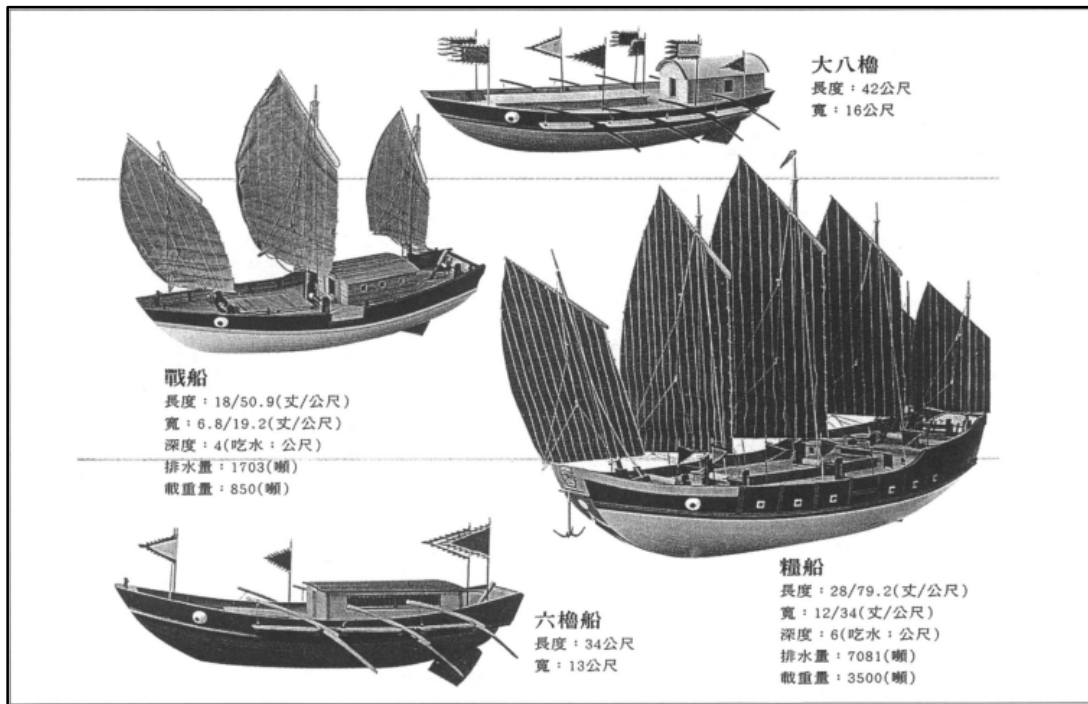
²⁰⁶ Broquière, age., s. 105-108.

²⁰⁷ Casola, age., s. 155-337.

²⁰⁸ Hanna, age., s. 26-27.

²⁰⁹ Kolomb, age., s. 32.

gücüne dayalı olarak hareket etmiştir.²¹⁰ 16. yüzyılda Evliya Çelebi, Silifke'den Kıbrıs'a gitmek için bindiği gemiler firkate türündedir.²¹¹ Firkate, fiziksel olarak uzun ve dar bir gemidir. Kürek ve yelkenle hareket etmiştir(Bkz. Şekil 2.8). Uzunlukları yapıldığı yere göre farklıdır. Örneğin Türkiye'deki Birecik Tersanesi'nde üretilen firkatelerin uzunluğu 16 metreden 20.5 metreye kadar değişmiştir.²¹² Osmanlı Devleti fosil yakıtlı motorlardan önce, Akdeniz ve Karadeniz'de donanmasında birçok büyüklü küçüklü gemi türü kullanmıştır. Bu gemilerin hepsi kürekle, hem kürek hem yelkenle ve sadece yelkenle hareket etmiştir. Güç kaynağı olarak insan ve rüzgar gücüne dayalıdır.²¹³



Şekil 2.7. Çin'de insan ve yelken gücüyle hareket eden su yolu ulaşım araçlarının canlandırılması(Zheng He'nin keşif gezilerinde kullandığı gemiler)²¹⁴

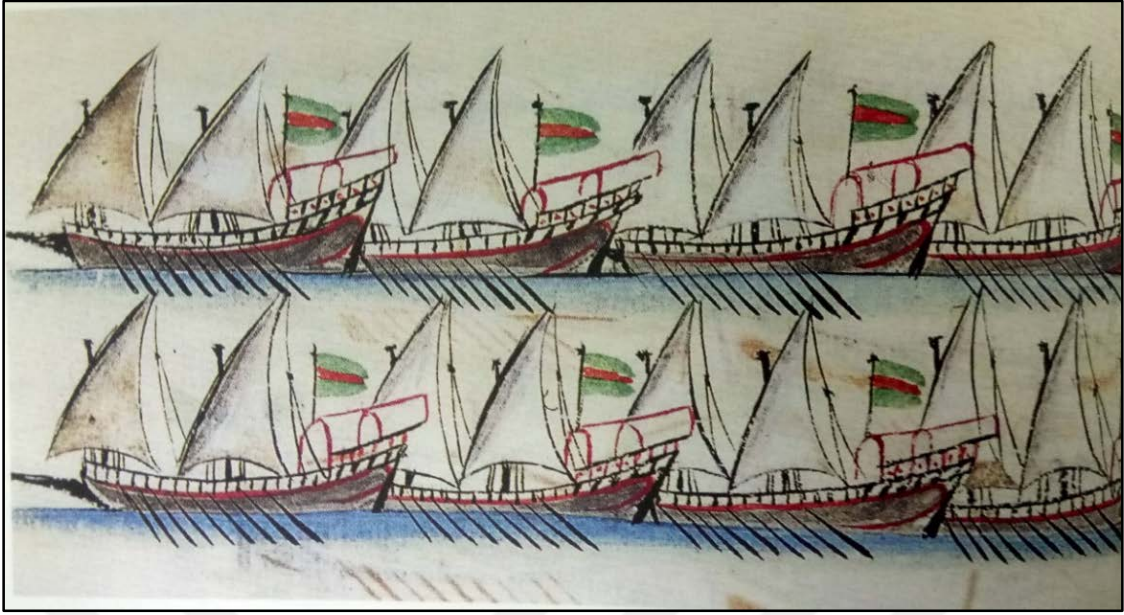
²¹⁰ Kolomb, age., s. 22-23.

²¹¹ Evliya Çelebi, age., s. 162.

²¹² İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, Küre Yay. İstanbul, 2007, s. 127-128.

²¹³ Bostan, age., s. 107-171.

²¹⁴ Geoff Wade, "The Zheng He Voyages: A Reassessment", *Journal of The Malaysian Branch of The Royal Asiatic Society*, Cilt 78, Sayı 1, 2005, s. 46.



Şekil 2.8. Hem insan hem rüzgar gücüyle hareket eden Osmanlı Suyolu Ulaşım Aracı: Firkate²¹⁵

İnsan, karayolundaki ulaşımında insan ve hayvan gücü gibi organik kuvvete bağımlıdır. Ancak su yolu ulaşımında kullandığı araçlarda, organik kuvvetin dışında rüzgar gücüne de muhtaç olabilir. Bazı su yolu ulaşım araçlarını kürekle hareket ettirebilmiştir. Burada insan modern zamanların fosil yakıtlı motoru konumundadır. Ancak bazı su yolu araçlarında kısmen ya da tamamen rüzgara muhtaçtır. Bu durum insanı deniz ulaşımında kendisinin kontrolünde olmayan bir güce bağımlı kılmıştır. Örneğin Kristof Kolomb'un kullandığı gemilerin, hareket etmesi sadece rüzgara bağlıdır. 1492'de Kolomb, ilk Amerika seyahatinde gemiyle yol alırken rüzgarın dinmesi üzerine belirli bir süre yerinde durmak zorunda kaldığını belirtmiştir. Daha sonra hafif bir rüzgar esince, geminin bütün yelkenlerini açarak yolluna devam edebilmiştir.²¹⁶ 1538'de Akdeniz'de Anderya Dorya'nın donanmasındaki barca türü yelkenli gemiler, rüzgar gücüne bağımlıdır. Rüzgar kesilince bu gemiler hareketsiz kalmıştır.²¹⁷ 1787'de İtalya'da gezgin Goethe, Napoli'den sabah vakti yelkenli bir gemiyle seyahat etmek istemiştir. Ancak uygun bir rüzgar esmediği için gemi ancak güneş batarken hareket edebilmiştir.²¹⁸

Suyolu ulaşımında, rüzgar gücü oldukça önemlidir. Rüzgar gücüyle daha hızlı seyahat edilebilmiştir. Örneğin Akdeniz'de Moton ve Avarin'den Trablus'a rüzgar gücüyle üç gecede, insan gücüne dayalı kürekle beş-altı günde gidilirdi: "Ve Moton'dan, Avarin'den Mağrip Tarabulusu'na sefer gerektiğinde yedi yüz mildir, eyyam olursa üç gece denizde gidüp olmazsa kürekle beş-altı

²¹⁵ Bostan, age., s. 128.

²¹⁶ Kolomb, age., s. 41.

²¹⁷ Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibar Fî Esfari'l-Bihar*, Cilt 1, Haz. Orhan Şaik Gökyay, Tercüman Gazetesi, İstanbul, 1980, s. 83.

²¹⁸ Goethe, age., Cilt 2, s. 74.

günde geçilir.”²¹⁹ 1787’de gezgin Goethe’nin Napoli’de bindiği gemi, rüzgarın az esmesinden dolayı oldukça yavaş ilerlemiştir.²²⁰

İnsan, suyolunda insan gücü kullanabilmesine rağmen aslında rüzgara oldukça bağımlıdır. Bu, rüzgarı kontrol edebilme çabasından anlaşılabilir. Rüzgar, insanın kontrolünde olmayan bir unsurdur. İnsan, rüzgarı kontrolü altına alabilmek için tanrılarından yardım istemiştir. Böylece ihtiyaç duyduğu rüzgar gücüne kavuşarak suda seyahatini gerçekleştirmek ümidindedir. Örneğin antik Yunanistan’da Akha Kralı Agamemnon, donanmasıyla Yunanistan’dan Batı Türkiye’deki Troya’ya gitmek için rüzgara muhtaçtır. Fakat rüzgar esmemiştir. Uygun rüzgarın esmesi için kızı İphigeneia’yı tanrı Artemis’e kurban etmek istemiştir.²²¹ Kurban töreninin gerçekleşmesinden sonra ihtiyaç duyulan rüzgar esmiştir.²²² 1538’de Akdeniz’de Osmanlı donanmasının kaptanı Hayrettin Paşa, düşman yelkenli gemilerinin hareketsiz kalması için rüzgarın kesilmesini tanrısından istemiştir: “Derhal Gazi Paşa niyaz edüp şanı-büyük Kur’an Hazretinden iki yüce ayet yazup gemisinin iki yanına bıraktı. Bunun üzerine Allahın emriyle rüzgâr dinüp barçalar hareketten kaldı.”²²³ İnsanın denizyolu ulaşımında Tanrısında yardım istemesi, doğaya bağımlılığının ve doğa karşısındaki güçsüzlüğünün göstergesidir.

İnsan, su yolu ulaşım araçlarının hareketinde faydalandığı bir başka güç kaynağı su akıntısıdır. Örneğin Amerika’daki Mississippi ve Ohio nehirlerindeki gemiler, seyahatlerinde su akıntısından faydalanmıştır.²²⁴ Ancak bu güç kaynağından sadece nehirlerde yararlanabilmiştir. Açık denizlerde su akıntısı yoktur. Bu denizlerde, rüzgara bağlı su akıntıları oluşur. Rüzgarın gücüyle su, rüzgarın estiği yöne doğru akıntı oluşturur. Rüzgar olmadığı zaman, akıntı da olmaz. Bu durumda gemi, hem rüzgarın etkisiyle yelkeniyle hareket eder hem de rüzgarın gücüyle oluşan akıntının yardımıyla seyahat eder. Sonuç olarak geminin hareketi, rüzgara bağlıdır. Örneğin Panama’dan Filipinler’e seyahat eden bir yelkenli gemi, batıya doğru akan Ekvatorial akıntıda günde yaklaşık 64,37 kilometre yol alır. Eğer doğuya doğru akan Ekvatorial akıntıda seyahat ederse günde yaklaşık 16,09 kilometre mil ilerler.²²⁵

²¹⁹ Kâtip Çelebi, *Tuhfetü’l-Kibar Fî Esfari’l-Bihar*, Cilt 2, Haz. Orhan Şaik Gökyay, Tercüman Gazetesi, İstanbul, 1980, s. 230.

²²⁰ Goethe, age., Cilt 2, s. 74.

²²¹ Euripides, *İphigeneia Aulis’te*, Çev. Lâmia Kerman, Millî Eğitim Basımevi, İstanbul, 1945, s. 7.

²²² Mitolojiye göre İphigeneia, kurban töreninde rahibin kılıcını İphigeneia’nın boynuna vurduğu anda birden bire ortadan kaybolmuştur. Onun yerine yerde kurban edilmiş bir geyik vardır. İphigeneia, Tanrılar tarafından kendi yanlarına çıkarılmıştır(Euripides, age., s. 78-79.).

²²³ Kâtip Çelebi, age., Cilt 1, s. 83.

²²⁴ Louis C. Hunter, *Steamboats on the Western Rivers An Economic and Technological History*, Dover Publications, Inc., New York, 1993, s. 4.

²²⁵ Cyrus C. Adams, B. A., F. A. G. S., *A Text-Book of Commercial Geography*, D. Appleton and Company, New York and London, 1904, s. 19.

2.2.2. Ulaşım Mekânına Müdahale

Mesafe süresinin kısaltılmasında ulaşım araçları önemlidir. Ancak bir başka faktör daha mesafe süresinin kısaltılmasında etkilidir. Bu faktör ulaşım altyapısıdır. İnsan, ulaşım araçlarını geliştirdiği gibi ulaşım altyapısına da müdahalede bulunmuştur. Mesafe süresinin kısaltılması amacıyla karayolu ve su yolu ulaşım altyapısına çeşitli müdahaleler gerçekleştirmiştir.

2.2.2.1. Karayolu Ulaşım Mekânına Müdahale

İnsan, karayolunda seyahat ederken bazı mekânsal zorluklarla karşılaşmıştır. Bu zorlukların başında aşılması gereken nehirler ve engebeli araziler gelmektedir. Böyle yerlerden geçmek yolculukları güçleştirmiştir. Seyahatlerini kolaylaştırmak için zorluk çıkaran yollara teknik müdahalelerde bulunmuştur. Bu sayede nehirli ve bozuk arazili yollarda seyahat etmek kolaylaşmıştır.

Karayolu ulaşımında karşılaşılan başlıca mekansal engellerden biri nehirdir. Bozuk ve zorlu yollardan yavaş da olsa zor da olsa seyahat edilebilmiştir. Örneğin 17. yüzyılda Evliya Çelebi, Türkiye’de Alanya’dan Çukurova’ya giderken bozuk, tehlikeli ve engebeli yollardan seyahat ederken oldukça güçlükler yaşamıştır. Kendisinin kırk bir yıllık seyahat ettiğini, böyle yollar görmediğini belirtmiştir. Bazen atların basacak toprak bulamadıklarını ve yanındaki hizmetçilerinin ayaklarının yırtıldığından şikayet etmiştir. Ancak yollar zorlu da olsa, seyahatine devam edip Çukurova’ya ulaşmıştır.²²⁶

Ve bu derelerde eyle uçurum yerler vardır ki âdem aşağı baksa bî-tâb olur. At ve âdem düşmesin için yollar üzre çam ağaçlarından korkuluk etmişler.²²⁷

4 sâ’at semâya ser çekmiş dağlar ve derk-i esfele enmiş gayyâ dereler ve mahûf u muhâtara kısık kayalı boğazlar ve sa’b ve uçurum yollar ile ve gâh lab-i deryâ sengistânı ile yüz bin renc [ü] anâ çekerek ve Hudâ âlimdir, atlar ayak basacak yer keff-i mîzân kadar toprak bulmayup düşe kalka piyâde ve bî-dermân cânımızdan ol şiddet-i harâretde bî-zâr olup, (...) El-iyâzübillâh eyle boğazlar vardır. Bu sengistân ve çengelistânları kırk bir yıldır seyâhat ederim, böyle bir derbend-i calender-i bî-emân yollar görmedim. Bu renc-i şedâyidi çekerek leb-i deryaya gelüp, (...) Ayyûka ser çekmiş sengistân kayaları piyâde ubûr ederken cümle huddâmlarımızın çizmeleri pâre pâre oldu.²²⁸

Engelibeli yollardan zor da olsa seyahat edilmiştir. Fakat şiddetli akan, derin, büyük bir nehirden veya nehre benzer bir engelden geçilememiş ya da zorlukla geçilmiştir. Örneğin antik dönemde Pers Kralı Kserkses, Çanakkale Boğazını geçmek için gemilerin birleştirilmesiyle yapılan tombaz köprüünün bitmesini beklemek zorunda kalmıştır. Hatta ilk tombaz köprü denemesinin fırtınadan dolayı başarısızlıkla sonuçlanması üzerine oldukça sinirlenmiştir. Köprü

²²⁶ Evliya Çelebi, age., s. 146-168.

²²⁷ Evliya Çelebi, age., s. 153.

²²⁸ Evliya Çelebi, age., s. 164.

yapımında çalışan mühendis ve işçileri idam ettirmiştir. Denizi bile sopalarla ve kızgın demirlerle döverek cezalandırmıştır. Kserkses'in öfkesi, yoluna devam edebilmesinin bu mekansal engelin aşılması zorunluluğunu göstergesidir:

Deniz, deniz, sana bu cezayı efendin çektiriyor, çünkü ondan hiç bir kötülük görmediğin halde, sen ona kötülük ettin. İstesen de istemesen de Büyük Kral seni geçecek. Hiç kimsenin sana kurban kesmemesi haklı, çünkü sen suları pis ve acı bir dereden başka bir şey değilsin²²⁹

İkinci tombaz köprü inşası tamamlandıktan sonra Kserkses, ordusuyla Yunanistan'a seyahatine devam edebilmiştir.²³⁰ 1787'de Goethe, İtalya'da iyice kabaran Salso Nehri'ni aşmak için ümitsizce köprü aramıştır. Sonunda ancak köylülerin yardımıyla nehrin içinden geçerek yoluna devam edebilmiştir.²³¹

İnsan, nehir ve benzeri yerleri köprüler yaparak geçmiştir. Köprülerin inşa malzemesinin niteliği değişmiştir. Bazıları taştan, bazıları ahşaptan yapılmıştır. Bazıları hem taştan hem ahşaptan inşa edilmiştir. Sonuç olarak hepsi, insanın geçemediği ya da zorlukla geçebildiği ya da daha hızlı geçmek isteği bir nehir ya da benzeri yeri geçebilmek amacıyla doğal mekana yapılan teknik müdahalenin sonucudur. İnsanın ulaşım mekanına yönelik köprü çözümü, Dünya'nın farklı yerlerinde vardır. Örneğin MS. 103 ve MS. 106 yıllarında Romalılar, İspanya'da Tajo Nehri'nin üzerine ulaşım için 140 metre uzunluğunda Alcantara Köprüsü'nü inşa etmiştir (Bkz. Şekil 2.9).²³² 13. yüzyılda Çin'de Avrupalı gezgin Polo, yolculuğunda birçok köprüden geçmiş ve gördüğü köprülerden bahsetmiştir.²³³ Hatta seyahati sırasında geçtiği bir şehirde altı bin köprü olduğunu belirtmiştir. Bu sayı abartılı gibi gelse de bu şehirde çok fazla köprünün kullanıldığını gösterir: "Bu şehirde tam altı bin köprü var. Bu köprülerin altından bir ya da iki kadirge rahat geçebilir."²³⁴ Ortaçağ'da İrlanda'da nehirleri geçmek için taş köprülerden yararlanılmıştır.²³⁵ Osmanlı Devleti, insanların sık kullandıkları yolların üzerine köprüler yaptırmıştır. Yöre halkının talebi doğrultusunda, gerekli yerlere yeni köprüler inşa etmiştir. Köprülerin bakımı ve tamiri için yöredeki bazı kişileri vergi muafiyeti karşılığında görevlendirmiştir.²³⁶ 16. yüzyılda Türkiye'de seyahat eden Dernschwam, yolculuğunda birçok köprüden geçmiştir.²³⁷ 17. Yüzyılda İran'da ulaşım mekanının üzerindeki engellerin aşılmasında köprülerden faydalanılmıştır: "Hemen

²²⁹ Herodotos, age., s. 398.

²³⁰ Herodotos, age., s. 397-399.

²³¹ Goethe, age, Cilt 2, s. 163-164.

²³² Juan Pedro Cortés Pérez, José Juan de Sanjosé Blasco, Alan D. J. Atkinson ve Luis Mariano del Río Pérez, "Assessment of the Structural Integrity of the Roman Bridge of Alcantara (Spain) Using TLS and GPR", *Remote Sensing*, Vol. 10, Issue 3, 387, 2018.

²³³ Polo, age, s. 163, 170, 212, 232, 238.

²³⁴ Polo, age., s. 212.

²³⁵ Muiris O'Sullivan ve Liam Downey, "Historical Bridges", *Archaeology Ireland*, Vol. 29, No. 4, 2015, s. 38.

²³⁶ Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, Der. Salih Özbaran, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yay. İzmir, 1984, s. 70-76.

²³⁷ Dernschwam, age., s. 25, 38, 43, 44, 296.

hemen dâima pek sarp dağlardan geçilir. (...) dağları köprülerle birbirine bağlatmıştır; bu yollar ve köprüler olmasaydı, bu memleket, ulaşılması imkânsız bir diyar olacaktı.”²³⁸

İnsan, nehirleri geçmek için farklı bir köprü türü daha kullanmıştır. Bu köprü nehirlerin üzerine sandal ya da gemilerin birleştirilmesiyle inşa edilen tombaz köprüdür. Örneğin antik çağda Pers kralı Kserkses, Türkiye’de Çanakkale Boğazı’nı tombaz köprüyle geçmiştir. Karanın iki yakası arasında, 674 tane gemi yan yana denizin üstünde birbirlerine bağlanmıştır. Daha sonra gemilerin üzerlerine tahtalardan bir zemin yapılarak köprü inşa edilmiştir.²³⁹ Romalılar, tombaz köprüyü kullanmıştır. Sandalları yan yana bağlayarak köprü yapmışlardır(Şekil 2.9). 15. yüzyılda Osmanlı Devleti, İstanbul’u kuşatırken denizin karaya doğru sokulduğu Haliç’in iki yakası arasında tombaz köprü inşa etmiştir. Bu köprü fıçı benzeri cisimlerin yan yana getirilerek yapılmıştır.²⁴⁰

İnsan için yolunun üzerindeki mekansal engellerin aşılması önemlidir. Çünkü yolculuğunun devam etmesi ve hızı buna bağlıdır. Köprünün olmadığı yerlerde, büyük ve akıntılı nehirlerden geçmek için farklı çözümler geliştirilmiştir. Bunlardan biri nehirlerin su ulaşım aracı olan gemi gibi araçlarla geçilmesidir. Örneğin 1643’te Fransız Tavernier üç yüz deve ve katırlık bir kervanla Halep’ten İran’a seyahat ederken yollarının üzerinde köprünün bulunmadığı nehirleri geçmek zorunda kalmıştır. Tavernier’in bulunduğu kervan, Fırat nehrini büyük sallarla geçmiştir. Bir su ulaşım aracı olan sal, nehirlerin geçilmesi için kullanılmıştır. Bobrus nehrini geçerken daha fazla zorlanmışlardır. Burada, içi hava dolu tulumların desteklediği kare biçimli sallarla karşıya geçmişlerdir. Ancak bu sallarla hayvan taşınamamıştır. Kervanın hayvanları, yöre halkından kişilerin yardımıyla nehrin içinden geçirilerek nehrin karşısına ulaştırılmıştır. Köprünün olmadığı bu yerden geçmek oldukça uzun sürmüştür. Kervan ancak iki günde nehrin karşı tarafına geçebilmiştir.²⁴¹ Bu durum nehir gibi engellerin geçilmesinde köprünün önemini göstermiştir. Eğer köprü olsaydı, kervan hızlı bir şekilde yoluna devam edebilir. Fakat köprü olmadığından dolayı kervan ancak iki günde karşıya geçebilmiştir.

Köprünün olmadığı yerlerde yolcuların nehirden karşıya geçebilmesi için, insan gücü de kullanılmıştır. Güçlü insanlar, daha güçsüz olan kişileri ve hayvanları tutarak nehri geçmesine yardım etmiştir. Örneğin 1787’de İtalya’da Goethe, Salso nehrini yöre halkından güçlü kişilerin yardımıyla geçebilmiştir. Güçlü kişiler, sırtında yolcu ve eşya bulunan hayvanları sıkıca tutarak nehrin karşı tarafına geçirmiştir.²⁴²

²³⁸ Tavernier, age., s. 97-98.

²³⁹ Herodotos, age., s. 398.

²⁴⁰ Broquiére, age., s. 208; Semavi Eyice, “Haliç”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, 1997, Erişim Tarihi: 21.04.2020, Erişim Adresi: <https://islamansiklopedisi.org.tr/halic>

²⁴¹ Tavernier, age., s. 99-103.

²⁴² Goethe, age., Cilt 2, s. 163-164.

İnsan, karayolunda seyahat ederken nehir gibi engellerin yanı sıra zorlu engebeli arazilerde de zorluklar yaşamıştır. Engebeli arazilerde, yolculuğunu kolaylaştırılmak için bazı teknik düzenlemelerde bulunmuştur. Örneğin antik dönemde Persler, İran'daki Susa'dan Batı Türkiye'deki İzmir yakınlarındaki Sardes'e kadar Kral Yolu'nu inşa etmişlerdir. Herodotos, Susa'dan Sardes'e kadar yolun hepsinin doksan günde gidileceğini belirtmiştir.²⁴³ Kral Yolu, belki de insanın uzun mesafeli yola yaptığı ilk müdahaledir. Romalılar, yolcuların rahat seyahat edebilmesi için yolların zeminini düzeltmiştir(Şekil 2.9). Yolcuların yolunu bulabilmeleri için yerleşim yerlerinin yönünü gösteren miltaşları isimli işaretler koymuştur.²⁴⁴ 1555'te Türkiye'de kaldırım döşeli yollar vardır. Bu yol, aslında ordunun geçmesi için yapılmıştır. İki araba genişliğinde düzgün yollardır.²⁴⁵ İran'da sarp dağlardan geçilmesi için yollar inşa edilmiştir ve bu yollar köprülerle birbirlerine bağlanmıştır. 17. yüzyılda Fransız Tavernier, yolculuğunda bu yollar ve köprüler olmasaydı, ulaşımın imkansız olacağını belirtmiştir.²⁴⁶ 18. yüzyılda İtalya'da bataklık arazilerde yolcuların rahat seyahat edebilmesi için düzenlenmiş yollar vardır. Granit taşlar ufalanarak sert bir zemin oluşturulmuştur. Bu sert zemin sayesinde yolcular, rahat ve hızlı bir şekilde seyahat edebilmiştir. İtalya'da seyahat eden Goethe, bu yolu oldukça beğenmiştir. Yol sayesinde rahat bir yolculuk yapmıştır:

Tirschenreuth'dan itibaren, granit kumu ile örtülü çok güzel bir şose başlıyor, bundan daha mükemmelini tasavvur etmek imkânsız; ufalanmış granit, çakıl ve toprak haline geldiği için, hem sert tür zemin, hem de mükemmel bir harç meydana gelerek yolu dümdüz, taş döşeli bir saha haline getirmiş. Yolun etrafı ise o nispette çirkinleşmede; bataklık, granit kumuyla örtülü düz bir saha. Onun için bu güzel yolun değeri burada büsbütün artıyor. Arazi gitgide alçaldığı için, inanılmıyacak bir sür'atle ilerlemek mümkün oluyor. Bu, Bohemya'daki kaplumbağa adımı ilerleyişimizle büyük bir tezat teşkil ediyor.²⁴⁷

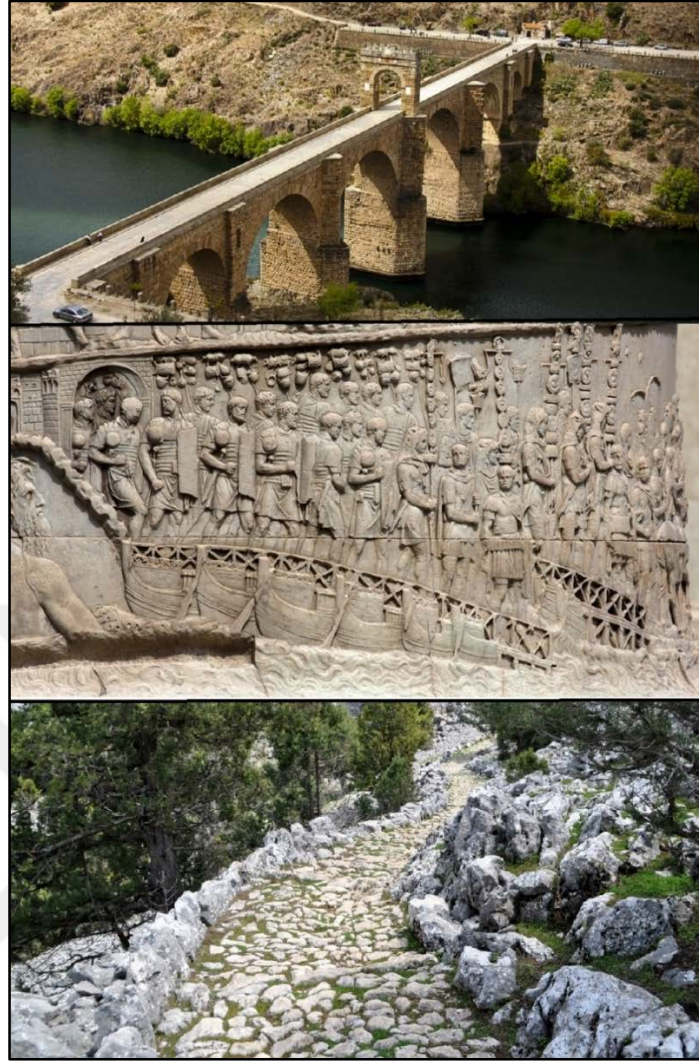
²⁴³ Herodotos, age., s. 309-310.

²⁴⁴ Bkz. I. W. Macpherson, "Roman Roads and Milestones of Galatia", *Anatolian Studies*, Cilt 4, 1954.

²⁴⁵ Dernschwam, age., s. 210.

²⁴⁶ Tavernier, age., s. 98.

²⁴⁷ Goethe, age., Cilt 1, s. 6.



Şekil 2.9. Romalıların ulaşım mekanına müdahalesi(Üstte İspanya’da Alcántara Köprüsü²⁴⁸, ortada Traianus Sütunu’ndaki tombaz köprü kabartması²⁴⁹ ve altta Türkiye/Antalya’da düzenlenmiş yol²⁵⁰)

2.2.2.2.Su Yolu Ulaşım Mekanına Müdahale

İnsan, su yolu ulaşımında mekana başlıca iki şekilde müdahale etmiştir. Bunlardan birisi su ulaşım araçları için kıyıya liman yapılmasıdır. Diğer gemilerin seyahat edebilmesi için karaların içine su kanalı inşa edilmesidir.

²⁴⁸ “Declared The Best Spot of Spain 2014 by Guia Repsol”, Erişim Tarihi: 28.09.2018, Erişim Adresi: <http://www.turismoextremadura.com/viajar/turismo/en/ven-a-extremadura/Puente-de-Alcantara-para-Mejor-Rincon-2014/>

²⁴⁹ “Trajan’s Column: A Glossary of Terms”, 4 January 2018, Erişim Tarihi: 16.05.2018, Erişim Adresi: http://www.trajans-column.org/?page_id=276

²⁵⁰ “Via Sebaste Antik Roma Yolları”, Erişim Tarihi: 28.09.2018, Erişim Adresi: <https://www.wikiloc.com/hiking-trails/akseki-via-sebaste-antik-roma-yolu-sarihacilar-koyu-4322922>

Liman, su yolu ulaşım araçları için önemlidir. Gemilerin seyahat ettiği sular her zaman güvenli değildir. Özellikle fırtına gibi kötü hava koşullarında geminin zarar görme ihtimali ve suya batma tehlikesi vardır. Kötü hava koşullarında bir gemi için en güvenli yer limandır. Örneğin antik dönemde Pers Kralı Kserkses, Yunanistan'a askeri sefer düzenlemek isteyince donanmasının büyüklüğünün sorun olabileceğine yönelik bazı tavsiyeler almıştır. Çünkü gemi sayısı çok olduğu için fırtına esnasında çok sayıda geminin sığınabileceği bir liman yoktur. Bu durum gemilerin kaybedilmesine neden olabilir.²⁵¹ Osmanlı denizcisi Piri Reis, fırtınalı havada limanın önemini vurgulamıştır. Fırtınanın bir gemi için çok tehlikeli olabileceğini belirtmiştir. Böyle bir havada geminin limana sığınması gerekir. Aksi durumda gemi batabilir:

O geminin işini şansa bırakmayarak en güvenli yerin liman olduğunu belirtir:
Ey dost, fırtına gerçi rüzgârdır ve eser; ancak o rüzgâr o kadar kuvvetlidir ki.
Bazan aykırı olur, çok eser; yağmur fırtınası gibi pek sert de estiği görülür.
Dalgalar vurdukça, denizler sonsuz taşar, onu gören akıllar ve fikirler şaşar.
Heybeti ile gemiyi sallar, dinle gör ki, ne yaptığını sana anlatayim:
Onu istemediği bir yere sürükler; Allah bilir, orada onun başına ne iş gelir.
Ya denize batırır, ya da taş vurur: Yarabbî insanın başına böyle bir iş gelmesin!
Eğer bir limana girerse kurtulur ve bir daha asi olmaya tövbe eder.²⁵²

Gemilerin sığınabileceği liman, yeryüzünde doğal bir şekilde vardır. Örneğin antik dönemde Yunanistan'daki İthaka'da gemilerin demir atmaya bile ihtiyaç duymayacağı kadar güvenli bir doğal liman vardır. Liman, gemiyi sert rüzgarlardan ve açık denizin dalgalarından koruyabilir.²⁵³ Avrupalı kâşif Kristof Kolomb, Amerika kıtasındaki seyahatindeki adanın birinde "pek güzel bir liman" bulduğundan bahsetmiştir. Dar bir girişten girdikten sonra geniş bir havuza ulaşılmıştır. Hatta bu havuz biraz daha derin olsaydı yüz geminin demirleyebileceğini belirtmiştir.²⁵⁴ Pîrî Reis'in Kitab-ı Bahriye kitabına göre Akdeniz'de pek çok doğal liman mevcuttur.²⁵⁵ Örneğin Cebeli Tarık Boğazı'ndaki Septe Kalesi'nin doğal bir limanı vardır. Liman, yarımada ile kara arasında bulunmaktadır(Şekil 2.10).²⁵⁶ Türkiye'deki Antalya kıyılarında Kekova Limanı vardır. Liman, Kekova Adası ile kara arasındadır(Şekil 2.10).²⁵⁷ Bu doğal limanlar, coğrafi avantajları sayesinde Akdeniz'in dalgalarından gemileri koruyabilir. Pîrî Reis, bu

²⁵¹ Herodotos, age., s. 402.

²⁵² Pîrî Reis, *Kitab-ı Bahriye*, Cilt 1, Ed. Ertuğrul Zekâi Ökte, Çev. Vahit Çubuk ve Tülay Duran, The Historical Research Foundation İstanbul Research Center, İstanbul, 1988, s. 71.

²⁵³ Homeros, *Odysseia*, Çev. Azra Erhat ve A. Kadir, Can Yay., İstanbul, 2008, s. 229

²⁵⁴ Kolomb, age., s. 18:32.

²⁵⁵ Bkz. Pîrî Reis, age., Cilt 1; Pîrî Reis, *Kitab-ı Bahriye*, Cilt 2, Ed. Ertuğrul Zekâi Ökte, Çev. Vahit Çubuk ve Tülay Duran, The Historical Research Foundation İstanbul Research Center, İstanbul, 1988; Pîrî Reis, *Kitab-ı Bahriye*, Cilt 3, Ed. Ertuğrul Zekâi Ökte, Çev. Vahit Çubuk ve Tülay Duran, The Historical Research Foundation İstanbul Research Center, İstanbul, 1988; Pîrî Reis, *Kitab-ı Bahriye*, Cilt 4, Ed. Ertuğrul Zekâi Ökte, Çev. Vahit Çubuk ve Tülay Duran, The Historical Research Foundation İstanbul Research Center, İstanbul, 1988.

²⁵⁶ Pîrî Reis, age., Cilt 3, s. 1298-1303.

²⁵⁷ Pîrî Reis, age., Cilt 3, s. 1642-1645.

limanların haritasını da hazırlamıştır. Haritalarda limanlarla ilgili açıklamalar yazarak geminin demirleyeceği yeri gemi simgesiyle göstermiştir(Şekil 2.10).

Bazı doğal limanlarda mekana biraz müdahale edilmiştir. Bu müdahale karadan denize doğru inşa edilen iskele yapısıdır. Deniz kıyısına iskele yapılması yaygındır. Bu sayede gemi ile kara arasında daha kolay bağlantı sağlanmıştır. Örneğin 16. yüzyılda Cebeli Tarık Boğazı'ndaki Septe doğal limanında bir iskele vardır. İskele, kıyıdaki kaleden denize doğru yapılmıştır. Limandaki gemiler, ipini bu iskeleye bağlamıştır.²⁵⁸ Türkiye'deki Marmaris doğal limanında da iskele vardır.²⁵⁹ İtalya'da Rudiçe Kalesi'nin önünde iskele bulunur. Bu iskeleden gemilere, turunc, limon ve incir yüklenmiştir.²⁶⁰

Gemilerin kötü hava koşullarından korunması için limanlar zorunludur. Ancak doğal limanlar, insanın her istediği yerde yoktur. İnsan iradesinin dışında mekansal olarak konumlanmıştır. İnsan ise bu durumu kabul etmemiştir. Doğaya boyun eğmeyip, mekana müdahale ederek istediği yerde liman inşa etmiştir. Böylece doğal limanların yanında bir de insan yapımı limanlar oluşmuştur. Örneğin antik dönemde Romalılar, gemilerin yanaşması için limanlar inşa etmiştir. Romalı mimar/mühendis Vitruvius, mekana müdahale edip gemilerin fırtınadan korunması için liman inşa eden kişilerden birisidir. *Mimarlık Üzerine On Kitap* isimli kitabında limanın nasıl yapılacağını da anlatmıştır.²⁶¹ Roma döneminde Filistin'deki Caesarea kentindeki insanlar, gemilerin kendi şehirlerinin önünde güvenli bir şekilde durabilmeleri için mekana müdahale ederek yapay bir liman inşa etmiştir. Bu liman, burun, koy gibi doğal coğrafi unsurlardan faydalanmaksızın açık denizde inşa edilen ilk insan yapımı limandır. Roma İmparatorluğu'na bağlı Yahudi Kral Herod(MÖ. 40-4) döneminde ticari amaçla yapılmıştır.²⁶² Gemilerin sığınabilmesi için açık denize dalgakıranlar yapılmıştır(Şekil 2.11). Mekana müdahalenin bir başka örneği de antik dönemde inşa edilen Türkiye'nin güneyindeki Soli-Pompeiopolis Limanı'dır. Liman, at nalı biçiminde 320 metre uzunluğunda karşılıklı iki dalgakıranın inşa edilmesinden oluşmuştur(Şekil 2.11).²⁶³

²⁵⁸ Pîrî Reis, age., Cilt 3, s. 1301.

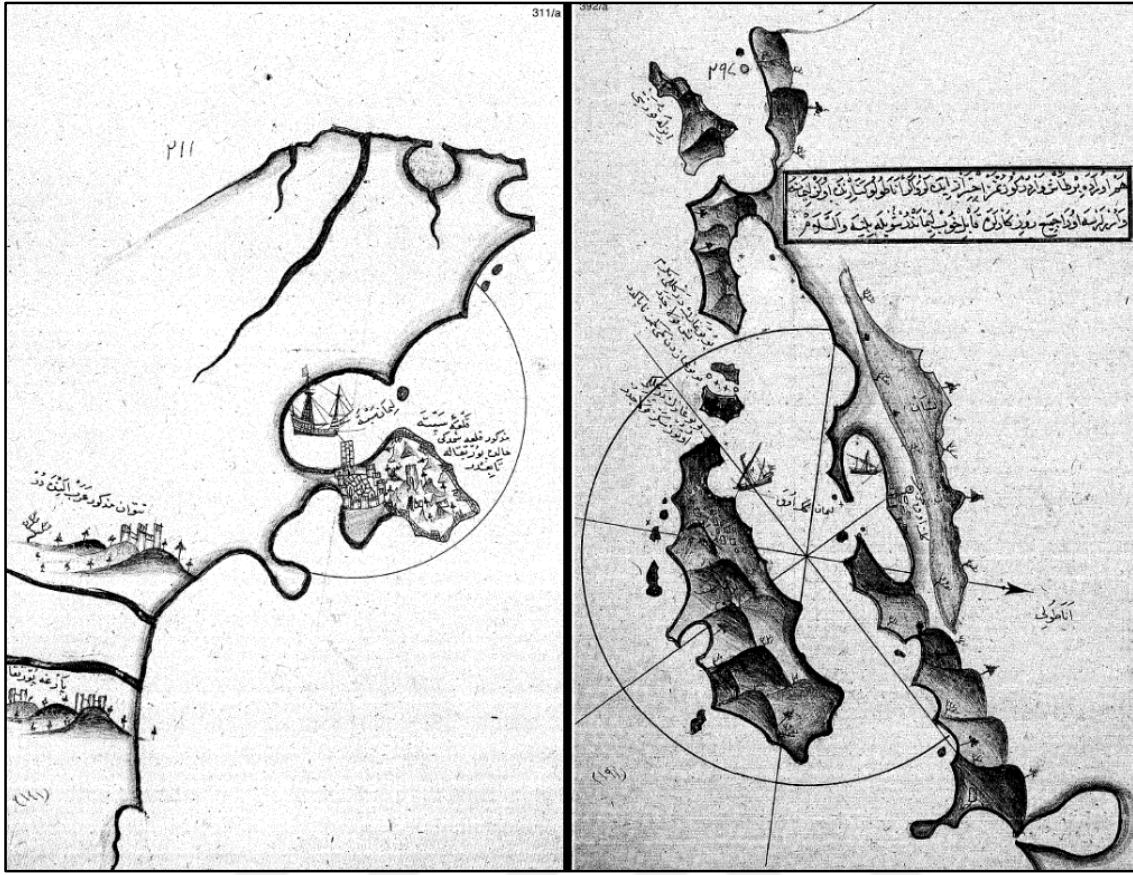
²⁵⁹ Pîrî Reis, age., Cilt 4, s. 1667.

²⁶⁰ Pîrî Reis, age., Cilt 3, s. 979. 16. yüzyıldaki Akdeniz limanları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Pîrî Reis, age., Cilt 1; Pîrî Reis, age., Cilt 2; Pîrî Reis, age., Cilt 3; Pîrî Reis, age., Cilt 4.

²⁶¹ Vitruvius, *Mimarlık Üzerine On Kitap*, Çev. Suna Güven, Şevki Vanlı Mimarlık Vakfı Yay., Ankara, 2005, s. 121-122.

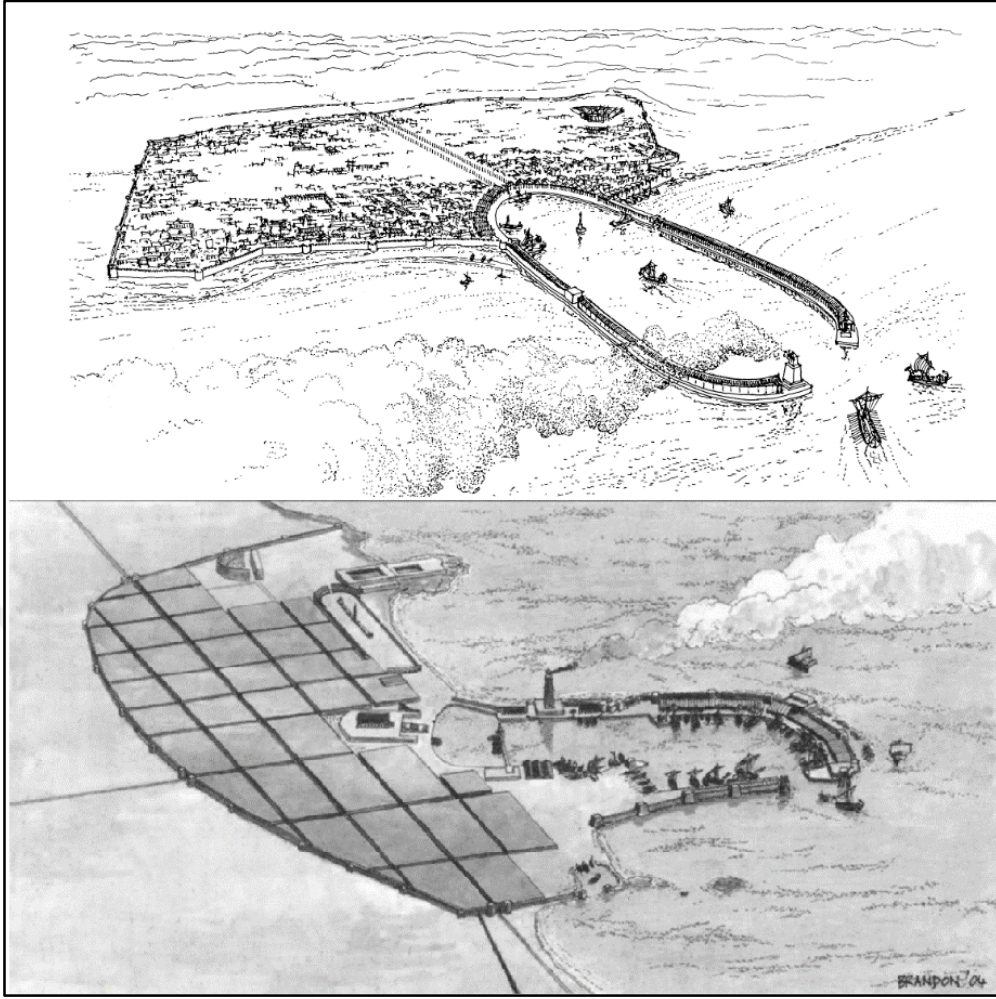
²⁶² Avner Raban ve Robert L. Hohlfelder, "The Ancient Harbors of Caesarea Maritima", *Archaeology*, Vol. 34, No. 2, 1981, s. 56-58.

²⁶³ Christopher Brandon, Robert L. Hohlfelder ve diğerleri, "Geology, Materials, and The Design of The Roman Harbour of Soli-Pompeiopolis, Turkey: The ROMACONS Field Campaign of August 2009", *International Journal of Nautical Archaeology*, 39, 2, 2010, s. 391.



Şekil 2.10. Doğal liman örnekleri: Solda Cebel-i Tarık Boğazı'ndaki Septe Limanı ve sağda Türkiye'nin güneybatısındaki Kekova Limanı (Pirî Reis'in Çizimi)²⁶⁴

²⁶⁴ Pirî Reis, age., Cilt 3, s. 1303, 1644.



Şekil 2.11. Antik dönemde insan yapımı liman örnekleri: Üstte Türkiye'nin güneyindeki Soli-Pompeipolis Limanının²⁶⁵ ve altta Filistin'deki Caesarea Limanının²⁶⁶ yeniden canlandırılması

İnsanın su yolu ulaşım mekanına diğer bir müdahalesi su kanallarının inşasıyla olmuştur. Yolcu ve eşya taşınmasını kolaylaştırmak için karada su kanalı inşa edilmiştir. Su kanalı, karada gemilerin hareket edebilmesi için tıpkı nehir gibi su yollarıdır. Örneğin antik dönemde Mısır'da Nil Nehri ile Kızıldeniz arasında bir su kanalı inşa edilmiştir. Bu su kanalı, Mısır hükümdarı Psammetikos'un oğlu Nekos tarafından yapımına başlanmıştır. Ancak su kanalının inşası yarım kalmıştır. Daha sonra İranlı Dareios, su kanalının inşaatını tamamlanmıştır. Su kanalı, kürekli iki kadirganın yan yana geçebileceği genişliktedir.²⁶⁷ Su kanalı tarih boyunca birden çok kez açılıp kapatılmıştır. İslam'ın ilk zamanlarında Halife Ömer tarafından bir kez daha açılmıştır. Su kanalı

²⁶⁵ Brandon, Hohlfelder ve diğerleri agm., s. 392.

²⁶⁶ Christopher J. Brandon, "Roman Structures in The Sea: Sebastos, The Herodian of Caesarea", *Memoirs of The American Academy in Rome. Supplementary Volumes*, Vol. 6, 2008, s. 246.

²⁶⁷ Herodotos, age., s. 161.

vasıtasıyla Mısır'ın tarımsal ürünleri gemilerle daha hızlı bir şekilde Arabistan'a ulaştırılmıştır.²⁶⁸ Antik dönemde yapılan bir başka su kanalı, Athos Dağı Kanalı'dır. Pers kralı Kserkses tarafından Yunanistan'da Selanik civarındaki bir yarımada üzerine yapılmıştır. Persler, gemilerinin yarımadanın etrafından dolaşmak yerine kanal vasıtasıyla daha hızlı seyahat edebilmesi amacıyla inşa etmiştir.²⁶⁹ 16. yüzyılda Osmanlı Devleti, Kafkasya'nın kuzeyinde Don ve Volga nehirlerini bir kanalla birleştirmek istemiştir. Bu kanal vasıtasıyla Karadeniz ve Hazar Denizi arasında gemi ulaşımını sağlamayı amaçlamıştır.²⁷⁰ Osmanlı Devleti'nin bir başka su yolu mekanına müdahale düşüncesi Türkiye'dedir. 17. yüzyılda Sapanca gölü ile İzmit körfezi arasına bir kanal açılması düşünülmüştür. Bu sayede İstanbul'da inşaat malzemesi olarak kullanılan keresteler daha rahat bir şekilde getirilebilecekti.²⁷¹ 1662 ile 1681 yılları arasında Fransa'da Akdeniz ile Atlantik Okyanusu arasında su yolu bağlantısı kurmak amacıyla Midi Kanalı yapılmıştır. Su kanalı, Fransa'nın kuzeyindeki Garonne Nehri ile Akdeniz arasına inşa edilmiştir. Yaklaşık 240 kilometre uzunluğundadır. Böylece gemiler Midi Kanalı ve Garonne Nehri boyunca Akdeniz ile Atlantik Okyanusu arasında seyahat edebilmiştir.²⁷² 17. yüzyılın sonunda İngiltere'de Stroud kentinin denizle su yolu ulaşımının sağlanması amacıyla Stroud Kanalı inşa edilmiştir.²⁷³

İnsan, su yolu ulaşım imkanını kolaylaştırmak için nehirleri de düzenlemiştir. Geminin kıyıya daha rahat yanaşabilmesi için insan yapımı liman ve benzeri bağlantı yerleri inşa etmiştir. Örneğin antik Mısırlılar, Nil nehrine liman ve iskeleler inşa ederek büyük gemilerin yanaşmasını sağlamıştır.²⁷⁴ Gemilerin rahat geçebilmesi için suyun derinliğinin artırılmasına çalışılmıştır. Örneğin Osmanlı döneminde Balkanlar'daki Tuna Nehri'nin Sünne Boğazı'nda gemilerin rahat geçebilmesi amacıyla nehrin su seviyesinin yüksek tutulmasına özen gösterilmiştir. Bu amaçla nehrin dibindeki çöp ve kumlar temizlenmiştir. Su seviyesini düşüren su kanallarının setlerle kapatılması için çalışmalar yapılmıştır.²⁷⁵

²⁶⁸ Taner Yıldırım ve Ahmet Altungök, "Nil, Fırat ve Dicle Suyollarının Ortaçağ Dünyası Açısından Önemi", *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt 25, Sayı 1, 2015, s. 321-322.

²⁶⁹ Herodotos, age., s. 394-395, 420.

²⁷⁰ Halil İnalcık, "Osmanlı-Rus Rekabetinin Menşei ve Don-Volga Kanalı Teşebbüsü (1569)", *Belleten*, Cilt XII, Sayı 46, 1948, s. 372-374.

²⁷¹ Tavernier, age., s. 26.

²⁷² Chandra Mukerji, "The New Rome: Infrastructure and National Identity on The Canal du Midi", *Osiris*, Vol. 24, No. 1, 2009, s. 17.

²⁷³ T. S. Willan, "The River Navigation and Trade of The Severn Valley 1600-1750", *The Economic History Review*, Vol. 8, No. 1, 1937, s. 72-73.

²⁷⁴ Fekri A. Hassan, "The Dynamics of a Riverine Civilization: A Geoarchaeological Perspective on The Nile Valley, Egypt", *World Archaeology*, Vol. 29, No. 1, 1997, s. 63.

²⁷⁵ Şenay Özdemir Gümüş, "Sünne Boğazı'nda Seyrüsefer Güvenliği ve Kule-i Fener Vakfı", *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*, Sayı 31, 2016, s. 46-47.

2.3. Yollar ve Çukurova

2.3.1. Çukurova Mekanın Neresinde

Çukurova, Türkiye'nin²⁷⁶ ya da Anadolu'nun²⁷⁷ ya da Küçük Asya'nın²⁷⁸ güneyinde bulunan, içinde Mersin, Adana ve Tarsus kentleri olan ovalık bir coğrafi bölgedir. Modern bilimin mekanı rasyonelleştirmesine göre yaklaşık 36°-37° kuzey paralelleri ile 34°-36° doğu meridyenleri arasındadır(Bkz. Şekil 2.12).²⁷⁹

Çukurova ismi, 15. yüzyılda kullanılmaya başlanmıştır.²⁸⁰ Bu yüzyıla kadar bölge, farklı isimlerle adlandırılmıştır. Bunlardan bilinen en eskisi MÖ. 2000'de Hititler'in kullandığı Kizzuwatna'dır. Ahmet Ünal, bu sözcüğün kökeninin Hititçe'deki kız-wetnaz (suyun öte tarafı) sözcüğüyle ilgili olmadığını belirtip, sözcüğün Hurricce'den geldiğini ifade etmiştir.²⁸¹ Bu tarihlerde Çukurova'da Luwice ve Hurricce dillerinin konuşulduğu belirtmiştir.²⁸²

²⁷⁶ Friedrich Barbarossa'nın katıldığı haçlı seferinden itibaren batılı yazarlar, Anadolu'ya Türkiye(Turchia) demeye başlamıştır(Claude Cahen, *Osmanlılardan Önce Anadolu*, Çev. Erol Üyepazarcı, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul, 2000, s. 104.).

²⁷⁷ Bizans İmparatoru Konstantin Porfirogenet, imparatorluğu idari bölümlere bölerken Türkiye'nin batı tarafına Anadolu(Anatolie) ismini vermiştir(Charles Texier, *Küçük Asya Coğrafyası, Tarihi ve Arkeoloji*, Cilt 1, Çev. Ali Suat, Enformasyon ve Dokümantasyon Hizmetleri Vakfı, Ankara, 2002, s. 13).

²⁷⁸ Antik dönemde Anadolu'ya Asya denilmiştir. Bu isim zamanla bütün bir kıtayı adlandırmakta kullanılmıştır. Bizans döneminde Anadolu'ya Küçük Asya denilmiştir(Texier, age., s. 11-13).

²⁷⁹ Google Maps, Erişim Tarihi: 24.04.2020, Erişim Adresi: <https://www.google.com.tr/maps/@37.1078324,35.2633288,230653m/data=!3m1!1e3>

²⁸⁰ Faruk Sümer, "Çukur-ova Tarihine Dâir Araştırmalar (Fetihten XVI. Yüzyılın İkinci Yarısına Kadar)", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, Cilt 1, Sayı 1, 1963, s. 1. Bkz. Âşık Paşazade, age., s. 553.

²⁸¹ Ahmet Ünal, "Eski Çağlarda Çukurova'nın Tarihi Coğrafyası ve Kizzuwatna (Adana) Krallığı'nın Siyasi Tarihi", *Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Cilt 15, Sayı 3, 2006, s. 17.

²⁸² Sedat Alp, *Hitit Çağında Anadolu Çiviyazılı ve Hiyeroglif Yazılı Kaynaklar*, Tübitak, Ankara, 2001, s. 14-15.



Şekil 2.12. Çukurova'nın yaklaşık coğrafi sınırları

Hitit kaynaklarında Çukurova ve civarındaki bölge, Kizzuwatna dışında Adaniia ve Chalaka(Hilakku) adlarıyla da geçmiştir. Bölgenin dağlık kısmına Chalaka denildiği, ovalık tarafına Adaniia olarak isimlendirildiği düşünülmüştür.²⁸³

Asurlular Çukurova ve civarına, Que ve Hilakku demişlerdir. Bölgenin ovalık kısmına, Çukurova'ya, Que denirken bölgenin batısındaki dağlık kısma Hilakku denmiştir. Que kelimesi Hurrice'dir. Hilakku ise Aramice'dir. Yeni Babil belgelerinde bölgenin ovalık tarafı Hume, batısındaki dağlık kısmı Pirindu (Lamos-Kalykadnos arası) ismiyle adlandırılmıştır.²⁸⁴

Çukurova'nın diğer bir eski ismi Hypakhai'dır. Herodotos, bölgenin ismi Hypakhai'ken daha sonra Kilikia olduğunu belirtmiştir.²⁸⁵

Çukurova'nın bilinen en son eski ismi ise Kilikia'dır. Antik kaynaklarda bölgenin adı Kilikia olarak geçmiştir.²⁸⁶ Kilikia isminin nereden geldiğine yönelik başlıca iki iddia vardır.

²⁸³ Aytül Kaplan, *Helenistik ve Roma Döneminde Kilikia Pedias (Çukurova) Yerleşimleri*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Selçuk Üniversitesi, Konya, 2015, s. 8.

²⁸⁴ Kaplan, agt., s. 9.

²⁸⁵ Herodotos, age., s. 412.

²⁸⁶ Herodotos age., s. 205, 115, 308, 349, 366; Ksenophon, *Anabasis Onbinlerin Dönüşü*, Çev. Tanju Gökçöl, Hürriyet Yay., İstanbul, 1974, s. 19-21; Strabon, *Geographika Antik Anadolu Coğrafyası Kitap XII-XIII-XIV*, Çev. Adnan Pekman, Arkeoloji ve Sanat Yay., İstanbul, 2000, s. 251-261.

Bunlardan birincisi Yunanlı tarihçi Herodotos'a aittir. Herodotos, bölgeye "eskiden Hypakhai'ler denilirken sonradan Agenor oğlu Kiliks'in adını" aldığını belirtmiştir.²⁸⁷ Mitolojiye göre Kiliks, kardeşleri Thasos, Kadmos ve Poiniks'le birlikte kaçırılan diğer bir kardeşi Europe'yi aramaya gitmiştir. Europe'yi bulamayınca, Kilikia'ya yerleşmiştir. Daha sonra bu bölge Kilik'in adıyla anılarak, Kilikia ismini almıştır.²⁸⁸ Bir diğer iddia ise Kilikia sözcüğünün Hilakku isminden geldiğidir. Hititler döneminde bölge için kullanılan Hilakku ismi, zamanla Kilikia olarak telaffuz edildiği düşünülmüştür.²⁸⁹

Yunanlı coğrafyacı Strabon, Kilikia'yı Dağlık Kilikia ve Ovalık Kilikia olarak ikiye ayırmıştır. Dağlık Kilikia, Alanya'dan başlayıp Soli²⁹⁰ ve Tarsus'a kadar uzanan bölgedir. Burası engebeli bir araziye sahip olup düzlük yeri çok azdır. Ovalık Kilikia, Soli ve Tarsus'tan İskenderun körfezi ve Toros Dağlarına kadar olan yerdir. Bu bölge genellikle verimli ovalardan oluşur.²⁹¹

Kilikia ismi, Osmanlı döneminde artık kullanılmaz. Bunun yerine Çukurova denilmiştir. Çukurova adı, ilk olarak 15. yüzyılda Türkçe ve Arapça kaynaklarda geçmeye başlamıştır.²⁹² Osmanlı arşivlerinde de bilinen en eski 12 Ocak 1518 tarihli bir belgede Çukurova ismi geçmiştir.²⁹³

Strabon'un Ovalık Kilikia olarak tanımladığı yer artık Çukurova olarak isimlendirilirken Dağlık Kilikia'ya ise Taşeli denilmiştir.²⁹⁴ Kilikia'nın yeni isimleri de tıpkı eski ismi gibi bölgenin fiziksel yapısının özelliklerini taşımıştır. Genellikle verimli düz arazilere sahip isminde "ova" kelimesini barındıran Ovalık Kilikia²⁹⁵, yine adında "ova" olan Çukurova olmuştur. Daha çok engebeli, sarp yerlerden oluşan isminde "dağ" kelimesi olan Dağlık Kilikia²⁹⁶ ise adında engebeli arazisini ima eden "taş" sözcüğü bulunduran Taşeli olmuştur.

Çukurova isminin nereden geldiği belirsizdir. Büyük ihtimalle çevresindeki dağlık araziye göre daha alçakta kaldığı için bu ismi almıştır. Çukurova adına en yakın isim, kaynaklarda Çukurâbâd adıdır. 1517'de Osmanlı Devleti, Çukurova bölgesini ele geçirdikten sonra burada Adana merkezli Çukurâbâd vilayetini oluşturmuştur.²⁹⁷ "Âbâd" kelimesi, imar edilmiş anlamına

²⁸⁷ Herodotos, age., s. 412.

²⁸⁸ Azra Erhat, *Mitoloji Sözlüğü*, Remzi Kitabevi, İstanbul, 2007, s. 176.

²⁸⁹ Mehmet Kurt, "M.Ö. I. Bin Yıl Asur-Anadolu İlişkilerinde Kilikya Bölgesi", *Belleten*, Cilt LXX, Sayı 257, 2006, s. 1.

²⁹⁰ Mersin'in batısında bulunan antik kent.

²⁹¹ Strabon, age., s. 251.

²⁹² Sümer, agm., s. 1. Bkz. Âşık Paşazade, age., s. 553.

²⁹³ Başbakanlık Osmanlı Arşivi(BOA.), Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi Belgeler(TS.MA.e.), 753/55.

²⁹⁴ Ahmet Ünal ve K. Serdar Girginer, *Kilikya-Çukurova: İlk Çağlardan Osmanlılar Dönemi'ne Kadar Kilikya'da Tarihi Coğrafya, Tarih ve Arkeoloji*, Homer Kitabevi, İstanbul, 2007, s. 51.

²⁹⁵ Strabon, age., s. 251.

²⁹⁶ Strabon, age., s. 251.

²⁹⁷ Ömer Lütfi Barkan, *XV ve XVI inci Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Ziraî Ekonominin Hukukî ve Malî Esasları Birinci Cilt Kanunlar*, Bürhaneddin Matbaası, İstanbul, 1943, s. 214.

gelir.²⁹⁸ Çukurâbâd kelimesiyle düzlükteki/çukurdaki kentler anlamı çıkarılabilir. O zaman çevresindeki dağlık alandan dolayı Çukurova'ya Çukur denilmiş, buradaki yerleşim yerlerinin hepsini kapsayıcı bir isim olarak da Çukurâbad denilmiş olabilir. Tarihsel süreçte etrafındaki dağlık bölgeden kaynaklı önceleri "Çukur" denilirken sonradan bu isim "Çukurova" ya dönüşmüş olabilir.

Çukurova, coğrafi bir bölgedir. Resmi idari bir yer değildir. Bu nedenle resmileşen standart bir mekansal sınırı yoktur. Tarih boyunca farklı idari alanlar adı altında ya da çeşitli idari alanlara bölünmüştür. Bu bölge 1517'de Osmanlı yönetimine girmiştir. Osmanlı idaresi, kendinden önce bölgede hüküm süren Ramazanoğulları Beyliği'nin toprağı olan Adana, Üzeyir, Sis ve Tarsus'u sancak olarak Çukurabad vilayeti olarak teşkilatlandırmıştır. Ancak vilayet olarak teşkilatlandırılmasına karşın ayrı bir vilayet birimi değildir. Vilayetin içinde ayrı bir vilayet olarak Arap Vilayeti'ne bağlıdır.²⁹⁹ Çukurabad'ın vilayet içinde ayrı bir vilayet statüsü daha sonra kaldırılmıştır.³⁰⁰ 1520'de Adana sancağı, Halep eyaletine bağlanmıştır. 1522'de Tarsus sancağı Şam eyaletine dahil edilmiştir. Daha sonra 1549'da Karaman eyaleti idaresine verilmiştir. 1608'de Adana sancağı, eyalet statüsüne getirilmiştir. Tarsus sancağı da Adana eyaletine bağlanmıştır. 1732'de Tarsus sancağı, Kıbrıs eyaletine dahil olurken 1735'te tekrar Adana eyaletine verilmiştir. 1863'te Mersin nahiye statüsünden kaza idaresine dönüştürülerek Adana eyaletine dahil edilmiştir. Adana eyaleti, 1866'da tekrar sancak statüsüne düşürülerek Halep vilayetine bağlanmıştır. Tarsus ve Mersin de kaza statüsüyle Adana sancağına dahil edilmiştir. 1870'de Adana eyaleti, vilayet statüsüne alınmıştır. Tarsus ve Mersin kaza olarak Adana'ya bağlı kalmıştır. Mersin Kazası, 1889'da sancağa dönüştürülmüştür. 1892'de Tarsus kazası, Mersin'e bağlanmıştır. 1924'te Mersin, Adana'dan ayrılarak vilayet olmuştur. Tarsus da Mersin'e kaza olarak bağlanmıştır.³⁰¹

Bölgenin idari tarihinin dönüşümleri konusunda, kaynaklar arasında bazı tutarsızlık vardır.³⁰² Ancak neticede bu kaynaklarda bölgenin idari yapısı Tarsus, Adana ve 19. yüzyılın ikinci yarısında kentleşen Mersin'e göre şekillendiği görülür. Bu nedenle Çukurova, idari bir yapı olmadığından dolayı bölge ismi olarak kalır ve resmileşen belirli bir sınırı olmaz.

²⁹⁸ Şemseddin Sami, "Abad", *Kâmûs-ı Türkî*, Kapı Yay., İstanbul, 2013, s. 16.

²⁹⁹ Haz. Ahmet Özkılınç, Ali Coşkun, Abdullah Sivridağ ve Murat Yüzbaşıoğlu, 998 Numaralı Muhâsebe-i Vilâyet-i Diyâr-i Bekr ve 'Arab ve Zül'l-Kâdiriyye Defteri (937/1530) II, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı Yay., Ankara, 1999, s. 1; Mustafa Alkan, "Adana'nın İdari Yapısı (1516-1923)", *Ekev Akademi Dergisi*, Sayı 24, 2005, s. 256.

³⁰⁰ Mustafa Alkan, agm., s. 256.

³⁰¹ Adana'nın idari yapısının tarihselliği için bkz. Tahir Sezen, *Osmanlı Yer Adları*, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Ankara, 2017, s. 7. Mersin'in yönetim şeklinin tarihi için bkz. Tahir Sezen age., s. 548. Tarsus'un idari tarihi için bkz. Tahir Sezen, age., s. 738.

³⁰² Özkılınç, Coşkun, Sivridağ ve Yüzbaşıoğlu, age., s. 1-2; Alkan, age., s. 256-266; Bozkurt, age., s. 32-36; Cevdet Paşa, *Tezâkir* 21-39, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara, 1986, s. 240; Sezen, age., s. 7, 548, 738; *Sofyalı Ali Çavuş Kanunnâmesi*, Haz. Midhat Sertoğlu, Marmara Üniversitesi Yay., İstanbul, 1992, s. 35, 41-42.

Çukurova'nın merkezi hükümet tarafından resmileştirilen bir sınırı olmadığından, kişiye göre mekânsal sınırı değişebilir. Genel olarak Çukurova, kuzey ve kuzeybatısında en yüksek noktaları Aladağ (3756 m), Bolkar(3337 m) ve Tahtalı olan Toros Dağları, doğusunda Kahramanmaraş ile Antakya arasında kuzeyden güneye doğru uzanan Amanos Dağları, batısında Tarsus Ovası'nın bittiği alan ya da Mersin civarı ve güneyinde Akdeniz'le çevrili bir yer olarak tarif edilebilir.³⁰³

2.3.2. Çukurova'da Ne Var

Çukurova, 19. yüzyılın başında bataklıklarla kaplı, göçebe aşiretlerin yaşadığı, yerleşik nüfusun az olduğu bir yerdir. Ekonomik bakımdan önemli bir bölge değildir. Bölgenin en önemli yerleşim yeri Adana'dır. Osmanlı Devleti için bölge, Adana'dan ibarettir. Adana ise bir üretim ve ticaret merkezi değildir. Kentin en önemli özelliği Anadolu'dan Suriye'ye doğru giden uzun mesafeli yolun üzerinde bulunmasıdır.³⁰⁴

Modern çağın eşiğinde Çukurova'da iki tane önemli kent vardır. Bunlar Tarsus ve Adana'dır. Tarsus, MÖ. 7. veya MÖ. 9. yüzyılda kurulduğu varsayılır. Adana kentinin kuruluşu MÖ. 2000 yılına kadar gitmesine karşın tam olarak kesinlik kazanmamıştır.³⁰⁵ MS. 1. yüzyılda Romalıların bölgeden geçen ticaret yolunun üstündeki nehre Taşköprü'yü inşa etmesiyle, Adana'nın ismi tarih kayıtlarında geçmeye başlamıştır.³⁰⁶ 395 yılından sonra Bizans yönetimi, kentte imar faaliyetine başlamıştır. Bu dönemde kentin surları ve su kemeri inşa edilmiştir.³⁰⁷

Çukurova'nın öne çıkan kenti ilk zamanlar Tarsus'tur. Ancak daha sonra Adana olmuştur. Tarsus, ikincil konuma düşmüştür. Bu durumu bölgenin idari merkezindeki değişimden izlemek mümkündür. Bölgenin idari merkezi önceleri Tarsus'ken daha sonra Adana olmuştur. Tarsus, Asurlular, Mısırlılar, Hititler, Fenikeliler, Kilikyalılar, Pers İmparatorluğu, Makedonya Krallığı, Selefkoslar ve Romalılar döneminden çoğunlukla bölgenin idari merkezi konumundadır.³⁰⁸ Tarsus'un önemi Ramazanoğulları döneminde azalmış ve Adana öne çıkmıştır. 1352'de Çukurova ve çevresinde Ramazanoğulları Beyliği kurulmuştur.³⁰⁹ Ramazanoğulları, Adana'yı imar ederek

³⁰³ Ünal ve Girginer, age., s. 23.

³⁰⁴ Meltem Toksöz, "Bir Coğrafya, Bir Ürün, Bir Bölge: 19. Yüzyılda Çukurova", *Kebikeç*, Sayı 21, 2006, s. 97.

³⁰⁵ Ünal ve Girginer, age., s. 120-122; Sargon Erdem, "Adana", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, 1988, Erişim Tarihi: 22.04.2020, Erişim Adresi: <https://islamansiklopedisi.org.tr/adana>

³⁰⁶ Meltem Toksöz ve Emre Yalçın, "Modern Adana'nın Doğuşu ve Günümüzdeki İzleri", *Aptullah Kuran İçin Yazılar*, Haz. Çiğdem Kafescioğlu ve Lucienne Thys-Şenocak, Yapı Kredi Yay. İstanbul, 1999, s. 435.

³⁰⁷ Erdem, agm., s. 349.

³⁰⁸ Abdullah Poş, "Osmanlı Döneminde Tarsus (1516-1923)", *Çukurova Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, Cilt 5, Sayı 1, 2005, s. 245-246.

³⁰⁹ Faruk Sümer, "Ramazanoğulları", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, 2007, Erişim Tarihi: 22.04.2020, Erişim Adresi: <https://islamansiklopedisi.org.tr/ramazanogullari>

başkenti yapmıştır.³¹⁰ Adana'nın bölgedeki idari merkezliği Osmanlı Döneminde de devam etmiştir. 16. yüzyıldan 20. yüzyılın başına kadar bölgenin idari merkezi çoğunlukla Adana'dır.³¹¹

Çukurova'da Adana'nın öne çıkmasının bir başka göstergesi İç Anadolu ile Suriye arasındaki yolun bölgedeki güzergahındaki değişimdir. Bölgede yol, önceleri Tarsus'tan geçmiştir. Ancak bu durum sonradan değişmiştir. Artık Tarsus'tan değil, sadece Adana'dan geçmeye başlamıştır. Örneğin MÖ. 400 tarihinde Kyros ordusuyla Toros Dağlarını aştıktan sonra Çukurova'da Tarsus'a gelmiş ve konaklamıştır. Buradan Suriye'ye doğru devam etmiştir.³¹² Arap coğrafyacı İbn Hurdazbih, MS. 846-847 yıllarında yazdığı *Yollar ve Ülkeler(el-Mesâlik ve'l-Memâlik)* kitabında Suriye'den İstanbul'a giden yolun Çukurova'da Tarsus'tan geçtiğini belirtmiştir.³¹³ Çukurova'daki yolun güzergahı sonradan değişerek sadece Adana'dan geçmeye başlamıştır. Artık Tarsus'a uğranılmamıştır. Örneğin 1638 tarihinde Osmanlı Padişahı IV. Murad, ordusuyla İstanbul'dan Bağdat'a giderken Çukurova'da Adana üzerinden yola devam etmiştir.³¹⁴ 18. yüzyılda İstanbul'dan Mekke'ye giden hac yolu Çukurova'da Adana'dan geçmiştir.³¹⁵

Adana ve Tarsus, vergi mükellefleri ve nüfus sayılarına göre Anadolu'nun diğer kentleriyle karşılaştırıldığı büyük kentler değildir. Adana, orta büyüklükte bir kentken Tarsus ise küçük bir kenttir. Suraiya Faroqhi, 1550-1600 yıllarındaki vergi mükelleflerine göre Anadolu'daki kentleri üç kategoriye ayırmıştır. İlk kategoride vergi mükellefi 3.000 üzerindeki büyük kentler, ikinci kategoride 3.000 ile 1.000 arasındaki orta büyüklükteki kentler ve üçüncü kategoridekiler yarı kırsal pazar yeri olan 999 ile 400 arasında bulunan küçük kentlerdir. İkinci kategoride, kendi içinde bir ayrıma daha gitmiştir. Bunu IIA olarak kategorilendirip 1.000 ve 1.500 arasındaki vergi mükellefi bulunan kentleri belirtmekte kullanmıştır.³¹⁶ Faroqhi'nin sınıflandırmasına göre Adana, 1.017 vergi mükellefi sayısı ile³¹⁷ IIA kategorisindeki orta büyüklükteki bir kenttir. Az bir farkla üçüncü kategorideki küçük kent kategorisinin üzerine çıkmıştır. Anadolu'daki kırk bir büyük ve orta kentin arasından sonuncu sıradadır(Bkz. Tablo 2.1).³¹⁸ Tarsus ise küçük kent kategorisindedir. Faroqhi, küçük kent kategorisindeki şehirlerden liman gibi dikkate değer bir özelliği olanların dışındakileri incelemediği için Tarsus'un vergi

³¹⁰ Toksöz ve Yalçın, agm., s. 435.

³¹¹ Alkan, agm., s. 256-258.

³¹² Ksenophon, age., s. 21-27.

³¹³ İbn Hurdazbih, age., s. 86-87.

³¹⁴ Halil Sahillioğlu, "Dördüncü Muradın Bağdat Seferi Menzilnamesi (Bağdat Seferi Harp Jurnalı)", *Belgeler*, Cilt II, Sayı 3-4, 1965, s. 18.

³¹⁵ Karadağ, agt., s. 32-33.

³¹⁶ Suraiya Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, Çev. Neyyir Kalaycıoğlu, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul, 2000, s. 12-18.

³¹⁷ Yılmaz Kurt'a göre Adana kentinde 1023 vergi mükellefi vardır(Yılmaz Kurt, "1572 Tarihli Adana Mufasaal Tahrir Defterine Göre Adana'nın Sosyo-Ekonomik Tarihi Üzerine Bir Araştırma", *Belleten*, Cilt LIV, Sayı 209, 1990, s. 184-185.). Kurt'un rakamı temel alındığında da Faroqhi'nin kent büyüklüğü kategorilendirilmesinde yeri değişmemiştir.

³¹⁸ Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler...*, s. 376.

mükellefi sayısı tam bilinmez. En azından Tarsus'ta 400 ile 999 arasında vergi veren kişinin bulunmasıyla Faroqhi'nin küçük kent kategorisine girmiştir.³¹⁹

Adana ve Tarsus'un kent nüfusları, vergi mükelleflerinin sayılarından yola çıkılarak tahmin etmek mümkündür. Suraiya Faroqhi³²⁰ ve Yılmaz Kurt³²¹, vergi veren kişiyi ortalama beş kişilik bir aile olarak düşünerek kentlerin tahmini nüfuslarını belirlemiştir. 1572 yılında Adana şehrinin vergi mükellefi sayısı Faroqhi'ye göre 1.017³²², Yılmaz Kurt'a göre 1.023³²³ kişidir. Buna göre Adana kentinin tahmini nüfusu Faroqhi'ye göre 5.085 ya da Kurt'a göre 5.115 kişidir. Nitekim iki araştırmacının iddiası arasında çok az bir fark vardır. Tarsus kentinin vergi mükellefi sayısı bilinmeyip, 16. yüzyılın ikinci yarısında 400 ile 999 arasında olduğu düşünülür.³²⁴ Bu rakamdan hareketle Tarsus kentinin tahmini nüfusu 2.000-4.995 kişi arasındadır.

Tablo 2.1. Anadolu'daki kentlerin vergi mükellefi sayısı (1550-1600)³²⁵

Kent ³²⁶	Ölçek Kategorisi	Vergi Mükellefi	Kayıt Tarihi
Bursa	I	12.900	981/1573-4
Kayseri	I	8.251	992/1584
Ankara	I	5.344	979/1571-2
Tokat	I	3.868	982/1574-5
Konya	I	3.764	992/1584
Sivas	I	3.386	982/1574-5
Kastamonu	I	3.209	990/1582
Maraş	I	3.054	972/1564-5 önce
Çorum	II	2.984	984/1576-7
Amasya	II	2.835	984/1576-7
Niğde	II	2.636	992/1584
Aksaray	II	2.564	992/1584
Bergama	II	2.444	981/1573-4
Tire	II	2.374	984/1576-7 önce
Balıkesir	II	2.170	981/1573-4
Bor	II	2.119	992/1584
Karahisar(Afyon)	II	2.107	980/1572-3
Larende(Karaman)	II	2.048	992/1584
Manisa	II	1.995	983/1575-6
Beypazarı	II	1.984	980/1572—8
Malatya	II	1.946	967/1559-60
Kütahya	II	1.885	978/1570-1

³¹⁹ Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler...*, s. 12-17.

³²⁰ Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler...*, s. 13.

³²¹ Yılmaz Kurt, *Çukurova'nın Tarihinin Kaynakları III*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2005, s. L.

³²² Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler...*, s. 376.

³²³ Kurt, "1572 Tarihli Adana Mufassal ...", s. 184-185.

³²⁴ Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler...*, s. 13-15.

³²⁵ Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler...*, s. 376.

³²⁶ Tire, Karahisar(Afyon), Ermenek, Lazkiye(Denizli) ve Adana'nın bekar ve evli vergi mükellefleriyle ilgili veri yoktur. (Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler...*, s. 376.)

Tablo 2.1. (devamı)

Merzifon	II	1.783	984/1576-7
Akşehir	II	1.754	992/1584
Sivrihisar	II	1.556	980/1572-8
Sinop	II	1.662	990/1582
Uluborlu	II	1.589	Selim II
Küre	IIa	1.334	990/1582
Kırşehir	IIa	1.274	992/1584
Ermenek	IIa	1.254	992/1584
Lazkiye(Denizli)	IIa	1.228	978/1570-1
Tosya	IIa	1.201	986/1578-9
Gümüş	IIa	1.176	984/1576-7
Seydişehir	IIa	1.152	992/1584
Urla	IIa	1.135	Kanuni devri
İskilip	IIa	1.133	984/1576-7
Niksar	IIa	1.127	982/1574-5
Ereğli	IIa	1.109	982/1584
Zile	IIa	1.046	982/1574
Demirci	IIa	1.026	983/1575-6
Adana	IIa	1.017	980/1572-3

Nüfusa göre Adana ve Tarsus kentlerinin gelişimi ilerleyen yıllarda artmıştır. 1831 tarihinde Osmanlı Devleti'nde ilk kez imparatorluk genelinde bir nüfus sayımı yapılmıştır. Nüfus sayımında sadece erkekler sayılmıştır.³²⁷ Bu nüfus sayımına göre Adana ketinde 6.501 ve Tarsus şehrinde 4.169 erkek vardır. Erkek ve kadın sayısının birbirine eşit olduğu varsayıldığında erkek nüfusunun ikiyle çarpılmasında bir yerin tahmini nüfusu edinilebilir. Bu hesaplama göre tahminen Adana kentinin nüfusu 13.002 ve Tarsus şehrinin 8.338 kişidir. Adana kentinin nüfusu, 1572 yılında tahminen 5.085 ya da 5.115 kişiden 1831 tarihinde 13.002 kişiye çıkmıştır. Tarsus kentinin nüfusu ise 16. yüzyılın ikinci yarısındaki tahmini 2.000-4.995 aralığındaki kişi sayısından 8338 kişiye yükselmiştir.(Bkz. Tablo 2).

1831 yılında Adana kentinin nüfusu, diğer bazı Anadolu kentleriyle karşılaştırıldığında ortaya yakındır. 16. yüzyılın ikinci yarısında Adana, orta büyüklükteki kent sınıflandırmasının en altında bulunuyorken 1831 tarihinde ortalara yakınlaşmıştır. Bu durum kentin 16. yüzyılın ikinci yarısına göre olumlu yönde geliştiğini göstermiştir. Tarsus ise hala küçük bir kenttir(Bkz. Tablo 2.2).

³²⁷ Enver Ziya Karal, *Osmanlı İmparatorluğunda İlk Nüfus Sayımı*, Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, Ankara, 1995, s. 20.

Tablo 2.2. Anadolu'daki bazı kent merkezlerinin 1831'deki erkek nüfusu³²⁸

Kent Merkezi	Erkek Nüfusu
Niğde	18.056
Bursa	16.138
Konya	12.457
İznikmit	11.567
Alâiye	10.758
Çorum	10.075
Burdur	9.188
Balıkesir	8.405
Kütahya	8.034
Eskişehir	6.754
Adana	6.501
Amasya	6.379
Ankara	6.338
Trabzon	6.300
Tarsus	4.169
Yozgat	3.218
Muğla	2.981
Antalya	2.879

Çukurova'nın genel nüfusu 19. yüzyıla kadar tam olarak bilinmemiştir. Sadece bazı tahmini sayılar vardır. 16. yüzyılın sonundaki nüfusu hakkında vergi mükelleflerinin sayısından yola çıkılarak bazı tahmini sayılara ulaşılabilir. Fakat bu yöntem sadece Adana sancağı için yapılabilir. Çünkü Tarsus idari olarak ayrı bir yerdir. Vergi mükellefleriyle ilgili kaynakları oldukça kısıtlıdır. Her ne kadar Tarsus olmasa da 16. yüzyılın sonunda Çukurova'nın önemli bir kısmı Adana sancağına bağlı olduğu için bölgenin tahmini nüfusu hakkında fikir edinilebilir.

1572 tarihinde Adana sancağında 21.335 vergi mükellefi vardır(Bkz. Tablo 2.3). Her vergi mükellefinin ortalama beş kişilik aile sayıldığında³²⁹ Adana sancağının nüfusu tahminen 106.675 kişidir.

19. yüzyılın başına gelindiğinde Çukurova ve civarının nüfusu tahminen 53.610 kişidir. Bölgenin nüfusu, 16. yüzyılın sonundaki tahmini nüfusuna göre oldukça düşmüştür. Aradan yaklaşık iki yüz elli yıl geçmesine rağmen Çukurova ve civarının nüfusu artacağına azalmıştır. 1572'de sadece Adana sancağının vergi mükelleflerinden, Tarsus'un vergi mükellefleri bilinmemekte, yola çıkılarak tahminen bölge ve çevresinde 106.675 kişi yaşamıştır(Bkz. Tablo 2.3). 1831'de Osmanlı Devleti nüfus sayımında ise Adana ve Tarsus sancağında toplam 26.805 erkek nüfus belirlenmiştir. Nüfus sayımında sadece erkekler sayılmıştır. Kadın sayısı dikkate alınmamıştır. Kadın ve erkek sayısının birbirine eşit olduğu varsayıldığında tahminen bölge ve çevresinde 53.610 kişi yaşamıştır(Bkz. Tablo 2.4, Tablo 2.5).

³²⁸ Karal, age., s. 201-213.

³²⁹ Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler...*, s. 13; Kurt, *Çukurova Tarihinin Kaynakları...*, s. L.

Çukurova bölgesi, konar-göçer yaşam tarzının yaygın olduğu bir yerdir. 16. yüzyılın sonunda Adana sancağının nüfusunun yaklaşık %84.5'i konar-göçerdir. Yerleşik hayat yaşayanların oranı ise oldukça azdır. Özellikle köylü oranı düşüktür. Sadece 47 tane köy vardır. 1572'de Adana sancağındaki tahmini 106.675 nüfusun 5.115'i Adana'da, 1830'u Ayas'ta, 910'u Kınık'ta olmak üzere 7.855'i kentlerde, 7.610'u köylerde, 90.100'ü konar-göçer olarak ve 1.110'u kalelerde yaşamaktadır(Bkz. Tablo 2.3).

16. yüzyılın sonundaki konar-göçer ve yerleşik hayat yaşayanların oranı yaklaşık iki yüz elli yıl sonra önemli oranda değişmiştir. 1831'de yerleşik hayat süren nüfusun oranı yükselirken konar-göçerlerin nüfus oranı düşmüştür. 1831 yılı nüfus sayımına göre bölge ve civarındaki 53.610 kişinin 42.238'i yerleşik 11.372'si konar-göçerdir. 1572 tarihinde konar-göçerlerin nüfus oranı yaklaşık %84'ü 1831 yılında yaklaşık %21'e düşmüştür. Yerleşik hayat yaşayanları nüfus oranı 1572'te yaklaşık %16'dan 1831 senesinde %79'a yükselmiştir(Bkz. Tablo 2.3, Tablo 2.4, Tablo 2.5).

Çukurova, inançsal açıdan çoğunlukla Müslümanların yaşadığı bir yerdir. Nüfusun küçük bir kısmı gayr-i müslimlerden oluşmuştur. 1575'te Adana sancağındaki 106.675 kişiden oluşan nüfusun sadece 2.205'i gayr-i müslimdir. Bu sayı nüfusun yaklaşık %2'sini oluşturmuştur. Gayr-i müslimler daha çok kentsel yerleşim yerleri ve kalelerde yaşamaktadır. Sadece bir tane gayr-i Müslimlerin yaşadığı köy vardır. 1831'de Çukurova'nın inançsal farklılığı devam etmiştir. Bu tarihte de nüfusun çoğunluğunu Müslümanlar oluştururken gayr-i müslimler küçük bir kısmını teşkil etmiştir. Çukurova ve civarının tahmini 53.610 kişilik nüfusunun 7.042'si gayr-i müslimdir. Yani Çukurova'nın yaklaşık %13'ü gayr-i müslimdir. 16. yüzyıla göre gayr-i müslimlerin nüfus oranında, artış vardır. 1572'de gayr-i müslimlerin oranı %0.2'yken 1831 tarihinde %13'e yükselmiştir(Bkz. Tablo 2.3, Tablo 2.4, Tablo 2.5).

Tablo 2.3. 1572 Adana Sancağı vergi mükellefleri istatistikleri ve tahmini nüfusu³³⁰

	Müslüman Vergi Mükellefi	Gayr-i Müslim Vergi Mükellefi	Vergi Mükellefi Toplam	Tahmini Nüfus³³¹
Adana Kenti	866	157	1.023	5.115
Kınık Kasabası	182	-	182	910
Ayaş Kasabası	340	26	366	1.830
Köyler (46 tane Müslüman 1 adet gayr-i Müslim)	1.486	36	1.522	7.610
Konar-Göçer	18.020	-	18.020	90.100
Kaleler	-	222	222	1.110
Toplam	20.894	441	21.335	106.675

³³⁰ Kurt, 1572 Tarihli Adana..., s. 184-189.

³³¹ Bir vergi mükellefinin ortalama beş kişilik bir aileyi temsil ettiği varsayılarak vergi veren kişiler beşle çarpılarak tahmini nüfus oranı belirlenmiştir.

Tablo 2.4. 1831 yılı Adana Sancağının erkek nüfusu ve tahmini toplam nüfusu³³²

	Yerleşik Müslüman Erkek Nüfus	Yerleşik Gayr-i Müslim Erkek Nüfus	Konar-Göçer Erkek Nüfus	Toplam Erkek Nüfusu	Tahmini Nüfus Toplamı³³³
Adana Şehri	4.050	2.451	-	6.501	13.002
Şehir civarında Yüreğir nahiyesinde olan köyler	1.000	-	-	1.000	2.000
Yüreğir Nahiyesi	784	168	358	1.310	2.620
Kaza-i Sarıçam	552	-	550	1.102	2.204
Kaza-i Karaisalı	878	-	304	1.182	2.364
Toplam	7.264	2.619	1.212	11.095	22.190

Tablo 2.5. 1831 yılı Tarsus Sancağının erkek nüfusu istatistikleri ve tahmini toplam nüfusu³³⁴

	Yerleşik Müslüman Erkek Nüfus	Yerleşik Gayr-i Müslim Erkek Nüfus	Konar-göçer Erkek Nüfusu	Toplam Erkek Nüfusu	Tahmini Nüfus³³⁵
Tarsus şehri	2.891	493	-	3.384	6.768
Kusun	1.908	-	693	2.601	5.202
Elvanlı	905	-	90	995	1.990
Ulaş	886	-	254	1.140	2.280
Kuştımur	1.307	113	-	1.420	2.840
Namrun Bölgesi	1.348	197	659	2.204	4.408
Gökçe	1.089	99	2.778	3.951	7.902
Toplam	10.334	902	4.474	15.710	31.420

Çukurova'nın tarımsal üretiminde buğday, arpa, pamuk ve çeltik üretimi ön plandadır. 16. yüzyılda bölgenin önemli bir kısmının bağlı olduğu Adana sancağında en çok arpa tarımı yapılmıştır. İkinci sırada buğday ve üçüncü sırada pamuk tarımı vardır.³³⁶ Bunun dışında susam, çeltik, hayvan yemi, sebze, kavun, karpuz, darı ve bağcılık tarımı da yapılmıştır.³³⁷ 19. yüzyılın başında benzer tarım ürünlerinin ekimine devam edilmiştir. 1811-1812 yıllarında bölgeyi ziyaret eden Beaufort, buğday ve arpanın yanı sıra kaliteli pirinç ve pamuğun da yetiştirildiğini belirtmiştir.³³⁸

³³² Karal, age., s. 172-173.

³³³ Erkek ve kadın nüfusunun eşit olduğu varsayılarak erkek nüfusun ikiyle çarpılarak tahmini nüfus belirlenmiştir.

³³⁴ Karal, age., s. 175-177.

³³⁵ Erkek ve kadın nüfusunun eşit olduğu varsayılarak erkek nüfusun ikiyle çarpılmasıyla tahmini nüfus belirlenmiştir.

³³⁶ Mustafa Soysal, "Onaltıncı Yüzyılda Adana İlinin 'Mufassal Defteri' ne Göre Adana'nın Sosyo-Ekonomik Tarihi Üzerine Bir Araştırma, *Çukuro Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt 1, Sayı 1, 1987, s. 50.

³³⁷ Kurt, *Çukurova Tarihinin Kaynakları...*, s. LXXXVIII-XCII.

³³⁸ Francis Beaufort, *Karamanya*, Çev. Ali Neyzi ve Doğan Türker, Suna-İnan Kırac Akdeniz Medeniyetleri Araştırma Enstitüsü, Antalya, 2002, s. 264.

Çukurova’da mamul mal üretimi, klasik Osmanlı yapısına uymaktadır. Tarım ve hayvancılığa dayalı bir sanayi üretimi vardır. 16. yüzyılda pamuk bitkisine dayalı pamuk ipliği, pamuk ipliğinden yapılan dokumalar ve pamuk ürünlerine bağlı boyahaneler mevcuttur. Pamuk tohumundan, zeytinden ve susamdan yağ üretilmiştir. Sabun, mum, deri ve hayvan koşumu üretimi yapılmıştır. Keçi kılından çul, çuval ve çadır üretilmiştir.³³⁹ 19. yüzyılın başına gelindiğinde geleneksel Osmanlı yapısı ve üretim anlayışı aynıdır. 1821’de Adana’da ekmek, kilim, helva, peynir, pekmez, un, tütün, leblebi, hayvanlar için nal, meyve, sebze, mum, kadayıf, eski eşyaların alım satımı, ayakkabı, değirmencilik, yağ, boya, ipek, taş işleri, pamuk, deri, demir, hayvanlar için semer, hayvan koşum takımları, çul üretimi ve ticareti yapılmıştır.³⁴⁰ Tarsus’ta da Adana’dakine benzer üretim ve ticaret faaliyeti vardır. Bu kentte 1820’lerde et, kahve, pirinç, sabun, meyve, sebze, nal, eski eşyaların alım satımı, ayakkabı, semer, ipek, değirmencilik, un, demir, tütün ticareti, hayvan koşum takımı üretimi ve ticareti mevcuttur.³⁴¹

Çukurova, nüfus ve ekonomi açısından önemli bir yer değildir. Bu bölgeyi asıl önemli yapan uzun mesafeli bir yolun üzerinde olmasıdır. Anadolu’dan Suriye’ye doğru giden uzun mesafeli yol, Çukurova’dan geçmiştir. Bu yol antik dönemden beri önemli bir güzergahtır. Örneğin MÖ. 5. Yüzyılın başında Pers yöneticisi Kyros, İzmir’den Irak’a gitmek için İzmir-Konya-Gülek Geçidi-Tarsus-Suriye-Irak yolunu kullanmıştır.³⁴² MÖ. 51 yılında Romalı yönetici Cicero, Tarsus’a İzmir-Konya-Gülek Geçidi-Tarsus güzergahından gitmiştir.³⁴³ 9. yüzyılda Arap coğrafyacı İbn-i Hurdazbih, İstanbul-Konya-Tarsus arasındaki yol güzergahından bahsetmiştir.³⁴⁴ Bizans döneminde İstanbul-İzmit-Eskişehir-Konya-Tarsus/Adana güzergahı mevcuttur.³⁴⁵ Osmanlı Devleti döneminde, devletin başkenti İstanbul ile Suriye ve daha güneyindeki toprakları birbirine bağlayan bir güzergahtır.³⁴⁶ Osmanlılar, bu yola Anadolu Sağ kolu adını vermişlerdir. Anadolu’daki üç ana güzergahtan birisidir.³⁴⁷

Çukurova, Anadolu ile Suriye arasındaki uzun mesafeli yol güzergahının geçtiği yerler arasında önemi yüksek bir yerdir. Çünkü bu yol güzergahı üzerinde Toros Dağları vardır. Bu dağlardaki en uygun yol, Çukurova’nın kuzeyindeki Gülek Geçidi’dir. Bu nedenle Suriye’den

³³⁹ Kurt, 1572 Tarihli Adana..., s. 207-208; Yılmaz Kurt, *Çukurova Tarihinin Kaynakları...*, s. XCVII-XCIX.

³⁴⁰ Ela Özkan, *53 Numaralı Adana Şer’iyye Sicili 1808-1821 (H.1223-1237)*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Fırat Üniversitesi, Elazığ, 2011, s. 182-192.

³⁴¹ Arzu Yaman Şahin, *287 Numaralı Tarsus Şer’iyye Sicili H.1240-1244/M.1824-1828*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Fırat Üniversitesi, Elazığ, 2006, s. 71-90.

³⁴² Ksenophon, age., s. 17-37

³⁴³ L. W. Hunter, “Cicero’s Journey to His Province of Cilicia in 51 B.C.”, *The Journal of Roman Studies*, Vol. 3, Part 1, 1913, s. 74.

³⁴⁴ İbn Hurdazbih, age., s. 87-88.

³⁴⁵ Haldon, age., s. 31-32.

³⁴⁶ Franz Taeschner, *Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı*, Çev., Nilüfer Epçeli, Bilge Kültür Sanat, İstanbul, 2010, s. 126-127.

³⁴⁷ Halaçoğlu, age., s. 51-138.

Anadolu'ya ya da Anadolu'dan Suriye'ye seyahat etmek isteyenler, Gülek Geçidi'nden geçmeleri gerekir. Gülek Geçidi'ni kullanırken de Çukurova'dan geçilmiştir.³⁴⁸

2.3.3. Çukurova Yolların Neresinde

Sanayi devriminin eşiğinde Çukurova Osmanlı Devleti'nin yönetimindedir. Çukurova bölgesinin dahil olduğu yol ağı, Osmanlı Devleti'nin düzenine göre şekillenmiştir.

Osmanlı Devleti'nde yol ağı, devletin resmi haberleşme sistemine göre oluşmuştur. Bu yollar, Anadolu ve Balkanlar/Rumeli'de genellikle sağ, sol ve orta kol olarak ana güzergâhlardan ve bunlara bağlı ikincil yollardan meydana gelir. Ana yol güzergahlarının merkezi devletin başkenti İstanbul'dur. Yollar İstanbul'dan başlayarak, imparatorluğun Anadolu ve Balkanlar/Rumeli'ndeki topraklarına yayılmıştır. Osmanlı Devleti'nin ana yol güzergahları genel hatlarıyla şu şekildedir:

Rumeli Sağ Kol Güzergahı: İstanbul, Çatalca, İnçeğiz, Midye, Vize, Pınar-hisarı, Kırkkilise, Fakih(Fakihler), Aydos, Prevadi, Hacıoğlu Pazarı, Divane Ali, Karasu(Tekfurgölü), Babadağı, İsakçı, Tolcu, İsmail Geçidi, Tatar Pınarı, Yanık Hisar(Palanga-i Yanık), Akkirman, Özi, Kefe ve Azak.

Rumeli Orta Kol Güzergahı: İstanbul, Büyük Çekmece, Silivri, Çorlu, Burgos(Lüleburgaz), Kuleli Köyü, Edirne, Habibce, Uzunca-âbâd Hasköy(Semizce), Papaslı, Filibe, Tatar Pazarı, İhtiman, Sofya, Dragoman, Şehirköy, Niş, Razna(Razan), Yagodina, Hasan Paşa Palangası, Hisarcık ve Belgrad.

Rumeli Sol Kol Güzergahı: İstanbul, Silivri, Türkmanlı, Ereğli, Tekirdağı(Tekfurdağı/Rodoscuk), Malkara, Keşan, Firecik, Mekri, Gümölcine, Yenice-i Karasu, Sarı Şaban, Kazlık, Pravişte, Orfan, Asıralvalne, Kiliseli, Lankaza, Gölge, Katrin-Çitroz, Yenişehir, Çatalca, İzdin, Livâdiye, İstefe(Teb), Eğriboz ve Gördüs.

Anadolu Sağ Kol Güzergahı: Üsküdar, Gebze(Gekbûze), Dil(Hersek), İznik, Lefke, Söğüt, Eskişehir, Seyyid Gazi(Seydigaz), Hüsrev Paşa Hanı, Bayat, Bolvadin, İshaklı, Akşehir, Ilgın, Ladik, Konya, İsmail(İsmil), Karapınar, Ereğli, Ulukışla(Ulukışlak), Yayla(Gülek), Çakıd Hanı(Bayrampaşa Kervansarayı), Adana, Kurd Kulağı, Payas, Bagras(Belen), Antakya, Tenrin(Tizin) ve Halep.

Anadolu Orta Kol Güzergahı: Üsküdar, Gebze, İznikmid(İzmit), Sapanca, Hendek, Düzce Pazarı, Bolu, Gerede, Bayındır(Hamamlı), Çerkeş, Karacalar, Karaca-Viran, Koçhisar, Tosya, Hacı Hamza, Osmancık, Hacıköyü, Merzifon, Amasya, Turhal, Hınıs, Tokat, Sivas, Deliklitaş, Kangal, Hasan Çelebi, Hasan Patrik, Malatya, İzoli, Harput, Ergani, Bîretü'l-Fırat, Diyarbakır, Mardin,

³⁴⁸ Ainsworth, age., s. 81-83.

Nusaybin, Musul, Karakuş, Erbil(Ankâva), Altunköprü(Altun Suyu), Kerkük, Dakuk(Tavuk), Tuz Hurmatı, Ban, Yenice ve Bağdat.

Anadolu Sol Kol Güzergahı: Üsküdar, Gebze, İznikmid(İzmit), Sapanca, Hendek, Düzce Pazarı, Bolu, Gerede, Bayındır(Hamamlı), Çerkeş, Karacalar, Karaca-Viran, Koçhisar, Tosya, Hacı Hamza, Osmancık, Hacıköyü, Merzifon, Lâdik, Sonisa(Uluköy), Niksar, Tilemse(Yolkaya), Hacı Murad(Murad Kal'as), Karahisâr-ı Şarkî, Şiran, Kelkit(Çiftlik), Karakulak, Aşkale ve Erzurum.³⁴⁹

Çukurova, Osmanlı yol ağında Anadolu sağ kol güzergahında bulunur. İstanbul'dan Suriye'ye doğru giden yolun üzerindedir. Bu yol güzergahı üzerinde bir konaklama merkezidir.³⁵⁰

Anadolu sağ kolu güzergahı, Anadolu ile Suriye arasındaki ulaşımı sağlamaktadır. Taeschner'e göre bu güzergah, Osmanlı ordusunun doğuya yapacağı seferde kullandığı yol ve Müslümanların hac yolu olması bakımından Anadolu'daki yol güzergahlarından en önemlisidir. "Adeta Anadolu güzergâh ağının bel kemiğini oluşturu[yordu]".³⁵¹ Taeschner'in bu iddiasına Osmanlı Devleti'nin resmi haberleşmesi de eklenebilir. O zaman bu yol, Osmanlı Devleti için üç yönden önemlidir. Bunlar askeri ulaşım, resmi haberleşme ve dini yolculuktur. Askeri açıdan Osmanlı ordusu Irak ve Suriye'ye yaptığı seferlerde bu yolu kullanmıştır. Örneğin 1453-1455 yıllarında Kanuni Sultan Süleyman, İran seferinin dönüşünde Irak ve Suriye üzerinden Antakya'ya buradan Anadolu sağ kol güzergahından İstanbul'a dönmüştür.³⁵² Bir başka Osmanlı padişahı IV. Murad, 1638 yılında Bağdat Seferi'ne İstanbul'dan Halep'e kadar Anadolu sağ kol güzergahından gitmiştir.³⁵³ Resmi haberleşme açısından Osmanlı Devleti, başkent İstanbul ile imparatorluğun güney yerleri arasındaki resmi haberleşmeyi bu yol üzerinden sağlamıştır.³⁵⁴ Dini açıdan Balkanlar ile Anadolu taraflarındaki Müslümanlar, İslamiyet'in kutsal yerleri olan Mekke ve Medine'ye bu yol üzerinden seyahat etmişlerdir. Örneğin Mehmed Edib'in 1776'da yayımlanan *Behcet'ül Menazil* eserine göre Müslümanların hac yolu İstanbul'dan Antakya'ya kadar Anadolu sağ kol güzergahıyla neredeyse aynıdır.³⁵⁵

Çukurova, Osmanlı Devleti'nin Anadolu sağ kol güzergahı sayesinde kuzeyindeki Anadolu ile güneydoğusundaki Antakya-Halep ile Suriye taraflarıyla ulaşımını sağlamıştır. Bu uzun mesafeli yol güzergahı sayesinde dönemin Dünya yol ağının bir parçasıdır. Örneğin 1432'de Fransız hacı Bertrandon de la Broquiére, Kudüs'ten Fransa'ya karayoluyla gitmiştir. Yolculuğunda, Çukurova'dan da geçerek, İstanbul'a kadar Anadolu sağ kol güzergahını

³⁴⁹ Halaçoğlu, age., s. 51-138.

³⁵⁰ Halaçoğlu, age., s. 52-69.

³⁵¹ Taeschner, age., s. 126-127.

³⁵² Nasûhü's-Silâhî (Matrâkçî), *Beyân-ı Menâzil-i Sefer-i Irâkeyn-i Sultân Süleymân Hân*, Haz. Hüseyin G. Yurdaydın, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1976, s. 283-284.

³⁵³ Sahillioğlu, agm., s. 13-20.

³⁵⁴ Halaçoğlu, age., s. 51-66.

³⁵⁵ Karadağ, agt., s. 62-79.

kullanmıştır. İstanbul'dan Belgrad'a kadar Rumeli orta kol güzergahından gitmiştir. Oradan Fransa'ya seyahat etmiştir(Bkz. Şekil 2.4).³⁵⁶

Çukurova'nın batısındaki bölgelerle karayolu ulaşımı sınırlıdır. Batıda sadece Silifke'yle arasında yol bağlantısı vardır. Alanya-Antalya'ya Silifke üzerinden Karaman'dan gidilebilmiştir. 17.yüzyılda Evliya Çelebi, Antalya'dan Manavgat-Alanya-Anamur-Ermenek-Karaman-Mut-Silifke güzergahından Tarsus-Adana'ya seyahat etmiştir.³⁵⁷ Fakat bu yüzyılda Çukurova ile Antalya arasında karayolu ulaşımı pek kullanılan bir yol değildir. Çünkü Çukurova ile Silifke arasında bile ulaşım azdır: "Bu yollarda kuş uçmaz, kulan³⁵⁸ yürümez."³⁵⁹ Silifke'nin ise daha çok Karaman-Konya'yla karayolundan ulaşımı mevcuttur. Silifke ile Karaman-Konya arasındaki güzergah, Osmanlı Devleti'nin resmi haberleşme yoludur. Bu yol Anadolu sağ kol güzergahına bağlı ikincil bir güzergahtır. Silifke'nin diğer bir resmi ulaşım bağlantısı denizdendir. Denizyoluyla Kıbrıs'la ulaşımı vardır.³⁶⁰

Çukurova, doğusunda Maraş ve Gaziantep'le karayolu bağlantısı vardır. Osmanlı Devlet yöneticilerinden Feridun, 17. yüzyılda Sivas'tan Gaziantep üzerinden Bağdat'a varan güzergahı tarif etmiştir. Bu yol, Gaziantep'ten geçip Adana'ya varıp devam etmiştir.³⁶¹ Aynı yüzyılda Evliya Çelebi, Adana'dan Kahramanmaraş'a seyahat etmiştir.³⁶²

Çukurova'nın güneyinde Akdeniz vardır. Bölgenin karayoluyla olduğu gibi denizyoluyla da bağlantısı bulunur. 16. yüzyılın başında Çukurova'da sadece Görges³⁶³ ve Ayaş³⁶⁴ limanı vardır(Bkz. Şekil 2.13). Görges Limanı doğal bir limandır, insan yapımı değildir. Gemiler, karadaki harap kale ile bu kaleye yakın ada arasına demir atarlar. Ayaş, Adana'nın limanıdır. Ayaş limanı, Adana'nın güneyindeki harap haldeki Ayaş Kalesi'nin önündedir. Küçük gemiler, kale ile kalenin önündeki ada arasında durur. Büyük gemiler ise adanın dışında bulunur.³⁶⁵ Bölgenin en önemli limanıdır. Bir ticaret merkezidir. 13. yüzyılda Venedikli ve Cenevizli tüccarlar, bu limanda ticaret yapmışlardır.³⁶⁶ 1521 tarihinde limandaki ticaretin işleyişi bir kanunnameyle düzenlenmiştir. 1572 tarihinde limanın 20 bin akça gümrük geliri vardır.³⁶⁷

³⁵⁶ Broquiére, age., s. 120-298.

³⁵⁷ Evliya Çelebi, age., s. 146-168.

³⁵⁸ Eşek türlerinden biri.

³⁵⁹ Evliya Çelebi, age., s. 163.

³⁶⁰ Halaçoğlu, age., s. 66.

³⁶¹ Feridun Bey, *Mecmu'a-i Münşeat*, Cilt 2, Yayınevi Yok, Basım yeri Yok, 1274, s. 10.

³⁶² Evliya Çelebi, age., s. 2005.

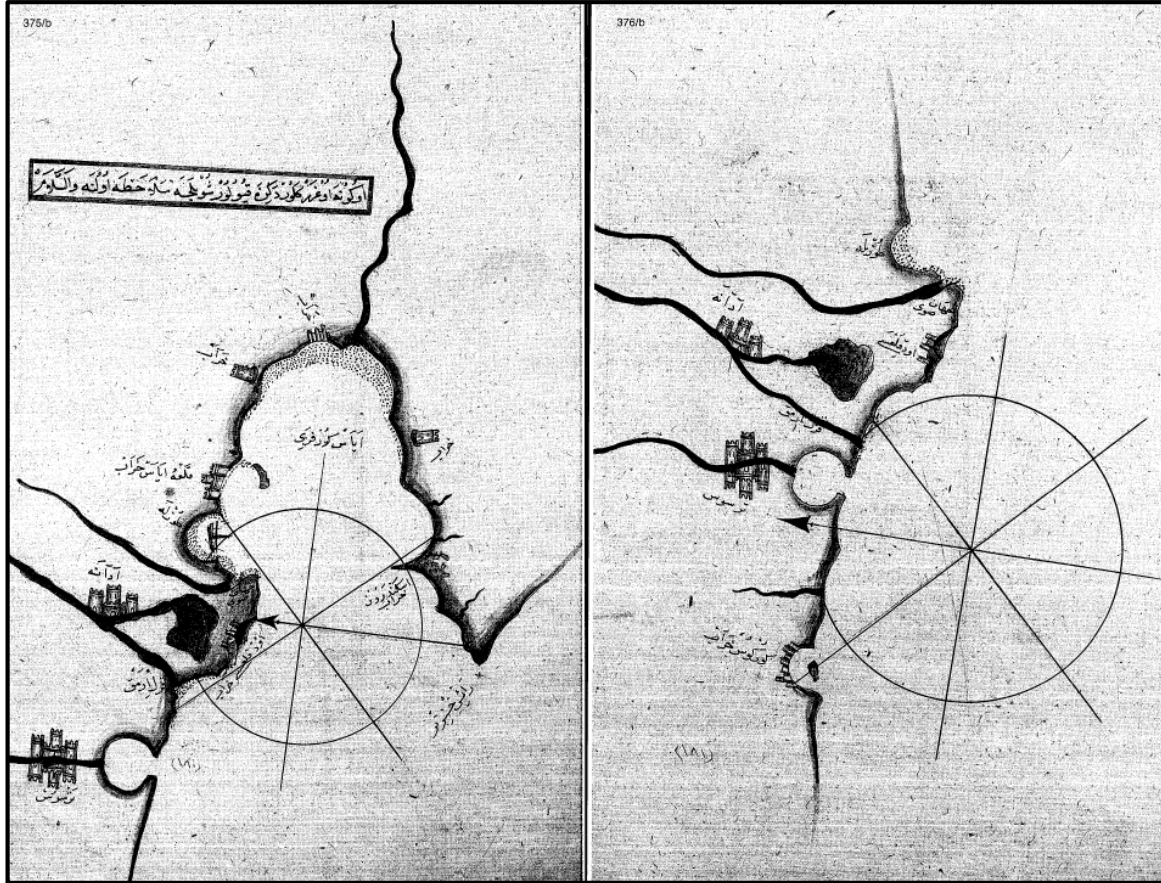
³⁶³ Adana'nın Karataş ilçe merkezinin yakınındaki Magarsus antik kenti.

³⁶⁴ Adana'nın Yumurtalık ilçe merkezi.

³⁶⁵ Pîrî Reis, age., Cilt 4, s. 1577-1583.

³⁶⁶ Polo, age., s. 46.

³⁶⁷ Kurt, *Çukurova Tarihinin Kaynakları...*, s. LIV.



Şekil 2.13.1513'te Çukurova'daki limanların Pîrî Reis tarafından çizimi: Solda Ayaş Limanı ve sağda Görgeş Limanı³⁶⁸

19. yüzyılın başına gelindiğinde Çukurova'nın başlıca limanları Tarsus ve Karataş'tır. Bunların arasında en önemlisi büyük ihtimalle Tarsus Limanı'dır. Çünkü 18. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Niğde'den gelen kurşun madeni, Çukurova'da Tarsus limanından gemilerle İstanbul'a nakledilmiştir. Bu maden sevkiyatı 1810'da Tarsus limanı üzerinden devam etmiştir.³⁶⁹ Çukurova'nın dışından gelen bir eşyanın nakliyatı için bölgede Tarsus limanı tercih edilmiştir. Eğer Tarsus limanı dışında daha uygun bir liman olsaydı orası kullanılır. Ayrıca 1833'te Mısırlı yönetici İbrahim Paşa'nın mesajı, haberciyle Tarsus limanından Mısır'daki İskenderiye'ye yollanmıştır.³⁷⁰ Bu durum Çukurova'da denizyolu için en elverişli limanın Tarsus olduğunu göstermiştir.

Tarsus Limanı, diye tabir edilen yer büyük ihtimalle Kazanlı'dır. 1811-1812 tarihinde Çukurova'yı ziyaret eden Francis Beaufort, Tarsus limanının Kazanlı'da olduğunu ifade eder:

³⁶⁸ Pîrî Reis, age., Cilt 4, s. 1578-1583.

³⁶⁹ BOA., Cevdet Darphane(C.DRB.), 22/1052; Songül Ulutaş, "XIX. Yüzyıl Başlarında Tarsus İskelesi ve Doğu Akdeniz Ticareti", *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu-III*, Ed. Fevzi Demir, Mersin Deniz Ticaret Odası, Mersin, 2011, s. 174-176.

³⁷⁰ BOA., Hatt-ı Hümayûn(HAT.), 346/19707.

“Kazanlı antik Tarsus kentinin, şimdiki adıyla Tarsus’un limanıdır ve burada tahıl yükleyen bazı küçük tekneler demirlemişti.”³⁷¹

Tarsus limanı, bölgesel bir limandır. Sadece Çukurova’nın değil aynı zamanda Çukurova’nın çevresindeki bazı bölgelerin de denizyolu ulaşım yeridir. Örneğin 18. yüzyılın ikinci yarısında Niğde’deki Bereket Madeni’nden çıkarılan kurşun Tarsus limanından İstanbul’a nakledilmiştir.³⁷²

19. yüzyılın başında Çukurova’nın diğer bir denizyolu ulaşım yeri Karataş limanıdır.³⁷³ Bu liman Adana’ya yakındır. Doğal bir limandır. Coğrafi koşulları gemiler için uygun bir demirleme yeri sağlamıştır. Ayrıca İstanbul’dan başlayıp Suriye’ye doğru giden Anadolu Sağ Kol güzergahı Karataş Limanı’nın yakınından geçmiştir:

Burnun doğu yanında, su üzerinde pek fazla yükselmedikleri halde, üzeri antik yapıların örenlerinden arda kalan büyük dört köşe taşlarla örtülü kayalık iki adacık vardır. Bu adacıklar, hasatın ilk ürünün yüklenmesini bekleyen iki brike rastladığımız küçük bir demirleme yeri için işe yarar bir sığınak meydana getirirler.³⁷⁴

2.4. Mesafe Süreleri ve Çukurova

Modern öncesi Osmanlı Devleti’nde iki yerleşim yeri arasındaki mesafe, kilometre, mil gibi uzunluk ölçüsü yerine yolculuk süresine göre hesaplanmıştır. Avrupalı gezgin Hans Dernschwam, anılarında “Türkler mesafe ölçüsü olarak ‘mil’ kullanmıyorlar. Yolları gün ile hesap ediyorlar.”³⁷⁵ demiştir. Dernschwam, gün ile ifade ettiği büyük ihtimalle iki yerleşim yeri arasındaki yolun mesafe ölçüsü olarak yolculuk süresinin kullanılmasıdır. Nitekim 1632’de Abdurrahman Hibri’nin hac yolculuğu tarifinde,³⁷⁶ modern öncesi zamanda Osmanlı Devleti’ndeki menzil sisteminde,³⁷⁷ 17. yüzyılda Evliya Çelebi gezginliğinde³⁷⁸ ve 1776’da Mehmed Edib Bin Mehmed Derviş’in hac seyahati tarifinde³⁷⁹ iki yerleşim yeri arasındaki mesafe, yolculuk süresine göre hesaplanarak saat olarak verilmiştir.

Osmanlı Devleti’nde yerleşim yerleri arasındaki mesafe, seyahat süresine göre belirlendiği için standart bir ölçüsü yoktur. Çeşitli kaynaklara göre değişmiştir. Örneğin Bolvadin-

³⁷¹ Beaufort, age., s. 266.

³⁷² BOA., C.DRB., 22/1052; Ulutaş, agm., s. 174-176.

³⁷³ BOA., HAT., 199/10086.

³⁷⁴ Beaufort, age., s. 287.

³⁷⁵ Dernschwam, age., s. 277.

³⁷⁶ Bkz. Sevim İlgürel, “Abdurrahman Hibri’nin Menâsik-i Mesâlik’i”, *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Enstitüsü Dergisi*, Sayı 6, 1975.

³⁷⁷ Bkz. Yusuf Halaçoğlu, age.; Cemal Çetin, *Anadolu’da Faaliyet Gösteren Menzilhaneler (1690-1750)*, Yayımlanmamış Doktoraz Tezi, Selçuk Üniversitesi, Konya, 2009, s. 67-81.

³⁷⁸ Bkz. Evliyâ Çelebi b. Derviş Mehmed Zillî, age.

³⁷⁹ Karadağ, agt., s. 23-47.

İshaklı arası Abdurrahman Hibri'nin hac yolculuğu anısına göre 5,5 saat, Osmanlı menzil sistemine göre 6 saat ve Mehmed Derviş'in hac rehberine göre 8 saattir.

Osmanlı Devleti'nde iki yerleşim yeri arasındaki mesafe süresi, devletin menzil sisteminden öğrenilmesi mümkündür. Çünkü menzil sisteminin yol ağı, devletin sınırları içerisindeki bütün önemli yerleşim yerlerine kadar uzanmıştır. Yerleşim yerleri arasındaki mesafe süreleri de belirlenmiştir. Ancak menzil sisteminde sadece iki menzil arasındaki mesafe süresi öğrenilebilir. Örneğin Üsküdar menzili ile Üsküdar menzilinden sonra gelen Gebze menzili gibi. Adana ile İstanbul gibi birbirlerine uzak yerlerin mesafe süreleri tam olarak öğrenilemez. Çünkü Adana ile İstanbul arasında on altı tane menzil vardır. Menzil sisteminde bu konaklama merkezleri arasındaki mesafe süresi ayrı ayrı verilmiştir. Örneğin Üsküdar'dan Gebze'ye 9 saat, Gebze'den İznik'e 15 saat, İznik'ten Lefke'ye 6 saat şeklindeydi (Bkz. Tablo 2.6). Bu durum menzil sisteminden İstanbul ile Adana gibi uzun mesafeli yerlerin yolculuk süresinin bilinmemesine neden olur.

Tablo 2.6. İstanbul-Adana arasındaki menziller ve menziller arası mesafe süresi³⁸⁰

Menzilhane	İki Menzil Arası Mesafe Süresi
Üsküdar	Gebze'ye 9 saat
Gebze	İznik'e 15 saat
İznik	Lefke'ye 6 saat
Lefke	Söğüt'e 12 saat
Söğüt	Eskişehir'e 9 saat
Eskişehir	Seyyidgazi'ye 8 saat
Seyyidgazi	Han-ı Hüsrev Paşa'ya 8 saat
Han-ı Hüsrev Paşa	Bolvadin'e 12 saat
Bolvadin	İshaklı'ya 6 saat
İshaklı	Akşehir'e 5 saat
Akşehir	İlgın'a 9 saat
İlgın	Konya'ya 18 saat
Konya	Karapınar'a 24 saat
Karapınar	Ereğli'ye 12 saat
Ereğli	Ulukışla'ya 9 saat
Ulukışla	Dölek'e 14 saat
Gülek	Adana'ya 18 saat
Adana	

Birbirlerine uzak iki yerleşim yeri arasındaki mesafe süresinin bilinmesinde seyahatnameler önemlidir. Seyyah, yolculuğuyla ilgili notlar tutarak bir yerden bir yere ne kadar süre gittiği konusunda bilgilendirici olabilir. Modern öncesi dönemde Adana ile İstanbul arasındaki mesafe süresi hakkında Avrupalı gezgin William Francis Ainsworth'un yolculuk

³⁸⁰ Çetin, agt., s. 67-81.

hatıraları önemli bilgiler vermiştir. 1838’de Ainsworth, yolculuğunu gün gün tutmuştur.³⁸¹ Bu sayede İstanbul ile Adana arasının kaç gün sürdüğünü ve hangi gün nerede konakladığı anlaşılmıştır. Ainsworth’un yolculuğunu önemli kılan bir diğer unsur, İstanbul ile Adana arasındaki seyahatini fosil yakıtlı motorlu ulaşım araçlarının ortaya çıkmasına az bir zaman kala yapmasıdır. Çünkü böylece fosil yakıtlı motorlu taşıtlar öncesi İstanbul ile Adana arasındaki geleneksel ulaşımın son zamanlardaki durumu öğrenilebilir.

Gezgin Ainsworth, İstanbul’dan Kuzey Irak’a seyahatine 2 Kasım 1838’de başlamıştır. 1 Aralık 1838’de Adana’ya ulaşmıştır. Anadolu sağ kol güzergahından gitmiştir. İstanbul’dan başladığı yolculuğuna Hersek, Dervend Köyü, İznik, Hüsrev Paşa/Vezirhan, Söğüt, Eskişehir, Seyyid El Gazi, Hüsrevpaşa Köyü, Bolvadin, İshaklı, Akşehir, Ilgın, Ladik, Konya, Khakun, Kara Bunar, Ereğli, Kolu Kışla, Çiftlik Han civarında bir köy, Mısır askeri karakolunda, bir köyde, Adana yakınlarında bir yerde konaklayarak Adana’ya ulaşmıştır. Seyahatinin İstanbul ile Adana arası, otuz gün sürmüştür(Bkz. Tablo 2.7).

Ainsworth’un İstanbul’dan Adana’ya yolculuğu, dönemine göre ortalama bir süre olduğu varsayılabilir. Bir başka gezgin Abdurrahman Hibri, İstanbul’dan Adana’ya Ainsworth’a yakın bir sürede gitmiştir. Abdurrahman Hibri, Edirne’de medresede müderristir.³⁸² 1632’de hacca gitmiştir. Edirne’den başladığı seyahatine Hafsa, Baba, Burgos, Karışdırın, Çorlu, Silivri, Bütük Çekmece ve Küçük Çekmece’den geçerek İstanbul’a ulaşmıştır. İstanbul’dan hacca gitmek için Anadolu Sağ Kolu güzergahını kullanarak Çukurova’dan gitmiştir. İstanbul’dan itibaren Pendik, Gebze, Derbend, İznik, Yenişehir, Pazarcık, Bozüyük, Eskişehir, Seyyid Battal, Bardaklı, Yenihan, Bayat, Bolvadin, İshaklı, Akşehir, Ilgın, Ladik, Konya, İsmil, Karapınar, Ereğli, Ulukışla, Çiftehan, Ramazanoğlu Yaylası, Çavuşhanı’nda konaklayarak Adana’ya ulaşmıştır. Abdurrahman Hibri’nin İstanbul ile Adana arasındaki seyahati yirmi altı gün sürmüştür(Bkz. Tablo 2.7).

Ainsworth ile Abdurrahman Hibri’nin İstanbul’dan Adana’ya yolculuğu arasında yaklaşık 200 yıl olmasına rağmen mesafe süreleri birbirine yakındır. Aralarında sadece dört gün vardır. Bu farkın en büyük nedeni de Ainsworth’un bazı yerlerde fazladan bir ya da birden fazla gece kalmasıdır. Seyahatinin büyük kısmında konaklama merkezlerinde tek gece kalmıştır. Ancak Eskişehir’de iki, Konya’da altı ve Toroslardaki Mısır askeri üssünde iki gece konaklamış ya da konaklamak zorunda kalmıştır(Bkz. Tablo 2.7).

Ainsworth ve Abdurrahman Hibri’nin seyahatlerinin benzer bir özelliği de İstanbul’dan Adana’ya yaptıkları yolculuk sırasında konakladıkları yer sayısıdır. Ainsworth, yirmi iki konaklama merkezinde kalmıştır. Abdurrahman Hibri ise yirmi beş yerde konaklamıştır. İkisinin arasında sadece üç konaklama yeri farkı vardır(Bkz. Tablo 2.7).

³⁸¹ Ainsworth, age., s. 41-84.

³⁸² İlgürel, agm., s. 111.

Ainsworth, İstanbul'dan Adana'ya seyahatinde kestirme bir yol ya da yolunu uzatacak bir güzergah kullanmamıştır. İstanbul ile Adana arasındaki en uygun yol güzergahında seyahat etmiştir. İstanbul'dan Suriye yönüne giden birçok kişi de bu yolu kullanmıştır. Örneğin Abdurrahman Hibri 1632'deki Hac yolculuğunda(Bkz. Tablo 2.7), 1638'de Osmanlı Sultanı IV. Murad Bağdat Seferinde³⁸³ ve Osmanlı Devleti'nin menzil sistemindeki haberciler(Bkz. Tablo 2.6) bu yolu kullanmıştır. Ayrıca 1776'da Mehmed Derviş'in hac seyahati rehberinde de İstanbul'dan Adana'ya giden yol güzergahıyla aynıdır.³⁸⁴

Tablo 2.7. İstanbul ile Adana arasındaki konaklama merkezleri ve mesafe süreleri

Abdurrahman Hibri'nin Hac Yolculuğunun İstanbul-Adana Arası Güzergahı 1632³⁸⁵		William Francis Ainsworth'un Seyahatinin İstanbul-Adana Arası Güzergahı 1838³⁸⁶	
Konaklama Yeri	İki konaklama Yeri Arası Mesafe Süresi	Konaklama Yeri	Konaklama Tarihi
Üsküdar (Başlangıç)	Pendik'e 5 saat	Pera (Başlangıç)	
Pendik	Gebze'ye 6 saat	Hersek	2 Kasım
Gebze	Derbend'e 8 saat ³⁸⁷	Derbent	3 Kasım
Derbend	İznik'e 6,5 saat	İznik	4 Kasım
İznik	Yenişehir'e 4 saat	Hüsrev Paşa/Vezirhan	5 Kasım
Yenişehir	Pazarcık'a 9,5 saat	Söğüt	6 Kasım
Pazarcık	Bozüyük'e 4 saat	Eskişehir	7 Kasım (iki gece)
Bozüyük	Eskişehir'e 10 saat	Seyid Gazi	9 Kasım
Eskişehir	Seyyid Battal'a 9 saat	Hüsrev Paşa Köyü	10 Kasım
Seyyid Battal	Bardaklı'ya 4 saat	Bolvadin	11 Kasım
Bardaklı	Yenihan'a 5 saat	İshaklı	12 Kasım
Yenihan	Bayat'a 5 saat	Akşehir	13 Kasım
Bayat	Bolvadin'e 8 saat	İlgın	14 Kasım
Bolvadin	İshaklı'ya 5.5 saat	Ladik	15 Kasım
İshaklı	Akşehir'e 6 saat	Konya	16 Kasım (altı gece)
Akşehir	İlgın'a 10 saat	Khakun	22 Kasım
İlgın	Ladik'e 10 saat	Karapınar	23 Kasım
Ladik	Konya'ya 10 saat	Ereğli	24 Kasım
Konya	İsmil'e 3 saat	Ulu Kışla	25 Kasım
İsmil	Karapına'a 9 saat	Civarda bir köy ³⁸⁸	26 Kasım
Karapınar	Ereğli'ye 10 saat	Mısır askeri üssü	27 Kasım (iki Gece)
Ereğli	Ulukışla'ya 10 saat	Bir köyde	29 Kasım

³⁸³ Sahillioğlu, agm., s. 13-18.

³⁸⁴ Karadağ, agt., s. 23-32.

³⁸⁵ İlgürel, agm., s. 112-119.

³⁸⁶ Ainsworth, age., s. 41-93.

³⁸⁷ Gebze'den Dil'e kayıklarla geçilmiştir. Bu süre dahil değildir.

³⁸⁸ Çiftlikhan ve Kışla'nın dolu olmasından dolayı civarda bir köyde konaklanılmıştır.

Tablo 2.7. (devamı)

Ulukışla	Çiftehan'a 6,5 saat	Adana yakınlarında	30 Kasım
Çiftehan	Ramazanoğlu Yaylası'na 8,5 saat	Adana	1 Aralık
Ramazanoğlu Yaylası	Çavuşhanı'na 9 saat		
Çavuşhanı	Adana'ya 10 saat		
Adana			
Toplam Gün	26	Toplam Süre	30 Gün

2.5. Mesafeler ve Çukurova: Mesafenin Durağanlığı

“Ele aldığım asli sorun, çözmek zorunda olduğum tek sorun, zamanın farklı hızlarda hareket ettiğini göstermekti.” Fernand Braudel, *Akdeniz Dünyası* isimli eserini yazma amacı sorulduğunda böyle bir cevap vermiştir.³⁸⁹ Braudel, Akdeniz Dünyası'nda zamanın farklı hızlarda hareket ettiğini göstermiştir. Bu iddiasını eserini üç bölüme ayırarak açıklamıştır. Her bölümde zaman, diğerine göre farklı hızdadır. Birinci bölümde insanı etkileyen, insanla ilişkili bir şekilde coğrafyanın hemen hemen “hareketsiz tarihi” ni konu edinmiştir. İkinci bölümde hareketsiz tarihe göre daha yavaş bir ritmi olan insanların toplumsal, ekonomik ve siyasal yapılarının ele alındığı “grupların ve gruplaşmanın tarihi” ya da “toplumsal tarih” i incelenmiştir. Sonuncu bölümde, hızlı bir ritmi olan “olaysal tarih” ya da “geleneksel tarih” ele alınmıştır. Böylece Braudel, tarihi zamanı “coğrafi zaman”, “toplumsal zaman” ve “bireysel zaman[a]” bölmüştür.³⁹⁰

Fernand Braudel'in zamanın farklı hızlarda hareket ettiği görüşü seyahatlerdeki mesafe süreleri için de geçerli olduğu iddia edilebilir. Yüzyıllar geçmiş olmasına karşın mesafe sürelerinde belirgin bir değişim yaşanmamıştır. Yolcular, seyahat ederken benzer konaklama yerlerini kullanmıştır. Konakladıkları yerler arasındaki yolculuk süresi birbirlerine yakındır. Bu durum farklı yüzyıllarda İstanbul'dan Adana'ya seyahat eden Abdurrahman Hibri ve William Francis Ainsworth'un yolculuklarının karşılaştırılmasıyla anlaşılabilir. Abdurrahman Hibri, 1632'deki yolculuğunda, yirmi beş yerde konaklayarak 26 günde Adana'ya ulaşmıştır. 1838'de Ainsworth, yirmi iki yerde konaklayarak 30 günde Adana'ya varmıştır. Abdurrahman Hibri, Ainsworth'dan 4 gün daha kısa bir zamanda Adana'ya gelmiştir. Buna karşın Ainsworth'dan daha fazla yerde konaklamıştır. Aralarındaki konaklama yeri farkı üçtür. İki gezgin arasında yaklaşık iki yüz yıl olmasına karşın yolculuklarının süresi ve konakladıkları yer sayısı benzerdir. Aralarında önemli oranda bir fark yoktur(Bkz. Tablo 2.7).

³⁸⁹ Peter Burke, *Fransız Tarih Devrimi: Annales Okulu*, Çev. Mehmet Küçük, Doğu Batı Yay., Ankara, 2006, s. 82.

³⁹⁰ Fernand Braudel, *Tarih Üzerine Yazılar*, Çev. Mehmet Ali Kılıçbay, İmge Kitabevi, Ankara, 1992, s.20-22; Bkz. Fernand Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, Cilt 1-2-3, Çev. Mehmet Ali Kılıçbay, Eren Yay., İstanbul, 1989.

Abdurrahman Hibri ve Ainsworth'un İstanbul'dan Adana'ya seyahatleri arasında yaklaşık iki yüz yıl vardır. Bu iki gezginin İstanbul'dan Adana'ya seyahatlerinin mesafe süresi benzerdir(Bkz. Tablo 2.7). Yani iki yüzyılda mesafe sürelerinin kısalmasında belirgin bir değişiklik yoktur. Yıllar geçmesine rağmen mesafe sürelerinde önemli değişikliklerin olmamasının başlıca nedeni ulaşım araçlarında bir değişimin yaşanmamasıdır. Ainsworth, seyahatini atla yapmıştır.³⁹¹ Abdurrahman Hibri, yolculuğunu hangi ulaşım aracıyla yaptığına yönelik net bir bilgi vermemiştir.³⁹² Ama Ainsworth'un yolculuğuyla karşılaştırıldığı zaman büyük memeli hayvanlarla yaptığı iddia edilebilir. Çünkü seyahat süreleri ve konakladıkları yer sayısı benzerdir(Bkz. Tablo 2.7). Yine Abdurrahman Hibri ile Osmanlı menzil sistemindeki iki yer arasında mesafe süreleri karşılaştırıldığında da Abdurrahman Hibri'nin büyük memeli hayvana dayalı ulaşım aracı kullandığı anlaşılır. Osmanlı menzil sisteminde ulaşım aracı olarak at kullanılmıştır.³⁹³ Menzil sistemine göre yolculuk, Bolvadin'den İshaklı'ya 6 saat, İshaklı'dan Akşehir'e 5 saat ve Akşehir'den Ilgın'a 9 saattir(Bkz. Tablo 2.6). Aynı güzergahta Abdurrahman Hibri ise Bolvadin'den İshaklı'ya 5,5 saat, İshaklı'dan Akşehir'e 6 saat ve Akşehir'den Ilgın'a 10 saat yolculuk yapmıştır(Bkz. Tablo 2.7). Menzil sistemi ile Abdurrahman Hibri'nin mesafe süreleri birbirine yakındır. Bu durum Abdurrahman Hibri'nin seyahatinde büyük memeli hayvanları kullandığı çıkarımını desteklemiştir.

Ulaşım araçlarında niteliksel değişim olmayınca, mesafe sürelerinde de önemli bir değişiklik yaşanmamıştır. Ulaşım alanında bazı teknik gelişmeler olmuştur. Ancak bu değişimler mesafe sürelerine önemli bir etkide bulunmamıştır. Örneğin insan, karayolunda hayvanlara tekerlekli araba bağlayarak aynı anda daha fazla eşya nakledilebilmiştir. Tuna Nehri'ne uygun ince kadırgalar inşa ederek karayoluyla karşılaştırıldığında aynı anda daha fazla eşya ve insanı daha hızlı ulaşımını sağlamıştır. Yolların üzerine köprü yaparak seyahati kolaylaştırmış ve mesafe süresini kısaltmıştır. Fakat bu teknik gelişmeler devrimsel nitelikte değildir. Ulaşımda mesafe sürelerini belirgin bir ölçüde kısaltmamıştır. Ulaşımda insan yine doğada hazır bulunan insan, hayvan gibi organik güce ve rüzgar, su akıntısı gibi doğal güce bağımlıdır.³⁹⁴

Mesafe süresini belirleyen en önemli unsur ulaşım araçlarıdır. Karayolunda en gelişmiş ulaşım araçları at, deve, katır gibi büyük memeli hayvanlardır. Hayvan, ne kadar hızlı ve dayanıklı olursa mesafe süresi o kadar kısalır. Bu ilişkinin farkına varan insan, ulaşımında hayvanları organize ederek mesafe süresini az da olsa kısaltabilmiştir. Örneğin Kubilay Han döneminde Çin³⁹⁵ ve modern öncesi Osmanlı Devleti,³⁹⁶ resmi haberleşmenin hızlı yapılabilmesi için ülke

³⁹¹ Ainsworth, age., s. 45, 53, 75.

³⁹² İlgürel, agm., s. 111-128.

³⁹³ Çetin, agt., s. 45-52.

³⁹⁴ Bkz. Bölüm 2.2.İnsanlar ve Ulaşım.

³⁹⁵ Polo, age., s. 154.

³⁹⁶ Halaçoğlu, age., s. 52-120.

genelinde yol ağları üzerinde posta merkezleri kurmuşlardır. Bu posta merkezlerinde atlar beslenerek hazır bekletilmiştir. Haberci, yolunun üzerindeki posta merkezlerinde yorgun atını dinç atlarla değiştirerek daha hızlı seyahat etmiştir. Bu sitem belki de modern öncesi dönemde karayolu ulaşım sisteminin en gelişmiş ve hızlı halidir.

Ulaşım araçları ve mesafe süreleri arasındaki bağ ele alındığında mesafe süreleri at, eşek, deve gibi büyük memeli hayvanların evcilleştirilmesinden beri önemli bir değişikliğe uğramadığı varsayılabilir. Tablo 2.7 deki yaklaşık iki yüz yıllık zaman aralığı büyük memeli hayvanların evcilleştirildiği zamana kadar çekilebilir. O zaman büyük memeli hayvanların evcilleştirilmesinden fosil yakıtlı motorlu ulaşım araçlarının kullanıldığı 19. yüzyıla kadar mesafe sürelerinde devrimsel nitelikte bir değişim yaşanmamıştır. Mesafe sürelerinin değişim zamanı, Fernand Braudel'in ifade ettiği gibi ağır bir hızda³⁹⁷ ilerlemiştir.

³⁹⁷ Braudel, *Tarih Üzerine Yazılar*, s. 20-22; Bkz. Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*.

3. KÜÇÜLEN DÜNYA'DA ÇUKUROVA: MAKİNELER ÇAĞI

3.1. Üretim Patlaması: Sanayi Devrimi

“Başka pek çok şeyi olduğu gibi bu kavramı da, Amerika'nın fethedilmesine yol açan denizcilik hataları ve maceralarına borçluyuz.”³⁹⁸ Ranajit Guha, Avrupa merkezli tarih yazımını eleştirdiği eserinde “bu kavram” derken *Dünya-tarihi* kavramını kastetmiştir. “başka pek çok şey” derken bunların neler olduğunu açıklamamıştır. Ucunu açık bırakmıştır. Bununla modern dönemde ortaya çıkan birçok gelişmeyi kastettiği söylenebilir.

Modern dönemdeki çoğu gelişmenin kökeni coğrafi keşiflere dayandırılabilir. Örneğin Georg Fülberth, *Kapitalizmin Kısa Tarihi* eserinin ikinci bölümü olan Feodalizmden Kapitalizme Geçişin Unsurları(1200-Yaklaşık Olarak 1780)'nda ilk cümlesi coğrafi keşiflerdir: “Kolombo ile birlikte 1492 yılını, kapitalizmin başladığı yeni bir tarihsel dönem olarak adlandırmak insana cazip gelmektedir.”³⁹⁹ *Eskişehir'in Elektrifikasyon Tarihi (1916-1944)* isimli yüksek lisans tezinin ilk cümlesi coğrafi keşiflerle başlamıştır: “16. yüzyılda Avrupa'da özellikle gemi yapım tekniği ve okyanus gemiciliğindeki gelişmeler sayesinde önemli denizaşırı yerler keşfedilmiştir.”⁴⁰⁰ Bu tezin konusu yirminci yüzyılın ilk yarısındaki Eskişehir'in elektrik altyapısıdır. Türkiye'nin ortalama bir kentinin 1916 yılında başlayan elektrik altyapısı sürecinin başlangıcı bile coğrafi keşiflere dayandırılmıştır. Sanırım Eskişehirililer, kentlerinin elektrik altyapısını Ranajit Guha'nın imalı bir şekilde belirttiği gibi, “Amerika'nın fethedilmesine yol açan denizcilik hataları ve maceralarına borçlu[dur]”.⁴⁰¹

Ranajit Guha'nın kökenini coğrafi keşiflere dayandığı “başka pek çok şey[lerden]”⁴⁰² biri de *sanayi devrimi* kavramının olduğu söylenebilir. Çünkü *sanayi devrimi* kavramını doğuran gelişmelerin kökenleri de coğrafi keşiflere kadar dayandırılır.

Sanayi devrimi, Avrupa'da feodal üretim tarzının çözülmesiyle gelişen kapitalist üretim tarzıyla birlikte ortaya çıkmıştır. Bu nedenle sanayi devrimi, kapitalizmin içindeki bir süreçtir.⁴⁰³ Sanayi devrimi, kapitalizmin ortaya çıkış süreciyle açıklanabilir. Kapitalizmin gelişiminde ise çeşitli iç ve dış dinamik vardır.⁴⁰⁴ Ancak Avrupa'da gelişen kapitalizm, coğrafi keşiflerle birlikte Dünya'ya yayılmış ve Dünya'da egemen bir ekonomik sisteme dönüşmüştür:

³⁹⁸ Ranajit Guha, *Dünya-Tarihinin Sınırında Tarih*, Çev. Erkan Ünal, Metis Yay. İstanbul, 2006, s. 21.

³⁹⁹ Georg Fülberth, *Kapitalizmin Kısa Tarihi*, Çev. Sadık Usta, Yordam Kitap, İstanbul, 2010, s. 100.

⁴⁰⁰ Ozan Arslan, *Eskişehir'in Elektrifikasyon Tarihi (1916-1944)*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Mersin Üniversitesi, Mersin, 2014, s. 1.

⁴⁰¹ Guha, age., s. 21.

⁴⁰² Guha, age., s. 21.

⁴⁰³ Fülberth, age., s. 150.

⁴⁰⁴ Fülberth, age., s. 100-130.

Şimdi içinde yaşadığımız dünyanın, modern dünya-sistemin kökenleri 16. yüzyıldadır. Bu dünya-ekonomi o zamanlar sadece yerkürenin bir parçasında, öncelikle Avrupa ve Amerika Kıta'sının bazı kısımlarında konuşlanmıştı. Zamanla bütün yerküreyi kaplayacak şekilde genişledi. Şimdi ve geçmişte de her zaman bir *dünya-ekonomiydi*. Şimdi ve geçmişte de her zaman *kapitalist* bir dünya-ekonomiydi. (...) Bir dünya-ekonomi ve bir kapitalist sistem el ele gider. (...) Tersinden düşünürsek, kapitalist bir sistem de ancak bir dünya-ekonomi çerçevesinde var olabilir.⁴⁰⁵

Kapitalizm, anlamı sermaye olan, kapital kelimesinden türemiştir.⁴⁰⁶ Bundan dolayı sermaye, kapitalizmin başlıca bir ögesi olarak kabul edilebilir.⁴⁰⁷ Avrupa'daki yeni iktisadi düzen ismini sermayeden yani paradan almıştır. O zaman kapitalizmin kökeni paradan gelmektedir. Kapitalizmin gelişimini incelemek için Leo Huberman'ın sorguladığı gibi "Para[nın] nereden geldi[ğine]"⁴⁰⁸ bakılması gereklidir. Yine Huberman'ın belirttiği gibi büyük çapta kapitalizm ilk İngiltere'de oluştu, "şu halde kökenleri en iyi orada izlenebilir."⁴⁰⁹

Aslında İngiltere'den önce 13. yüzyıldan itibaren Kuzey İtalya kent devletlerinde kapitalist bir gelişme yaşanmıştır.⁴¹⁰ Doğuyla yapılan ticaret sayesinde İtalyan kent devletlerinde tüccarlar, önemli bir servet birikimi yapmışlardır.⁴¹¹ Bu kentlerden Venedik, Ceneviz ve Floransa öne çıkmıştır. Kentlerde yaşayanlar, ticaret ve zanaatla uğraşmıştır. Kentlerde soylular yoktur. Kentler, büyük işletme sahibi ve tüccarlar tarafından yönetilmiştir. Fakat bu kentler, 16. yüzyıldan itibaren ekonomik güçlerini kaybetmişlerdir. Kapitalistleşme süreci zayıflamıştır. 13. yüzyıldan 16. yüzyıla kadar İtalyan kentlerinde yaşanan kapitalistleşme süreci, proto-kapitalizm ya da erken kapitalizm olarak adlandırılmıştır.⁴¹²

Avrupa merkezli modern kapitalizmin kökeni 16. yüzyıla dayanır.⁴¹³ 1430 ile 1540 yılları arasında Avrupalı denizci kaşifler, Afrika kıtasını dolaşmış ve Arap-Hint ticaretini kontrollerine almışlar, Çin ve Japonya'ya kadar ulaşmış ve Amerika kıtasını keşfederek ona hakim olmuşlardır.⁴¹⁴ Coğrafi keşiflerle birlikte Avrupa için yeni ticari imkanlar doğmuştur. Avrupalı girişimci ve tüccarlar, büyük kazançlar elde etmiştir. Örneğin 1497-1498 yıllarında Vasco de Gama, Hindistan'a denizden ulaşmıştır. Bu yolculuğunda yüzde altı bin kar sağlamıştır. Önceden Venedik Mısır'dan yılda 420 bin karabiber satın alırken, yeni deniz ticaret yollarıyla tek bir

⁴⁰⁵ Immanuel Wallerstein, *Dünya Sistemleri Analizi Bir Giriş*, Çev. Ender Abadoğlu ve Nuri Ersoy, bgst Yay., İstanbul, 2011, s. 51-53.

⁴⁰⁶ Lucien Febvre, *Uygarlık, Kapitalizm ve Kapitalistler*, Çev. Mehmet Ali Kılıçbay, İmge Kitabevi, Ankara, 1995, s. 62.

⁴⁰⁷ Immanuel Wallerstein, *Tarihsel Kapitalizm ve Kapitalist Uygarlık*, Çev. Necmiye Alpay, Metis Yay., İstanbul, 2012, s. 15.

⁴⁰⁸ Leo Huberman, *Feodal Toplumdan Yirminci Yüzyıla*, Çev. Murat Belge, İletişim Yay., İstanbul, 2013, s. 177.

⁴⁰⁹ Huberman, age., s. 185.

⁴¹⁰ Fülbert, age., s. 112-113.

⁴¹¹ Huberman, age., s. 179.

⁴¹² Fülbert, age., s. 112-114.

⁴¹³ Wallerstein, age., s. 51.

⁴¹⁴ Jacques Adda, *Ekonominin Küreselleşmesi*, Çev. Sevgi İnceci, İletişim Yay., İstanbul, 2007, s. 28.

Portekiz gemisi 200 bin libre karabiber getirmiştir.⁴¹⁵ 1562-1563 yıllarında İngiliz köle tüccarı John Hawkins, ilk deniz yolculuğunda Afrika'da köleleştirdiği insanları Amerika'da satmıştır. Daha sonra çeşitli ticari mallar satın almış ve İngiltere'ye dönerek kendisi ile ortakları için büyük kar sağlamıştır:

Zencilerin Hispianola'da iyi satışı olduğunu ve Gine kıyılarında bol miktarda zenci bulunduğunu iyice öğrenince bunu denemeye karar verdi ve bu düşüncesini Londra'daki saygıdeğer dostlarına ilettiler. Onlar hepsi bu niyetini çok beğendiler ve cömertçe para yardımı yapmaya ve serüvene katılmaya karar verdiler. Bu amaçla derhal üç güzel gemi donatıldı... Oradan Gine sahilindeki Sierra Leone'ye geçti... Burada uzunca bir süre kaldı ve kısmen kılıcının zoru, kısmen de başka yollarla, en az üç yüz zenciye ve o ülkenin sağladığı başka malları topladı. Bu avla Okyanus'u aştı ve zencilerin tamamını sattı: Karşılığında... değişik tokuş yoluyla öyle mal aldı ki yalnız üç gemisini değil, ayrıca iki mavnayı deri, zencefil, şeker ve inciyle doldurdu... Böylece hem kendisi hem de adı geçen serüvenciler için büyük başarı ve kazançla yurduna döndü.⁴¹⁶

Hawkins'in deniz aşırı ticareti önemli kar sağlamıştır. Öyleki İngiltere kraliçesi Elizabeth, Hawkins'in ikinci yolculuğunun ortaklarından biri olmuştur. Ona ödünç bir gemi vermiştir.⁴¹⁷ Hawkins'in köle ticaretine girişmesi aynı zamanda İngiltere'nin okyanus ötesi köle ticaretine girişmesinin başlangıcıdır.⁴¹⁸

16. yüzyılda coğrafi keşifler sayesinde Avrupa ekonomisi önemli bir canlılık içerisine girmiştir. Portekiz, coğrafi keşiflerle oluşan yeni ticaret yollarının merkezi konumuna gelmiştir. Bu ülke, 89 bin kilometrekareden oluşan bir milyonluk nüfusa sahip olmuştur. Sadece birkaç on yılda Brezilya'dan Afrika'nın iki yakasına ve Hindistan deniz yolunu kontrol eden büyük bir ticaret imparatorluğunun merkezine dönüşmüştür. Keşfedilen yerlerdeki büyük miktarda altın ve gümüşün akmasıyla da Avrupa'da büyük bir zenginlik oluşmuştur. Bu zenginlik Avrupa'da kapitalizmin gelişmesi için gerekli sermayeyi sağlamıştır. Özellikle İspanya ve Portekiz, ayrıcalıklı bir yer edinmiştir. Fakat Portekiz ve İspanya, sahip oldukları zenginliği sermayeye dönüştürememiştir.⁴¹⁹

Avrupa'da İspanya ve Portekiz'in ekonomik merkezliği uzun sürmemiştir. Bu ülkelerin yerini Hollanda almıştır. Bir Hollanda kenti olan Amsterdam, Dünya'ya açılan Avrupa ekonomisinin yeni merkezine dönüşmüştür. 17. yüzyılda ise Avrupa'da dünya ekonomisinin merkezi, Hollanda'yla birlikte Doğu ve Güney İngiltere ile Kuzey Fransa olmuştur.⁴²⁰

Modern kapitalizm, 16. yüzyılda gelişmeye başlamıştır. Ancak 18. yüzyılda İngiltere'deki sanayi devrimiyle büyük bir ilerleme yaşamıştır. Hatta sanayi devrimi, sadece kapitalizmin

⁴¹⁵ Huberman, age., s. 104-105.

⁴¹⁶ Aktaran Huberman, age., s. 182-183.

⁴¹⁷ Huberman, age., s. 183.

⁴¹⁸ David Arnold, *Coğrafi Keşifler Tarihi*, Çev. Osman Bahadır, Alan Yay., İstanbul, 1995, s. 64.

⁴¹⁹ Adda, age., s. 28-30.

⁴²⁰ Adda, age., s. 32-33.

gelişme sürecinde değil insanlık tarihinde de en önemli gelişmelerden birisidir. Hobsbawn'ın belirttiği gibi "Nereden bakılırsa bakılsın, bu, en azından tarımın ve kentlerin icadından bu yana dünya tarihinde gerçekleşmiş en önemli olaydı".⁴²¹

İngiltere, sömürgeci yayılma ile zenginlikler elde etmiştir. İspanya ve Portekiz'in başına çektiği sömürgeci yayılma 17. yüzyılın başından itibaren İngiltere, Fransa ve Hollanda'ya geçmiştir.⁴²² 16. Yüzyılda İngiltere, sömürgeci yayılmacılığın karlı bir iş olduğunun farkına varmaya başlamıştır. 1562-1563 yıllarında Hawkins'in köle ticaretinden oldukça kar etmesi İngilizlerin, Kraliçe Elizabeth'in bile, dikkatini çekmiştir.⁴²³ 1577-1581 yılları arasında bir başka İngiliz denizci Francis Drake, denizden Dünya'nın etrafını dolaşmıştır. Bu yolculuğunda beş gemisinin dördünü kaybetmesine karşın büyük bir ganimetle İngiltere'ye dönmüştür.⁴²⁴ Bu para İngiltere tahtının bir yıllık gelirine eşittir.⁴²⁵ Özellikle Drake'nin kazançlı serüveninden sonra İngilizler, sömürgeci ve ticari girişimlerde daha istekli olmuşlardır.⁴²⁶ 1584'te İngiliz Richard Hakluyt, Amerika kıtasında koloni kurulmasına yönelik Kraliçe Elizabeth'e *Discourse on Western Planting* isimli bir rapor vermiştir. Raporda kurulacak koloninin ticari olarak İngiltere'ye faydası olacağından bahsetmiştir.⁴²⁷

İngilizler, deniz aşırı ticaret ve sömürgeciliğin zenginliklerden faydalanabilmek için daha organize olmaya başlamışlardır. 1600 yılında Hindistan'la ticaret yapmak için Doğu Hindistan Ticaret Şirketi kurulmuştur. Şirket, İngiltere Kraliçesi'nden imtiyaz fermanı alarak Hindistan ticaretinde tekel konumuna gelmiştir. Kuruluşundan itibaren üç ana ilkeye göre hareket etmiştir. Birincisi Doğu ticaretinde elde ettiği tekeli korumak, ikincisi karşısındaki rakip ticari kurumları kovmak ve sonuncusu Doğulu ülkelerin yönetimlerden aldıkları özel imtiyazları korumaktır. Şirketin karı yüzde yüzlerin üzerine çıkmıştır. Rakip Hollanda ve Portekiz ticari gemilerine saldırarak korsancılıktan da karını yükseltmiştir. Ayrıca bu rakip ülkelerin tüccarlarına saldırarak Hindistan ticaretinden de kovmuştur.⁴²⁸ İngilizlerin organize olduğu diğer bir alan yeni keşfedilen yerlerde koloni kurma alanıdır. İngilizler, ilk zamanlarda Amerika'da koloni kurmak için bir dizi girişimde bulunmuştur. Fakat bu girişimler başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Daha sonra şirket kurarak, bunların üzerinden Amerika'da koloni kurmaya girişmişlerdir. 1606 yılında

⁴²¹ Eric Hobsbawn, *Devrim Çağı 1789-1848*, Çev. Bahadır Şener, Dost Kitabevi, Ankara, 2003, s. 38.

⁴²² Arnold, age., s. 94.

⁴²³ Huberman, age., s. 182-183.

⁴²⁴ Salih Cenk Özcan, *İngiliz Sömürgeciliğinin Kuruluşu, Teorisi ve Uygulaması: Kuzey Amerika Deneyimi (1584-1631)*, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Hacettepe Üniversitesi, Ankara, 2012, s. 65.

⁴²⁵ Yücel Bulut, "Hindistan'da İngiliz Sömürgeciliği, Oryantalizm ve William Jones", *İstanbul Üniversitesi Sosyoloji Dergisi*, Cilt 3, Sayı 6, 2012, s. 82-83.

⁴²⁶ Özcan, agt., s. 65.

⁴²⁷ Richard Hakluyt, *Discourse on Western Planting*, Press of John Wilson and Son, Cambridge, 1877, s. 19; Özcan, agt., s. 70-72.

⁴²⁸ Bulut, agm., s. 85-86.

Virginia ve Plymouth şirketleri kurulmuştur. Bu şirketler tüccar, hukukçu, parlamento üyeleri ve soylular tarafından kurulmuştur. Şirketlerin amacı Kuzey Amerika'da koloniler inşa etmektir.⁴²⁹

İngiltere, sömürgecilik ve deniz ticaretiyle ekonomik olarak gelişmiştir. Dış ticaretindeki gelişmelerin yanı sıra içerisinde de geleneksel üretim yapısı değişmiştir. Kırsalda köylüler, çiftçilik yaptıkları topraklarından kopararak işçileşmiştir. Köylüler, büyük toprak sahiplerinin arazilerinde çiftçilik yapışlardır. Ürettikleri tarım ürününün belirli bir miktarını toprağın kullanım bedeli olarak büyük toprak sahiplerine vermişlerdir. Daha sonra büyük toprak sahipleri, yün fiyatlarının artması üzerine koyun yetiştiriciliğine girişmişlerdir. Artık arazilerinde tarım yerine koyun yetiştiriciliği yapmaya başlamışlardır. Koyun yetiştiriciliğinde, çiftçiliği göre daha az insanın çalışması yeterlidir.⁴³⁰ Bu durum çok sayıda köylünün çiftçilik yaptıkları topraklardan kovularak işçileşmesine neden olmuştur.⁴³¹ Kırsalda yaşanan bu değişime çevirme denilmiştir. Çevirme, ismini koyun yetiştirilecek arazinin etrafının çitlerle çevrilmesinden türemiştir.⁴³² Bütün Avrupa'da görülmüştür. Fakat özellikle İngiltere'de uygulanmıştır. 16. yüzyıldan 19. yüzyılın başlarına kadar sürmüştür. Özellikle 18. yüzyılda çevirmeler daha da yaygınlaşmıştır.⁴³³

Kırlardaki köylüler topraklarından kovularak işçileşirken, kentlerde de geleneksel lonca sistemi değişmiştir. Yeni keşfedilen yerlerin etkisiyle tüccarlar için pazar genişlemiştir. Pazarın genişlemesiyle birlikte ürün talebi artmıştır. Artan ürün talebi, İngiltere'de geleneksel mamul mal üretim düzeni olan lonca sisteminin değişmesini sağlamıştır. Geleneksel lonca düzeninde usta daha çok kendi yerel pazarı için üretim yapmıştır. Burada usta, ürünün hammaddesini alan, yanında çırak ile kalfaları çalıştırıp denetleyen bir işveren ve üretilen ürünü tezgahında satan bir pazarcıdır. Ancak pazarın genişlemesiyle birlikte ustanın statüsü değişmiştir. Artık usta, kendisi üreten ve pazarlayan bir iş sahibi konumunda değildir. Aracılar için çalışmaya başlamıştır. Aracılar, ustayı sipariş usulü çalıştırmıştır. Burada üretim araçları yine ustaya aittir. Fakat hammaddeyi sağlayan ve üretilen malı pazara sunan aracılarıdır. Usta sadece üretim sürecinde etkindir. Bundan böyle yalnızca kendi yerel pazarı için değil genişleyen Dünya pazarı için üretim yapmaya başlamıştır.⁴³⁴

İngiltere, ekonomik olarak büyür. Artık uluslararası pazarla bütünleşmiştir. Mamul mal üretimi, yerelden uluslararasına yönelmiştir. Ancak genişleyen pazar için ürün talebi, gittikçe artar. Geleneksel lonca düzeni, artan talebi karşılamakta yetersiz kalmıştır. Talebin karşılanması için üretimin arttırılmasına yönelik çabalara girişilmiştir. Bu çabalardan biri emek gücünün yeniden organize edilmesiyle sonuçlanmıştır. Bazı girişimciler, üretim mekanını kırlara

⁴²⁹ Özcan, agt., s. 114-116.

⁴³⁰ Huberman, age., s. 120-121.

⁴³¹ Huberman, age., s. 185.

⁴³² Huberman, age., s. 120-121.

⁴³³ Huberman, age., s. 183-187.

⁴³⁴ Huberman, age., s. 126-127.

taşımışlardır. Burada köylü emek gücünü organize ederek üretimi arttırmaya çalışmışlardır. Kırdaki geleneksel lonca düzeninin çırak sayısı, ücret gibi sınırlama da yoktur. Örneğin İngiltere’de demircilikle uğraşan Ambrose Crowley, kırdaki mamul mal üretimi yapmak amacıyla Greenwich’ten Durham’a taşınmıştır. Crowley, köylüleri üretim için organize etmiştir. Köylülere üretim araçları ve hammadde sağlayarak onlara mamul mal ürettirmiştir. Bir süre sonra Durham küçük bir köyden 1500 kişilik bir sanayi yerleşimine dönüşmüştür. Burada çivi, sürgü, kürek, kilit, mala ve çeşitli çelik aletler üretilmiştir. Bu başarısından dolayı 1706’da Crowley’e şövalye unvanı verilmiştir. Bir süre sonrada Andover milletvekili olmuştur.⁴³⁵

Genişleyen Dünya pazarı için mamul mal talebi, emek gücünün organizasyonunu geliştirdiği gibi üretim araçları teknolojisini de geliştirmiştir. Talep artışı, üretim araçları teknolojisini geliştirilmesini sağlayan bir güce dönüşmüştür. Örneğin İngiltere’de pamuklu kumaş üretiminin artırılma isteğinin sonucunda bazı teknolojik gelişmeler yaşanmıştır. Geleneksel iplik eğirme işinde bir kişi, sadece tek bir bobinle iplik eğirmiştir. 1765’te marangoz Hargreaves, Jenny⁴³⁶ isimli iplik eğirme makinesini icat ederek bir kişinin birden fazla bobinle iplik eğirmesini sağlamıştır. Daha sonra Arkwright, Jenny iplik tezgahından daha iyi iplik eğirme tezgahı icat etmiştir. Arkwright’ın iplik eğirme tezgahı, çeşitli inceliklerde ve dayanıklıdaki ipliği aynı anda eğirme, ayırma ve sarma işlemini yapabilmıştır. Arkwright, su gücüyle çalışan bir tezgah daha geliştirmiştir. Böylece yüksek kaliteli iplikler, daha hızlı bir şekilde üretilmiştir. Bu iplik eğirme tezgahı, 19. yüzyılın başlarında Crompton’un katır isimli iplik makinesine kadar yaklaşık yirmi yıl boyunca iplik sanayisinden egemen konumunu sürdürmüştür. Crompton’un katır iplik makinesi, Jenny ve Arkwright’ın su gücüyle çalışan tezgahının özelliklerini birleştirmiştir.⁴³⁷

Mamul mal üretiminde asıl büyük etkiyi yapacak olan teknik yenilik ise buharlı makinedir. Buharlı makinenin geliştirilmesi de üretimi artırma isteğinin bir sonucudur. İngiltere’deki Cornwall kalay madenleri, kazıların sonucunda gittikçe derine iner. Bu durum, madenin su basmasına neden olmuştur. Suyun madenden tahliye edilmesi için su tekerlekleri kullanılmıştır. Fakat madenin gittikçe derine inmesi nedeniyle su tekerlekleri yetersiz kalmaya başlamıştır. Daha güçlü pompaya ihtiyaç duyulmuştur. Maden üretiminin bu ihtiyacı sonucunda Newcomen, madenden suyu tahliye edebilecek güçte su pompasını çalıştıran buhar makinesini geliştirmiştir.⁴³⁸

⁴³⁵ Huberman, age., s. 128-129.

⁴³⁶ Hargreaves, iplik eğirme tezgahına eşinin ismini vermiştir(Chris Freeman ve Luc Soete, *Yenilik İktisadi*, Çev. Ergun Türkcan, Tübitak Yay., Ankara, 2004, s. 56.).

⁴³⁷ Freeman ve Soete, age., s. 56-58.

⁴³⁸ Fernand Braudel, *Uygurlikların Grameri*, Çev. Mehmet Ali Kılıçbay, İmge Kitabevi, Ankara, 2001, s. 420.

Newcomen'in buharlı makinesi, 1712-1718'den itibaren üretim faaliyetinde kullanılmaya başlanmıştır. Ancak Newcomen'in buharlı makinesi ağır, büyük ve yüksek maliyetlidir. Mamul mal üretiminde asıl devrimsel etkiyi yaratacak James Watt'ın buharlı makinesidir. Watt, Newcomen'in buharlı makinesinden yola çıkarak 1776'da kendi tasarımı yapmıştır. Watt'ın buharlı makinesi daha basit ve etkilidir.⁴³⁹ Bu buharlı makine, üretim alanında önemli oranda emek verimliliği sağlamıştır. Tekstil alanında önce iplik eğirmede daha sonra kumaş dokumada kullanılmaya başlanmıştır. Böylece bu sektörde emek gücünden onlarca belki de yüzlerce kat verimlilik elde edilmiş ve üretim maliyetleri düşmüştür.⁴⁴⁰ 1800'e gelindiğinde Watt'ın buharlı makinesi, İngiltere'de 84 pamuk imalathanesinde, 30 kömür madeninde, 28 dökümhanede, 22 bakır madeninde ve 17 bira fabrikasında kullanılmıştır.⁴⁴¹

Teknolojik gelişmeler, mamul mal üretimini arttırmıştır. İngiltere'de pamuklu sanayide bir dizi teknik gelişmeler sayesinde daha az emekle aynı üretim yapılabilmiştir. Bu emek verimliliğini yükselterek üretimin artmasını sağlamıştır. Örneğin 100 libre⁴⁴² pamuk, geleneksel Hint el eğirmesiyle 50 bin saatte işlenebilir. Bu süre 1780 yılında Crompron'un katırıyla 2 bin saate indirilmiştir. 1790'de güç kullanan eğirme makineleriyle 1790 yılında 300 saate düşürülmüştür. Pamuk eğirmede, teknik yenilikler ilerledikçe pamuk eğirme süresi de kısaltmaya devam etmiştir. Böylece makineler sayesinde daha kısa zaman daha fazla pamuk işlenebilmiştir(Bkz. Tablo 3.1).

Tablo 3.1. Teknik gelişmelerin emek gücüne etkisi⁴⁴³

İplik Eğirme Tekniği	100 Libre Pamuğun İşlem Saati
Hint el eğirmesi (18. yüzyıl)	50.000
Crompron'un katır isimli eğirme tezgahı (1780)	2.000
100-iğlik eğirme makinesi (c. 1790)	1.000
Güç kullanan eğirme makineleri (c.1790)	300
Robert'in otomatik katır isimli eğirme makinesi (c.1825)	135
Günümüzdeki en iyi makineler (1990)	40

İngiltere'de pamuk eğirme makinelerindeki teknik gelişmeler sayesinde daha fazla pamuklu tekstil üretimi yapılmıştır. 1760-1780 döneminde pamuklu sanayi %5.7 büyürken makineleşmenin yaşandığı 1780-1800 periyodunda %10.1 artmıştır(Tablo 3.2). Pamuklu sanayi sektörünün büyüme hızı neredeyse iki kat artmıştır. Yine 1780-1800 döneminde pamuklu

⁴³⁹ Braudel, *Uygarlıkların Grameri*, s. 420.

⁴⁴⁰ Şevket Pamuk, *100 Soruda Osmanlı-Türkiye İktisadî Tarihi 1500-1914*, Gerçek Yayınevi, İstanbul, 1993, s. 152.

⁴⁴¹ Huberman, age., s. 193.

⁴⁴² İngiliz ağırlık ölçüsü. 0.4536 kilograma eşittir.

⁴⁴³ Freeman ve Soete, age., s. 46.

sanayide kişi başı üretim oranı da iki katına yakın artmıştır. 1760-1780 periyodunda pamuklu sanayide kişi başına üretim büyümesi %5'ken 1780-1800 döneminde %9 oranında artmıştır(Tablo 3.3).

Tablo 3.2. İngiltere’de sektörlere göre sanayi büyüme oranları⁴⁴⁴

	Pamuk	Diğer Tekstil Ürünleri	Demir	Kömür	Diğer Ürünler	Toplam
1730-1760	1.8	1.2	0.1	0.8	0.4	0.7
1760-1780	5.7	1.4	1.6	2.1	0.5	1.2
1780-1800	10.1	0.5	4.2	2.6	0.9	2.1
1800-1820	4.9	1.8	2.3	2.6	0.8	2.3
1820-1830	7.2	2.9	8.5	3.2	1.3	4.1

Tablo 3.3. İngiltere’de sektörlere göre kişi başı sanayi üretim büyüme oranları⁴⁴⁵

	Pamuk	Diğer Tekstil Ürünleri	Demir	Kömür	Diğer Ürünler	Toplam
1730-1760	1.3	0.8	-0.4	0.3	-0.1	0.2
1760-1780	5.0	0.7	0.9	1.4	-0.1	0.6
1780-1800	9.0	-0.5	3.2	1.6	-0.1	1.1
1800-1820	3.4	0.4	0.9	1.2	-0.7	0.9
1820-1830	5.6	1.4	6.9	1.7	-0.2	2.6

İngiltere sanayi üretimi, makineleşmeden kaynaklı önemli oranda artmıştır. 1730-1740 döneminde sanayi üretiminin artışı yılda %0.3’tür. Bu oran artarak 1770-1780 döneminde yılda %1.2 olmuştur. Sanayide makineleşmenin yaşanmaya başladığı 1780-1790 döneminde ise yılda %2.3 yükselmiştir. Bir önceki döneme göre sanayi üretimi neredeyse iki kat büyümüştür. Sonraki on yıllık dönemlerde yılda %1.9, %2.7, %1.9, 1820-1830’da ise yılda %4.1 oranında artmıştır(Tablo 3.4).

İngiltere’de sanayi üretimi artarken, nüfus da yükselmiştir. Bu durum sanayi üretimi artışının, nüfustan kaynaklı olabileceği ihtimalini ortaya çıkarmıştır. Ancak sanayi üretiminin büyümesi, nüfus artışından kaynaklı değildir. 1730-1740 periyodunda sanayi üretimi yıllık %0.3 artarken, nüfus yılda %0.4 yükselmiştir. Makineleşme öncesi 1770-1780 döneminde sanayi üretimi artışı yılda %1.2’yken, nüfus artışı yılda %0.9’dur. Makineleşmenin yaşanmaya başladığı 1780-1790 periyodunda ise sanayi üretimi yılda %2.3 yükselirken, nüfus yılda %1.2 artmıştır. Bu iki dönem karşılaştırıldığında sanayi üretimi artışı nüfus büyümesinin önündedir. Sanayi üretiminin büyüme oranı, neredeyse iki kat artmıştır. Nüfusun büyümesi ise yaklaşık üçte bir

⁴⁴⁴ R. V. Jackson, “Rates of Industrial Growth During The Industrial Revolution”, *Economic History Review*, XLV, I, 1992, s. 19.

⁴⁴⁵ Jackson, agm., s. 20.

oranında yükselmiştir. 1830 yılına kadar sonraki on yıllık dönemlerde sanayi üretimi büyüme oranı, hemen hemen bütün dönemlerde nüfusun artış oranından daha öndedir(Tablo 3.4).

İngiltere’de sanayi üretimindeki artış, kırk yıllık dönemlerde daha iyi anlaşılır. Makineleşme öncesi 1740-1780 periyodunda sanayi üretimi, yıllık ortalama %1.1 büyümüştür. Bu dönemde nüfus artışı, yaklaşık %0.6 artmıştır. Kişi başına sanayi üretimi ortalama %0.5 yükselmiştir. Sanayide makineleşmenin yaygınlaştığı 1780-1820 döneminde ise sanayi üretimi, yıllık yaklaşık %2.2 artmıştır. Nüfus, %1.2 büyümüştür. Kişi başına sanayi üretimi %1.0 artmıştır(Tablo 3.4).

Tablo 3.4. İngiltere’de sanayi, nüfus ve kişi başına sanayi üretimi büyüme oranları.⁴⁴⁶

On Yıllık Dönemler	Sanayi Üretimi	Nüfus	Kişi Başına Sanayi Üretimi
1730-1740	0.3	0.4	-0.1
1740-1750	0.9	0.4	0.5
1750-1760	0.9	0.6	0.3
1760-1770	1.3	0.5	0.8
1770-1780	1.2	0.9	0.3
1780-1790	2.3	0.9	1.4
1790-1800	1.9	1.2	0.8
1800-1810	2.7	1.3	1.4
1810-1820	1.9	1.5	0.4
1820-1830	4.1	1.5	2.6
Kırk Yıllık Dönemler			
1730-1770	0.9	0.5	0.4
1740-1780	1.1	0.6	0.5
1750-1790	1.4	0.7	0.7
1760-1800	1.7	0.9	0.8
1770-1810	2.1	1.1	1.0
1780-1820	2.2	1.2	1.0
1790-1830	2.7	1.4	1.3

İngiltere’de sanayideki makineleşme sayesinde mamul mal üretimi önemli oranda yükselmiştir. Sanayide makineleşmenin başını, pamuklu tekstil sektörü çekmiştir. Bu sektördeki ihracat ve ithalat oranları, üretim artışındaki gelişmeyi göstermiştir. Üretim artışı hem pamuklu tekstilin ham maddesi olan pamuğun ithalatını, hem işlenmiş pamuklu tekstilin ihracatını arttırmıştır. 1783-1787 döneminde ham pamuk ithalatı, yılda ortalama 16 milyon libredir. Bu sayı 1787-1792 döneminde neredeyse iki kat artarak 29 milyon libreye çıkmıştır. 1800 yılında 56 milyon libreye ulaşmıştır.⁴⁴⁷ 1820’de İngiltere, Avrupa’ya 128 milyon, Amerika Birleşik Devletleri(ABD) dışındaki Amerika, Asya ve Afrika’ya toplamda 80 milyon yarda⁴⁴⁸ pamuklu

⁴⁴⁶ Jackson, agm., s. 19.

⁴⁴⁷ Freeman ve Soete, age., s. 42.

⁴⁴⁸ İngiliz uzunluk birimidir. 1 yarda 91.4 santimetreye eşittir.

satmıştır. 1840 yılında Avrupa'ya 200 milyon ve az gelişmiş ülkelere 529 milyon yarda pamuklu satmıştır.⁴⁴⁹

İngiltere'de sanayi üretiminde makineleşmeye geçilmesi sanayi devrimi olarak adlandırılmıştır. Eric Hobsbawn ve konuyla ilgili pek çok uzman, sanayi devriminin başlangıcını 1780'lere dayandırmıştır. Hobsbawn, 1780'lerde İngiltere ekonomisinin "ani, keskin, neredeyse dikine bir yükselişin ancak o tarihlerde ortaya çıktığını" ve ekonominin "uçuşa" geçtiğini belirtmiştir. Bazı araştırmacılar ise sanayi devriminin başlangıcını, 1760'lara kadar geri çekmiştir.⁴⁵⁰ Sanayi devrimi 1760'larda ya da 1780'lerde hatta başka bir tarihte de başlamış olabilir. Kronolojik olarak farklılıklar olabilir. Fakat somut olan şey İngiltere'de sanayi üretiminin önemli bir oranda yükselmesidir. 1730-1740 döneminde ortalama sanayi üretimini %0.3 artarken 1760'larda %1.3, 1780'lerde %2.3 ve 1820'lerde %4.1 yükselmiştir(Bkz. Tablo 3.4).

İngiltere'de ortaya çıkan sanayi devrimi, zamanla diğer ülkelere yayılmıştır. 1830 yılında Alman devletleri, Amerika, Fransa, 1861'de Rusya, 1868'den sonra Japonya ve 1870'lerde İskandinav ülkelerinde başlamıştır.⁴⁵¹ Üretimde makineleşme sayesinde artık büyük çapta üretim yapılabilmiştir.⁴⁵²

3.2. Paranın Mesafeye Müdahalesi

Ulaşım alanında, Jared Diamond'un belirttiği gibi, hayvanların evcilleştirilmesinden sonra ikinci önemli gelişme fosil yakıtlı motorlu ulaşım araçlarının kullanılmasıdır.⁴⁵³ 18. yüzyılın sonlarında James Watt'ın buharlı makinesi, üretim ve hizmet sektörü için yeni bir güç kaynağı olmuştur.⁴⁵⁴ Bu yeni güç kaynağı, kısa sürede ulaşım alanına da uygulanmıştır. Buhar makineli demiryolu ulaşımı, hızlı bir şekilde Dünya'ya yayılmıştır.

Demiryolu ulaşımı, kapitalist üretim tarzıyla birlikte ortaya çıkmıştır. Sanayi Devrimi'yle birlikte kısa zamanda büyük miktarda mamul mal üretilir. Ancak bu ürünlerin pazara taşınmasında mevcut ulaşım sistemi ihtiyacı karşılayamamıştır. Sanayici ya da tüccar, mamul malları hızlı ve ucuz bir şekilde tüketileceği yere taşınmasını ister. Bu nedenle mevcut ulaşım sisteminin geliştirilmesi gerekmiştir.⁴⁵⁵ Nitekim üretimi karşılayacak ulaşım sistemi gereksinimi sonucunda İngiltere'de ilk defa demiryolu taşımacılığı ortaya çıkmıştır. 18. yüzyılda İngiltere'de kömür talebi önemli oranda artmıştır. 1700 ile 1800 yılları arasında kömür üretimi yaklaşık yıllık

⁴⁴⁹ Hobsbawn, age., 44.

⁴⁵⁰ Hobsbawn, age., s. 37.

⁴⁵¹ Fülbert, age., s. 151-152.

⁴⁵² McNeill, age., s. 571.

⁴⁵³ Diamond, age., s. 100-101.

⁴⁵⁴ Huberman, age., s. 193.

⁴⁵⁵ Marx, *Grundrisse*, s.17-30; Marx, *Kapital*, s. 119, 242-249; Harvey, age., s. 256-259.

3 milyon tondan 30 milyon tona çıkmıştır. Bu artışın nedeni ev kullanımı ve endüstri alanında kömüre talebin artmasıdır.⁴⁵⁶ Kömür talebindeki artış, bu sektörde üretimin artmasını sağlamıştır. Üretimin artmasıyla, madenden çıkarılan kömürün tüketileceği pazara hızlı bir şekilde ulaştırılması amacıyla demiryolu hattı inşa edilmiştir. Böylece ilk buhar makineli demiryolu hattı, 1825'te Stockton ile Darlington arasında kömür nakliyatının sağlanması amacıyla inşa edilmiştir. Tren, saatte dört ile sekiz millik bir hızla gidebilmiştir. Trendeki buharlı makine, kırk atın yapabileceği işi yapmıştır. Ulaşım alanındaki bu teknik gelişme, Stockton'daki kömür fiyatlarını yarıya indirmiştir.⁴⁵⁷

Sanayi üretimindeki artış, ulaşım teknolojisinin gelişimini teşvik etmiştir. Dünya'da inşa edilen ikinci demiryolu da üretim artışının bir sonucudur. 1830'da İngiltere'de Manchester ile Liverpool arasında ticari eşya ulaşımını kolaylaştırmak için demiryolu inşa edilmiştir. Manchester, büyük bir sanayi kentidir. Liverpool ise bir liman kentidir. Manchester'da üretilen mallar, Liverpool'daki ticari limandan gemilerle Dünya pazarına nakledilir. Aynı şekilde Manchester'a gelen ürünler de Liverpool limanı üzerinden gelir. Bu iki kent arasında günde 1000 tonun üzerinde ticari eşya nakliyatı vardır. Bu rakam hızlı bir şekilde de artar. Ticari eşya nakliyatının gittikçe artması nedeniyle iki kent arasına daha makul, hızlı ve uygun bir ulaşım sistemine ihtiyaç duyulmuştur. Ya da en azından ticari eşyaların gecikmeden ve kolay bir şekilde nakledilmesini sağlayacak ulaşım sistemi lazımdır. Bu iki kent arasında taşıma sorununun çözümü için yaklaşık 46,67 kilometre uzunluğunda demiryolu yapılmıştır. Demiryolu, Liverpool & Manchester Demiryolu Şirketi tarafından inşa edilmiştir.⁴⁵⁸ Bu demiryolundaki tren, Liverpool'dan Manchester'a bir seferinde 33 ton yük taşıyabilmiştir. Yolculuğunu sadece iki yerde su almak için durarak, 2 saat 25 dakikada tamamlamıştır. Dönüş yolculuğu ise iki vagon yolcuyla 1 saat 46 dakika sürmüştür. Trenin hızı, taşıdığı yük, hava koşulları ve motorun durumuna göre değişebilir. Sonuç olarak buhar makineli demiryolu ulaşım sistemi, nakliyyede oldukça iyi bulunmuştur.⁴⁵⁹

Stockton-Darlington demiryolu, insan ve eşya taşımada etkileyici bir örnektir. Bu örnek kısa sürede İngiltere dışında da uygulanma başlanmıştır. ABD'nin Baltimore kentinde karayolu ulaşım problemi vardır. Baltimore, deniz kenarında bir kenttir. ABD'deki nüfus, gittikçe kara içine doğru genişler. Baltimoreli iş insanı ve tüccarlar kara içiyle iyi bir ulaşım sistemi kurulduğunda, kentin ticari potansiyelinin yükseleceğini öngörmüşlerdir. Bunun için 1926/1927'de Baltimore ve Ohio arasında modern bir ulaşım sisteminin kurulmasına karar vermişlerdir. İki tane ulaşım

⁴⁵⁶ Herbert Heaton, *Avrupa İktisat Tarihi*, Cilt 2, Çev. Mehmet Ali Kılıçbay ve Osman Aydoğuz, Teori Yay., Ankara, 1985, s. 124

⁴⁵⁷ Heaton, age., s. 138.

⁴⁵⁸ Henry Booth, *An Account of The Liverpool and Manchester Railway*, Printed by Wales and Baines, Liverpool, 1830, s. 4-9.

⁴⁵⁹ Booth, age., s. 103-104.

sistemi seçenekleri vardır. Bunlardan biri su kanalı diğeri de demiryoludur. Hangi ulaşım sisteminin yapılmasına dair bir komisyon kurulmuştur. Komisyon, İngiltere'deki demiryolu taşımacılığının daha kendini ispatlamadığı kanısına varmasına rağmen demiryolu inşa edilmesine karar vermiştir.⁴⁶⁰ Çalışmalar sonucunda Baltimore-Ohio demiryolu hattı 1830'da hizmete açılmıştır.⁴⁶¹

Baltimore-Ohio demiryolu hattı, büyük ihtimalle istenilen verimliliği sağlamıştır. Çünkü hattın uzunluğu zamanla gittikçe etmiştir. Sadece bir yılda hattın uzunluğu dört kattan fazla artmıştır. 1830'da hattın uzunluğu, yaklaşık 20,92 kilometredir. 1831'de 98,16 kilometreye çıkmıştır. Dört yıl sonra ise 135,18 kilometreye uzunluğa ulaşmıştır. Ayrıca demiryolu taşımacılığı kâr sağlayan bir iştir(Bkz. Tablo 3.5).

Tablo 3.5. Baltimore-Ohio Demiryolu hattının uzunluğu ve kârı (1830-1836)⁴⁶²

Yıl	Demiryolunun Yaklaşık Uzunluğu (Kilometre)	Yolcu taşıma Kârı (ABD Doları)	Eşya Taşıma Kârı (ABD Doları)	Toplam Kâr (ABD Doları)	Maliyet (ABD Doları)	Net Kâr (ABD Doları)
1830	20,92	-	-	14,711	11,985	2,726
1831	98,16	27,250	4,155	31,405	10,995	20,410
1832	115,87	67,910	69,027	136,937	75,673	61,264
1833	115,87	83,233	112,447	195,680	138,495	57,185
1834	135,18	89,182	116,255	205,437	138,402	67,035
1835	135,18	93,540	169,828	263,368	161,216	102,152
1836	135,18	128,126	153,186	281,312	212,937	68,375

Demiryolu ulaşımı, nakliyyede istenilen verimliliği sağlamıştır. Dünya'nın çeşitli yerlerinde gittikçe yayılır. Birçok ülkede, insan ve eşya taşımak amacıyla yeni demiryolları inşa edilmiştir. Hatta İngiltere gibi bazı ülkelerde demiryolu inşası, oldukça hızlı olmuştur.

Britanya'da demiryolu ağı, hızlı bir şekilde yaygınlaşmıştır. Özellikle 1830'lar, 1840'lar ve 1860'larda önemli oranda artış yaşanmıştır(Bkz. Tablo 3.6). Hatta bu döneme "demiryolu manyaklığı (railway manias)" denilmiştir. Bazı yıllarda demiryolu uzunluğunun artışı oldukça yüksektir. Sadece bir senede, 1847 yılında, 1.770,27 kilometre uzunluğunda yeni demiryolu inşa edilmiştir. Demiryoluyla ilgili yeni şirketler kurulup, düzenlemeler yapılmıştır. 1845-1847 yılları arasında demiryollarıyla ilgili 330 yasa oluşturulmuştur. Bu kanunlar yeni demiryolu şirketlerinin kurulması ve var olanların uzatılmasıyla ilgilidir. Şekil 3.1'de görüldüğü üzere demiryolu ağı, Britanya'da 1836'da çok az varken sadece dört yıl sonra önemli oranda artmıştır.

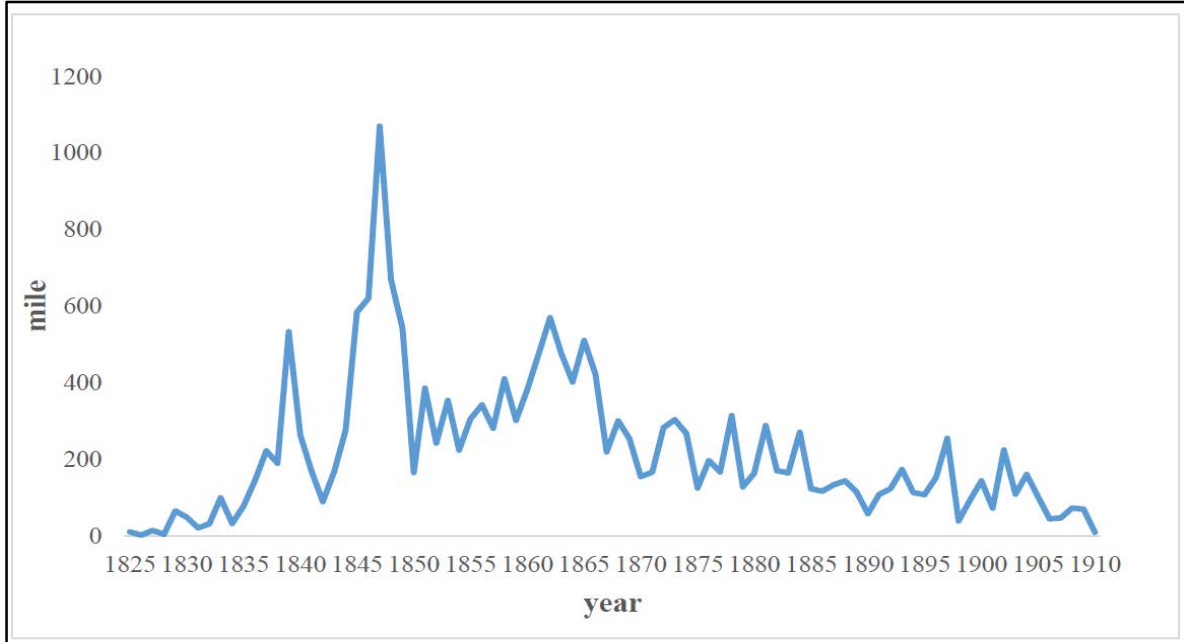
⁴⁶⁰ John F. Stover, *History of the Baltimore and Ohio Railroad*, Purdue University Press, West Lafayette, Indiana, 1995, s. 15-6.

⁴⁶¹ Stover, age., s. 42.

⁴⁶² Stover, age., s. 42.

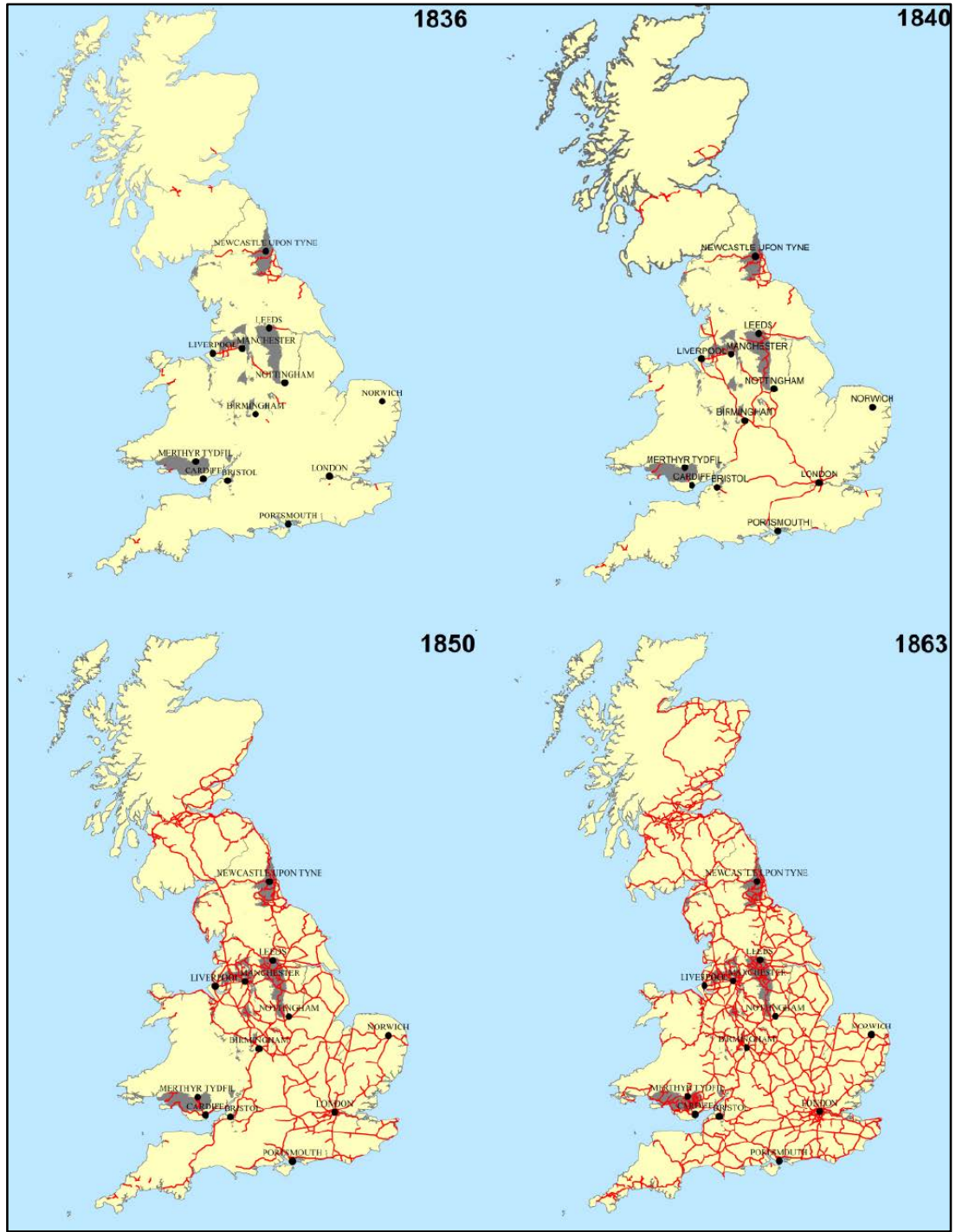
Demiryolu ulaşımı, ilk demiryolu 1825 Stockton-Darlington hattından otuz sekiz yıl sonra, 1863'te Britanya adasının birçok yerinde yaygınlaşmıştır. Demiryolu ulaşımı artık, ada genelinde kullanılır.⁴⁶³

Tablo 3.6. 1825-1911 yılları arasında Britanya'da demiryolu uzunluğunun yıllık artışı⁴⁶⁴



⁴⁶³ Dan Bogart, Leigh Shaw-Taylor ve Xuesheng You, "The Development of the railway network in Britain 1825-1911", s. 11-20, Erişim Tarihi: 26.12.2018, Erişim Adresi: <https://www.campop.geog.cam.ac.uk/research/projects/transport/onlineatlas/>

⁴⁶⁴ Bogart, Shaw-Taylor ve You agm., s. 12.



Şekil 3.1. Britanya demiryolu ağı, 1836-1863.⁴⁶⁵

⁴⁶⁵ Bogart, Shaw-Taylor ve You, agm., s. 14-20.

1835'te Almanya'da ilk demiryolu hattı, Nuremberg-Fürth arasında hizmete girmiştir.⁴⁶⁶ 1852'ye gelindiğinde Alman demiryolu ağı, yaklaşık 6.437 kilometre uzunluğa ulaşmıştır. Bu rakam, 1873'te yaklaşık 38.624 kilometreye yükselmiştir.⁴⁶⁷

Güney Afrika'da ilk demiryolu 1850'de Durban liman kentinde yapılmıştır. Demiryolu, 3 kilometre uzunluğundadır.⁴⁶⁸ Bu hat 1860'da Durban'dan kara içindeki Pietermaritzburg'a kadar uzatılmıştır.⁴⁶⁹

ABD'de 1839'un sonunda demiryolu hattının uzunluğu, 4,5 kilometreden fazladır.⁴⁷⁰ Bu sayı, her geçen yıl daha da artmıştır. Örneğin tablo 3.7'de görüldüğü üzere ABD'nin bazı bölgelerinde 1868-1873 yılları arasında yaklaşık 39,568 kilometre yeni demiryolu yapılmıştır. 1879-1883 yılları arasında yaklaşık 63,651 kilometre daha yeni demiryolu inşa edilmiştir. 1886-1892 yılları arasında ise yaklaşık 75,346 kilometre uzunluğunda yeni demiryolu hattı yapılmıştır(Bkz. Tablo 3.7).

Tablo 3.7. Amerika'daki bazı bölgelerde, dönemlere göre inşa edilmiş demiryolu uzunluğu (kilometre)⁴⁷¹

Bölge	1868-1873	1879-1883	1886-1892
New England	2,214	0,576	0,973
Middle States	6,168	4,623	4,115
Central North	6,191	12,132	11,006
Western North	6,033	14,542	15,121
South Atlantic	3,117	4,636	10,684
Gulf	3,284	3,738	7,095
Western South	9,187	16,645	18,916
Pacific	3,374	6,759	7,433
Toplam	39,568	63,651	75,346

Mısır'da ilk demiryolu çalışmaları 1851'de başlamıştır. Liman kenti İskenderiye ile kara içindeki Kahire arasında bir demiryolu hattı yapılması kararlaştırılmıştır. Bu hattın ilk kısmı olan 112 kilometrelik İskenderiye ve Kafr El-Zayt hattı 1854'te hizmete girmiştir. İskenderiye-Kahire

⁴⁶⁶ David J. S. King, "The Ideology Behind a Business Activity: The Case of Nuremberg-Fürth Railway", *Business and Economic History*, Vol. 20, 1991, s. 162.

⁴⁶⁷ David Blackbourn, *The Long Nineteenth Century A History of Germany, 1780-1918*, Oxford University Press, New York, 1998, s. 180.

⁴⁶⁸ Michael Cottrell, "The First Public Railway in South Africa: The Point to Durban Railway of 1860", *Natalia*, No. 40, 2010, s. 20-21.

⁴⁶⁹ B. Martin, "The Opening of The Railway Between Durban and Pietermaritzburg -100 Years Ago", *Natalia*, No. 10, 1980, s. 34.

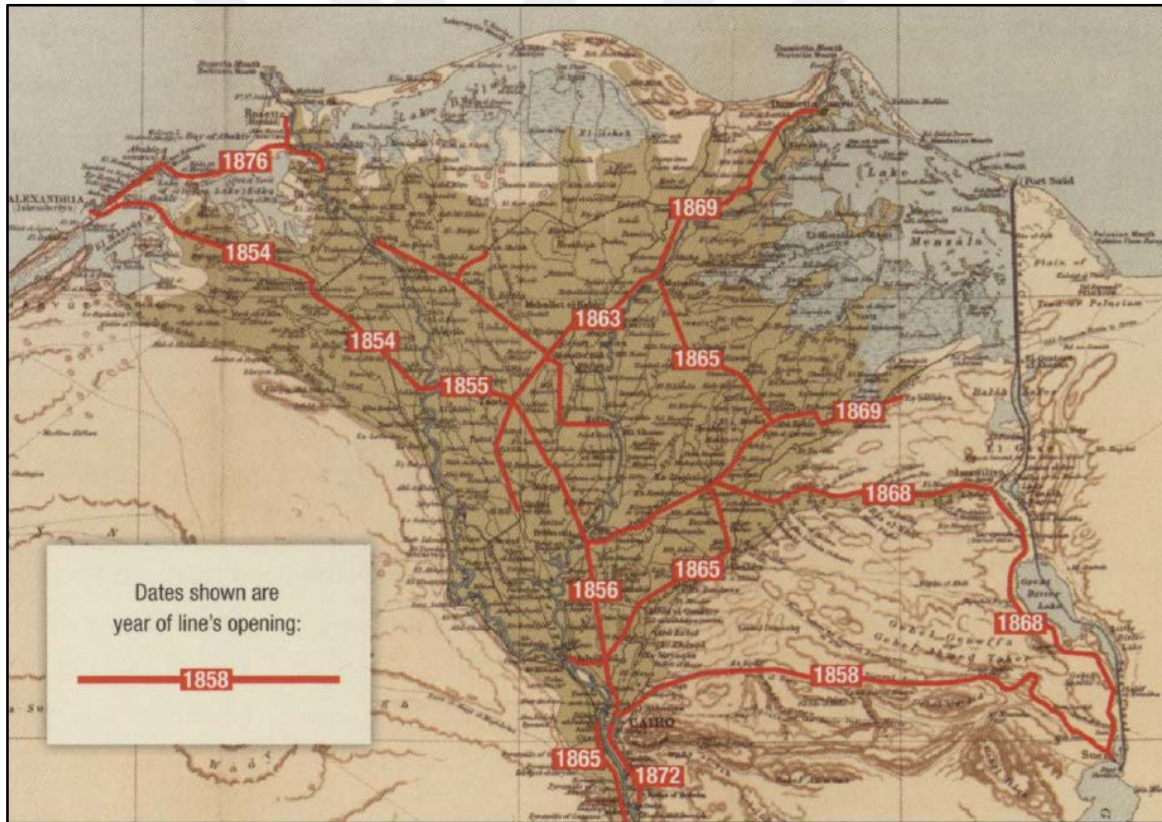
⁴⁷⁰ Albert Fishlow, "Internal Transportation in The Nineteenth and Early Twentieth Centuries", Eds. Stanley L. Engerman ve Robert E. Gallman, *The Cambridge Economic History of The United States*, Volume II, Cambridge University Press, Cambridge, 2000, s. 574.

⁴⁷¹ Fishlow, age. s. 584.

hattının tamamı 1856'da açılmıştır.⁴⁷² Mısır'da demiryolu çalışmaları hızlanarak devam etmiştir. 1854'te açılan 112 kilometrelik ilk demiryolu hattında sadece on yıl sonra, Mısır'da demiryolu hattının uzunluğu 540 kilometreye ulaşmıştır. Bu rakam 1879'da 1.881 kilometreye ulaşmıştır. Demiryolu hattının uzunluğu sadece 25 yılda neredeyse on yedi kat büyümüştür (Bkz. Tablo 3.8) Mısır kısa sürede geniş bir demiryolu ağına sahip olmuştur. Ülkenin çeşitli yerleri arasında demiryolu ulaşımı sağlanmıştır (Bkz. Şekil 3.2).

Tablo 3.8. Mısır'da demiryolu hatlarının uzunluğu (1854-1879)⁴⁷³

Yıl	Uzunluk (Kilometre)
1854	112
1863	477
1864	540
1869	1.355
1875	1.537
1879	1.881



Şekil 3.2. Mısır Demiryolu Ağı (1854-1876)⁴⁷⁴

⁴⁷² Osama M. Ettouney, "Railways Along The Nile: The Early Years, 1851-1879", *Railroad History*, No. 202, 2010, s. 63-64.

⁴⁷³ Ettouney, agm., s. 65.

⁴⁷⁴ Ettouney, agm., s. 67.

Türkiye’de ilk demiryolu, 1866’da İngiliz tüccarlar tarafından liman kenti İzmir ile kara içindeki Aydın arasında yapılmıştır. Bu hat bölüm bölüm inşa edilerek işletmeye açılmıştır. İlk bölümü 1860’da 11,2 kilometrelik İzmir ile Triyande(Üçpınar) arasında tamamlanmıştır. Daha sonra 1860’da İzmir-Torbalı arası, 1861’de Torbalı-Celladkahve arası bitirilmiştir. İzmir-Aydın demiryolu hattının tamamı ise 7 Haziran 1866’da hizmete açılmıştır.⁴⁷⁵ 1890’a gelindiğinde Türkiye’deki demiryollarının uzunluğu 515,3 kilometreye ulaşmıştır.⁴⁷⁶

1862’de Finlandiya’da ilk demiryolu hattı Helsinki ile Hameenlinna arasında hizmete girmiştir.⁴⁷⁷

Demiryolu ulaşımı, Dünya’nın diğer ucuna kadar yayılmıştır. 1872’de Japonya’da ilk demiryolu hattı Tokyo ile Yokohama arasında hizmete girmiştir. İlk yılda demiryoluyla önemli miktarda insan ve eşya taşınmıştır. Zamanla Japonya’daki demiryolu ağı genişlemiştir. 1877’de Kyoto ile Osaka arasında yaklaşık 43,4 kilometre uzunluğunda demiryolu yapılmıştır. 1879’da Osaka ile Kobe arasındaki demiryolu ulaşımına açılmıştır.⁴⁷⁸

Çin’de ilk demiryolu, 1876’da Wusong ile Shanghai arasında hizmete başlamıştır. 14,5 kilometre uzunluğundadır. Bu hattı İngilizler inşa etmiştir. Fakat bir yıl sonra Çin hükümeti, bu demiryolu hattının yabancıların Çin’e müdahalesi olarak gördüğü için yıkmıştır. 1881’de Çin hükümeti, kendi kaynaklarıyla Tangshan ile Xugezhuang arasına kömür nakliyatı için 9,7 kilometre uzunluğunda demiryolu inşa etmiştir. Çin’de demiryolu ağı artarak devam etmiştir. 1894’te demiryolu ağının uzunluğu 287,3 kilometreye ulaşmıştır.⁴⁷⁹

Dünya’nın çeşitli yerlerinde demiryolu ağlarının hızla artması, demiryolunun insan ve eşya nakliyatındaki yararlılığını kanıtlar niteliktedir. İngiltere’deki 1825’teki ilk demiryolundan yaklaşık elli yıl sonra Dünya’nın diğer ucunda, Japonya ve Çin’de bile artık demiryolu kullanılır. Demiryolu, insan ve eşya taşımakta faydasını kanıtlamıştır. Örneğin 1830’da İngiltere’de Liverpool-Manchester demiryolu, tek seferinde 33 ton yük taşımıştır.⁴⁸⁰ 1872’de Japonya’da hizmete giren ilk demiryolu hattı olan Tokyo-Yokohama hattı, ilk yılında 495 bin yolcu ve 500 ton eşya taşımıştır.⁴⁸¹ 1858 yılı boyunca Mısır’daki Süveyş-İskenderiye demiryolu, 5 bin İngiliz askerini taşımıştır.⁴⁸²

⁴⁷⁵ Uzuntepe, agt., s. 29-42.

⁴⁷⁶ Karayemiş, agt., s. 30.

⁴⁷⁷ Ossi Kotavaara, Harri Antikainen ve Jarmo Rusanen, “Urbanization and Transportation in Finland, 1880-1970”, *The Journal of Interdisciplinary History*, Vol. 42, No. 1, 2011, s. 94.

⁴⁷⁸ Nobutaka Ike, “The Pattern Railway Development in Japan”, *The Far Eastern Quarterly*, Vol. 14, No. 2, 1955, s. 217-221.

⁴⁷⁹ X Xue, F. Schmid ve R. A. Smith, “An Introduction to China’s Rail Transport Part 1: History, Present and Future of China’s Railways”, *Journal of Rail and Rapid Transit*, Vol. 216, Issue 3, 2002, s. 155.

⁴⁸⁰ Booth, age., s. 103.

⁴⁸¹ Ike, agm., s. 221.

⁴⁸² Ettouney, agm., s. 67.

Ekonomik büyüme sadece karayolunu ulaşım araçlarını geliştirmemiştir. Suyolu ulaşım araçlarına da geliştirmiştir. Aslında buhar makineli tren dönemi öncesinde su yolu ulaşım araçları, karayolu ulaşım araçlarına göre insan ve eşya nakliyatında yeterli olduğu söylenebilir. Bu dönemdeki su yolu taşımacılığı, karayolu taşımacılığının ilerisindedir. İnsan, daha çok karayolu ulaşımında güçlükler yaşamıştır. Örneğin ABD’de deniz kenarındaki yerleşim yerlerinde ulaşımında önemli problemler yoktur. Gemiler nakliye ihtiyacını karşılayabilmiştir. Ama karayolu taşımacılığı yetersizdir.⁴⁸³ Yine İngiltere’de 1830’da deniz kenarındaki Liverpool ile kara içindeki Manchester arasındaki kara yolu ulaşımı yetersizdir. Gemilerle nakliyede sorun yaşanmazken, Manchester ile Liverpool arasındaki karayolu taşımacılığının yetersizliğinden kaynaklı sorun yaşanmıştır. Karayolu taşımacılığı, gemilerle yapılan taşımacılığın gerisinde kalmıştır. İngilizler, bu sorunu gidermenin yollarını aramıştır.⁴⁸⁴

Gemiler, insan ve eşya nakliyatında yeterli olabilmıştır. Ancak bazı yerlerde istenilen verimliliği sağlayamamıştır. Gemilerin nakliyedeki yetersizliği, onların teknolojisinin geliştirilmesini sağlamıştır. Gemilerin yetersiz kaldığı yerlerden biri ABD nehirleridir. ABD nehirlerinde gemi taşımacılığı önemlidir. Çünkü ABD karayollarının büyük kısmı, bozuk, taşıma maliyeti yüksek, yolculuk süreleri oldukça uzundur. Karayollarının bu durumu, nehir taşımacılığını önemli kılmıştır.⁴⁸⁵ ABD’li tüccarlar, ticari hammaddeleri Ohio ile Mississippi nehirlerindeki yüzlerce küçük sandal ve gemiler aracılığıyla New Orleans’a ulaştırır. Bu nakliyat, zaman alan ve emek isteyen bir süreçtir.⁴⁸⁶ Çünkü gemiler, nehirlerde seyahat ederken çeşitli güçlüklerle karşılaşmıştır. Nehirler sığ ve kıvrımlı olduğu için rüzgar gücünden az faydalanabilmişlerdir. Nehirlerin akış gücü, akış yönüne gidecek gemilerin hareket etmesi için bir avantajdır. Fakat bu avantaj, nehirlerin akış yönünün tam tersi istikametine gidecek gemileri için dezavantaja dönüşmüştür. Nehirlerin akış yönünün tersine gidecek gemiler, neredeyse tamamen insan gücünü kullanmak zorunda kalmıştır.⁴⁸⁷

Amerikalıların nehirlerde yaşadığı güçlükler, buharlı gemilerin geliştirilmesiyle büyük oranda çözülmeye başlamıştır. 1785’den beri buharlı gemi denemeleri vardır. Buharlı geminin düzenli bir şekilde insan ve eşya taşıması ise 1790’da ABD’deki Delaware Nehri’nde olmuştur. John Fitch isimli bir girişimci, Steamboat Şirketi’ni kurmuştur. Şirket, Delaware Nehri’nde buharlı gemiyle Philadelphia, Bordentown ile New Jersey arasında insan ve eşya taşımıştır. Fakat bu buharlı geminin seferleri sadece bir yaz mevsimi sürmüştür. Çünkü buharlı gemide, makinelerden geriye insan ve eşya taşıma yeri için az bir alan kalmıştır. Bundan dolayı ticari

⁴⁸³ Hunter, age., s. 3-4.

⁴⁸⁴ Booth, age., s. 4-9.

⁴⁸⁵ Hunter, age., s. 4.

⁴⁸⁶ S. L. Kotar ve J. E. Gessler, *The Steamboat Era: A History of Fulton's Folly on American Rivers, 1807-1860*, McFarland & Company, Inc., Publishers, North Carolina, 2009, s. 5.

⁴⁸⁷ Hunter, age., s. 4.

olarak istenilen verimlilik sağlanamamıştır. Sonuç olarak da seferler durdurulmuştur.⁴⁸⁸ Fitch'in başarısız denemesinden sonra buharlı gemi girişimleri devam etmiştir. Nitekim 1807'den itibaren ABD'nin Hudson Nehri'nde buharlı gemilerle insan ve eşya taşıma amaçlı düzenli seferler başlamıştır.⁴⁸⁹

Amerikan nehirlerinde buharlı gemilerden istenilen verimlilik sağlanmıştır. Öyle ki kısa sürede birçok yeni buharlı gemi yapılmıştır. 1811-1820 yılları arasında Amerika'nın batısındaki nehirlerde 128 tane buharlı gemi yapılmıştır. Bu sayı, bir sonraki on yılda 439'a yükselmiştir. Sadece bir on yılda buharlı gemi inşası neredeyse 3,5 kat yükselmiştir. Sonraki yıllarda buharlı gemi inşası artarak devam etmiştir. 1831-1840 yıllarında 1.424, 1841-1850 yıllarında 2.147, 1851-1860 yıllarında 2.433, 1861-1870 yıllarında 2.111 ve 1871-1880 yıllarında 1.739 tane buharlı gemi yapılmıştır (Bkz. Tablo 3.9).

Tablo 3.9. ABD'de batı nehirlerinde yapılan buharlı gemi sayısı ve tonajları (1811-1880)⁴⁹⁰

Yıllar	Pittsburgh		Cincinnati		Louisville		Diğer Yerlerde Yapılanların Toplamı	
	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj
1811-1820	21	3,948	12	2,427	24	5,010	71	14,207
1821-1830	84	14,374	88	16,000	42	5,750	225	37,298
1831-1840	386	53,268	233	33,632	76	13,117	729	108,006
1841-1850	423	65,291	295	61,566	296	62,694	1,133	212,085
1851-1860	533	98,234	288	76,157	266	75,133	1,346	307,618
1861-1870	435	84,594	263	55,550	203	52,717	1,210	236,422
1871-1880	159	36,002	195	43,266	201	42,425	1,184	174,099

Amerika'daki buharlı gemi alanındaki ilerlemeler Avrupa'yı da etkilemiştir. 1812'de Comet isimli buharlı gemi, İskoçya'nın Glasgow kentindeki Clyde Nehri'nde yolcu ve kargo taşımaya başlamıştır. Bu geminin başarısı, Avrupa'daki buharlı gemi taşımacılığı çağının başlangıcını müjdelemiştir.⁴⁹¹ 1816'da Fransa ve İngiltere arasında ilk defa buharlı gemi seferi yapılmıştır.⁴⁹² Zamanla buharlı gemilerin sayısı Avrupa'da artmıştır. Örneğin 1823'ten itibaren Birleşik Krallık'ta buharlı gemi üretimi yapılmaya başlanmıştır. 1823'te dört tane buharlı gemi yapılmıştır. 1826'ya kadar üretimde önemli bir artış yaşanmamıştır. Bu yıl bir önceki yıla göre üretim iki katından fazla artarak on bir olmuştur. Ancak 1827'de üretim sayısı üçe düşmüştür. 1832'de üretimde belirgin bir artış yaşanmış ve sekiz tane gemi üretilmiştir. Özellikle 1834'ten

⁴⁸⁸ Kotar ve Gessler, age., s. 6.

⁴⁸⁹ Hunter, age., s. 5.

⁴⁹⁰ Hunter, age., s. 106.

⁴⁹¹ "Henry Bell", *Encyclopædia Britannica*, 01 January 2020, Erişim Tarihi: 20.04.2020. Erişim Adresi: <https://www.britannica.com/biography/Henry-Bell#ref254968>

⁴⁹² Tanju Demir, "Osmanlı İmparatorluğunda Deniz Posta Taşımacılığı ve Vapur Kumpanyaları", *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, Sayı 17, 2005, s.2.

sonraki yıllarda üretim çift haneli rakamları bulmaya başlamıştır. Bu yıl on yedi, 1835'te yirmi bir, 1836'da yirmi, 1837'de otuz üç, 1838'de otuz altı, 1839'da yirmi bir ve 1840'da otuz iki tane üretilmiştir(Bkz. Tablo 3.10).⁴⁹³

Tablo 3.10. Birleşik Krallık'ta Parlamento Kayıtlarına Göre Üretilen Buharlı Gemi Sayısı⁴⁹⁴

Yıl	Sayı	Yıl	Sayı
1823	4	1833	8
1824	4	1834	17
1825	5	1835	21
1826	11	1836	20
1827	3	1837	33
1828	3	1838	36
1829	4	1839	21
1830	5	1840	32
1831	4	1841	34
1832	8	1842	33

Buharlı gemilerin açık denizlerde seyretmesi 19. yüzyılın başlarını bulmuştur. Tıpkı Amerikan nehirlerinde olduğu gibi Avrupa ve Amerika arasındaki ekonomik ilişkinin etkisinin sonucunda buharlı gemi taşımacılığı gelişmiştir. Açık deniz taşımacılığında yelkenli gemiler, güven vermemiştir. Daha güvenli ve düzenli ulaşım imkanı isteği, buharlı gemilerin denizlere açılmasını sağlamıştır. 1819'da New York'ta Ocean Steam Ship Company(Okyanus Buharlı Gemi Şirketi) kurulmuştur. Şirketin amacı okyanusta seyahat edecek buharlı gemiler inşa etmek ve okyanusta buharlı gemilerle ulaşım hizmeti vermek. Ancak şirket, isteğini başaramamıştır. Bu yıl açık deniz buharlı gemi ulaşımında bir başka gelişme daha yaşanmıştır. Savannah isimli buharlı gemi, Atlantik Okyanusu'nu geçmiştir.⁴⁹⁵ Bu gemi küçük bir buhar motoruna sahiptir. Yakıt olarak çam ağacı kullanmıştır. Aslında yolculuğunun önemli bir kısmında yelkenlerini kullanmıştır.⁴⁹⁶ Sadece yolculuğunu %30'unda motor kullanmıştır.⁴⁹⁷ Fakat yine de buharlı motorun açık deniz gemilerinde kullanılabileceğini göstermiştir.⁴⁹⁸ Bir geminin sadece buharlı motorla Atlantik

⁴⁹³ J. R. T. Hughes ve Stanley Reiter, "The First 1,945 British Steamships", *Journal of the American Statistical Association*, Vol. 53, No. 282, 1958, s. 364.

⁴⁹⁴ Hughes ve Reiter, agm., s. 364.

⁴⁹⁵ John Armstrong ve David M. Williams, "The Perception and Understanding of New Technology: A Failed Attempt to Establish Transatlantic Steamship Liner Services 1824-1828", *The Northern Mariner/le marin du nord*, XVII No. 4, 2007, s. 41-42.

⁴⁹⁶ "Savannah", *Encyclopaedia Britannica*, 20 January 2012, Erişim Tarihi: 21.11.2019, Erişim Adresi: <https://www.britannica.com/topic/Savannah-American-steam-ship>

⁴⁹⁷ Armstrong ve Williams, agm., s. 42.

⁴⁹⁸ "Savannah", *Encyclopaedia Britannica*, 20 January 2012, Erişim Tarihi: 21.11.2019, Erişim Adresi: <https://www.britannica.com/topic/Savannah-American-steam-ship>

Okyanusu'nu geçme başarısı 1827'de⁴⁹⁹ gerçekleşmiştir. Curacao isimli buharlı gemi, Atlantik Okyanus'unda seyahat edebilmiştir.⁵⁰⁰

Buharlı gemiler, açık denizde mesafe süresi oldukça kısaltmıştır. Örneğin 1830 larda bir yelkenli gemi, Liverpool'dan New York'a 48 günde varmıştır. Dönüşü de 36 gün sürmüştür. Aynı yolculuğu buharlı gemi ise hem gidişte hem dönüşte 14 günde seyahat etmiştir.⁵⁰¹

19. yüzyılın ortalarında buharlı gemiler, açık denizlerde düzenli seferlere başlamıştır. 1839'da Britanya ve Kuzey Amerika Kraliyet Posta Buhar Paket Şirketi kurulmuştur. Şirket, 1840'da dört buharlı gemiyle İngiltere'deki Liverpool, Kuzey Amerika'daki Halifax, Boston ve Quebec arasında düzenli seferlere başlamıştır. 1850'de Şirketin buharlı gemi sayısı on ikiye çıkmıştır. İlerleyen yıllarda düzenli sefer yapan buharlı gemi şirketleri ve Dünya'nın çeşitli yerlerine güzergah sayıları artmıştır. Örneğin, 1850'de Liverpool-New York ve Philadelphia Buharlı Gemi Şirketi, iki gemiyle hizmete başlamıştır. Şirket, 1863'te hafta bir, 1866'da iki haftada üç ve 1866'da haftada iki kere sefer yapmıştır. 1845'te Almanya'nın Bremen kentinden Amerika'ya düzenli buharlı gemi seferleri yapılmaya başlanmıştır. 1856'da diğer bir Alman kenti Hamburg'dan Amerika'ya düzenli olarak iki hafta bir buharlı gemi seferi yapılmıştır. 1883'te Amerika'dan Şangay ya da bazı Japon kentlerine buharlı gemi seferleri başlamıştır. Bu seferler 1887'de düzenli hale gelmiştir. 1893'de New York ile Güney Afrika kenti Cape Town arasında buharlı gemi seferleri başlamıştır.⁵⁰²

Buharlı gemi, yelkenli gemiye göre daha avantajlıdır. Önceleri açık denizlerde buharlı gemi ve yelkenli gemi seferleri birlikte yapılmıştır. Ancak bir süre sonra buharlı gemi kullanımı daha ön plana çıkmaya başlamıştır. Bu konuda 1847'de kurulan Hamburg-Amerikan Paket Şirketi dikkat çekici bir örnektir. Şirket, 1847'de kurulmuştur. Hamburg ile Amerika arasında altı yelkenli gemiyle taşımacılık hizmeti verir. Ancak bu sırada Amerika ile Avrupa limanları arasında buharlı gemi seferleri gelişmeye başlamıştır. Şirket de gemi filosuna buharlı gemi katmıştır. 1850'de ilk buharlı gemi seferini Hamburg'dan New York'a düzenlemiştir. Zamanla şirketin buharlı gemi sayısı artmıştır. 1854'de iki tane daha buharlı gemi yapılmıştır. 1856'da şirketin buharlı gemi, sayısı dörde çıkmıştır. Bu sayı 1872'de yirmi beşe yükselmiştir. Artık New York'a haftalık sefer yapılır. Zamanla seferlerini sadece buharlı gemilerle düzenlemeye başlamıştır. Sadece gerekli görüldüğünde ekstradan yelkenli gemiyle sefer düzenlemiştir. Şirket, Hamburg'dan New York'a yelkenli gemilerle başladığı taşımacılık hizmetine, buharlı gemilerle devam etmiştir. Şirket için yelkenli gemi, artık ihtiyaç duyulduğunda kullanılan bir araca

⁴⁹⁹ Suzanne J. Murdico, *Railroads and Steamships*, The Rosen Publishing Group, Inc., New York, 2004, s. 22-23.

⁵⁰⁰ Armstrong ve Williams, agm., s. 55.

⁵⁰¹ James L. Gelvin and Nile Green, age., s. 9.

⁵⁰² Paul Gottheil, "Historical Development of Steamship Agreements and Conferences in The American Foreign Trade", *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, Vol. 55, 1914, s. 49-67.

dönüşmüştür.⁵⁰³ Bir başka örnek de İstanbul Limanı'ndaki buharlı ve yelkenli gemi oranlarıdır. 1860'larda İstanbul Limanı'nda yelkenli gemilerin sayısı, buharlı gemilerin dört katıdır. 1900'a gelindiğinde ise yelkenli gemiler, buharlı gemilerin sadece %5'i kadardır.⁵⁰⁴

3.3. Doğadan Bağımsızlık: İnsanın Mesafeye Egemenliği

Jules Verne, Fransız bir edebiyatçıdır. 1828-1905 yılları arasında yaşamıştır.⁵⁰⁵ Verne'i dikkat çekici kılan ise *Ay'a Yolculuk*(1865)⁵⁰⁶, *Denizler Altında Yirmi Bin Fersah*(1870)⁵⁰⁷ ve *Seksen Günde Dünya Gezisi*(1873)⁵⁰⁸ gibi bilim-kurgu ve macera türünde yazdığı kitaplardır. Verne kitaplarında insanın bilim ve makineler sayesinde seyahat edebilme kapasitelerini bilim-kurgu şeklinde işlemiştir. *Ay'a Yolculuk* kitabında, insanın devasa bir top aracılığıyla Ay'a seyahati konu edinmiştir.⁵⁰⁹ *Denizler Altında Yirmi Bin Fersah* eserinde, insanın tamamen elektrikle çalışan bir denizaltının Dünya denizlerinde yirmi bin fersah uzunluğundaki yolculuğunu konu almıştır.⁵¹⁰ *Seksen Günde Dünya Gezisi*'nde insanın fosil yakıtlı ulaşım araçları sayesinde Dünya'nın etrafını seksen günde dolaşabileceğini konu edinmiştir.⁵¹¹

Jules Verne, dönemine göre bir bilim kurgu yazarıdır. Çünkü insan, seksen günde Dünya'nın etrafında seyahat etmeyi iddia edememiştir⁵¹², Ay'a yolculuk yapmamıştır⁵¹³ ve denizin altında binlerce kilometre yolculuk edecek elektrikli motorla çalışan bir denizaltı⁵¹⁴ icat

⁵⁰³ Gottheil, agm., s. 54-55.

⁵⁰⁴ On Barak, *Powering Empire How Coal Made the Middle East and Sparked Global Carbonization*, University of California Press, Oakland, California, 2020, s. 34.

⁵⁰⁵ Jules Verne, *Denizler Altında Yirmi Bin Fersah*, Cilt 1, 8. Baskı, Çev. Mehveş Sorkun, İthaki Yay., İstanbul, 2016, s. 1.

⁵⁰⁶ Jules Verne, *Ay'a Yolculuk*, Çev. Bertan Onaran, Türkiye İş Bankası Kültür Yay., İstanbul, 2017.

⁵⁰⁷ Jules Verne, *Denizler Altında Yirmi Bin Fersah*, Cilt 1; Jules Verne, *Denizler Altında Yirmi Bin Fersah*, Cilt 2, 6. Baskı, Çev. Mehveş Sorkun, İthaki Yay., İstanbul, 2016.

⁵⁰⁸ Jules Verne, *Seksen Günde Dünya Gezisi*, Çev. Bertan Onaran, Türkiye İş Bankası Kültür Yay., İstanbul, 2017.

⁵⁰⁹ Verne, *Ay'a Yolculuk*.

⁵¹⁰ Jules Verne, *Denizler Altında Yirmi Bin Fersah*, Cilt 1; Verne, *Denizler Altında Yirmi Bin Fersah*, Cilt 2.

⁵¹¹ Verne, *Seksen Günde Dünya Gezisi*.

⁵¹² 1870'de Amerikalı Georhe Franciz Train, Dünya'nın etrafında yaklaşık seksen günde seyahat etmiştir. Ancak Train'nin bu yolculuğu pek bilinmez. Dünya'nın etrafında seksen günde ya da daha az bir sürede dolaşılması düşüncesi, Jules Verne'in 1873'de yayınlanan *Seksen Günde Dünya Turu* kitabıyla gündeme gelmiştir. (Stephen Kern, *Zaman ve Uzam Kültürü (1880-1918)*, Çev. Ali Selman, İletişim Yay., İstanbul, 2013, s. 314-315).

⁵¹³ İnsan, ilk defa 21 Temmuz 1969'da Ay'a seyahat etmiştir. ("Men Walk on Moon", *The New York Times*, 21 July 1969, s. 1. Erişim Tarihi: 25.04.2020, Erişim Adresi: <https://timesmachine.nytimes.com/timesmachine/1969/07/21/issue.html>)

⁵¹⁴ 18. yüzyılın sonunda ve 19. yüzyılda elle çalışan denizaltılar mevcuttur. 19. yüzyılın sonlarından itibaren motorlu denizaltı, yapılmaya başlanmıştır. 20. yüzyılda elektrik motorlu denizaltılar vardır. Ancak bu denizaltılar, suyun altında elektriğin depolandığı bataryalarla çalışır. Bataryaların kapasitesinden kaynaklı suyun altında uzun süre seyahat edemez. En hızlı seviyede bir ya da iki saat yolculuk yapabilmıştır. Bataryaların elektrikle doldurulması için tekrar suyun yüzeyine çıkması gerekmiştir. İlk defa 1954'te ABD tarafından yapılan Nautilus isimli nükleer denizaltıyla bu sorun çözülmüştür. Nükleer güçten sağlanan

etmemiştir. Ama Verne'nin yazdıkları, bilim kurgu gibi gözüke de insanın bilimsel ve teknik gelişmeler sayesinde seyahat edebilme kapasitesinin öngörüsüdür. Nitekim *Seksen Günde Dünya Gezisi* kitabını yazdıktan sonra Dünya'nın etrafında seksen günde seyahat edilebileceği düşüncesi insanın aklına gelmiştir.⁵¹⁵

Jules Verne, *Seksen Günde Dünya Gezisi* kitabındaki karakteri İngiliz Phileas Fogg'sun seksen günde Dünya'nın etrafını dolaşabileceğini iddia etmesiyle başlayan yolculuğu konu almıştır.⁵¹⁶ Fogg, trenle İngiltere'den İtalya'ya, oradan gemiyle Mısır'daki Süveyş Kanalı'ndan geçerek Hindistan'a, sonra trenle Hindistan yarımadasını geçmiş, buradan gemiyle Çin, Japonya ve en sonunda ABD'nin batısındaki San Francisco'ya varmıştır. Buradan trenle New York'a ve sonra gemiyle İngiltere'ye ulaşmıştır. Fogg, bazı küçük aksiliklere rağmen İngiltere'den doğuya doğru başladığı yolculuğunu İngiltere'ye batıdan gelerek başarıyla tamamlamıştır.⁵¹⁷

Jules Verne'in Phileas Fogg'su buharlı makineyle hareket eden tren ve buharlı gemi sayesinde Dünya'nın etrafını seksen günde dolaşmıştır. Seyahat güzergahını, buharlı gemi ve tren seferlerinin olduğu yerlere göre belirlemiştir(Bkz. Tablo 3.11):

Gerçekten de, Londra'yla Aden, Aden'le Bombay, Kalküta'yla Singapur ve Singapur'la Yokohama arasında ne de çok dönüp dolaşmışlardı! Londra'dan geçen ellinci enlem dümdüz izlemiş olsa, bütün yol on iki bin mil tutacaktı; oysa Phileas Fogg, ulaşım araçlarından ötürü, yirmi altı bin millik yol katetmek zorundaydı, bunun hemen hemen on yedi bin beş yüzünü aşmıştı 23 Kasım'da.⁵¹⁸

Phileas Fogg'un seyahatinde buhar makineli ulaşım araçları önemlidir. Fogg, yolculuğunda bu tür ulaşım araçlarını tercih etmiştir. ABD'nin doğusundaki San Francisco'dan batıdaki New York'a planladığı süreden daha geç bir zamanda ulaşmıştır. Bu nedenle binmesi gereken gemiyi kaçırmıştır. New York limanında birçok yelkenli gemi vardır. Ama Fogg, yelkenli gemileri dikkate almayarak buharlı gemi aramıştır. Sonunda da buharlı bir gemi bularak İngiltere'ye seyahat etmiştir:

Pek çok gemi hareket bayrağını çekmiş, suların yükselmesini bekliyordu; o kocaman ve güzelim New York limanından, her gün, dünyanın dört bir köşesine en az yüz gemi kalkardı; ama bunların çoğu yelkenliydi, dolayısıyla Phileas Fogg'un işine yaramazdı."⁵¹⁹

elektrikle denizaltı, suyun altında uzun süre seyahat edebilmiştir.(Norman C. Polmar ve Norman Friedman, "Submarine", *Encyclopædia Britannica*, 10 June 2019, Erişim Tarihi: 23.04.2020, Erişim Adresi: <https://www.britannica.com/technology/submarine-naval-vessel#ref57465>) ABD tarafından yapılan ilk nükleer denizaltı Nautilus'un ismi ile Jules Verne'nin *Deniz Altında Yirmi Bin Fersah* kitabındaki elektrikli denizaltının ismi aynıdır.

⁵¹⁵ Nellie Bly, *Around The World in Seventy-Two Days*, Charles River Editors via PublishDrive, 22 March 2018, s. 7. (Erişim adresi: <https://play.google.com/books>)

⁵¹⁶ Verne, *Seksen Günde Dünya Gezisi*, s. 17-20.

⁵¹⁷ Bkz. Verne, *Seksen Günde Dünya Gezisi*.

⁵¹⁸ Verne, *Seksen Günde Dünya Gezisi*, s. 168.

⁵¹⁹ Verne, *Seksen Günde Dünya Gezisi*, s. 231.

Tablo 3.11. Jules Verne'nin Seksen Günde Dünya Gezisi kitabındaki seyahat güzergahı planı⁵²⁰

Güzergah	Ulaşım Aracı
Mont-Cenis Tüneli ve Brindisi'den (Avrupa) Süveyş'e (Mısır)	Tren ve gemi
Süveyş'ten Bombay'a(Hindistan)	Gemi
Bombay'dan Kalküta'ya(Hindistan)	Tren
Kalküta'dan Hong Kong'a (Çin)	Gemi
Hong Kong'dan Yokohama'ya (Japonya)	Gemi
Yokohama'dan San Francisco'ya (ABD)	Gemi
San Francisco'dan New York'a (ABD)	Tren
New York'tan Londra'ya (İngiltere)	Gemi ve tren

Jules Verne'nin *Seksen Günde Dünya Gezisi* kitabı, Dünya'nın etrafının kaç günde dolaşabileceğini gündeme getirmiştir. Verne, kitabını yazarken hiçbir şeyden ilham almadığını belirtmiştir. Ancak George Francis Train isimli Amerikalı bir iş insanı, 1870'de Dünya'nın etrafını seksen günde dolaştığını iddia etmiştir.⁵²¹ Train, Verne'i kendi gerçek seyahat öyküsünü çalmakla suçlamıştır: "O fikrimi çaldı. Phileas Fogg, benim."⁵²²

Jules Verne, *Seksen Günde Dünya Gezisi* kitabındaki Phileas Fogg kurgusal bir karakterdir. Fakat zamanla Fogg, bir roman karakteri olmaktan öteye geçmiştir. Sanki Dünya'nın etrafını seksen günde dolaşan rekor sahibi yaşayan birisine dönüşmüştür. Amerikalı gazeteci Nellie Bly Dünya'nın etrafını dolaşmayı düşündüğünde, bunu yaparken de Fogg'sun rekorunu kırmak istemiştir. Bly, Fogg gerçekmiş gibi düşünmüştür:

Bir düşünce, başka bir düşünceyi getiriyor. Dünya'nın etrafını dolaşma düşüncesi, benim hoşuma gitmişti ve düşünmeye devam ettim: "Phileas Fogg kadar hızlı olabilirim, gitmeliyim."

Sonra seksen günde seyahat edebileceğimi merak ettim ve daha sonra tekrar uyumadan önce Phileas Fogg'un rekorunun kırılabilceğini öğrenme kararıyla kolaycana uyudum.

O gün bir buharlı gemi şirketinin ofisine gittim ve bir zaman çizelgesi seçtim. Endişeyle oturdum ve onları inceledim ve gençlik iksiri bulsam bile bu kadar sevinmezdim. Dünyanın etrafını seksen günden daha az sürede seyahat edilebileceğine dair bir umudum oldu.⁵²³

Nellie Bly, Fransa'dayken ziyaret ettiği Jules Verne'le Dünya'nın etrafında seyahatle ilgili konuştuklarında *Seksen Günde Dünya Turu* kitabındaki Phileas Fogg'tan gerçekmiş gibi bahsetmiştir. Bly'nın Dünya turu güzergahı ile Fogg'sun seyahat rotası hemen hemen aynıdır. Sadece Hindistan güzergahları farklıdır. Fogg, Hindistan yarımadasını trenle geçerken Bly yarımada'nın çevresinden gemiyle dolaşmayı planlamıştır. Verne, Bly'na Hindistan yarımadasını

⁵²⁰ Verne, *Seksen Günde Dünya Gezisi*, s. 18.

⁵²¹ Kern, age., s. 314.

⁵²² Martin Severin Peterson, "George Francis Train: Prometer De Luxe", *Prairie Schooner*, Vol. 16, No. 2, 1942, s. 100.

⁵²³ Bly, age., s. 7.

neden trenle geçmediğini sormuştur. Bly, Fogg'sun kitapta yaşadığı olayı ima ederek genç bir dulu kurtarmak⁵²⁴ yerine zamandan tasarruf etmeyi istediğini belirtmiştir:

“Güzergahım, New York’dan Londra’ya, sonra Calais, Brindisi, Port Said, Süveyş, Aden, Colombo, Penang, Singapur, Hong Kong, Yokohama, San Fransisko, New York.”
“Niçin kahramanım gibi Bombay’dan gitmiyorsun?” diye sordu Bay Verne.
“Çünkü zamanı kurtarmak genç bir dulu kurtarmaktan daha önemlidir.” diye cevap verdim.
“Belki, seyahatini tamamlamadan önce genç bir dulu kurtarabilirsin.” dedi, bay Verne gülümseyerek.⁵²⁵

Nellie Bly, Philies Fogg'sun rekorunu kırmak için 14 Kasım 1889'da New York'tan Dünya turuna başlamıştır. Doğuya doğru başladığı seyahatini 25 Ocak 1890'da batıdan New York'a gelerek tamamlamıştır. Yaklaşık yetmiş iki günde Dünya turu seyahatini bitirmiştir. Böylece Jules Verne'nin *Seksen Günde Dünya Gezisi* kitabının kahramanı Phileas Fogg'un rekorunu kırmıştır.⁵²⁶

Nellie Bly, 72 gün 6 saat ve 11 dakikada seyahatini tamamlamıştır. Bunun 56 gün 12 saat ve 41 dakikasını yolculuk ederek geçirmiştir. 15 gün 17 saat 30 dakikası ise yolculuk etmediği zamandır. Seyahatinin ortalama hızı saatte 36,161 kilometredir. Duraklamalar çıkarıldığında bu rakam yaklaşık saatte 46,204 kilometreye çıkmıştır.⁵²⁷ Toplamda, güzergahı dışındaki Jules Verne'e uğraması çıkarıldığında, yaklaşık 34.987 kilometre yolculuk yapmıştır(Bkz. Tablo 3.11).

Nellie Bly, seyahatinde buharlı makineli ulaşım araçlarını kullanmıştır. Kara yolculuğunda treni, deniz yolculuğunda buharlı gemiyle seyahat etmiştir. New York'tan Londra'ya buharlı gemiyle gitmiştir. Buradan demiryoluyla İtalya'daki Brindisi'ye⁵²⁸ seyahat etmiştir. Sonra buharlı gemiyle Mısır'daki Süveyş Kanalı, Arabistan'ın güneybatı ucundaki Aden, Sri Lanka'daki Colombo, Malezya'daki Penang, Singapore, Çin'de Hong Kong, Japonya'da Yokohama güzergahından ABD'nin batısındaki San Francisco'ya varmıştır. Bu deniz yolculuğunda birden fazla buharlı gemi kullanmıştır. San Francisco'dan trenle New York'a varmıştır(Bkz. Tablo 3.12).

⁵²⁴ Jules Verne'nin *Seksen Günde Dünya Gezisi* kitabının kahramanı Phileas Fogg, Hindistan yarımadasını trenle geçerken küçük bir problem yaşamıştır. Fogg, dönemin medyasında Hindistan'ın batısındaki Bombay ile ülkenin doğusundaki Kalküta arasındaki demiryolunun tamamlandığı haberlerine dayanarak Hindistan yarımadasını trenle geçmeyi planlamıştır. Ancak yolculuğu sırasında bu demiryolunun ortasındaki bir kısmın hala tamamlanmadığını deneyimlemiştir. Bunun üzerine Fogg, tamamlanmayan kısmı fille geçmeye karar vermiştir. Fille yolculuğu sırasında, bir grup Hintliyle karşılaşmıştır. Hintli grup, inançları gereği, eşi ölen genç kadını kocasına eşlik etmesi için kurban etmeye götürür. Fogg, genç kadının kurban edilmesine seyirci kalamayarak yolculuk süresini uzatmayı göze alarak kadını kurtarmıştır.(Verne, *Seksen Günde Dünya Gezisi*, s. 64-86)

⁵²⁵ Bly, age., s. 34.

⁵²⁶ Bly, age., s. 156-159.

⁵²⁷ Bly, age., s. 159.

⁵²⁸ Nellie Bly, İngiltere ile Fransa arasındaki denizi gemiyle geçmiştir.(Bly, age., s. 26-27.) Fransa'da seyahat güzergahından ayrılarak Jules Verne'ni ziyaret etmek için Amiens'e de gitmiştir. (Bly, age., s. 30-36, 159.).

Tablo 3.12. Nellie Bly'nın Dünya'nın etrafındaki seyahatinin güzergahı⁵²⁹

Güzergah	Mil	Seyahat Saati	Ulaşım Aracı
New York Southampton'a(İngiltere)	3.041	184 saat 50 dakika	Buharlı Gemi
Southampton'dan Londra'ya	90	2 saat 15 dakika	Tren
Londra'dan Brindisi'ye ⁵³⁰	1.450	53 saat 30 dakika	Tren
Brindisi'den Port Said'e	930	62 saat 30 dakika	Buharlı Gemi
Port Said'den Aden'e	1.394	110 saat	Buharlı Gemi
Aden'den Colombo'ya	2.093	138 saat	Buharlı Gemi
Colombo'dan Penang'a	1.278	89 saat 55 dakika	Buharlı Gemi
Penang'dan Singapore'a	381	39 saat	Buharlı Gemi
Singapore'dan Hong Kong'a	1.437	111 saat	Buharlı Gemi
Hong Kong'dan Yokohama'ya	1.597	131 saat 40 dakika	Buharlı Gemi
Yokohama'dan San Francisco'a	4.525	333 saat 05 dakika	Buharlı Gemi
San Francisco'dan Chicago'a	2.573	71 saat 05 dakika	Tren
Chicago'dan New York'a	951	29 saat 51 dakika	Tren
Toplam	21.740	1.356 saat 41 dakika	

İnsan, fosil yakıtlı ulaşım araçları sayesinde ulaşımını önemli ölçüde kısaltmış ve Nellie Bly gibi mesafeye meydan okumuştur. Hatta meydan okumanın ötesinde egemendir. Artık önceden hesaplayarak Dünya'nın etrafını daha hızlı dolaşmak için birbirleriyle yarışabilirler. Nellie Bly, Jules Verne'in *Seksen Günde Dünya Gezisi* kitabındaki kurgusal karakter Phileas Fogg'su gerçekmiş gibi görüp⁵³¹ onun rekorunu kırmıştır. Dünya'yı yaklaşık yetmiş iki günde dolaşmıştır.⁵³² Bu yarış, buhar makineli ulaşım araçlarına güvenilerek yapılabilmiştir. Nitekim Bly, Dünya turuna çıkmadan önce bir buharlı gemi şirketinin ofisine giderek buradaki yolculuk tarifelerini incelemiştir. Araştırmasının sonucunda Dünya'nın etrafını, seksen günden daha az bir zamanda dolaşabileceğini anlamıştır. Bunun üzerine Dünya'nın etrafını dolaşmaya karar vermiştir:

O gün bir buharlı gemi şirketinin ofisine gittim ve bir zaman çizelgesi seçtim. Endişeyle oturdum ve onları inceledim ve gençlik iksiri bulsam bile bu kadar sevinmezdim. Dünyanın etrafını seksen günden daha az sürede seyahat edilebileceğine dair bir umudum oldu.⁵³³

Nellie Bly'nın Dünya'yı yaklaşık yetmiş iki günde dolaşmasında fosil yakıtlı ulaşım araçlarının önemi bir karikatüre de konu olmuştur. Karikatürde asıl vurgulanmak istenen Bly'nın seksen günden önce Dünya'nın etrafını dolaşmasıdır. Ancak Bly ile buhar makineli lokomotifin birlikte temsili dikkat çekicidir. Bly, karikatürde bir lokomotif kullanmaktadır. Bu lokomotifle arkasındaki zamanı temsil eden, bir elinde kılıç bir elinde kum saati olan uzun sakallı yaşlıca bir

⁵²⁹ Bly, age., s. 158-159.

⁵³⁰ Nellie Bly'nın Fransa'da Jules Verne'i ziyaret ettiği mesafe dahil değildir. (Bly, age., s. 159)

⁵³¹ Bly, age., s. 7, 34.

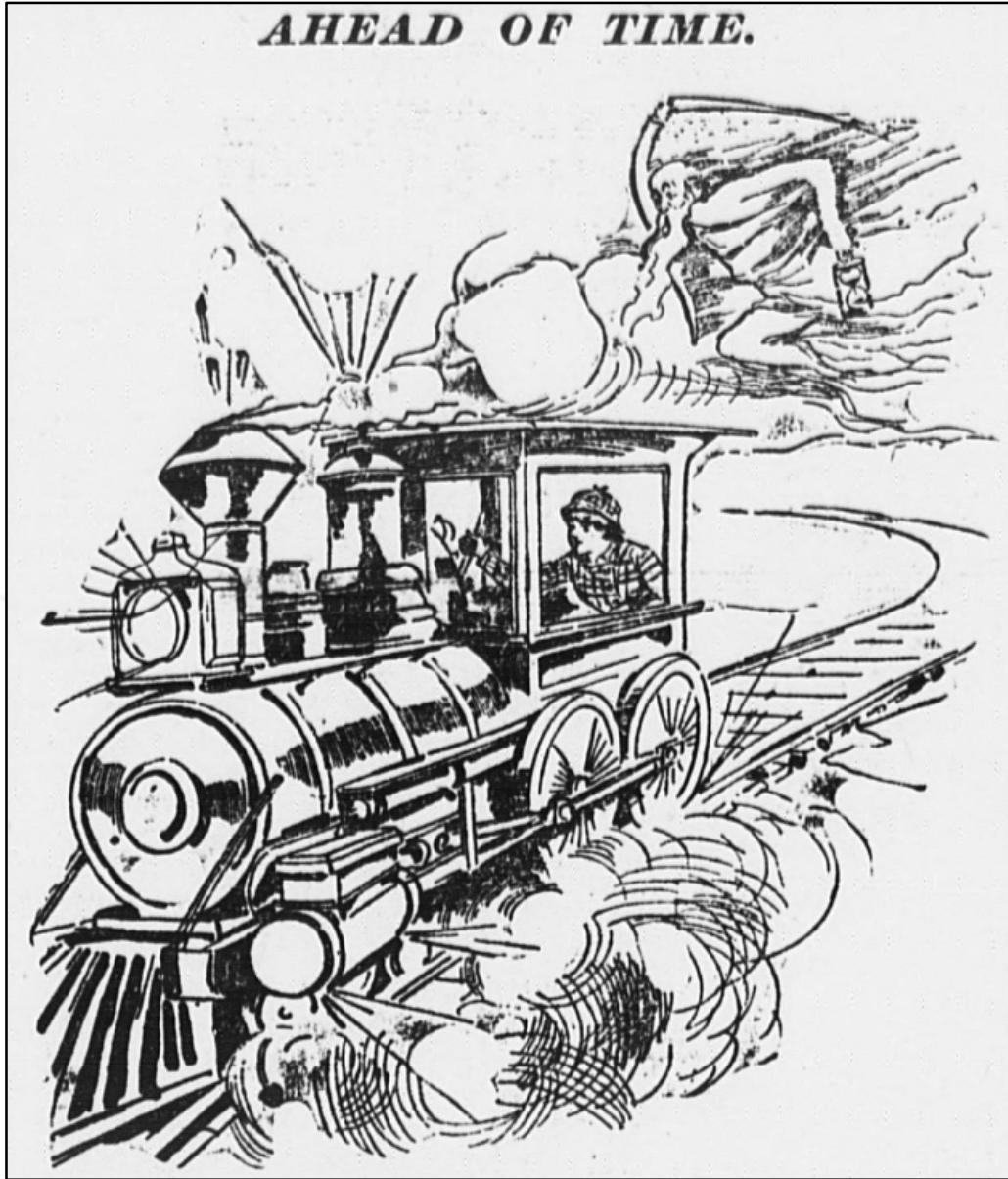
⁵³² Bly, age., s. 157-158.

⁵³³ Bly, age., s. 7.

insandan kaçıyor. Bly'nın lokomotif, etrafından yoğun buharlar çıkaran oldukça hızlı bir şekilde çizilmiştir. Hızlı lokomotif sayesinde Bly, zamanından önce yani seksen günden daha az bir zamanda yolculuğunu tamamladığı gösterilmiştir(Bkz. 3.3).

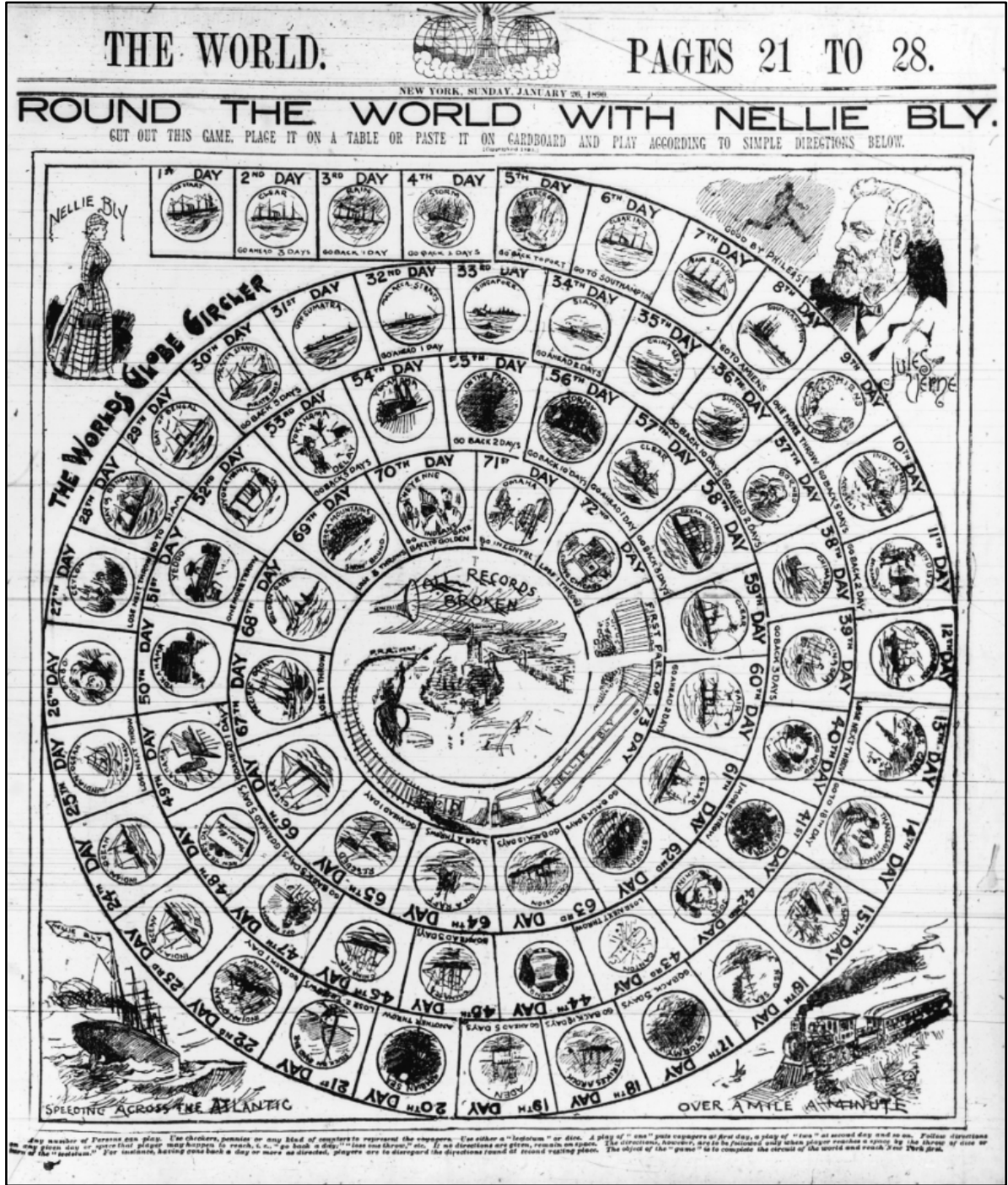
Nellie Bly ile fosil yakıtlı ulaşım araçları arasındaki bağlantı, bir oyuna da yansımıştır. Bly'nın yetmiş iki günde Dünya'nın etrafında dolaşmasıyla ilgili "Nellie Bly'la Dünya'nın Etrafında" isimli bir oyun hazırlanmıştır. Oyun birden fazla kişiyle oynanabilir. Bly'nın yetmiş iki günlük yolculuğunu temsilen birbirini izleyen yetmiş iki kare hazırlanmıştır. İlk gün birinci kare, ikinci gün ikinci kare şeklinde birbirlerini takip ederek yetmiş ikinciye kareye kadar devam edip son bulur. Bu kareler, Bly'nın Dünya turu güzergahına göre hazırlanmıştır. Karelerden oluşan bu hat, birbirini çevreleyecek şekilde bir çember şeklinde içe doğru uzanmıştır. Her oyuncu attığı zara göre karelerde ilerler ve karedeki talimata uyar. Böylece yetmiş ikinci kareye ilk gelen kişi oyuna kazanır. Bu oyunun kenarlarında bazı görseller konulmuştur. Sağ üst köşesinde Bly ve sol üst köşede Jules Verne'nin resmi vardır. Alt köşelerde ise buhar makineli ulaşım araçları olan buharlı gemi ve tren vardır. Bunun dışında oyunda bir başka buhar makineli ulaşım aracı da oyunun ortasında bulunan trendir. Birbirinin içine girerek ortaya doğru uzanan yetmiş iki günden oluşan oyunun hattı, yetmiş üçüncü günde yani oyunun sonunda rayların üzerinde giden bir trene dönüşmüştür. Oyunun sağ alt, sol alt ve ortasında bulunan buharlı gemi ve tren, Bly'nın seyahatindeki buharlı motorlu ulaşım araçlarının önemini göstermiştir(Bkz. Şekil 3.4).

Nellie Bly'nın yetmiş iki günde Dünya'nın etrafında seyahatiyle ilgili hazırlanan oyunda buhar makineli ulaşım araçlarının hızı da vurgulanmıştır. Oyunun sağ altındaki trenin altında "aşırı hızla" ve sol alt köşedeki buharlı geminin altında "Atlantik boyunca hızlanmak" yazılmıştır. Bunun dışında bu iki ulaşım aracının ve oyunun ortasındaki trenin bacalarında simsiyah duman yükselmiştir. Siyah dumanla, buhar makineli ulaşım araçlarının hareket halinde oldukları gösterilmiştir. Hatta dumanların simsiyah olması aslında hareketin ötesinde hızlı bir şekilde yol aldıkları vurgulanmak istenmiştir(Bkz. Şekil 3.4).



Şekil 3.3. Nellie Bly ve buhar makineli lokomotifin birlikte temsilini gösteren bir karikatür.⁵³⁴

⁵³⁴ "Nellie Bly Extra", *The Evening World*, January 25, 1890, s. 1. Erişim Tarihi: 24.04.2020, Erişim Adresi: <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn83030193/1890-01-25/ed-3/seq-1/>



Şekil 3.4. Nellie Bly'nın 72 günde Dünya turuyla ilgili hazırlanmış oyun⁵³⁵

Nellie Bly'nın seyahati, Dünya'nın küçüldüğünün göstergesidir. 1889'da New York'ta yaşayan bir insan, Dünya'nın çeşitli yerleri için yolculuk bileti alabilir. Bly, Dünya etrafında dolaşmayı düşündüğü güzergahı üzerindeki ulaşım araçlarıyla ilgili bütün yolculuk biletlerini alabilme imkanına sahiptir:

⁵³⁵ "Jan 25, 1890 CE: Around the World in 72 Days", Erişim Tarihi: 12.03.2019, Erişim Adresi: <https://www.nationalgeographic.org/thisday/jan25/around-world-72-days/>

New York'tan bütün seyahatim için bilet alabiliyorum. Ama seyahatimin her hangi bir kısmında güzergahımı değiştirebilirdim. Bu yüzden sadece New York'tan Londra'ya bilet aldım.⁵³⁶

Nellie Bly'nın Dünya'nın etrafını seksen günden az bir sürede dolaşması birçok kişi tarafından, özellikle Amerikalılar tarafından, önemsenmiştir. Böyle bir seyahatin seksen günden daha az bir sürede yapılması birçok kişinin dikkatini çekmiştir. Bly, Pasifik Okyanusu'nu aşarak Amerika'nın batısındaki San Francisco'ya vardığından büyük bir sevinçle karşılanmıştır. San Francisco'dan yolculuğunu tamamlayacağı New York'a seyahati boyunca birçok yerde çok sayıda insan tarafından karşılama törenleri düzenlenmiştir.⁵³⁷ Nitekim New York'a vardığında yaklaşık on beş bin kişi onu karşılamak için bekliyordu. *The Evening World* gazetesi, Bly'nın New York'a vardığı gün Bly'na özel ekstra sayı çıkarmıştır. Bu sayının ilk sayfasının tamamını Bly'na ayırmıştır.⁵³⁸

Dünya'nın etrafında dolaşma rekoru, Nellie Bly'dan sonra da devam etmiştir. 1892'de George Francis Train, Bly'nın 1889-1890'daki yaklaşık yetmiş iki günlük rekorunu altmış güne indirmiştir. 1902'de bazı Avrupa ve Çin temsilcileri bir araya gelerek Paris ile Pekin arasında bir demiryolu yapılmasını planlamıştır. Bu demiryolu sayesinde Dünya'yı kırk günde dolaşabileceği ön görülmüştür.⁵³⁹

İnsan, artık fosil yakıtlı buhar makineli ulaşım araçları sayesinde doğaya bağımlı değildir. Amerikalı Nellie Bly gibi 1889'da New York'ta bir buharlı gemi ofisine giderek seksen günden önce Dünya'nın etrafında dolaşabileceğini öngörüp⁵⁴⁰, uygulayabilmiştir.⁵⁴¹ Artık Kubilay Han dönemi Çin'inin⁵⁴² ve Osmanlı Devleti'nin⁵⁴³ olabildiğince hızlı gitmek isteyen postacıları gibi yorulan atın değiştirilmesine gerek kalmamıştır. Karayolunda buhar makineli trenler, teknik bir problem çıkarmadığı sürece hızlı bir şekilde gidebilmiştir. Böylece insan, yolculuğunda insan, at, eşek, deve gibi organik güçlere bağımlılığı kalmamıştır. Aynı şekilde su yolunda da buhar makinesi sayesinde rüzgar gücü, su akıntısı, insan kuvveti gibi biyolojik ve doğal güçlere bağımlılığı ortadan kalkmıştır. Buhar makinesinin gücü sayesinde gemi, istediği zaman yola çıkarak istediği yöne gidebilmiştir. 1492'de Amerika'da Kristof Kolomb⁵⁴⁴ ve 1787'de İtalya'da gezgin Gothe⁵⁴⁵ gibi geminin hareket etmesi için rüzgarın esmesini beklemesi gerekmemiştir. Antik dönemde

⁵³⁶ Bly, age., s. 10.

⁵³⁷ Bly, age., s. 151-156..

⁵³⁸ "Nellie Bly Extra", *The Evening World*, January 25, 1890, s. 1, Erişim Tarihi: 24.04.2020, Erişim Adresi: <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn83030193/1890-01-25/ed-3/seq-1/>

⁵³⁹ Kern, age., s. 315.

⁵⁴⁰ Bly, age., s. 7.

⁵⁴¹ Bly, age., s. 156-159.

⁵⁴² Polo, age., s. 154.

⁵⁴³ Halaçoğlu, age., s. 43-45.

⁵⁴⁴ Kolomb, age., s. 41.

⁵⁴⁵ Goethe, age., Cilt 2, s. 74.

Yunanistan'daki Kral Agamemnon gibi donanmasının hareket edebilmesi amacıyla gerekli rüzgarın esmesi için Tanrı'ya kızını kurban etmesine⁵⁴⁶ ihtiyacı yoktur.

3.4. Bereketli Topraklara Doğru: Paranın Çukurova'ya Müdahalesi

19. yüzyılın başında Çukurova, ekonomik ve nüfus açısından önemli bir yer değildir. Pamuk ve tahıl üretiminde, daha çok kendi ihtiyaçlarına yönelik üretimin yapıldığı bir yerdir. Bölgenin en önemli özelliği Batı Anadolu'dan Suriye'ye doğru giden uzun mesafeli yolun üzerinde olmasıdır.⁵⁴⁷ Bölgenin kaderi 1832 ile 1840 yılları arasında, Mısır valisi Mehmet Ali Paşa'nın oğlu İbrahim Paşa'nın bölgeyi yönetmesiyle değişir. İbrahim Paşa'nın tarımsal verimliliği yükseltecek çalışmaları sonucunda bölgenin ekonomik önemi ortaya çıkmıştır. İbrahim Paşa sonrasında da bölgenin ekonomik kapasitesini arttırıcı faaliyetlere devam edilmiş ve bölgenin ekonomik önemi gittikçe yükselmiştir.

Çukurova'nın tarihini de etkileyecek olaylar silsilesinin başlangıcı, Osmanlı Devleti'nin Mısır valisi Kavalalı Mehmet Ali Paşa'nın merkezi yönetime karşı isyan etmesidir. Mehmet Ali Paşa, Napolyon Bonapart önderliğindeki Fransızların Mısır'ı işgal etmesi üzerine Balkanlardan gönderilen Osmanlı kuvvetlerinin arasında bulunmasıyla Mısır'a gelmiştir. Zamanla Mısır'da gücünün arttırmıştır. 1804'te Osmanlı Devleti tarafından Mısır'a vali olarak atanmıştır.⁵⁴⁸

Mehmet Ali Paşa, "Modern Mısır'ın Kurucusu" olduğu düşünülür.⁵⁴⁹ Sulama kanalları inşa ederek Mısır'da tarımın gelişmesini sağlamıştır. Tarımda pamuk ekimini ön plana çıkarmıştır.⁵⁵⁰ Okullar, fabrikalar ve hastaneler inşa etmiştir.⁵⁵¹ 1811'de kölemenleri ortadan kaldırarak merkezi iktidarını güçlendirmiştir. Kölemen ve vakıf topraklarına el koymuştur. Fransa'dan subay ve teknisyenler getirerek Avrupa orduları gibi modern bir ordu ve donanma kurmuştur. Avrupa'nın çeşitli ülkelerine, daha çok Fransa'ya, öğrenciler yollamıştır. Mısır'ın gelirini yükseltmiştir. Mısır'ın valisi olduğu zaman ülkenin geliri 13 bin kesedir. İkinci senesinde 18 bin kese, dördüncü senesinde 35 bin kese, daha sonra bu sayı 400 bin keseye kadar artmıştır. Bu gelirin sadece 12 bin kesesi Osmanlı Devleti merkezi yönetimine gönderilmiştir. Böylece gelirin önemli bir kısmı Mısır'a kalmıştır.⁵⁵²

Mısır valisi Mehmet Ali Paşa ile Osmanlı Devleti arasındaki ilk anlaşmazlık 1824'te Yunan İsyanı'nda yaşanmıştır. Osmanlı Devleti, Mehmet Ali Paşa'nın Mora'daki Yunan İsyanı'nı

⁵⁴⁶ Euripides, age., s. 7.

⁵⁴⁷ Toksöz, agm., s. 97.

⁵⁴⁸ Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi*, V. Cilt, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara, 2007, s. 125-126.

⁵⁴⁹ Khaled Fahmy, *Paşanın Adamları Kavalalı Mehmet Ali Paşa, Ordu ve Modern Mısır*, Çev. Deniz Zarakolu, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yay., İstanbul, 2010, s. 12.

⁵⁵⁰ Karal, *Osmanlı Tarihi*, s. 127.

⁵⁵¹ Fahmy, age., s. 12

⁵⁵² Karal, age., s. 126-128.

bastırması karşılığında Mora ve Girit'in yönetimini Mehmet Ali Paşa'ya bırakacaktı.⁵⁵³ Mısır ordusu, Mora'daki Yunan İsyanını bastırmakta başarılı olmuştur. Fakat Avrupalı devletler Yunan İsyanı'na müdahale etmiştir. 1827'de Navarin'da Osmanlı ve Mısır donanması yakılmıştır.⁵⁵⁴ 1828'de Mehmet Ali Paşa, Osmanlı Devleti'nin iznini almaksızın İngilizlerle anlaşarak askerlerini Mora'dan çekmiştir. Bu sırada Mora'daki Yunan İsyanı'ndan kaynaklı Osmanlı Devleti ile Rusya arasında anlaşmazlıklar çıkarak savaşa dönüşmüştür. Savaş sırasında Mehmet Ali Paşa, Osmanlı Devleti'nin asker istemesine rağmen göndermemiştir.⁵⁵⁵ Sonuç olarak Osmanlı Devleti, Mora'nın Yunanlılara bırakılmasından dolayı Mehmet Ali Paşa'ya sadece Girit'in yönetimini vermiştir. Bunun üzerine Mehmet Ali Paşa, Suriye idaresinin kendisine verilmesini istemiştir. Fakat Osmanlı yönetimi bunu kabul etmemiştir.⁵⁵⁶ Mehmet Ali Paşa, Yunan İsyanı'ndaki kayıplarına karşın Girit'in verilmesini yetersiz görmüş ve Suriye'yi kendi yönetimine almak istemiştir.⁵⁵⁷

Mısır valisi Mehmet Ali Paşa'nın Osmanlı Devleti'ne isyanı, Sayda Valisi Abdullah Paşa'yla sorun yaşamasıyla başlamıştır.⁵⁵⁸ Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa ve Sayda Valisi Abdullah Paşa, Suriye'nin yönetimini ele geçirmek için birbirleriyle rekabet halindedir. Çeşitli konularda sorunlar yaşamışlardır. Bunlardan ilki Abdullah Paşa, zorunlu askerlik kaçmak ve daha iyi hayat koşullarında yaşamak amacıyla Mısır'dan kaçıp kendisine sığınan kişileri Mehmet Ali Paşa'ya iade etmemiştir. İkincisi Abdullah Paşa, Mehmet Ali Paşa'ya olan para borcunu ödememiştir. Üçüncüsü Abdullah Paşa, Mısır ekonomisi için önemli sayılan ipek böceği tohumlarının satışını yasaklamıştır. Sonuncusu ise Mısır tüccarlarının Suriye'ye giderken mallarına el koymuştur.⁵⁵⁹ Bunun üzerine 1831'de Mehmet Ali Paşa, asker göndererek Akka'yı kuşatmıştır.⁵⁶⁰ Osmanlı Devleti, Mehmet Ali Paşa'dan askerlerini çekmesine yönelik ikazda bulunmuştur.⁵⁶¹ Fakat Mehmet Ali Paşa, Akka'yı kuşatmaya devam etmiş ve 27 Mayıs 1832'de kenti ele geçirmiştir.⁵⁶² Daha sonra Mısır ordusu, Şam'a doğru ilerlemiştir.⁵⁶³ Şam'ı aldıktan sonra Humus yakınlarında

⁵⁵³ Fatih Gencer, "İsyana Giden Yol, Anadolu'ya Açılan Kapı: Mehmet Ali Paşa'nın Akka'yı Ele Geçirmesi", *History Studies*, Volume 7, Issue 1, 2015, s. 65.

⁵⁵⁴ Fahmy, age., s. 54-60.

⁵⁵⁵ Emine Eren, *Kavalalı Mehmet Ali Paşa İsyanı ve Mısır Meselesi*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Eskişehir, 2008, s. 23-24.

⁵⁵⁶ Gencer, agm., s. 65.

⁵⁵⁷ Fahmy, age., s. 60.

⁵⁵⁸ "Umûr-ı Dâhiliye", *Takvîm-i Vekâyi*, Def'a 4, 21 Cemaziyelahir 1247, s. 1; "Sûret-i Emr-i Âli", *Takvîm-i Vekâyi*, Def'a 5, 28 Cemaziyelahir 1247, s. 2-3; "Umûr-ı Dâhiliye", *Takvîm-i Vekâyi*, Def'a 23, 21 Zilkade 1247 s. 1-2. *Takvîm-i Vekâyi* gazetesine göre Osmanlı Devleti'ndeki Mısır sorunu için bkz. Meryem Aslan, *Mısır Sorunu'nun Takvim-i Vekayî'ye Yansımaları (1831-1841)*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Bitlis Eren Üniversitesi-Mardin Artuklu Üniversitesi, Bitlis, 2017.

⁵⁵⁹ Gencer, agm., s. 67.

⁵⁶⁰ BOA., HAT., 356/1997.

⁵⁶¹ "Umûr-ı Dâhiliye", *Takvîm-i Vekâyi*, Def'a 4, 21 Cemaziyelahir 1247, s. 1; "Sûret-i Emr-i Âli", *Takvîm-i Vekâyi*, Def'a 5, 28 Cemaziyelahir 1247, s. 2-3; "Umûr-ı Dâhiliye", *Takvîm-i Vekâyi*, Def'a 23, 21 Zilkade 1247 s. 1-2.

⁵⁶² "Umûr-ı Dâhiliye", *Takvîm-i Vekâyi*, Def'a 30, 21 Muharrem 1248, s. 1-3.

⁵⁶³ "Umûr-ı Dâhiliye", *Takvîm-i Vekâyi*, Def'a 31, Selh Muharrem 1248, s. 1-2.

ve Suriye'nin en kuzeyindeki Bilan'da Osmanlı ordusunu yenmiştir. Nitekim Mısır ordusu, 31 Temmuz 1832'de Adana ve Tarsus'u ele geçirmiştir.⁵⁶⁴ Böylece Çukurova'da 1840'a kadar sürecek Mısır yönetimi başlamıştır.⁵⁶⁵

Çukurova, 1832 ile 1840 yılları arasında Mısır valisi Mehmet Ali Paşa'nın oğlu İbrahim Paşa'nın idaresinde kalmıştır. Bu süre boyunca İbrahim Paşa, bölgede düzeni sağlamış ve tarımsal verimliliği yükseltecek çalışmalar yapmıştır.⁵⁶⁶

İbrahim Paşa, Çukurova'da düzeni sağlamıştır. Rüşveti ortadan kaldırmıştır. Üst düzey yöneticilerden memura subaya kadar rüşvet, ortadan kalkmıştır. Yüksek vergiler alınmamıştır. Adana Eyaleti'nin yöneticisi Mirliya Mehmed Bey, İbrahim Paşa'ya bölgenin vergisinin az olduğunu belirterek yükseltilmesini istemiştir. Fakat İbrahim Paşa, "Allah'ını seversen Mehmed Bey şu donsuz Türkleri bağışdırma" cevabıyla bölge halkının yoksulluğunu ima ederek verginin arttırılmasını kabul etmemiştir. Vergi, özenli toplanılmıştır. Yanlışlık yapılmamaya dikkat edilmiştir. Vergilerin özenli toplanılması için memurlar özenli seçilmiştir. Vergi memurları özellikle Kiptîler'den seçilmiştir. Kiptîler, işinde becerikli ve işini gayet dikkatli yapmışlardır. Vergi memurlarının hata yapmalarını engellemek için caydırıcı cezalar uygulanmıştır. Hata yaptıklarında kırbaç cezasına çarptırılmışlardır. Angarya kaldırılmıştır. İnsanlar çalıştıklarında, ücretleri ödenmiştir.⁵⁶⁷

Kurallara ve hukuki konulara özen gösterilmiştir. Kişiler arasında anlaşmazlık olduğunda bu durum resmi görevli tarafından kayıt altına alınmış ve kişiler sorgulanmak için götürülmüştür. Bu kuralı kimse çiğnememiştir. Örneğin Gülek'ten Tarsus'a giden Mısırlı bir asker ile bir çiftçi arasında anlaşmazlık çıkmıştır. Çiftçi, Mısırlı askeri birkaç yerinden yaralamıştır. Bunun üzerine çiftçi ve Mısırlı asker arasındaki anlaşmazlık, kayıt altına alınmış ve ikisi sorgulanmak üzere Tarsus'a götürülmüştür. Çiftçinin köyündeki arkadaşları, Tarsus'a götürülen arkadaşlarının akıbetinden korkmuşlardır. Bu durumun düzeltilmesi için bölgedeki Menemencioğlu aşiretinin beyinden yardım istemişlerdir. Aşiret beyi, "O adama Allahu ta'âlâdan imdâd olsun. Mâdem ki askeri böyle mecruh etmiş, artık bunun halâsı mümkün değildir" diyerek çiftçinin akıbetini olumsuz görmüştür. Fakat Tarsus'taki sorgulama neticesinde Mısırlı askerin kurallara uymayarak haksız olduğu belirlenmiştir. Asker kırbaç cezasına çarptırılırken çiftçi serbest bırakılmıştır.⁵⁶⁸

İbrahim Paşa, Çukurova'nın ekonomik gelirini yükseltici çalışmalar yapmıştır. Bunun için önünde başarılı bir örnek de vardır. Bu örnek Mısır'dır. Mısır Valisi, İbrahim Paşa'nın babası,

⁵⁶⁴ Fahmy, age., s.63-65.

⁵⁶⁵ "Umûr-ı Dâhiliye", *Takvîm-i Vekâyî*, Def'a 212, 6 Şevvâl 1256, s. 1-3; Menemencioğlu Ahmed Bey, *Menemencioğulları Tarihi*, Haz. Yılmaz Kurt, Akçağ Yay., Ankara, 1997, s. 139.

⁵⁶⁶ Menemencioğlu Ahmed Bey, age.,s. 132-141.

⁵⁶⁷ Menemencioğlu Ahmed Bey, age.,s. 139-140.

⁵⁶⁸ Menemencioğlu Ahmed Bey, age., s. 139-141.

Mehmet Ali Paşa, ülke gelirini yükseltmek için tarımsal reformlar yapmıştır. Göçebe Arap aşiretlerini tarım arazilerinin dışına çıkartmıştır. Örneğin Fayyum'un nüfusu, göçebe Arap aşiretlerinin baskın korkusundan dolayı azalmıştır.⁵⁶⁹ Sulama kanalları inşa etmiştir. Sulama kanallarının uzunluğu iki katından daha fazla artmıştır. Su taşkınlarından kaynaklı kanallara dolan alüvyonlar, her yıl düzenli bir şekilde temizlenmiştir. Su kanallarının derinlikleri arttırılmıştır. Böylece eskiden Nil nehrinin seviyesinin düştüğü zaman kullanılamayan kanallar artık devamlı olarak kullanılmıştır. Büyük su kanalları yaptırmıştır. Bunların arasında en öne çıkanı Mahmudiye Kanalı'dır. İsmi Sultan II. Mahmut'tan almıştır. Bu kanal, antik bir su kanalının tekrar kazılmasıyla yapılmıştır. Nil nehri ile İskenderiye şehri arasına inşa edilmiştir. Uzunluğu yetmiş iki kilometredir. Nisan 1817'de başlayan inşaat 1820'nin başında tamamlanmıştır. Bu kanal sayesinde İskenderiye'ye düzenli temiz su temin edilmiştir. İskenderiye'yle iletişim artmıştır. Kanalin kenarındaki tarım arazileri ıslah edilmiştir. Bütün bu çalışmaların sonucunda yıl boyunca düzenli sulama yapılan tarım arazilerinin oranı 1813-1830 yılları arasında %18 artmıştır. Ayrıca yıl içinde birden fazla ürün elde edilebilmiştir.⁵⁷⁰

İbrahim Paşa, babası Mehmet Ali Paşa'nın Mısır'da uyguladığı tarımsal reformların benzerini uygulamıştır. Öncelikle bölgedeki göçebe aşiretleri kontrol altına almaya çabalamıştır. Çünkü aşiretler arasında anlaşmazlıklar yaşandığı zaman bölgede bir anda karışıklıklar ortaya çıkar.⁵⁷¹ İbrahim Paşa, öncelikle göçebe aşiretlerle işbirliği yaparak yönetimini benimsetmek istemiştir. Ancak işbirliği yapılmaması üzerine şiddet yoluyla göçebe aşiretleri itaat ettirme yöntemini uygulamıştır. Örneğin Menemencioğlu Aşireti⁵⁷² ve Kozan Dağı'nın doğusundaki Samur Ağa, işbirliği yapmıştır. Kozan Dağı'nın batısındaki Çadırcı Mehmed Ağa ise itaat etmemiştir. Bunun üzerine İbrahim Paşa, Kozan Dağı'na asker yollamıştır. Fakat başarısız olmuştur.⁵⁷³ İbrahim Paşa, göçebe aşiretleri tam olarak kendisine itaat ettiremese de sonuç olarak olumlu gelişme sağlayabilmiştir. Tarımsal reformları uygulamayı düşündüğü Çukurova'nın Adana ve Tarsus kentlerinin güneyindeki bölgeyi, göçebelerden uzaklaştırmıştır. En azından tarım hasadının yapıldığı zamanda göçbeleri uzak tutmayı başarmıştır.⁵⁷⁴

Adana ve Tarsus'un güneyindeki bazı tarım arazilerinden yeterli verim alınamamıştır. Seyhan ve Ceyhan nehrinin geniş deltaları, yetersiz drenajdan dolayı çok sayıda bataklık oluşturmuştur. Ayrıca Seyhan ve Ceyhan nehirlerinin durgun suları ile çevrilidir. İnsanlar, basit su kanalları kullanır. Fakat bunlar yetersizdir. Yapılan çalışmalar sonucunda bataklıklar ve

⁵⁶⁹ Meltem Toksöz, age., s. 43-44.

⁵⁷⁰ Khaled Fahmy, "The Era of Muhammed 'Ali Pasha, 1805-1848", *The Cambridge History of Egypt Modern Egypt from 1517 to The End of The Twentieth Century*, Volume 2, Edited M. W. Daly, Cambridge University Press, 2008, Cambridge, s. 152.

⁵⁷¹ Toksöz, *Nomads, Migrants and ...*, s. 44-45.

⁵⁷² Menemencioğlu Ahmed Bey, age., s. 125-131.

⁵⁷³ Cevdet Paşa, age., s. 110.

⁵⁷⁴ Toksöz, *Nomads, Migrants and ...*, s. 45.

durgun sular, drenajla ıslah edilmiştir. Tarsus nehri boyunca, tıpkı Mısır'da Nil Nehri'nde yapıldığı gibi, barajlar ve su kanalları yapılarak su seviyesi yüksek tutulmuştur. Böylece düzenli sulama yapılmıştır. Su kanalları sayesinde tarım arazilerinin oranı yükselmiştir.⁵⁷⁵

Tarımsal verimliliğin yükseltilmesi için göçebeler tarım arazisinden uzak tutulmuştur ve su kanalları inşa edilmiştir. Ancak İbrahim Paşa, bir başka problemle daha karşılaşmıştır. Bu sorun iş gücü eksikliğidir. İbrahim Paşa, iş gücü ihtiyacını karşılamak için Arapları ve hatta Kuzey Afrikalıları Çukurova'ya yerleştirmiştir.⁵⁷⁶ Tarım işçilerinin çalışma saatlerini tekrar düzenlemiştir. Önceden işçiler, Adana'nın pazarının kurulduğu Salı günü tatil yaparlardı. Fakat çalıştıkları çiftlikten Adana'nın pazarına gidebilmek için gece yola çıkarlardı. Bu durumu fırsat bilen hırsızlar işçilerin eşyalarını çalar, eşlerine ve kızlarına tecavüz ederler. Bu olumsuz durumu engellemek için 1835'te İbrahim Paşa, Pazartesi günü çalışma süresini öğlene kadar indirmiştir. Ayrıca işçilerin maaşında da düşüş yapılmamıştır. İşçiler, maaşlarında düşüş olmadan yarım günlük tatil verilmesi ve hırsızlık ile tecavüz riskinden kurtulmalarına karşılık İbrahim Paşa'ya sempati beslemişlerdir. Öyle ki Mısır yönetiminden seksen beş yıl sonra bile Çukurova'da İbrahim Paşa hatırlanır. 1925'te Çukurova'da çalışan tarım işçileri, gün sonunda mesai bitiminden hemen sonra aynı anda İbrahim Paşa'ya da rahmet okudukları "Akşama hürmet, sabaha niyet, kolumuza kuvvet, ağamıza devlet, kesemize bereket, kör şeytana lanet, bir daha lanet, bir daha lanet, İbrahim Paşaya rahmet, peygambere salavat."⁵⁷⁷ duasını söylerler.

İbrahim Paşa, ıslah ettiği tarım arazilerinde kullanılacak çiftçilik araç ve gereçlerini Çukurova halkını organize ederek temin etmiştir. Bu araç ve gereçleri bölge halkına pay ederek sağlamıştır. Örneğin İbrahim Paşa, bölge halkından bin tane saban toplamayı planlamıştır. Kimin ne kadar saban vereceğini planlayarak ilgili kişilere bildirmiştir. Menemencioğlu aşiretinden Ahmed Bey'den on, Ahmed Bey'in kardeşi Hacı Nabi Bey'den yedi ve Ahmed Bey'in yeğeni Çelebi Ağa'dan dört tane saban teslim etmesi talep edilmiştir. Yine bu sabanların çekilmesi için öküz de istenmiştir. Menemencioğlu Ahmed Bey ve Ahmed Bey'in kardeşi Hacı Nabi Bey'den istenen on yedi saban için yetmiş ile seksen arası öküz teslim etmesi bildirilmiştir. Ahmed Bey, kendisinden

⁵⁷⁵ Toksöz, *Nomads, Migrants and ...*, s. 47.

⁵⁷⁶ Toksöz, *Nomads, Migrants and ...*, s. 46-47.

⁵⁷⁷ *Adana Ziraat Amelesi*, Türk Sözü Matbaası, Adana, 1341, s. 10. Bu duadan *Yeni Adana* gazetesinde köşe yazarlığı yapan Nurettin Çelmeoğlu tarafından da bahsedilmiştir. Çelmeoğlu, 19 Temmuz 2015 tarihindeki yazısında, çocukluğunda tarım işçilerinin mesaiyi bitirdikleri zaman kibleye dönerek aynı anda dua söylediklerini belirtmiştir. Bu dua, Adana Ziraat Amelesi'ndeki duanın hemen hemen aynısıdır: "Akşama hürmet!.. Aamiiin!.. Sabaha niyet!.. Aamiiin!.. Kolumuza kuvvet!.. Aamiiin!.. Ağamıza devlet!.. Aamiiin!.. Kesemize bereket!.. Aamiiin!.. İbrahim Paşa'ya rahmet!.. Bir daha rahmet!.. Bir daha rahmet!.. Kör şeytana lanet!.. Aamiiin!.. Peygambere salveet; Sallü ala Muhammet!.." (Nurettin Çelmeoğlu, "Tarlalarda Akşam Duası", *Yeni Adana*, 19.07.2015, Erişim Tarihi: 19.04.2019, Erişim Adresi: <http://www.yeniadana.net/kose-yazilari/tarlalarda-aksam-duasi--216.html>)

ve kardeşinden istenen saban, öküz ve diğer gereçleri hazırlayarak teslim etmiştir: “100 bin guruşa tevakkuf eder ise de ne çâre bu kadar masraf ederek yaptık”⁵⁷⁸

Çukurova’da ekilen tarım ürünlerinde de değişiklik yapılmıştır. Özellikle pamuk ekimine önem verilmiştir. Pamuk, merkezli bir tarım yapılmıştır. Sulama kanalları yapılırken de pamuk ekimi dikkate alınarak inşa edilmiştir. Çünkü pamuk düzenli su isteyen bir bitkidir. Pamuk, öncelikli tarım bitkisi yapılmıştır. Pamuk tarımından daha iyi verim almak için nadas kaldırılmıştır ve buğday ikinci tarım bitkisine dönüştürülmüştür.⁵⁷⁹ Kıbrıs’tan buğday ve Mısır’dan divrak arpası ekilmesi için getirilmiştir.⁵⁸⁰ Ayrıca Çukurova’da ilk defa şeker kamışı yetiştirilmeye başlanmıştır.⁵⁸¹ Şeker kamışının tohumları ve bu bitkinin tarımını yapacak uzman işgücü Mısır’dan getirilmiştir.⁵⁸²

Çukurova’da Mısır yönetimi, 1840’ta son bulmuştu. Bölge tekrar Osmanlı yönetimine girmiştir.⁵⁸³ Osmanlı yönetimi, bölgenin tarımsal ekonomik potansiyelinin ve bunun devletin mali yapısına katkısının farkındadır. Bölgeyle ilgili çeşitli konularda yaptırdığı raporlarda, arazinin tarımsal verimliliğinin oldukça yüksek olduğu vurgulanmıştır.⁵⁸⁴

1847’de Osmanlı yönetimi, Çukurova’da göçebe yaşayan aşiretler hakkında bir rapor hazırlatmıştır. Raporda bölgenin yüksek tarımsal potansiyeli vurgulanmıştır. Raporda kullanılan bazı kavramlar, bölgenin tarımsal değerinin yüksekliğini gösterir niteliktedir. Bölge için “gayet kuvvetlü ve bıkır arazi”⁵⁸⁵ ifadeleri kullanılmıştır. Burada “bıkır” ifadesi dikkat çekicidir. Anlamı “bozulmamış”⁵⁸⁶ dır. Bu kavramla aslında bölgenin tarımsal potansiyelinin farkına varılmamış olduğu ve tam olarak kullanılmadığı belirtilmek istenmiştir.

1847’deki raporda, Çukurova’daki tarımsal verimliliğin yüksek olduğu belirtilmiştir. Öncelikle bölgenin tarıma uygun arazi geniştir. Tarım arazisinin yarısının mera ve nadasa bırakılarak kullanım dışı tutulmasına rağmen geriye yine de 550 bin dönüm arazi kalır. Arazi geniş olmasının yanı sıra oldukça da verimlidir. Yirmi sene nadasa bırakılmaksızın tarım yapılabilir. Bu durum tarımsal verimliliğe etkide bulunmaz. Buğday ve arpa tarımında bir kileye otuz kileden fazla ürün alınabilir. Sulu tarım ürünleri olan pirinç, darı ve susam ise bir kileye kırk hatta yüz kileye kadar ürün hasadı yapılabilir.⁵⁸⁷

⁵⁷⁸ Menemencioğlu Ahmed Bey, age., s. 132.

⁵⁷⁹ Toksöz, *Nomads, Migrants and ...*, s. 47-48.

⁵⁸⁰ Toksöz ve Emre Yalçın, agm., s. 437.

⁵⁸¹ Ainsworth, age., s. 85.

⁵⁸² Toksöz, *Nomads, Migrants and ...*, s. 48.

⁵⁸³ “Umûr-ı Dâhiliye”, *Takvîm-i Vekâyi*, Def’a 212, 6 Şevvâl 1256, s. 1-3; Menemencioğlu Ahmed Bey, age., s. 139.

⁵⁸⁴ BOA., Meclis-i Vâlâ(MVL.), 17/61.; BOA., İrâde Meclis-i Vâlâ(İ.MVL.), 238/8471; BOA., İrâde Dahiliye(İ.DH.), 447/29532.

⁵⁸⁵ BOA., MVL., 17/61.

⁵⁸⁶ Şemseddin Sami, “Bıkır”, age., s. 298.

⁵⁸⁷ BOA., MVL., 17/61.

Çukurova'nın tarımsal ekonomik değeri, Osmanlı Devleti'nin mali yapısına katkıda bulunacağı öngörülmüştür. Eğer bölgenin tamamında tarım yapılırsa, önemli miktarda vergi geliri elde edilecekti. Bölgede buğday ve arpa, bir kileye otuz kileden fazla ürün verir. Bu oranı en düşük ihtimaliyle bir kileye on kile verdiği hesap edildiğinde, dönüm başına bir kile öşür vergisi alınarak toplamda 550 bin kile öşür vergisi alınabilir.⁵⁸⁸

Çukurova'nın tarımsal potansiyeli yüksektir. Fakat bu potansiyeli, yeterince kullanılamamıştır. Osmanlı yönetimine göre bunun en önemli nedenlerinden biri bölgedeki göçebe aşiretlerdir. Göçebe aşiretlerin tarıma yönelik çeşitli olumsuz etkileri vardır.⁵⁸⁹

Göçebe aşiretler, Çukurova ve çevresindeki yerlerde asayiş sorunları çıkarır. Yakınlarındaki köy ve kasabalardaki kişilerin mallarını çalar. Soygun yaparak insanların eşyalarını gasp ederler. İnsanları öldürür. Bu nedenler göçebe aşiretlerin yakınlarındaki yerler, harap olmuştur. Örneğin Karalar, Kırıntılı, Sırkıntılı, Lek, Avşar aşiretleri, yazın Çukurova'da konaklarlar. Yazın ovanın civarındaki dağlarda bulunan yaylalara göç ederler. Bu göç sırasında yollarının üzerindeki köy ve kasabalarda hırsızlık ile soygun yaparak giderler.⁵⁹⁰

Göçebe aşiretler, eşkiyayla birlik olarak çiftçilere zarar vermişlerdir. Aşiretler, Çukurova'nın etrafında bulunan dağlardaki eşkiyayla ortak olarak yakınlarındaki köy ve kasabalarda hırsızlık yaparlar. Yolları keserek soygunda bulunurlar.⁵⁹¹

Göçebe aşiretler, Çukurova'da yeni tarım arazilerinin açılarak tarımsal üretimin artmasını engellemiştir. Örneğin Çukurova'nın kuzeyindeki Kozan dağlarında tarım arazisi azdır. Buradaki çiftçiler, yeterince tarım yapamazlar. Çukurova'ya yerleştirilerek tarım yapmaları sağlanabilir. Ancak göçebe aşiretler, Çukurova'yı kışlak olarak kullandıkları için Kozan dağındaki çiftçiler Çukurova'ya yerleşememiştir.⁵⁹²

Çukurova'nın göçebe aşiretleri, sadece Çukurova'nın tarımına değil çevredeki illerin tarımına da zarar vermişlerdir. Verimli arazilere yerleşen çiftçileri korkutarak tarım yapmalarını engellemişlerdir. Köylüleşmenin azalmasına neden olmuşlardır. Örneğin Çukurova'nın göçebe aşiretleri, yaz aylarında yaylalarına giderken Maraş ovasından geçer. Bu ovada beş gün konaklarlar. Aşiretlerin "istila ve itlafları[ndan]" dolayı çiftçiler, Maraş ovasında tarım yapamazlar. Bu nedenle verimli Maraş ovası, boş ve harap bir şekildedir. Yine bir başka örnek de Kayseri'deki Zamandi Ovası'dır. Zamandi Ovası, eskiden tarımın yapıldığı bir yerdir. Burada birkaç yüz köy ve kasaba bulunur. Fakat Çukurova'daki Avşar, Lek ve Kırıntılı aşiretleri, yaz aylarında Zamandi Ovası'nda konaklamaya başladığında, ovanın sosyo-ekonomik durumu

⁵⁸⁸ BOA., MVL., 17/61.

⁵⁸⁹ BOA., MVL., 17/61.

⁵⁹⁰ BOA., MVL., 17/61.

⁵⁹¹ BOA., MVL., 17/61.

⁵⁹² BOA., MVL., 17/61.

değişmiştir. Göçebe aşiretlerden dolayı ova, zamanla harabeye dönüşmüştür. Bu aşiretler, yakınlarındaki insanların mallarını çalarak ve soyarak zarar vermişlerdir. Örneğin sadece 1846 yılında Bozok⁵⁹³ sancağına bağlı Gedük ile Çubuk kazaları, Kayseri ve Sivas'taki çiftçilerin seksen bin hayvanı çalınarak Çukurova'ya getirilmiştir.⁵⁹⁴

Göçebe aşiretler, devletin mali yapısına da zarar vermişlerdir. Hem doğrudan hem dolaylı yoldan vergi kaybına neden olmuşlardır. Doğrudan olarak bazı aşiretler vergi borçlarını devlete ödememişlerdir. Cerid, Tacirli ve Melemenci aşiretlerinin oldukça birikmiş vergi borçları vardır. Bunun dışında verimli ovalarda tarım arazilerine zarar vererek devletin tarımsal üretimden aldığı öşür vergisinin azalmasına neden olmuşlardır. Örneğin Maraş Ovası ve Kayseri'deki Zamandi Ovası, Çukurova'nın göçebe aşiretlerinden dolayı tarımsal faaliyetler azalmıştır. Dolaylı yoldan ise boş tarım arazilerinde tarımın yapılmasını engelleyerek devletin ziraatten aldığı öşür vergisinin artmasını engellemişlerdir. Örneğin göçebe aşiretler, Çukurova'yı kışlak olarak kullanırlar. Bu nedenle Kozan Dağındaki çiftçiler, verimli Çukurova'ya yerleşerek tarım yapamazlar.⁵⁹⁵

Osmanlı yönetimi, tarımsal üretimin arttırılması için göçebe aşiretlerin yerleşik hayata geçirilmesini istemiştir. Böylece göçebe aşiretlerin çiftçilere verdikleri zararlar engellenmiş olacaktı. Çiftçiler de güvenli bir şekilde tarım yaparak üretimi arttıracaktı. Bu durum sadece Çukurova için değil Çukurova'nın civarındaki yerler için de geçerlidir. Maraş Ovası ve Kayseri'deki Zamandi Ovası'ndaki tarımsal üretim, Çukurova'nın göçebe aşiretlerinin yaylası ya da yayla yolunda olduğu için zarar görür. Hatta harap bir vaziyettir. Göçebe aşiretlerin iskan edilmesiyle birlikte bu ovalarda da tarım faaliyetleri artacaktı.

mahsuldar arazi ise de mezkur ovada aşairin yaylak rah rastlarında bulunmuş ve gidib ve gelmelerinden anda beş gün oturak eylediklerinden kendüleri ve mevaşileri istila ve itlafları hesabıyla Maraş ve etrafı kura ahalileri ziraate cesaret idemediklerinden arazi-i vasia-yi mezkure harab ve hali kalmış Çukurova aşair-i iskan olduğu halde Maraş ovasıda gaile-i mezkureden vareste olarak Maraş ve etrafı ahalileri ziraate hahişger olmaları mülabesesi mezkur ova da mamur ve abadan olub mülk ve millete menafi külliye vücut olacağı.

(...)

Çukurova aşairin iskanlarında mahasinden biride budur ki Avşar Türkmeni ve lek ve Kırıntılı kürdleri tedarik itmek zınnında evahir-i eyyam-ı sayfa Kayseriyeye müzafa zamandi ovasını itmek adetleri olub mezkur zamandi ovası eyyam-ı salifede birkaç yüz kıta kura ve kasabadan ibada mamur ve abadan bir kaza iken aşair-i merkum istilasıyla harab olduğu ol havali ahalisi miyanelerine müselleme ve meşhurdur mezkur aşairin iskanları suretinde mezkur ova dahi ... mamur ve abadan olacağı.⁵⁹⁶

⁵⁹³ Yozgat'ın eski ismi.

⁵⁹⁴ BOA., MVL., 17/61.

⁵⁹⁵ BOA., MVL., 17/61.

⁵⁹⁶ BOA., MVL., 17/61.

Osmanlı Yönetimi, göçebe aşiretlerin Çukurova'da iskan edilmesinin hem göçebeler için hem de devlet için faydalı olacağını düşünmüştür. Göçebelerin yerleşik hayata geçirilmesiyle Çukurova'da yeni köyler ve kasabalar kurulacaktı. Göçebelikten çiftçiliğe geçen kişiler, daha iyi gelir elde edecekti. Bölgenin sosyo-ekonomik durumu gelişecekti:

mezkur ovada da aşairinin iskaniyle kura ve kasabat inşa olunarak şininlenmesi canib-i miriye menafi külliyeyi mucib ve kendüler dahi ol vecihle temetuat-ı kesireye nail olacaklarından mayişetlerine vüs'at ve tabiyetlerinde medeniyet-i hasıla olarak hem kendülerin ve hem etraf-ı bilad ahalisiyle ebna-yı sebilin istirahat ve emniyetlerini müstevcib olacağı.⁵⁹⁷

Osmanlı yönetimi, Çukurova'nın ekonomik değerini yükseltmeye çabalamıştır. Bir yandan problem olarak gördüğü göçebe sorununu çözmeye uğraşırken diğer yanda da mevcut tarımı geliştirmeye çalışmıştır. 1852'de bölgedeki tarımla ilgili bir rapor hazırlanarak mevcut tarımın sorunları tespit edilmiş ve çözümler üretilmiştir. Ayrıca bölge için uygun olabilecek yeni tarım ürünlerinin yetiştirilmesi özendirilmiştir.⁵⁹⁸

1852'deki rapora göre tarımda öncelikli sorun sabandır. Çiftçilerin kullandıkları saban, teknik olarak hatalıdır. Sabanın ucu, geniş ve kısıdır. Bu nedenle ucu, toprağa yeterince girmemiştir ve öküzlerin yorulmasına neden olmuştur. Sabandan dolayı toprağın derinden sürülememesi, tarımsal üretimi iki yönden olumsuz etkilemiştir. Birincisi vakitsiz ekilen tohumların dışarıda kalmasıdır. Tohumlar dışarıda kalınca, kuş ve karınca gibi böcekler tarafından yenilmiştir. İkincisi yabancı otların kökünden temizlenememesidir. Özellikle yabancı otların kökünden temizlenememesi tarımsal üretimin maliyetini, önemli oranda artmasına neden olmuştur. Çünkü kökünden koparılamayan yabancı otlar, tarım ürünü yetiştirken birkaç kez tekrar çıkmıştır. Çiftçi de tarlasındaki yabancı otların ayıklanması için ücretli işçi tutmak zorunda kalmıştır. Bu durum tarımsal ürünün maliyetini yükseltmiştir. Çiftçilere iyi saban kullanmaları teşvik edilerek, sabanı çeken öküzlerin daha az yorulması ve tarlanın derinden sürülmesi sağlanabilir. Tarla derinden sürülünce tohumların dışarıda kalarak hayvan ile böcekler tarafından yenilmesi engellenecektir ve yabancı otların kökünden temizlenmesiyle çiftçilerin ücretli işçi tutmasına gerek kalmayacaktır. Böylece tarımsal üretimin maliyeti düşürülerek verimi arttırılacaktır.⁵⁹⁹

Çukurova'da tarlaya tohum ekiminde, yanlış uygulamalar vardır. Tohumlar hatalı ekilmiştir. Bu durum daha en başında, tarımsal verimin düşmesine neden olmuştur. Tohumlar, arazide birbirine yakın ve birleşik ekilmiştir. Bu nedenle tarım bitkileri, büyürken birbirlerini boğdukları için zayıf kalmışlardır.⁶⁰⁰

⁵⁹⁷ BOA., MVL., 17/61.

⁵⁹⁸ BOA., İ.MVL., 238/8471.

⁵⁹⁹ BOA., İ.MVL., 238/8471.

⁶⁰⁰ BOA., İ.MVL., 238/8471.

Buğday tarımında, buğdayın geç hasat edilmesinden kaynaklı ürün zararı meydana gelmiştir. Buğday bitkisi büyüyüp kuruduğu zaman, biçilmek için gereğinden daha uzun sürede arazide bekletilir. Çok bekletildiği için buğday taneleri kendiliğinden ve kuş ile karıncalar tarafından dökülmüştür. Bu nedenle buğdayın bir kısmı telef olmuştur. Buğday, tam vaktinde toplandığı takdirde buğdayın taneleri daha dolu ve ağır olacaktır. Böylece buğday tarımının verimi artacaktır.⁶⁰¹

Çukurova'da pamuk hasadının nasıl yapılacağı bilinmemesinden kaynaklı pamuk tarımının verimi düşük kalmıştır. Pamuğun bir kısmı telef olmuştur ve pamuğun kalitesi iyi değildir. Pamuk bitkisi yetiştiğinde otuz gün içinde çeşitli zamanlarda koza açar. Bundan dolayı koza, on gün arayla üç kere hasadı yapılmalıdır. Bölgede ise koza hasadı yanlış yapılmıştır. Koza, tek seferde toplanmıştır. Bu nedenle ilk açan kozalar toplanmadığından toprağa dökülürken sonra açanlar da küçük kalmıştır. Böylece yanlış hasat yönteminden dolayı pamuğun bir kısmı ziyan olmuştur. Pamuğun yanlış toplanması, pamuğun kalitesini de düşürmüştür. İlk açan kozalar daha kaliteliyken sonradan açan kozalar daha az kaliteye sahiptir. Bölgede kozanın tek seferde toplanmasından dolayı ilk açan kaliteli kozalar ile sonradan açan az kaliteli kozalar birbirine karıştırılmıştır. Bu nedenle pamuğun kalitesi düşmüştür.⁶⁰²

Çukurova'da susam tarımı için su kanalları inşa edilmesi gereklidir. Susam gündüz güneşe, gece ise çiğ nemine ihtiyaç duyar. Rodos rüzgarı estiği zaman çiğ nemi oluşmaz. Bu nedenle susam bitkisinin sulanması gerekir. Bunun için susam tarımının yapıldığı yerlere su kanalları açılmalıdır.⁶⁰³

Bölgede yabani ya da aşılı halde bulunan zeytin ağaçlarından yararlanılmasına teşvik edilmiştir. Tarsus dağlarında bir sürü zeytin ağacı vardır. Fakat yöre halkı zeytin tarımıyla ilgilenmez. Halbuki zeytin ağacı çok emek isteyen bir bitki değildir. Dibinin sürülmesi, dibindeki yaramaz otların ile fidanların sökülmesi ve senede iki ya da üç kez hasadının yapılmasından başka emek istemez. Sulamaya da gerek yoktur. Çünkü yağmur suyuyla beslenir. Bölgede birçok zeytin ağacı varken ve bu ağaçlar fazla emek istemezken, zeytinyağı ile sabun dışarıdan alınır. Bölge halkının teşvik edilmesiyle birlikte zeytin tarımının yapılması faydalı olacaktır.⁶⁰⁴

Çukurova'da yeni tarım ürünlerinin yetiştirilmesi özendirilmiştir. Dut ile bağcılık tarımının bölge için uygun olduğu ve fayda sağlayacağı belirtilmiştir. Bölgenin coğrafi koşulları dut ağacı için elverişlidir. Dut ağacının yetiştirilmesi ve dut ağacından beslenen ipek böceklerinin terbiye edilmesiyle, ipek üretimi yapılabilir. İpek üretimi için yılda sadece 40-50 gün ayrılması yeterlidir. Ayrıca dut ağacının sonbaharda dökülen yaprakları, hayvanlar için yem olarak

⁶⁰¹ BOA., İ.MVL., 238/8471.

⁶⁰² BOA., İ.MVL., 238/8471.

⁶⁰³ BOA., İ.MVL., 238/8471.

⁶⁰⁴ BOA., İ.MVL., 238/8471.

kullanılabilir. Bir diğer tarımsal alan bağcılıktır. Bağcılık için bölgenin koşulları elverişlidir. Bu ürünün bakımı az, geliri yüksektir.⁶⁰⁵

Çiftçiler, Osmanlı yönetiminin tarım teşvikini memnuniyetle karşılamıştır. Tarım ürünlerinin verimini arttırmanın yanında tarımsal altyapının da geliştirilmesine çalışılmıştır. Mevcut su kanalları genişletilerek daha fazla tarım arazisinin sudan faydalanmasına çalışılmıştır. Yeni su kanalları da açılmıştır: “felahat heveslenerek bir taraftan iktisab ve sail mamuriyetle çalışmakda ve bir taraftan harkler hafr eylemekde”. Tarsus’ta mevcut su kanalları genişletilmek istenmiştir ve yeni su kanalları inşa edilmiştir. Böylece tarım arazileri yaz mevsiminde sulanabilecektir. Yeni su kanallarının inşasına da başlanmıştır.⁶⁰⁶

Su kanalları, tarım arazilerinin sulanmasının yanı sıra Çukurova’daki bataklıkların kurutulmasında da etkili olacaktır. Tarsus taraflarında yeni yapılacak bir su kanalı, bataklıklara neden olan suyu kanala alacaktır. Böylece su takviyesi kesilen bataklık, zamanla kuruyacaktır: “diğer bir hark hafr ve icad etmek üzere bulunmuş ve hafr olunan hark alınacak su sazluk mahalline ceryan iden su olub bu vesile ile mahall-i mezbur dahi mümkün mertebe kurumaka yüz tutacağına”⁶⁰⁷

Çukurova’da tarımın geliştirilmesine yönelik çabalar yeterli sonucu vermemiştir. 1858’de bölgede, verimli tarım arazilerinin önemli bir kısmı boş kalmıştır. Sermaye yetersizliğinden dolayı istenilen oranda tarım yapılamamıştır. Ayrıca göçebe aşiretler, tarımın gelişmesinin önünden önemli bir engel olmaya devam etmiştir.⁶⁰⁸

1858’de Çukurova’da tarım arazilerinin önemli bir kısmı boştur. Boş araziler, bölgenin çeşitli yerlerinde mevcuttur. Azımsanamayacak kadar da çoktur. Özellikle Aziz Sancağı’nda boş tarım arazilerinin miktarı dört milyon dönümü geçmiştir: “araz-i haliyesi (...) şimal ve garbisi nehr-i Seyhan ile mahdud olub iki milyon yedi yüz doksan bin dönüm olduğu” “araz-i haliyesi (...) cenub ve garbiyesi nehr-i mezkur ile mahdud bulunub bir milyon altı yüz seksen yedi bin altı yüz otuz dönüm olduğu”. Üstelik bu boş tarım arazilerinin ürün verimi de oldukça yüksektir. Örneğin Aziz Sancağı’nın bazı yerlerindeki arazilerden bir kileye kırk kile tarımsal ürün elde edilebilir: “beyan kılınan araz-i malume gayet münbit ve mahsuldar olmağla bir kilesinin kırk kileye değin mecmu mahallerinde mahsulat ... bir ... mahal olduğu derkar bulunmuş”.⁶⁰⁹

Çukurova’da boş duran tarım arazileri, önemli bir ekonomik kayıptır. Fakat bölgede tarım yapılan yerlerde de bazı sorunlar vardır. Bunlardan biri sermaye yetersizliğidir. Toprak sahibi, sermaye yetersizliğinden dolayı arazisinin hepsinde tarım yapmakta zorlanmıştır. Ancak

⁶⁰⁵ BOA., İ.MVL., 238/8471.

⁶⁰⁶ BOA., İ.MVL., 238/8471.

⁶⁰⁷ BOA., İ.MVL., 238/8471.

⁶⁰⁸ BOA., İ.DH., 447/29532; Abdullah Saydam, “XIX. Yüzyılda Adana Eyaletinin Sosyo-Ekonomik Yapısı Hakkında Bir Rapor”, *Belgelerle Türk Tarih Dergisi Dün/Bugün/Yarın*, S. 71, 1991, s. 27-33.

⁶⁰⁹ BOA., İ.DH., 447/29532.

tüccarlardan yüksek faizli borç alarak arazisinin hepsinde tarım yapabilmektedir. Fakat plansız aldığı yüksek faizli borçtan dolayı, yeterince kazanamayıp hatta zarar edebilme ihtimali vardır. Bu durum geniş topraklarda çiftçilik girişimciliğinin cazibesinin azalmasına neden olmuştur. Örneğin toprak sahibi, beş yüz dönüm tarım arazisine sahiptir. Elindeki tohum, hayvan, sermaye gibi maddi koşulları gereği sadece yüz dönümde tarım yapabilir. Ancak daha fazla kazanabilmek için beş yüz dönümlük arazide tarım yapmak ister. Bunun için tüccardan yüksek faizle borç alır. Daha sonra kethüda isimli yöre halkından bir kişiyle anlaşır. Kethüda, tarım için gerekli tohum, hayvan ve tarım işçisini temin ederek tarımsal faaliyeti organize eder. Toprak sahibi sadece yöneticilik yapar. Hasat zamanında öşür isimli tarımsal vergi ödendikten sonra geri kalan ürün, toprak sahibi ve kethüda arasında paylaşılır. Toprak sahibi, tüm süreç sonunda aldığı yüksek faizli borçtan dolayı ya az bir kar sağlar ya da zarara uğrar. Zarara uğradığında, borcunu ödeyebilmek için tekrar borç almak zorunda kalır. Böylece borç batağına düşer. En sonunda topraklarını ve tarım araçlarını borçlu olduğu kişiye devretmek zorunda kalır.⁶¹⁰

Çukurova’da toprak sahipleri için sermaye yetersizliği önemli problemdir. Bazen toprak sahibi, para bulmak için daha tarlada filiz halindeki ürünleri satmak zorunda kalmıştır. Toprak sahibi, çalıştırdığı tarım işçilerine ve borçlularına ödeme yapabilmek için paraya ihtiyaç duyar. Bunun için yetiştireceği tarım ürünlerini daha tarladayken satmıştır. Fakat hasattan sonra elde ettiği ürün, önceden tarlada daha filizken sattığı ürünü karşılamayabilir. Borcunu kapatabilmek için başkasından daha pahalıya tarım ürünü almak zorunda kalır. Böylece toprak sahibi, sermaye yetersizliğinden dolayı giriştiği plansız borçlanmadan dolayı zarara uğrar.⁶¹¹

Osmanlı yönetimi, Çukurova’daki toprak sahiplerinin yetersiz sermayeden kaynaklı zarara uğramalarının farkındadır. Bunun için bazı çözüm yolları düşünülmüştür. Tüccarların yüksek faizle borç vermesi engellenecektir ve toprak sahibinin imkanlarının dışında borç almasının önüne geçilecektir. Bunun sağlanması için bir komisyon kurulması planlanmıştır.⁶¹²

Çukurova’nın ekonomik değerinin potansiyelinin altında kalmasında çiftçilerin de kusuru vardır. Mevcut çiftçiler, yeterince emek vermediğinden dolayı verimli tarım arazileri bakımsız kalmıştır: “arazini kuvvet ve kabiliyetine nazaran her ne gars olursa hasıl olacağı rütbe-i berahan ise de ashabı imarına gayr-i sai ve pek azı mamur-bih olub ekser ormanlık misabadır”. Ayrıca bölge halkı, başka kişilerin yanında da tarım işçisi olarak çalışmaya ilgi göstermemiştir. Bundan dolayı emek gücünün fiyatı artmıştır. Emek gücünün fiyatının artmasının sonucunda tarımsal üretimin maliyeti yükselmiştir.⁶¹³

⁶¹⁰ BOA., İ.DH., 447/29532.

⁶¹¹ BOA., İ.DH., 447/29532.

⁶¹² BOA., İ.DH., 447/29532.

⁶¹³ BOA., İ.DH., 447/29532.

1858'de Osmanlı yönetimine göre Çukurova'da tarımsal üretimin önündeki bir başka engel göçebe aşiretlerdir. Hatta en önemli sorunlardan biri olarak gördüğü bile iddia edilebilir. Çünkü bölgeyi kışlak olarak kullandıkları için arazilerde tarım yapılamamıştır. Örneğin Cerid, Tecirli ve Bereket Dağlı göçebe aşiretler, kışın Aziz Sancağı'nda konaklar. Bu göçebe aşiretlerden dolayı sancakta iki milyon yedi yüz doksan bin verimli tarım arazisi boş kalmıştır. İnsanlar, göçebe aşiretlerden dolayı bu topraklara yerleşerek tarım yapmaktan korkmuştur.⁶¹⁴

Çukurova bölgesindeki göçebe aşiretlerin bir kısmı Osmanlı yönetimine itaat ederken bir kısmı itaatsizdir. İtaat eden aşiretler, yönetime karşı yerleşik halk gibi vergi vermişlerdir ve diğer yükümlülüklerini yapmışlardır. Örneğin Karakayalı, Karsındılı, Karahacılı, Kütekçi aşiretleri itaatkardır. Ancak itaat etmeyen göçebe aşiretler ise asayiş problemlerine neden olmuşlardır. Bölgedeki Tecirli Aşireti, itaatsiz göçebe topluluklarından biridir. Soygun ve yağmacılık yapmışlardır. Göç ettikleri zaman yollarının üzerindeki tarım arazilerine ve köylere zarar vermişlerdir.⁶¹⁵

Osmanlı yönetimi, Çukurova'da tarımsal üretimin arttırılması için göçebe aşiretlerin yerleşik hayata geçirilmelerini gerekli görmüştür. Bunun için iki yol düşünülmüştür. Bunlardan ilki askeri kuvvet yoluyla yerleşik hayata geçirilmeleridir. İkincisi ise askeri güç yerine, kendi istekleriyle yerleşik hayata geçmeleridir. Bunun için göçebe aşiretler, iltifatlarla ve hediyelerle yavaş yavaş ikna edilmeleri sağlanacaktır.⁶¹⁶

Çukurova, ekonomik açıdan oldukça değerlidir. Osmanlı yöneticileri de bu durumun farkındaydılar. 1865 ya da 1866'da bölgede görev yapan Gazi Ahmet Muhtar Paşa, Çukurova'yı "gayet verimli bir ikinci Mısır[a]" benzetmiştir. Muhtar Paşa'ya göre burası "devletin uykuda olan zengin kaynaklarından birisi[ydi]". Ancak arazi "uykuda[ydı]". Sadece Ceyhan ve Seyhan'ın güney tarafında tarım yapılır. Diğer yerler tarıma elverişli olmasına karşın bakımsızdır. Yani ovanın yaklaşık beşte birinde yapılırken geri kalanı bakımsızdır. Bakımsız olmasından dolayı bölge, böcek ve sıtma yuvasına dönmüştür. Halbuki gerekli düzenlemeler yapılırsa "cennet gibi devletin bir Mısır'ı olur."⁶¹⁷

Osmanlı yönetimi, Çukurova'da düzeni tamamen sağlamak için harekete geçmiştir. Anadolu'nun bazı bölgelerinde, devlet yönetimi zayıftır. Bu bölgelerde asayiş problemleri yaşanır ve suçlu kişilerin de sığınma yerlerine dönüşmüştür. Osmanlı idaresi, kontrolünden çıkan bölgelerde tekrar kendi otoritesini kurmak amacıyla Fırka-ı Islahiye isimli askeri birlik kurmuştur. Birliğin askeri kumandanlığına Derviş Paşa ve olağanüstü memuriyetine Cevdet Paşa

⁶¹⁴ BOA., İ.DH., 447/29532.

⁶¹⁵ BOA., İ.DH., 447/29532.

⁶¹⁶ BOA., İ.DH., 447/29532.

⁶¹⁷ Gazi Ahmed Muhtar Paşa, *Anılar Sergüzeşt-i Hayatım'ın Cild-i Evveli*, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul, 1996, s. 25-26.

getirilmiştir. Birliğin ilk görevlendirildiği yer de Çukurova'dır. Daha sonra Dersim, Akçadağ ve Doğu Anadolu'daki Kürt aşiretlerin itaat altına alınmasında yetkilendirilecektir.⁶¹⁸

Fırka-i Islahiye, Çukurova ve civarındaki göçebe aşiretlerin şiddet yoluyla itaat altına alınması amacıyla görevlendirilmiştir. Bölgedeki göçebe aşiret beylerine bir beyanname yollanarak, devlet yönetimine itaat edip mevcut hukuk kurallarına uymaları istenmiştir. Artık isyankar durumlarını sonlandırmaları talep edilmiştir. Bu sayede hem devlet hem kendileri hem de diğer bölge insanların fayda sağlayacağını iddia etmişlerdir:

ser-keşâne ve bâgiyâneye gittikleri cihetle bütün ahâlîyi naza-ı töhmet altında ve vatanınızı fitne ocağı ve hırsız yatağı şeklinde göstermekte olmasıyla artık bu hâle bir nihâyet verilip cümlenizi şu töhmetten kurtarmak ve herkesin müstefid olacağı islâhâtı te'sîs ve hem hukuk ve menâfi'-i devleti ve hem de hüsn-i hâl ve istirâhat-i ahâlî ve ra'yyeti te'mîn eylemek⁶¹⁹

1865'te Fırka-i Islahiye askerleri ve memurları, İstanbul'dan İskenderun'a gelmiştir. Çukurova bölgesinde geniş bir alanda sorumlu tutulmuştur. Gavurdağı, Kürtdağı, Çukurova ve civarındaki göçebe aşiretlerin itaat altına alınmasında görevlendirilmiştir. Yetki sahası Kayseri sancağından Kilis'e kadar uzanmıştır.⁶²⁰

Fırka-i Islahiye, Çukurova'da Osmanlı devlet yönetimini sağlama için etrafındaki dağlık bölgelere askeri hareket düzenlemiştir. Bu harekatta hem askeri güç hem de çatışmaksızın işbirliği yöntemi uygulanmıştır. Örneğin Gavur Dağı'ndaki kişilerin geçmiş dönemki vergi borçları af edilmiştir. Sadece inşa edilecek binalar için kereste getirmeleri istenmiştir. Yine geçmiş dönemki asker kaçakları af edilmiştir. Artık 1865 yılından itibaren yaşı gelenler askere alınacaktır. Bölgenin beylerinden Paşo Bey'e Elbistan'da kaymakamlık görevi verilerek itaat altına alınmıştır. Ulaş ağalarından Kaypakoğlu Ali Ağa, Çendoğulları, Kadir Ağa ve Kara Yiğitoğulları Ali Ağa, kendi istekleriyle itaatlerini bildirmişlerdir. Diğer yandan Tecirli aşiretinden Karakethüda oymağı, Ali Bekiroğlu Deli Fakı ve Yusuf Ağa'yla savaşarak kontrol altına alınmıştır.⁶²¹

Fırka-i Islahiye, Çukurova'da devlet yönetimini tekrar sağlamakta başarılı olmuştur. 1865-1866 yıllarındaki askeri hareket sonucunda, bölgedeki göçebe aşiretlerin Osmanlı yönetimine itaat etmesi sağlanmıştır. Göçebe aşiretler, yerleşik hayata geçirilmiştir.⁶²² Örneğin Osmanlı ordusundan Binbaşı Hüseyin Bey, Karsıntılı ve Tatarlı aşiretlerinin Çukurova'da iskan edildiğini bildirmiştir.⁶²³ Yine başka bir Osmanlı yöneticisi Maraş, Adana, Kocan ve Payas'ta 3454

⁶¹⁸ Cevdet Paşa, age., s. 107-108.

⁶¹⁹ Cevdet Paşa, age., s. 138.

⁶²⁰ Cevdet Paşa, age., s. 108.

⁶²¹ Saim Yörük, *Fırka-i Islâhiye Cevdet Paşa-Kozan ve Gâvur Dağı Ahvâline Dâir Lâyiha*, İdeal Kültür & Yay. İstanbul, 2017, s. 36-61.

⁶²² Nuri Yavuz, "Fırka-i Islahiye Ordusunun Özellikleri ve Faaliyetleri", *Akademik Bakış*, Cilt 5, Sayı 10, 2012, s. 126.

⁶²³ BOA., Sadâret Mektubî Kalemi Mühimme Kalemi(A.MKT.MHM.), 348/74.

hanenin yerleşik hayata geçirildiğini ifade etmiştir.⁶²⁴ Göçebelerin yerleşik düzene geçirilmesi sonucunda yeni yerleşim birimleri kurulmuştur. Örneğin bunlardan bazıları Osmaniye, Islahiye, Dervişîye, Hassa, Cevdetiye'dir.⁶²⁵

Çukurova'nın tamamında Osmanlı yönetimi, Fırka-i Islahiye'nin 1865-1866'daki hareketından sonra sağlanmıştır. Göçebe aşiretler ovoidan uzaklaştırılmıştır. Böylece ovada boş kalan araziler, tarıma açılmıştır. Ovanın, Fırka-i Islahiye'den önce ve sonrasındaki durum hakkında Cevdet Paşa'nın anıları dikkat çekicidir. Fırka-i Islahiye'den önce bölgede boş olan yerlerde, Fırka-i Islahiye'den sonra tarım yapılmaya başlanmıştır. Artık köyler ve tarlalar görülmeye başlanmıştır:

Geçen sene Fırka-i islâhiyye ile Çukurova'da gezilen mahâllerde ceylân sürülerinden başka mûcib-i inşirâh-ı hâtır olacak ve bu da sa'y-i beşerdir diyecek bir eser görülmemiş olduğu hâlde icrâât-ı islâhiyye semeresi olarak bu sene-i mübâreke taraf taraf mücedded karyeler ve cihet cihet pamuk tarlaları ve saman ve ot yığımları nazar-ı memnûniyyet ile görülmüştür.⁶²⁶

Cevdet Paşa, bir başka anısında da Çukurova'da boş olan arazilerde artık tarımın yapıldığına değinmiştir. Bir zamanlar boş olmasından dolayı bataklık olan arazilerde artık tarımın yapılmasıyla birlikte bataklıklar önemli miktarda ortadan kaybolmuştur:

Her ne hâl ise Kars-ı Zülkadriye'den kalkıp Sis'e gelirken üç saât kadar hep pamuk tarlaları içinden geldik. Sağ tarafımızda Kozan dağlarına ve solumuzda Cihan nehrine dek gözümüzün gördüğü kadar yerler hep mezrû' olup hava dahi misk gibi kokuyordu. Bir aralık burnumuza bir fenâ koku geldi. 'Acebâ bir tarafta bir lâşe mi var' deyu Hüseyin Bey'den sordum. 'Hayır bir şey yok. Fakat mezrû'ât içinden çıkıp henüz zirâ'at olunmamış yerlere geldik. Bu fenâ koku andan geliyor. Biz geçen sene Çukurova'da gezdiğimiz vakit hep bu fenâ kokular içinden geçmiştik. Lâkin her taraf bir hâlde bulunduğundan harâb ve hâlî yerlerin fenâ kokuları böyle his olunuyor. İşte Çukurova havasının fenalığına sebep dahi ancak harâbiyeti olduğu eğer îm'ar olursa havası dahi böyle kesb-i nezâfet bu hâlden anlaşılıyor' dedi.⁶²⁷

1865-1866'daki Fırka-i Islahiye'nin askeri müdahalesinden sonra Çukurova'daki göçebe aşiretler uzaklaştırılmıştır. Milyonlarca dönümü bulan araziler, artık tarıma açılmıştır. Osmanlı yönetiminin tarıma teşviki devam etmiştir. 1870'lerde bölgedeki bataklıkların kurutulması için çalışmalar yapılmıştır. Adana ve Tarsus'un güneyindeki bölgedeki bataklıkların tamamı modern yöntemlerle kurutulmuştur.⁶²⁸

Osmanlı yönetiminin Çukurova'da tarımı geliştirme faaliyetlerinin sonucunda, bölgenin ekonomik değeri gittikçe artmıştır. Zamanla bölgede üretilen ürünlerin dışarıya satılma oranı genellikle yükselmiştir. Örneğin 1844'te arpanın büyük bir kısmı bölgede tüketilip, sadece küçük

⁶²⁴ BOA., İ.MVL., 559/25130.

⁶²⁵ Yavuz, agm., s. 126.

⁶²⁶ Cevdet Paşa, age., s. 207.

⁶²⁷ Cevdet Paşa, age., s. 205.

⁶²⁸ Toksöz, Bir Coğrafya, Bir ... s. 101.

bir kısmı Suriye'ye satılmıştır. Buğdayın 150 tonu ve pamuğun 16.000 balyası bölge dışına satılmıştır(Bkz. Tablo 3.13).⁶²⁹ 1870'e gelindiğinde sadece Mersin Limanı'ndan 332 ton buğday, 100 ton arpa ve 20.170 balya pamuk başka yerlere satılmıştır(Bkz. Tablo 3.14).⁶³⁰ 1875'te Mersin Limanı'ndan toplam 11.361 ton buğday ve arpa satılmış, pamuğun ise yaklaşık 2.172 ton satılmıştır(Bkz. Tablo 3.16).⁶³¹ 1880'de Mersin Limanı'ndan satılan buğdayın miktarı 12.410 ton, arpanın miktarı 1.425 ton ve pamuğun miktarı 2.900 tona yükselmiştir(3.20).⁶³² 1890'da Mersin Limanı'ndan satılan ürünlerin miktarı daha da artmıştır. Bu yıl 28.850 ton buğday, 18.250 ton arpa ve 108.000 ton pamuk satılmıştır(Bkz. Tablo 3.22).⁶³³

Çukurova bölgesinde tarımın ekonomik değerinin artması, bölgedeki ticareti canlandırmıştır. Yerli ve yabancı tüccarların dikkatini çekmiştir. Zamanla bölgenin ticaret hacmi ve ticareti yapılan ürün çeşidi artmıştır. Örneğin 1844'de Çukurova'da pamuk, yün, balmumu, buğday, arpa, susam, nohut, kirit kerestesi, yüzey tahtası, hurda bakır ve tütünün ticareti yapılmıştır. Bu ürünlerden sadece balmumu, susam, hurda bakır ve nohutun ihracatı yapılmıştır. Bazen de birkaç yüz balya pamuk İtalya, biraz susam İngiltere ve birkaç gemilik buğday Malta ile Venedik'e satılmıştır. Bunun dışında Karaman'dan gelen yün, Çukurova üzerinden İtalya ve Fransa'ya ihraç edilmiştir. Geri kalan pamuğun büyük kısmı, buğdayın önemli miktarı, arpa, kirit kerestesi, yüzey tahtası ve tütün Osmanlı İmparatorluğu içindeki bölgelere satılmıştır(Bkz. Tablo 3.13).⁶³⁴ 1870'e gelindiğinde sadece Mersin Limanı'ndan Tablo 3.14 ve Tablo 3.15'te görüldüğü üzere pamuk, buğday, susam, şeker, kahve, tütün olmak üzere çok sayıda ürünün ticareti yapılmıştır.⁶³⁵ Bölgenin ticaret hacmi, zamanla da Tablo 3.16, 3.17, 3.18, 3.19⁶³⁶, 3.20 ve 3.21'de⁶³⁷ görüldüğü üzere artmaya devam etmiştir. 1890'da tablo 3.22 ve 3.23'te görüldüğü üzere yaklaşık yirmi dört çeşit ürün dışarıya satılırken yaklaşık yirmi üç farklı ürün dışarıdan alınmıştır.⁶³⁸

⁶²⁹ William Burckhardt Barker, *Lares and Penates or Cilicia and Its Governors*, Ingeam, Cooke, and Co., London, 1853, s. 380.

⁶³⁰ Great Britain Foreign Office, *Commercial Reports Received at The Foreign Office from Her Majesty's Consuls in 1871*, Harrison and Sons, London, 1871, s. 1089.

⁶³¹ Great Britain Foreign Office, *Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c., of Their Consular Districts*, Part IV, Harrison and Sons, London, 1876, s. 992.

⁶³² Great Britain Foreign Office, *Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c., of Their Consular Districts*, Part VII, Harrison and Sons, London, 1881, s. 1267.

⁶³³ Great Britain Foreign Office, *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1891 on the Trade of Aleppo*, Harrison and Sons, London, 1892, s.15

⁶³⁴ Barker, age., s. 380.

⁶³⁵ Great Britain Foreign Office, *Commercial Reports Received at The Foreign Office from Her Majesty's Consuls in 1871*, 1871, s. 1089.

⁶³⁶ Great Britain Foreign Office, *Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c., of Their Consular Districts*, 1876, s. 987-994.

⁶³⁷ Great Britain Foreign Office, *Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c., of Their Consular Districts*, 1881, s. 1266-1267.

⁶³⁸ Great Britain Foreign Office, *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1891 on the Trade of Aleppo*, 1892, s. 15-16.

Çukurova’da tarımsal gelişmeyle birlikte, bölgenin yabancı ülkelerle ticari ilişkileri artmıştır. Bölge zamanla Dünya ekonomisinin bir parçası haline gelmeye başlamıştır. 1844’te bölgenin İtalya, Fransa, Malta, İngiltere ve Amerika’yla ticari ilişkisi vardır. Ancak bu ticari ilişkiler oldukça zayıftır. Örneğin Malta’ya sadece birkaç gemi buğday, İngiltere’ye biraz susam ve İtalya’ya birkaç yüz balya pamuk satılmıştır.⁶³⁹ 1875’te ise sadece Mersin Limanı’ndan Büyük Britanya, Fransa, İtalya, Avusturya, Yunanistan ve Amerika’yla ticaret yapılmıştır. 1844’te kıyasla ticari ilişki kurulan ülke sayısında çok fazla artış olmamasına karşın Tablo 3.16, 3.17, 3.18 ve 3.19’da görüldüğü üzere ticaret hacminde oldukça yüksek bir artış vardır. Örneğin sadece Mersin Limanı’ndan Büyük Britanya’ya 6.824.000 okka ve İtalya’ya 1.785.335 okka arpa ile buğday satılmıştır.⁶⁴⁰ 1880’e gelindiğinde ticari bağ kurulan ülke sayısında önemli bir değişiklik yoktur. Fakat yabancı ülkelerle ticaret hacmi daha da yükselmiştir. Örneğin sadece Mersin Limanı’ndan Büyük Britanya’ya 840 ton, Fransa’ya 3.160 ton, İtalya’ya 4.700 ton buğday satılmıştır. Yine aynı yıl Büyük Britanya’ya 45 ton, Fransa’ya 850 ton, İtalya’ya 125 ton ve Avusturya’ya 540 ton pamuk satılmıştır(Bkz. Tablo 3.20- 3.21).⁶⁴¹

⁶³⁹ Barker, age., s. 380-382

⁶⁴⁰ Great Britain Foreign Office, *Reports from Her Majesty’s Consuls on the Manufactures, Commerce, &c., of Their Consular Districts*, 1876, s. 987-994.

⁶⁴¹ Great Britain Foreign Office, *Reports from Her Majesty’s Consuls on the Manufactures, Commerce, &c., of Their Consular Districts*, 1881, s. 1266-1267.

Tablo 3.13. 1844'te Adana ve Tarsus'tan ihraç edilen ürünlerin miktarı ve satıldıkları yerler⁶⁴²

Ürün	Üretilen Ürünün Miktarı	İhraç Edilen Ürün Miktarı	İhraç Edilen Ülke
Pamuk	18.000 balya	16.000 balya	Kayseri ve diğer Anadolu Kentlerine. Bazen birkaç yüz balya Leghorn'a ⁶⁴³
Yün ⁶⁴⁴	600 kantar	600 kantar	Marsilya ⁶⁴⁵ ve Leghorn'a.
Balmumu	15.000 okka ⁶⁴⁶ (11.718,75 kg)	14,500 okka (11.3128,125 kg)	Marsilya, Kıbrıs ve İtalya (Yaklaşık 2 bin okkası Beyrut'a)
Buğday	450.000 kilo	150.000 kilo	Beyrut, Suriye ve birkaç gemi Malta ile Venedik'e
Arpa	70.000 kilo	Büyük kısmı bölgede tüketiliyor	Küçük bir kısmı Suriye'ye
Susam	30.000 kilo	15.000	Marsilya. Bazen birazı İngiltere'ye
Nohut	2.000 kilo ⁶⁴⁷	Çoğu bölgede tüketilir.	Malta ve Leghorn
Kiriş Kerestesi	10.000 kilo	Çoğu bölgede kullanılır.	Suriye
Yüzey Tahtası	150.000 kilo	120.000 kilo	Suriye
Hurda Bakır	10.000 okka (7.812,5 kg)	2/3	Avrupa
Tütün	1.000 kantar	300 kantar	100 Kantar'ı Anadolu'ya 200 Kantar'ı Mısır'a

Tablo 3.14. 1870 yılında Mersin Limanı'ndan dışarıya satılan ürün ve oranları⁶⁴⁸

Ürün	Miktar
Pamuk	20.170 balya
Halı	2.000 balya
Kök Boya	100 balya
Kurutulmuş Et	350 balya
Buğday	332.000 kilo
Arpa	100.000 kilo
Susam	2.000.000 okka (1.562.500 kg)
Sarı Meyveler	40.000 okka (31.250 kg)
Yün	270.000 okka (210.937,5 kg)
Balmumu	4.000 okka (3,125 kg)
Kemik	480.000 okka (375 kg)
Yapıştırıcı	12.000 okka (9,375 kg)

⁶⁴² Barker, age., s. 380.⁶⁴³ İtalya'da bir kent.⁶⁴⁴ Büyük kısmı Karaman'dan getirilir. Bir kısmı Çukurova'da üretilir(William Burckhardt Barker, age., s. 380).⁶⁴⁵ Fransa'nın Akdeniz kıyısında bir kenti.⁶⁴⁶ Bu çalışmada 1 okka 1,28 kg olduğu varsayılmıştır. Okka, klasik dönemde Osmanlı Devleti'nde kullanılan bir ağırlık ölçüsüdür. Modern ağırlık ölçüsünde 1 okkanın karşılığı kaynaklarda bazı farklılıklar olmasına karşın benzerdir. Suraiya Faroqhi 1,28 kg, Halil İnalcık 1,282945 kg, Halil Sahillioğlu 1,2288 kg ve İbrahim el-Mouelhy 1,248 kg vermiştir. (Ünal Taşkın, *Osmanlı Devleti'nde Kullanılan Ölçü ve Tartı Birimleri*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Fırat Üniversitesi, Elazığ, 2005, s. 96-97.)⁶⁴⁷ Birazı Karaman'dan getirilir.⁶⁴⁸ Great Britain Foreign Office, *Commercial Reports Received at The Foreign Office from Her Majesty's Consuls in 1871*, 1871, s. 1088-1089.

Tablo 3.15. 1870 yılında Mersin Limanı'nda dışarıdan alınan ürün ve oranları⁶⁴⁹

Ürün	Miktar
İpek ve Pamuktan Üretilen Ürünler	4.000 balya
Ambalaj Bezi	1.300 balya
Un	3.000 paket
Deri	1.500 balya
Petrol	6.000 paket
Şeker	140.000 Okka (109.375 kg)
Kahve	110.000 Okka (85.937,5 kg)
Sabun	90.000 Okka (70.312,5 kg)
Tütün	70.000 Okka (54.687,5 kg)
Alkollü İçecek	40.000 Okka (31.250 kg)
Demir	60.000 Okka (46.875 kg)
Baharat	3.000 Okka (2.343,75 kg)

Tablo 3.16. 1875 yılında Mersin Limanı'ndan dışarıya satılan ürün ve oranları⁶⁵⁰

Ürün	Miktarı (paket)	Ağırlığı (Okka)	Değeri (Sterlin)
Buğday ve Arpa	105.408	14.542.040 (11.360,96 ton)	73.562
Pamuk	278.000	2.780.000 (2.171,875 ton)	225.000
Susam	31.400	3.600.000 (2.812,5 ton)	90.000
Deri	6.440	832.000 (650 ton)	25.760
Balmumu	1.795	14.000 (10,9375 ton)	2.800
Kök Boya	353	2.635 (2,058594 ton)	2.120
Çeşitli Eşyalar	5.470	91.000 (71,09375 ton)	4.000
Külçe (Altın, gümüş gibi madeni madde)	248	-	23.070

⁶⁴⁹ Great Britain Foreign Office, *Commercial Reports Received at The Foreign Office from Her Majesty's Consuls in 1871*, 1871, s. 1089.

⁶⁵⁰ Great Britain Foreign Office, *Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c., of Their Consular Districts*, 1876, s. 992.

Tablo 3.17. 1875 yılında Mersin Limanı'ndan dışarıya satılan ürünlerin ülkelere göre oranları (Okka)⁶⁵¹

Ürün	Büyük Britanya	Fransa	İtalya	Avusturya	Mısır	Osmanlı
Buğday ve Arpa	6.824.000 (5.331,25 ton)	5.932.705 (4.634,9257 ton)	1.785.335 (1.394.7929 ton)	-	-	-
Pamuk	-	1.050.000 (820,3125 ton)	-	250.000 (195,3125 ton)	-	1.480.000 (1.156,25 ton)
Susam	-	3.600.000 (2.812,500 ton)	-	-	-	-
Deri	-	554.500 (433,2031 ton)	-	-	-	277.500 (216,7968 ton)
Balmumu	-	-	4.480 (3,500 ton)	-	-	9.520 (7,4375 ton)
Kök Boya	-	-	-	-	-	2.635 2,058593 ton)
Çeşitli Eşyalar	-	11.540 (9,015625 ton)	10.900 (8,515625 ton)	6.780 (5,296875 ton)	35.000 (27,34375 ton)	26.780 (20,921875 ton)
Külçe (Altın, gümüş gibi madeni madde)	45 Çuval	28 Çuval	-	-	175 Çuval	-

Tablo 3.18. 1875 yılında Mersin Liman'ında dışarıdan alınan ürün ve oranları⁶⁵²

Ürün	Miktar(Paket)	Ağırlığı (Okka)	Değeri (Sterlin)
Sanayi Ürünü	4.250	373.000 (291,4063 ton)	20.670
Kahve	1.450	144.760 (113,0938 ton)	18.340
Şeker	6.400	437.250 (341,6016 ton)	20.168
Pirinç	2.120	193.620 (151,2656 ton)	5.200
Baharat	72	5.629 (4,397656 ton)	420
Deri	95.400	9.870.000 (7.710,938 ton)	11.870

⁶⁵¹ Great Britain Foreign Office, *Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c., of Their Consular Districts*, 1876, s. 992-994.⁶⁵² Great Britain Foreign Office, *Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c., of Their Consular Districts*, 1876 s. 987.

Tablo 3.18. (devamı)

Çivi	185	17.000 (13,28125 ton)	4.800
Çuval Bezi	160	26.000 (20,3125 ton)	5.200
Tütün	136.000	27.500 (21,48438 ton)	7.540
Sabun	5.120	512.000 400 ton)	30.000
Alkollü İçecek	60.780	6.420 (5,015625 ton)	2.000
Demir	258	370.420 (289,3906 ton)	10.700
Kurşun	96	35.670 (27,86719 ton)	3.650
Bakır	18.760	22.400 (17,5 ton)	2.400
Meyve	79.630	190.000 148,4375 ton)	2.500
Petrol	17.600	456.000 356,25 ton)	14.600
Yağ	10.320	110.000 (85,9375 ton)	5.800
Çeşitli Eşyalar	3.860	4.520.000 3.531,25 ton)	10.600
Külçe (Altın, gümüş gibi madeni madde)	2.800	-	278.943

Tablo 3.19. 1875 yılında Mersin Liman'ında dışarıdan alınan ürünlerin ülkelere göre dağılımı
(Okka)⁶⁵³

Ürün	Büyük Britanya	Avusturya	Fransa	İtalya
Sanayi Ürünü	250.000 (195,3125 ton)	30.000 23,4375 ton)	-	-
Kahve	20.780 (16,23438 ton)	74.910 (58,52344 ton)	-	-
Şeker	-	-	302.250 (236,1328 ton)	-
Pirinç	94.870 (74,11719 ton)	-	-	1.940 (1,515625 ton)
Baharat	3.029 2,366406 ton)	-	-	-
Deri	-	-	6.580.000 (5.140,625 ton)	-
Çivi	-	-	11.400 (8,90625 ton)	-
Çuval Bezi	26.000 (20,3125 ton)	-	-	-

⁶⁵³ Great Britain Foreign Office, *Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c., of Their Consular Districts*, 1876, s. 987-990.

Tablo 3.19. (devamı)

Tütün	-	-	-	-
Sabun	-	-	-	-
Alkollü İçecek	-	-	-	-
Demir	180.000 (140,625 ton)	-	-	-
Kurşun	-	-	11.890 (9,289063 ton)	-
Bakır	7.200 (5,625 ton)	-	-	-
Meyve	-	-	-	-
Petrol	-	-	-	-
Yağ	-	-	-	-
Çeşitli Eşyalar	-	-	-	-
Külçe (Altın, gümüş gibi madeni madde)	700 Çuval	-	420 Çuval	-
Sanayi Ürünü	-	-	-	93.000 (72,656225 ton)
Kahve	-	-	-	39.070 (30,52344 ton)
Şeker	-	-	-	135.000 (105,4688 ton)
Pirinç	-	-	-	96.810 (75,63281 ton)
Baharat	-	-	-	2.600 (2,03125 ton)
Deri	3.290.000 (2.570,313 ton)	-	-	-
Çivi	-	-	-	5.600 (4,375 ton)
Çuval Bezi	-	-	-	-
Tütün	-	-	-	27.500 (21,48438 ton)
Sabun	-	-	-	512.000 (400 ton)
Alkollü İçecek	-	-	-	6.420 (5,015625 ton)
Demir	-	-	-	190.420 (148,7656 ton)
Kurşun	-	-	-	23.780 (18,57813 ton)
Bakır	-	-	-	15.200 (11,875 ton)
Meyve	-	-	-	190.000 (148,4375 ton)
Petrol	-	456.000 (356,25 ton)	-	-
Yağ	35.200 (27,5 ton)	-	-	74.800 (58,4375 ton)
Çeşitli Eşyalar	-	-	-	4.520.000 (3.531,25 ton)
Külçe (Altın, gümüş gibi madeni madde)	-	-	1.114 Çuval	566 Çuval

Tablo 3.20. 1880 yılında Mersin Limanı'ndan dışarıya satılan ürünler ve oranları (Ton)⁶⁵⁴

Ürün	İngiltere ve Kolonileri	Fransa	İtalya	Osmanlı	
Buğday	840	3.160	4.700	2.840	
Arpa	160	350	-	735	
Pamuk	45	850	125	1.340	
Susam Tohumu ve Diğer Tohumlar	-	2.645	870	1.120	
Yün	38	360	-	140	
Kalas	80	-	-	780	
Ham Deri	-	380	-	120	
Palamut	-	-	480	-	
Balmumu	2	49	-	67	
Sarı Meyveler	35	-	-	105	
Kitre	-	-	-	245	
Halı	-	-	-	16	
Kurutulmuş Sığır Eti	-	-	-	60	
Koza	-	-	-	10	
Kemik	280	-	-	-	
Bez	120	-	-	320	
Çeşitli Ürünler	-	180	-	120	
Sığır (Baş)	-	-	-	-	
Baharat	-	-	-	-	
Ürün	Avusturya	Yunanistan	Mısır	Rusya	Toplam
Buğday	-	870	-	-	12.410
Arpa	-	180	-	-	1.425
Pamuk	540	-	-	-	2.900
Susam Tohumu ve Diğer Tohumlar	-	-	-	280	4.915
Yün	-	-	-	-	538
Kalas	-	-	3.764	-	4.624
Ham Deri	-	30	-	-	530
Palamut	-	128	-	-	608
Balmumu	10	-	-	-	127
Sarı Meyveler	-	-	-	-	140
Kitre	-	-	-	-	245
Halı	-	-	8	-	24
Kurutulmuş Sığır Eti	-	-	40	-	100
Koza	-	-	-	-	10
Kemik	-	-	-	-	280
Bez	-	-	-	-	440
Çeşitli Ürünler	-	-	-	-	300
Sığır (Baş)	-	-	640	-	640
Baharat	-	-	-	-	-

⁶⁵⁴ Great Britain Foreign Office, *Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c., of Their Consular Districts*, 1881, s. 1267.

Tablo 3.21. 1880 yılında Mersin Limanı'nda dışarıdan alınan ürünler ve oranları⁶⁵⁵

Ürünler	Büyük Britanya		Fransa		Osmanlı		Avusturya	
	Miktar (Ton)	Değer (Sterlin)	Miktar (Ton)	Değer (Sterlin)	Miktar (Ton)	Değer (Sterlin)	Miktar (Ton)	Değer (Sterlin)
Sanayi Ürünleri, İpek vb.	687	29.642	65	3.945	1.248	47.687	40	2.180
Şeker	-	-	487	15.610	287	8.610	-	-
Kahve	-	-	340	34.160	180	18.150	-	-
Pirinç	210	4.150	-	-	-	-	-	-
Deri	-	-	35	4.915	48	7.965	-	-
Demir	980	17.180	60	1.640	75	4.280	-	-
Bakır	65	5.840	-	-	-	-	-	-
Demir Sülfat	58	685	-	-	-	-	-	-
Biber ve Yenibahar	35	1840	7	380	40	2.840	-	-
Petrol	-	-	-	-	780	31.200	-	-
Sabun	-	-	-	-	670	29.262	-	-
Baharat	-	-	-	15.840	-	-	-	-
Tütün	-	-	-	-	-	-	-	-
Ham Deri	-	-	5	1.000	-	-	-	-
Keçi Kılı	-	-	10	1.600	-	-	-	-
Erzak	-	-	12	840	37	2.960	-	-
İlaç ve Çeşitli Eşyalar	5	380	150	12.876	175	13.460	35	1.890
Ürünler	İtalya		Yunanistan		Mısır		Toplam	
	Miktar (Ton)	Değer (Sterlin)	Miktar (Ton)	Değer (Sterlin)	Miktar (Ton)	Değer (Sterlin)	Miktar (Ton)	Değer (Sterlin)
Sanayi Ürünleri, İpek vb.	-	-	8	520	-	-	2.048	83.974
Şeker	-	-	-	-	60	1.200	984	29.920
Kahve	-	-	-	-	25	3.120	545	55.430
Pirinç	415	8.300	-	-	80	1.680	1.573	30.310
Deri	-	-	180	6.240	-	-	263	19.120
Demir	-	-	-	-	-	-	1.115	23.100
Bakır	-	-	-	-	-	-	65	5840
Demir Sülfat	-	-	-	-	-	-	58	685
Biber ve Yenibahar	-	-	-	-	-	-	82	5.060
Petrol	-	-	180	7.200	-	-	960	38.400
Sabun	-	-	-	-	-	-	670	29262
Baharat	-	-	-	4.965	-	3.879	-	57.262
Tütün	-	-	-	-	-	-	250	10.450
Ham Deri	-	-	2	450	-	-	7	1.450
Keçi Kılı	-	-	-	-	-	-	10	1.600
Erzak	-	-	8	1.250	-	-	57	5.050
İlaç ve Çeşitli Eşyalar	-	-	-	-	-	-	365	28.606

⁶⁵⁵ Great Britain Foreign Office, *Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c., of Their Consular Districts*, 1881, s. 1266.

Tablo 3.22. 1890 yılında Mersin Limanı'ndan dışarıya satılan ürünler ve oranları⁶⁵⁶

Ürün	Miktarı (Ton)	Değeri (Sterlin)
Buğday	28.850	165.000
Arpa	18.250	58.500
Yulaf	10.300	33.000
Darı	600	1.650
Çavdar	-	-
Pamuk (35,700 Balya)	3.000	108.000
Pamuk Tohumu	-	-
Susam	2.100	31.000
Yün	800	32.000
Kuru Üzüm	1850	16.500
Sarı Meyveler	406	36.500
Kitre Sakızı	316	51.000
Kurutulmuş Meyveler	340	8.000
Deri	425	17.200
İpek Kozası	6	2.000
Balmumu	28	3.400
Sığır (7650 baş)	-	12.000
Halı ve Kilim	75	8.500
Afyon	6	9.500
Katran	400	5.400
Tahta ve Kalas	600	2.500
Pamuk İpliği	210	15.300
Kurşun	-	-
Odun Kömürü	-	-
Diğer	1.900	38.000

Tablo 3.23. 1890 yılında Mersin Limanı'nda dışarıdan alınan ürün ve oranları⁶⁵⁷

Ürün	Miktarı (Ton)	Değeri (Sterlin)
Kahve	108	16.000
Şeker	1.166	23.500
Pirinç	674	12.000
İşlenmemiş Demir	500	4.500
Bakır Levha	23	1.500
Çivi ve Demir Gereçler	800	11.200
Makine	80	3.900
Manchester Eşyaları	750	68.000
Jute Çuval ve Çuval Bezi	440	13.000
Yünlü Ürünler	300	25.000
Deri	118	19.600

⁶⁵⁶ Great Britain Foreign Office, *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1891 on the Trade of Aleppo*, 1892, s. 15.

⁶⁵⁷ Great Britain Foreign Office, *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1891 on the Trade of Aleppo*, 1892, s. 16.

Tablo 3.23. (devamı)

Petrol	1.462	12.000
Alkollü İçecekler ve Şarap	230	12.000
Sabun	1.335	53.500
Zeytin Yağı	145	5.900
Tütün	222	71.000
Korunmuş Yiyecek	95	2.500
Meyve	290	3.800
İlaç ve Kimyasal Madde	10	1.900
Baharat	14	2.600
Cam ve Çömlek	750	7.500
Süs Eşyası	105	6.000
Kömür	-	-
Çeşitli Ürünler	760	28.000

3.5. Küçülen Mekanda Çukurova

Çukurova bölgesinin ekonomik değeri, 1832-1840 Mısır yönetimiyle birlikte ortaya çıkmıştır. Sonrasında Osmanlı yönetimi, bölgenin ekonomik yapısını arttırmaya yönelik faaliyetlere devam etmiştir. Böylece bölgenin ticaret hacmi zamanla artmıştır. Ticari kapasitenin artmasının baskısıyla mevcut ulaşım altyapısı ve araçları dönüşüme uğramıştır.

Çukurova'nın iki farklı ulaşım sistemi vardır. Bunlardan biri deniz ulaşımıyken diğeri karayoludur.

3.5.1. Suyolu Ulaşımına Müdahale

Çukurova'da eski zamanlardan beri başlıca iki liman vardır. Bunlardan biri Ayaş'ken diğeri Karataş'tır. Ancak bu limanlar zamanla bölgenin deniz ulaşımını karşılamakta yetersiz kalmaya başlamıştır.⁶⁵⁸

Çukurova'da yeni bir liman arayışı 1832-1840 yılları arasında bölgeyi yöneten Mısırlılar zamanında başlamıştır. Mısırlılar, Çukurova'nın ekonomik gücünü geliştirmeye yönelik faaliyetlerde bulunmuştur. Bölgenin ihtiyacını karşılayacak yeni bir liman arayışına da girişmişlerdir. Bu yeni liman adayı olarak Mersin seçilmiştir.⁶⁵⁹

Çukurova'da yeni bir liman arayışı, Mısır yönetimi sonrası Osmanlı döneminde devam etmiştir. İlk olarak Karaduvar, liman olarak kullanılmaya başlanmıştır. Sonra Karaduvar yerini doğusundaki Kazanlı'ya bırakmıştır (Bkz. Şekil 3.5).⁶⁶⁰ Kazanlı, önceden de gemilerin yanaştığı bir yerdir. 1811-1812 yıllarında bölgeyi gezen Francis Beaufort, Kazanlı'nın Tarsus kentinin limanı

⁶⁵⁸ Cevdet Paşa, age., s. 194.

⁶⁵⁹ Toksöz ve Yalçın, agm., s. 437.

⁶⁶⁰ Cevdet Paşa, age., s. 194.

olduğundan ve limanda bazı küçük gemilerin olduğundan bahsetmiştir.⁶⁶¹ Ancak Kazanlı da bölgenin ihtiyacını karşılamakta yetersiz kalmıştır. Özellikle en ufak bir kötü havada, limandaki gemiler korunmasız kalır. Kötü havadan korunmak için gemiler, Kazanlı'nın batısındaki Mersin'e sığınırılar.⁶⁶²

Mersin, Çukurova'nın başlıca limanı olmak için gayet uygun bir yerdir. Hatta bazı kaptanlara göre İskenderun ya da Suriye kıyılarındaki limanlara kıyasla daha güvenlidir. Sadece bazen fırtınalı havalarda gemiler hasar görebilir. Fakat bunun nedeni limandan kaynaklı değildir. Gemilerin yetersiz önlemlerinden kaynaklıdır. Örneğin fırtınalı bir havada bazı Arap gemiler ve iki Fransız gemisi karaya oturmuştur. Ancak bu kaza, gemilerden kaynaklıdır. Gemilerin çapa zincirleri ya da halatları koptuğu için karaya oturmuştur. Aynı fırtınada bir İngiliz gemisine hiçbir şey olmamıştır. Sadece İngiliz gemisinin mürettebatının üç gün boyunca yani fırtına bitinceye kadar kıyıyla iletişimi kesilmiştir. Ama bu çok nadir gerçekleşen bir olaydır. Genellikle akşam ve sabah vaktinde gemilerin eşya indirme ve bindirmesi kesintiye uğramaz. Sadece öğlen vakti deniz biraz kabarır. Bu sorun, sadece küçük bir iskeleyle de çözülebilir. Ancak Osmanlı yöneticileri, Mersin'e iskele yapılmasını pek önemsememiştir:

Küçük uzunlukta kolayca yapılabilir. Fakat devlet yöneticileri, buradan karaya çıkarken çoğu kez ıslandıklarında, Adana'ya ulaştıklarında her zaman bir tane yapılmasından bahsederler. Ancak idari merkez olan Adana'ya ulaştıkları anda, Mersin diye bir yer olduğunu tamamen unuturlar.⁶⁶³



Şekil 3.5. Çukurova'da başlıca limanların değişimi (19. yüzyıl)

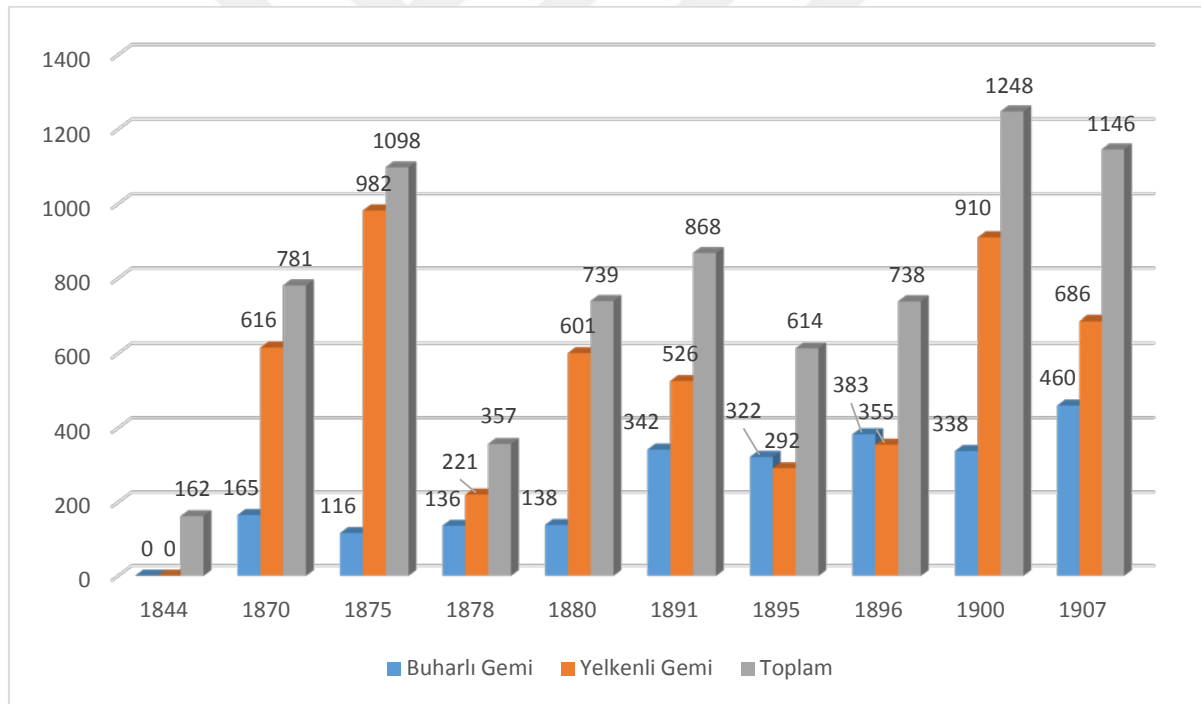
⁶⁶¹ Beaufort, age., s. 266.

⁶⁶² Barker, age., s. 115.

⁶⁶³ Barker, age., s. 115-116.

Mersin Limanı, zamanla bölgenin başlıca limanı olmuştur. 1873'te Anadolu'dan gelen ürünlerde dahil ithalat ve ihracat Mersin Limanı'nda yapılmıştır.⁶⁶⁴

Mersin Limanı, Çukurova'daki ekonomik gelişmeye bağlı olarak gelişmeye başlamıştır. Tablo 3.12, Tablo 3.13, Tablo 3.14, Tablo 3.15, Tablo 3.17, Tablo 3.19, Tablo 3.20, Tablo 3.21 ve Tablo 3.22 görüldüğü üzere 1844'ten 1890'a kadar sadece Mersin Limanı'ndan yapılan ticaretin hacmi genellikle artmıştır. Bölgenin ticari hacmi yükseldikçe limana gelen gemi sayısı da genellikle artmıştır. Limana 1844'te sadece 162 gemi gelmiştir. Bu sayı ilerleyen yıllarda artmaya devam etmiştir. 1870'te 781, 1875'te 1.098'e yükselmiştir. Sadece üç yıl sonra 1878'de gemi sayısı neredeyse üçte iki oranında düşerek 357 olmuştur. 1875'e kıyasla oldukça sert bir düşüş yaşanmıştır. Ancak bu düşüş geçici olmuştur. 1880'de gemi sayısı 739'a çıkmıştır. İlerleyen yıllarda gemi sayısında yükseliş istikrarlı sürmese de genel olarak bir artış vardır. 1900 yılına gelindiğinde gemi sayısı binin üzerine çıkmıştır. Bu yıl limana 1.248 gemi gelmiştir. 1907'de ise gemi sayısı biraz düşerek 1.146 olmuştur(Bkz. Grafik 3.1).



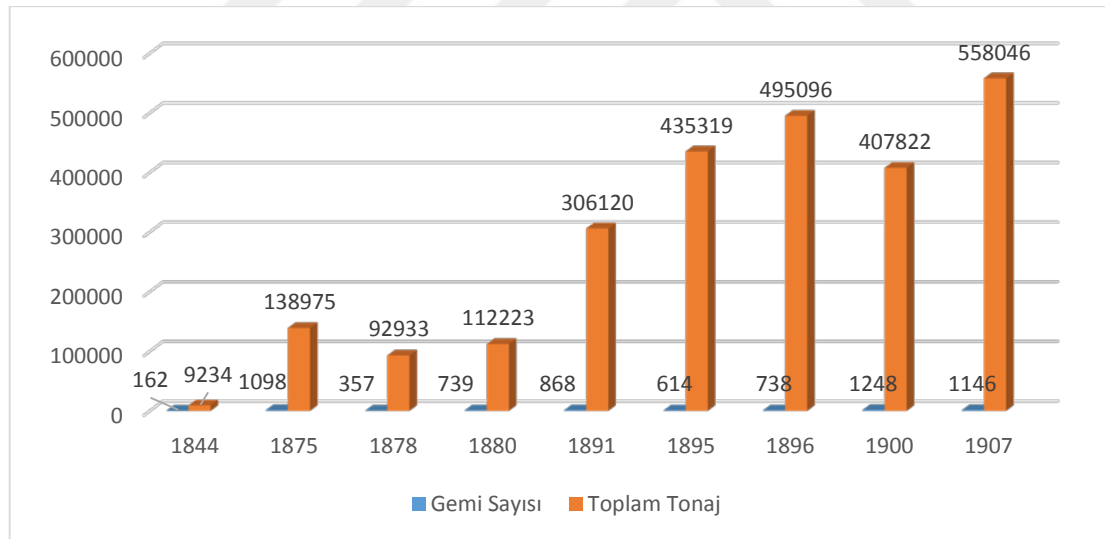
Grafik 3.1. Mersin Limanı'na gelen yelkenli ile buharlı gemi sayıları ve toplamı⁶⁶⁵

⁶⁶⁴ 1873 Adana Vilayet Salnamesi, s. 54.

⁶⁶⁵ Barker, age., s. 384; Great Britain Foreign Office, *Commercial Reports Received at The Foreign Office from Her Majesty's Consuls in 1871*, 1871, s.1088; Great Britain Foreign Office, *Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c., of Their Consular Districts*, 1876, s. 995; Great Britain Foreign Office, *Reports from Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c., of Their Consular Districts*, Part III, Harrison and Sons, London, 1879, s. 981; Great Britain Foreign Office, *Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c., of Their Consular Districts*, 1881, s. 1268; Great Britain Foreign Office, *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1891 on the Trade of Aleppo*, 1892, s. 16; Great Britain Foreign Office, *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance*

Mersin Limanı'na gelen gemilerin tonaj⁶⁶⁶ miktarı zamanla artmıştır. Bu, limandan daha fazla yük taşındığının göstergesidir. 1844'te limana gelen gemilerin toplam tonajı 9.234 tondur. Bu sayı 1875'te 138.975 tona yükselmiştir. Daha sonraki yıllarda genellikle yükselmiştir. Sadece 1878 ve 1900'de düşüş olmuştur. Bunun dışında devamlı bir artış vardır. Özellikle 1880'den sonra önemli oranda artış olmuştur. 1880'de 112.223 tonken 1891'de 306.120 tona çıkmıştır. 1907'e gelindiğinde 558.046 tona yükselmiştir(Bkz. Grafik 3.2).

Mersin Limanı'na gelen gemilerin sayısı ile toplam tonajları karşılaştırıldığında, gemi sayısındaki artışa kıyasla gemilerin tonajı daha fazla artmıştır. Limana gelen gemi sayısı 1875'te 1.098'ken 1878'de 357'e düşmüştür. Gemilerin tonaj miktarı ise 1875'te 138.975'ken 1878'de 92.933'e düşmüştür. Gemi sayısındaki düşüş ortalama üçte ikiyken tonajda ise üçte bir oranında düşüş olmuştur. Yine 1891'de limana 868 gemi gelmiştir. Toplam tonajları 306.120'dir. 1895'te gemi sayısı düşmesine karşın tonaj miktarı artmıştır. 1895'de gemi sayısı 614'te düşmüştür. Fakat gemi sayısındaki düşüşe karşın tonaj miktarı 435.319'a yükselmiştir. Bir başka örnekte ise 1844'te limana 162 gemi gelmiştir. Gemilerin toplam tonaj miktarı 9.234'tür. 1907'de ise gemi sayısı yaklaşık yedi kat artarak 1146 olmuştur. Tonaj miktarı ise ortalama altmış kat artarak 558.046'ya yükselmiştir(Bkz. Grafik 3.2).



Grafik 3.2. Mersin Limanı'na gelen gemi sayısı ve toplam tonajı⁶⁶⁷

Turkey, *Report for The Year 1896 on The Trade of Aleppo and Adana*, Harrison and Sons, London, 1897, s. 12; Great Britain Foreign Office, *Diplomatic and Consular Reports Turkey Report for The Year 1900 on The Trade of the Vilayet of Aleppo*, Harrison and Sons, London, 1901, s. 17; Great Britain Foreign Office, *Diplomatic and Consular Reports Turkey Report for The Year 1908 on The Trade of The Province of Adana*, Harrison and Sons, London, 1909, s. 25. Yıllara göre ayrıntılı istatistikler için bkz. ek 1, ek 2, ek3, ek 4, ek 5, ek 6, ek 7, ek 8, ek 9 ve ek 10.

⁶⁶⁶ Geminin taşıyabileceği yük miktarı.

⁶⁶⁷ Barker, age., s. 384; Great Britain Foreign Office, *Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c., of Their Consular Districts*, 1876, s. 995; Great Britain Foreign Office, *Reports from Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c., of Their Consular Districts*, 1879, s. 981; Great Britain Foreign Office, *Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c., of Their Consular Districts*,

Mersin Limanı'na gelen gemilerin sayısındaki artışa kıyasla gemilerin tonajlarının toplamı daha hızlı artmıştır. Bunun en önemli nedeni limana gelen buharlı gemi sayısındaki artıştır. Buharlı gemilerin yelkenli gemilere göre tonajları daha fazladır. Limana 1875'te çok daha fazla yelkenli gemi gelmesine karşın buharlı gemilerin tonaj toplamı daha fazladır. Bu yıl 982 yelkenli geminin toplam tonajı 33.523'tür. Buna karşın 116 buharlı geminin toplam tonajı 105.452'dir. Yelkenli gemi miktarı, buharlı gemi sayısından yaklaşık sekiz kat daha fazladır. Fakat buharlı gemilerin toplam tonajının üçte biri kadardır. Buharlı gemi ve yelkenli gemiler arasındaki tonaj farkını göstermesi açısından 1896 yılı güzel bir örnektir. Bu yıl limana gelen buharlı ve yelkenli gemi sayısı birbirine yakındır. Buharlı gemi sayısı 383'ken yelkenli gemi sayısı 355'tir. Buharlı ve yelkenli gemi sayısı birbirine yakın olmasına karşın tonaj miktarı arasında büyük bir fark vardır. Buharlı gemilerin toplam tonajı 480.603'ken yelkenli gemi sayısının toplam tonajı 23.611'dir. Aradaki fark oldukça yüksektir (Bkz. Grafik 3.3, Grafik 3.4, Grafik 3.5).

Mersin Limanı'na buharlı geminin gelmesi, modern ulaşım sisteminin bir parçası olduğunun göstergesidir. Buharlı gemi, 1807'den itibaren Amerika'daki nehirlerde⁶⁶⁸ 1812'den sonra da Avrupa'da yaygınlaşmaya başlanmıştır.⁶⁶⁹ Çukurova bölgesine bilinen ilk buharlı gemi 1842'de gelmiştir. Kaptan Ward komutasındaki Hecame, Ayaş'a (Yumurtalık) uğramıştır: "Burası Ayaş, (...) Bu fırsatla (Mayıs 1842) H. M.'nin buharlı gemisi Hecate'nin kaptanı Ward, 24 saatten daha az bir zamanda 150 kaplumbağa aldı."⁶⁷⁰ İlk düzenli buharlı gemi seferleri ise 1851'de başlamıştır. 1851'de Fransız Mesajeri Maritim Şirketi, Eylül ayından itibaren Mersin'e düzenli uğramaya başlamıştır. Şirketin buharlı gemi güzergahı, İstanbul'dan başlayarak İzmir, Rodos Adası istikametinden Mersin, İskenderun, Suriye'deki sahil kentleri, Beyrut ve Yafa'da son bulmuştur. Şirket, yirmi günde bir sefer düzenlemiştir.⁶⁷¹

19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Mersin'de gemi seferleri düzenleyen şirketlerin sayısı artmıştır. Bu durum Çukurova'nın modern deniz ulaşım ağının bir parçası olduğunun göstergesidir. Mesajeri Maritim Şirketi'nin seferleri, Kırım Savaşı'ndan dolayı güzergahını İstanbul'dan İzmir'e kısaltmıştır. Fakat sefer düzenini yirmi günden on beş güne indirmiştir. Böylece şirketin buharlı gemisi on beş günde bir Mersin'e uğramaya başlamıştır. Mesajeri Maritim

1881, s. 1268; Great Britain Foreign Office, *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1891 on the Trade of Aleppo*, 1892, s. 16; Great Britain Foreign Office, *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey, Report for The Year 1896 on The Trade of Aleppo and Adana*, 1897, s. 12; Great Britain Foreign Office, *Diplomatic and Consular Reports Turkey Report for The Year 1900 on The Trade of the Vilayet of Aleppo*, 1901, s. 17; Great Britain Foreign Office, *Diplomatic and Consular Reports Turkey Report for The Year 1908 on The Trade of The Province of Adana*, 1909, s. 25. Yıllara göre ayrıntılı istatistikler için bkz. ek 1, ek 2, ek3, ek 4, ek 5, ek 6, ek 7, ek 8, ek 9 ve ek 10.

⁶⁶⁸ Hunter, age., s. 5.

⁶⁶⁹ "Henry Bell", *Encyclopædia Britannica*, 01 January 2020, Erişim Tarihi: 20.04.2020. Erişim Adresi: <https://www.britannica.com/biography/Henry-Bell#ref254968>

⁶⁷⁰ Barker, age., s. 111.

⁶⁷¹ Uygun, agt., s. 118.

Şirketi'nden sonra Avusturya Llyod Şirketi, 1855'te Kıbrıs'tan aktarmalı seferlere başlamıştır. 1859'da Mesajeri Maritim Şirketi'nin buharlı gemileri, Kırım Savaşı'nın sona ermesinden sonra tekrar seferlerini İstanbul'a uzatmıştır. Sefer düzeni on beş günde bir olarak kalmıştır. 1870'lerde Navigation Rus Şirketi ve İngiliz Belle Asia Mineur Şirketi'nin buharlı gemileri gelmeye başlamıştır. 1880'lerde Fransız Chiprien Fabre, Mısır Hıdiviye, İtalyan Rubattion ve Yunan şirketlerinin gemileri Mersin'e uğramaya başlamıştır.⁶⁷²

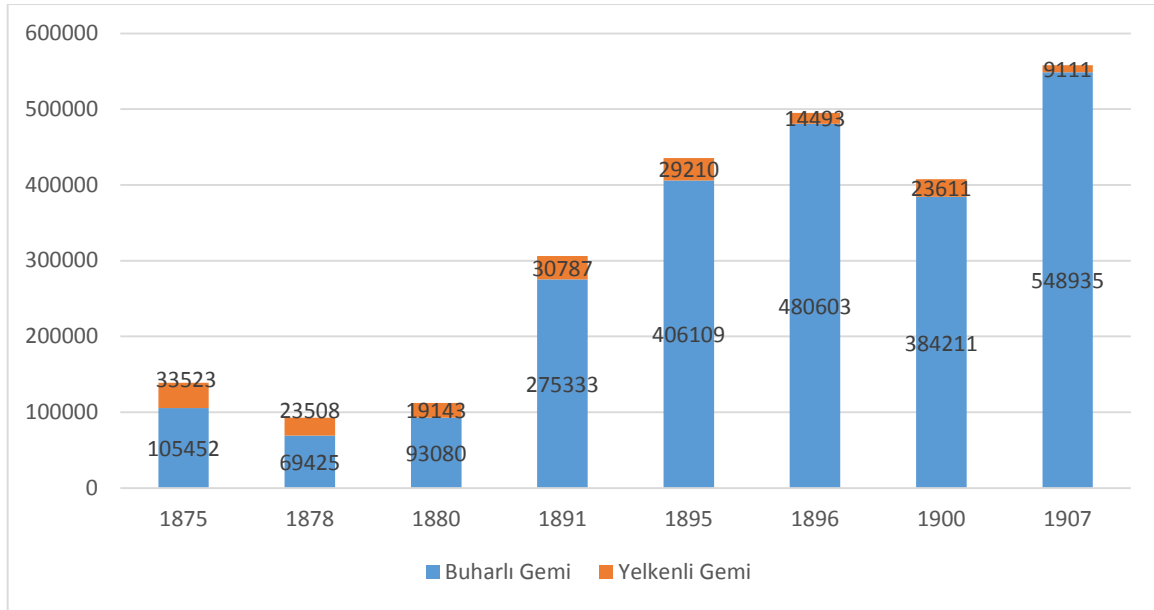
Deniz ulaştırma şirketleri, Çukurova bölgesinde kurumsallaşmıştır. Bölgede şubeler açmıştır. 1879'da Mersin'de Fransız Mesajeri ve İngiltere merkezli bir buharlı gemi şirketinin şubesi vardır.⁶⁷³ 1891'de Osmanlı Devleti merkezli İdare-i Mahsusa, Mısır merkezli Hıdici, Fransız Masajeri ve İngiliz Bell şirketlerinin acentaları mevcuttur.⁶⁷⁴

Mersin'in deniz ulaşımı 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren modernleşmeye başlamıştır. Limana gelen buharlı gemi sayısı zamanla artmıştır. 1870'de limana 165 tane buharlı gemi gelmiştir. 1875'te bu sayı düşerek 116 olmuştur. 1878'de 136'ya çıkmıştır. 1880'de 138 tane buharlı gemi uğramıştır. On bir yıl sonra yani 1891'de nerdeyse iki buçuk kat artarak 342 olmuştur. 1895'te 322'ye düşmüştür. Sadece bir yıl sonra buharlı gemilerin sayısı 383 olmuştur. 1900'de buharlı gemi sayısı 338'e düşmesine karşın 1907'de 460'a çıkmıştır. Nitekim 1875 ile 1907 arasındaki otuz iki yıllık dönem karşılaştırıldığı zaman kente gelen modern ulaşım araçlarının sayısı ve taşıyabildikleri yük oranındaki artış oldukça yüksektir. 1875'te limana toplamda 105.452 tonajlı 116 buharlı gemi gelirken 1907'de toplamda 548.935 tonaja sahip 460 buharlı gemi uğramıştır. Otuz iki yıllık dönemde buharlı gemi sayısı yaklaşık dört kat artarken tonaj miktarı ise beş kattan fazla yükselmiştir(Bkz. Grafik 3.1, Grafik 3.4).

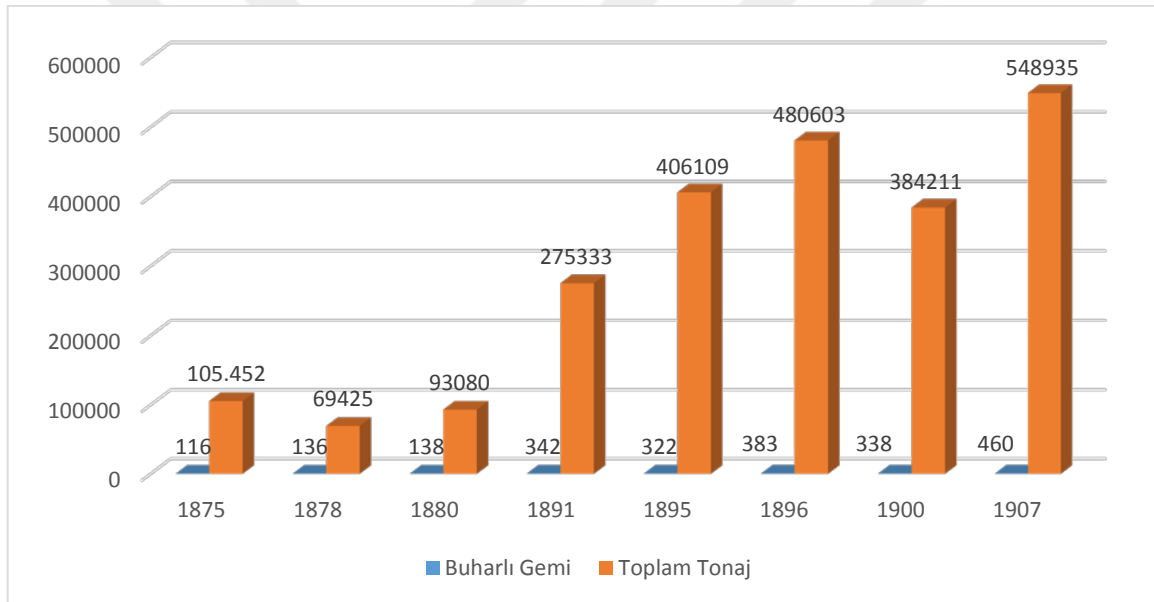
⁶⁷² Uygun, agt., s. 118-120.

⁶⁷³ 1296 Adana Vilayet Salnamesi, s. 148-149.

⁶⁷⁴ 1308 Salname-i Vilayet-i Adana, s. 87.



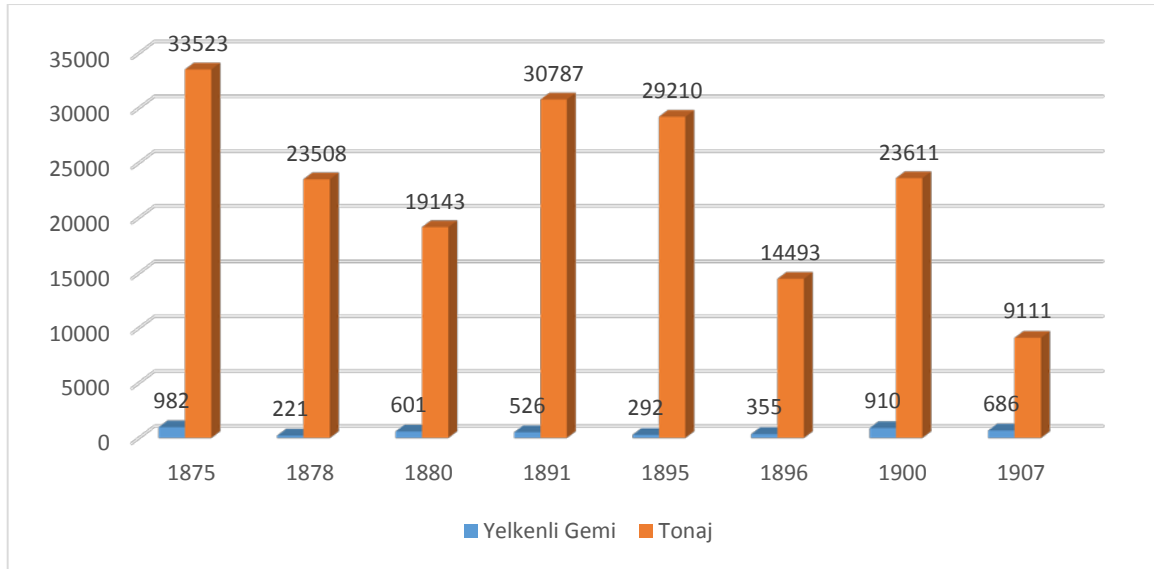
Grafik 3.3. Mersin Limanı'na gelen buharlı ve yelkenli gemilerin tonajlarının oranı⁶⁷⁵



Grafik 3.4. Mersin Limanı'na gelen buharlı gemi sayısı ve toplam tonajı⁶⁷⁶

⁶⁷⁵ Great Britain Foreign Office, *Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c., of Their Consular Districts*, 1876, s. 995; Great Britain Foreign Office, *Reports from Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c., of Their Consular Districts*, 1879, s. 981; Great Britain Foreign Office, *Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c., of Their Consular Districts*, 1881, s. 1268; Great Britain Foreign Office, *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1891 on the Trade of Aleppo*, 1892, s. 16; Great Britain Foreign Office, *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for The Year 1896 on The Trade of Aleppo and Adana*, 1897, s. 12; Great Britain Foreign Office, *Diplomatic and Consular Reports Turkey Report for The Year 1900 on The Trade of the Vilayet of Aleppo*, 1901, s. 17; Great Britain Foreign Office, *Diplomatic and Consular Reports Turkey Report for The Year 1908 on The Trade of The Province of Adana*, 1909, s. 25. Yıllara göre ayrıntılı istatistikler için bkz. ek 1, ek 2, ek3, ek 4, ek 5, ek 6, ek 7, ek 8, ek 9 ve ek 10.

⁶⁷⁶ Great Britain Foreign Office, *Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c., of Their Consular Districts*, 1876, s. 995; Great Britain Foreign Office, *Reports from Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c., of Their Consular Districts*, 1879, s. 981; Great Britain Foreign Office, *Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c., of Their Consular Districts*, 1881, s. 1268;



Grafik 3.5. Mersin Limanı'na gelen yelkenli gemi sayısı ve toplam tonajı⁶⁷⁷

Mersin Limanı'ndaki gemi trafiğinin artmasına paralel bir şekilde liman, mekansal değişime uğramıştır. Önceleri limanda hiçbir yapı yoktur. Zamanla iskeleler yapılmaya başlanmıştır. 1844'te Çukurova'nın deniz ulaşımında Mersin limanı tercih edilen bir yer olmuştur. Bölgeye gelen yöneticiler, Mersin limanından karaya çıkmıştır. Limana bir iskele yapılmasına yönelik talepler vardır.⁶⁷⁸ Bu istekler, ancak 1852'de kabul görmüştür. Özellikle yabancı tüccarların talebi üzerine limana iki tane iskele yapılması için çalışmalara başlanmıştır.⁶⁷⁹ Limana iki tane taş iskele ve Mersin-Tarsus arasındaki yolun düzenlenmesi ile sonra işletilmesi için özel bir şirket kurulmuştur. Bu şirketin hissedarları arasında Osmanlı padişahı ve diğer

Great Britain Foreign Office, *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1891 on the Trade of Aleppo*, 1892, s. 16; Great Britain Foreign Office, *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey, Report for The Year 1896 on The Trade of Aleppo and Adana*, 1897, s. 12; Great Britain Foreign Office, *Diplomatic and Consular Reports Turkey Report for The Year 1900 on The Trade of the Vilayet of Aleppo*, 1901, s. 17; Great Britain Foreign Office, *Diplomatic and Consular Reports Turkey Report for The Year 1908 on The Trade of The Province of Adana*, 1909, s. 25. Yıllara göre ayrıntılı istatistikler için bkz. ek 1, ek 2, ek3, ek 4, ek 5, ek 6, ek 7, ek 8, ek 9 ve ek 10.

⁶⁷⁷ Great Britain Foreign Office, *Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c., of Their Consular Districts*, 1876, s. 995; Great Britain Foreign Office, *Reports from Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c., of Their Consular Districts*, 1879, s. 981; Great Britain Foreign Office, *Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c., of Their Consular Districts*, 1881, s. 1268; Great Britain Foreign Office, *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1891 on the Trade of Aleppo*, 1892, s. 16; Great Britain Foreign Office, *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey, Report for The Year 1896 on The Trade of Aleppo and Adana*, 1897, s. 12; Great Britain Foreign Office, *Diplomatic and Consular Reports Turkey Report for The Year 1900 on The Trade of the Vilayet of Aleppo*, 1901, s. 17; Great Britain Foreign Office, *Diplomatic and Consular Reports Turkey Report for The Year 1908 on The Trade of The Province of Adana*, 1909, s. 25. Yıllara göre ayrıntılı istatistikler için bkz. ek 1, ek 2, ek3, ek 4, ek 5, ek 6, ek 7, ek 8, ek 9 ve ek 10.

⁶⁷⁸ Barker, age., s. 115-116.

⁶⁷⁹ BOA., Sadâret Mektubî Kalemi Meclis-i Vâlâ Evrakı(A.MKT.MVL.), 53/58; BOA., Sadâret Mektubi Kalemi Nezâret ve Devâ'ir Evrakı(A.MKT.NZD.), 58/98.

şahıslar vardır. Şirketin imtiyaz süresi on beş yıldır. Bu süre boyunca iskeleleri kullananlardan vergi alınacaktı. Sürenin sonunda iskeleler Osmanlı yönetimine devredilecekti.⁶⁸⁰ Şirketin çalışmaları sonucunda 1852 ya da 1853'te limana iki tane taş iskele yapılmıştır.⁶⁸¹

1852/1853 yıllarında Mersin Limanı'nda ilk iskeleler inşa edilmiştir.⁶⁸² Kısa süre içerisinde bu iskeleler yetersiz kalmıştır. 1856'da limandaki bazı ticaret mağazaları, iskelelere uzak bir konumdadırlar. Bu mağazaların sahipleri, iskeleleri kullanamadıklarından dolayı vergi de vermemişlerdir. Bu durum vergi kaybına neden olmuştur. Bundan dolayı limana beş tane daha iskele yapılması talep edilmiştir.⁶⁸³ Bu isteğin kabul edildiğine yönelik bir bulgu yoktur. Ancak yaklaşık yirmi yıl sonra limandaki iskele sayısı iki katına çıkmıştır. 1872'te limandaki iskele sayısı dört olmuştur.⁶⁸⁴ Sonraki yıllarda limana yeni iskeleler inşasına devam edilmiştir. 1894'te iskele sayısı altıya çıkmıştır.⁶⁸⁵ Aynı yıl yedinci iskelenin inşası için Avrupa'dan demir iskele alınmıştır.⁶⁸⁶

Mersin Limanı'ndaki iskelelere önem verilmiştir. İskelelerin zarar görmesi durumunda tamir edilmiştir. Daha iyi malzemeden iskeleler yapılmaya çalışılmıştır. Örneğin fırtınadan kaynaklı limandaki iskeleler zarar görmüştür. 1894'te Mersin Belediyesi, kendi bütçesiyle iskeleleri tamir etmiştir. Avrupa'dan iki demir iskele satın alınmıştır. Bir tanesini ahşap Gümrük iskelesiyle değiştirilmesi planlanmıştır. Diğeri ise limanın yedinci iskelesi olarak hükümet konağı ve posta idaresinin hizmeti için inşa edilmesi düşünülmüştür.⁶⁸⁷

1894'te Mersin Limanı'nda altı tane iskele⁶⁸⁸ vardır ve bir tane de yeni inşa edilecek iskele planı mevcuttur. Var olan iskeleler, (1)Masajeri Şirketi ile Mersin Belediyesi tarafından yaptırılan yarısı demirden iskele, (2)tüccar ve İspanya konsolosu Mavromatı ile damadı Avusturya konsolosu Kristman'ın ticarethanelerinin önünde bulunan ahşap iskele, (3)Mersin Belediyesi'nin iskelesi, (4)Gümrük idaresinin önünde bulunan yeni alınan demir iskeleyle değiştirilecek olan ahşap iskele, (5)Dimitünü ve Şatren hanelerinin önündeki iskele ve (7)Mersin-Adana demiryolu şirketinin yarısı demir olan iskelesidir. Yeni iskele(6) ise hükümet konağı ile postanenin önünde demirden inşa edilecekti(Şekil 3.6).

Mersin'de iskele yerine modern liman inşası gündeme gelmeye başlamıştır. Kente modern bir liman inşa etmek için projeler hazırlanmıştır. Örneğin 1894'te ve 1906'da projeler

⁶⁸⁰ BOA., İ.MVL., 262/9894; BOA., Sadâret Âmedî Kalemi Evrakı(A.AMD.), 39/28.

⁶⁸¹ BOA., A.MKT.NZD., 96/71.

⁶⁸² BOA., A.MKT.NZD., 96/71.

⁶⁸³ BOA., A.MKT.MVL., 94/97; BOA., A.MKT.NZD., 194/49; BOA., İ.MVL., 386/16864.

⁶⁸⁴ 1289 Adana Vilayet Salnamesi, s. 70.

⁶⁸⁵ BOA., Plan-Proje(PLK.p.), 2950.

⁶⁸⁶ BOA., Bâb-ı Âlî Evrak Odası(BEO.), 505/37812.

⁶⁸⁷ BOA., BEO., 505/37812.

⁶⁸⁸ 1894 tarihli Mersin Limanı porjesinde sahilde altı tane iskele vardı(Bkz. Şekil 3.7). Bu projede gösterilen iskeleler arasında Şekil 3.6'deki inşa edilmesi düşünülen 6 numaralı iskele yoktur.

yapılmıştır(Bkz. Şekil 3.7 ve Şekil 3.8). Ancak modern liman, uzun yıllar sonra yapılmıştır. Modern limanının inşasına 1954'te başlanmıştır ve 1962'te bitirilmiştir.⁶⁸⁹



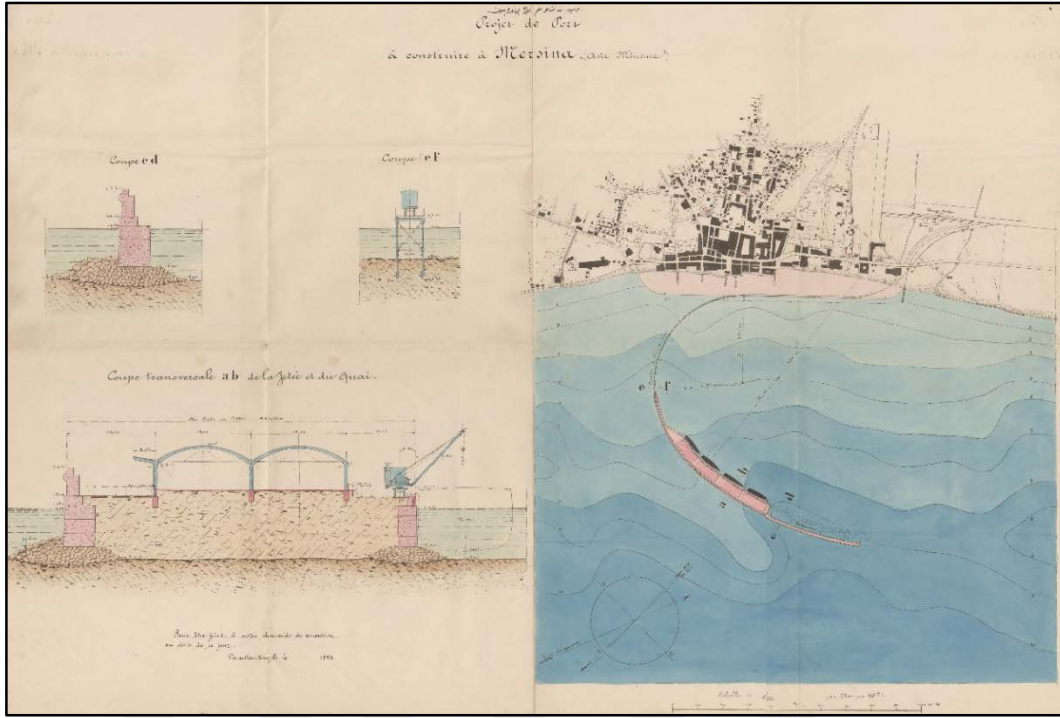
Şekil 3.6. 1894'te Mersin Limanı'ndaki iskeleler ve yapılması planlanan iskele⁶⁹⁰

(1-Mesajeri Şirketi ile Mersin Belediyesi tarafından inşa ettirilen yarısı demir iskele. 2-Tüccar ve İspanya konsolosu Mavromatı ile damadı Avusturya konsolosu Kristman'ın ticarethanelerinin önünde yer alan ahşap iskele. 3-Mersin Belediyesi'nin iskelesi. 4-Gümrük idaresinin önünde yer alan, yeni alınan demir iskeleyle değiştirilecek olan ahşap iskele. 5-Dimitünü ve Şatren hanelerinin önünde bulunan iskele. 6-Hükümet konağı ile postanenin önünde demirden inşa edilmesi planlanan yeni iskele. 7-Mersin ile Adana demiryolu şirketinin yarısı demirden olan iskelesi.)⁶⁹¹

⁶⁸⁹ Aytaç, agt., s. 294-306.

⁶⁹⁰ BOA., BEO., 505/37812.

⁶⁹¹ Mersin Belediyesi'nin Avrupa'dan satın aldığı demir iskelelerin konulacağı yerler olan 4 ve 6 nolu iskeleler, planda kırmızı renkle gösterilmiştir. İki demir iskeleden biri 4 nolu ahşap iskeleyle değiştirilecektir. Diğer demir iskele, 6 nolu yere inşa edilecekti.



Şekil 3.7. 1894 tarihli Mersin Limanı Projesi⁶⁹²



Şekil 3.8. 1906 tarihli Mersin Limanı Projesi⁶⁹³

⁶⁹² BOA., PLK.p., 2950.

⁶⁹³ BOA., PLK.p., 1608.

Mersin Limanı'nda iskelenin dışında da limanlara özgü bazı yapılar yapılmıştır. Bu yapıların varlığı limanın geliştiğinin göstergesidir. Bunlardan biri deniz feneridir. Limana gelecek gemiler için bir deniz feneri inşa edilmiştir. Fenerin ne zaman yapıldığı bilinmemekle birlikte 1877'de limanda bir deniz feneri vardır. Fenerin ışığı yaklaşık 9.65 kilometreden görülebilmektedir. Fenerin düzenli bir şekilde çalışması için memur ve nöbetçiler görevlendirilmiştir.⁶⁹⁴ Deniz fenerinin dışında ticaret mallarının konulması için antrepolar inşa edilmiştir. 1890'da Mersin'de doksan tane antrepo vardır.⁶⁹⁵

Çukurova'nın deniz ticaretinin Mersin Limanı'nda yapılması, limanı değiştirdiği gibi Mersin yerleşim yerini de değiştirmiştir. Mersin, önceleri küçük bir köyken zamanla bir liman kente dönüşmüştür. 1811-1812'de Gezgin Francis Beaufort, Mersin için anılarında "küçük bir ırmağın yakınında, kıyıda birkaç kulübeye yerlilerin Mersin adını verdiği" yer olarak bahsetmiştir.⁶⁹⁶ Bu küçük köy, kıyısında gemi trafiğinin artmasına paralel bir şekilde kentleşmeye başlamıştır. İdari olarak Gökçek nahiyesine bağlı bir köyken 1851/1852'de nahiye olmuştur. Yaklaşık on yıl sonra 1864/1865'te kaza statüsüne yükseltilmiştir. Kaza olmasından yaklaşık yirmi yıl sonra 1887/1888'de daha üst bir yönetim birimi olan sancak yapılmıştır. Mersin'in limanı sayesindeki hızlı yükselişi dönemin resmi yayınlarından olan Adana Vilayet Salnamesi'nde de ifade edilmiştir:

Kaza-i mezkure sene 1257 tarihinde birkaç haneden ibaret ve gökçek nahiyesine merbut bir karyecik olduğu halde baz kayık ve gemiler uğramağa başlayarak o vesile ile imarete yüz tutmasına mebni sene 1268 tarihinde nahiye teşkil ve Tarsus kasabasına ilhak edilmişken 81 tarihinde Tarsusdan dahi bi'tetefrîk gökçeli ve kulaklu ve elvanlı namlarıyla üç nahiye ilhak olunarak kaza ve mevkinin ihraz itdiği nezaket ve ehemmiyetine binâen 305 senesinde Tarsus kazasının izafesiyle sancağa terfi itmiştir.⁶⁹⁷

Mersin, zamanla "kıyıda birkaç kulübe[lik]"⁶⁹⁸ yer olmaktan çıkarak kentleşmiştir. Kentlere özgü kurum ve işletmeler oluşmuştur. 1890'de kentte, dört tane han ve iki tane otel vardır. Eğitim kurumu olarak iki medrese, bir rüşdiye, iki islami okul mevcuttur. Bunun dışında yabancıların kurduğu eğitim kurumları vardır. Bunlar bir Yunan Okulu, bir Ermeni Okulu, bir Katolik Okulu ve St. Joseph Okulu'dur.⁶⁹⁹ 1891'de Fransa, İngiltere, Rusya, İtalya, İspanya, Yunanistan, Avusturya ve Amerika'nın konsoloslukları vardır. Ziraat Bankası'nın şubesi mevcuttur.⁷⁰⁰ 1894'te şehirde ticarethaneler, Belediye, Hükümet Konağı, Posta ve Telgrafhane,

⁶⁹⁴ 1294 Adana Vilayet Salnamesi, s. 70.

⁶⁹⁵ Vital Cuinet, *La Turquie D'Asie Géographie Administrative Statistique Descriptive et Raisonnée de Chaque Province de L'asie-Mineure*, Ernest Leroux, Paris, 1891, s. 58.

⁶⁹⁶ Beafort, age., s. 263.

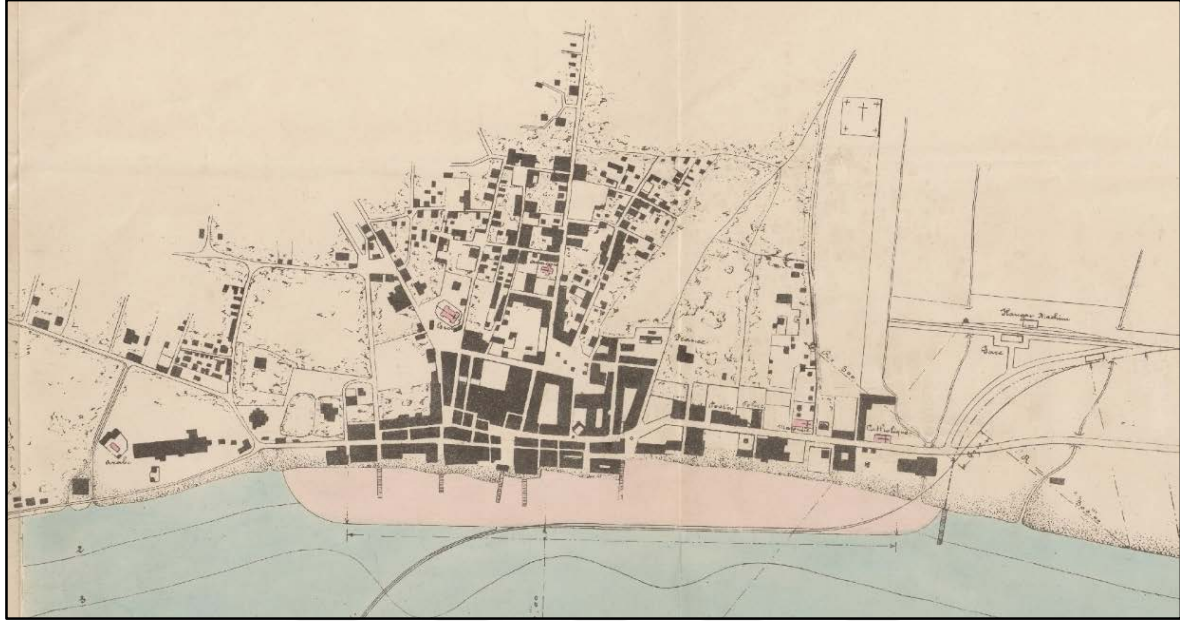
⁶⁹⁷ 1309 Adana Vilayet Salnamesi, s. 87-88.

⁶⁹⁸ Beafort, age., s. 263.

⁶⁹⁹ Cuinet, age. s. 58.

⁷⁰⁰ 1308 Adana Vilayet Salnamesi, s. 95.

Reji İdaresi, Duyun-u Umumiye Dairesi, Adliye ve Demiryolu İstasyonu vardır.⁷⁰¹ 1894 tarihli Şekil 3.9'daki Mersin Limanı planında görüleceği üzere Mersin artık büyük sayılabilecek bir yerleşim yerine dönüşmüştür.⁷⁰²



Şekil 3.9. 1894 Tarihli Mersin Limanı planındaki kent haritası kısmı⁷⁰³

3.5.2. Karayolu Ulaşımına Müdahale

Çukurova'da karayolu ulaşımı, iki yönden değişime uğramıştır. Önce bölge içi karayolu dönüşmüştür. Bölgedeki Mersin Limanı-Tarsus-Adana arasında karayolu ve demiryolu yapılmıştır. Daha sonra uzun mesafeli karayolu değişmiştir. Çukurova ile İstanbul arasında demiryolu bağlantısı kurulmuştur.

3.5.2.1. Su Yolu Ulaşımının Devamı Niteliğinde Bir Karayolu: Mersin Limanı-Tarsus-Adana Yolu

Çukurova'nın küresel ekonomiyle ticari ilişkiler kurmasıyla birlikte mevcut ulaşım sisteminde değişimler yaşanmaya başlanmıştır. Deniz ulaşımında Mersin, bir liman kent olarak yükselmiştir. Mersin Limanı'nda gemi trafiğinin artmasıyla, Dünya'nın pek çok yerinde olduğu gibi, liman ile kara içindeki yerler arasında mevcut ulaşım sistemi yetersiz kalmıştır. Daha hızlı ve daha fazla eşya taşınmasını sağlayacak ulaşım sistemi ihtiyacı oluşmuştur.

⁷⁰¹ BOA., BEO., 505/37812.

⁷⁰² BOA., PLK.p., 2950.

⁷⁰³ BOA., PLK.p., 2950.

Mersin limanı ile iç kara bölgesi arasındaki ulaşım ilk önemli müdahale 1852'dedir. Mersin Limanı'nda gemi trafiğinin artmasıyla birlikte Mersin ile Tarsus arasındaki karayolu insan ve eşya ulaşımında yetersiz kalmıştır. Bu iki yer arasında hayvanların çektiği arabaların gidebileceği daha iyi bir yol yapılması amacıyla 1852'de çalışmalara başlanmıştır. Yolun inşası, bataklıklar ile çukurlar doldurularak ve on iki tane köprü inşa edilerek 1853'te tamamlanmıştır.⁷⁰⁴

Mersin ile Tarsus arsında inşa edilen yol modern bir yoldur. Özel girişimcilikle inşa edilmiştir. Yap-işlet-devret yöntemi uygulanmıştır. 1852'de Tarsus-Mersin arasında yol yapımı ile Mersin Limanı'nda iki tane taş iskelenin inşası ve daha sonrasında işletilmesi amacıyla bir şirket kurulmuştur. Şirketin imtiyaz süresi on beş yıldır. Şirket yol ve iskeleleri inşa edip, on beş yıl işlettikten sonra Osmanlı yönetimine devredecekti. Bu süre boyunca yol ve iskeleleri kullananlardan vergi alacaktı. Yolun bakımını yapacaktı. Şirket, toplamda üç yüz hisseden oluşan bir yapıya sahiptir. Hissedarları arasında Osmanlı Padişahı da vardır. Padişah yüz elli hisseyle en çok paya sahip kişidir. Geri kalan hisseler çeşitli sayılarda yirmi beş farklı kişiye aittir. Bu kişiler arasında devlet görevlilerinden sivil insanlara kadar çeşitli toplumsal statüden insanlar vardır. Örneğin şirketin üç yüz hissesinden on hissesi Adana ile Maraş eyaletinin askeri komutanı Mehmed Ziya Paşa'ya, beş hissesi Adana müftüsü Abulrahman Efendi'ye ve üç hissesi tüccar Balinin oğlu hoca Kikor'a aittir(Bkz. Tablo 3.24) .⁷⁰⁵

Tablo 3.24. Tarsus-Mersin Limanı yolu ve Mersin Limanı'nda iki taş iskelenin yapımı ile işletilmesiyle ilgili kurulan şirketin hissedarlarının dağılımı⁷⁰⁶

Hisse Sahibi	Hisse Sayısı	Hisse Sahibi	Hisse Sayısı
Osmanlı Padişahı	150	Hacı Hasan Ağa ve Biraderi	2
Adana ve Maraş Eyaletleri Askeri Komutanı Mehmed Ziya Paşa	10	Tüccardan Burhan Hafız Ağa	5
Tarsus Sancağı Kaymakamı Hüseyin Bey	8	Niğdeli Tüccar Aknikoğlu Hoca Anaştas	7
Adana Üst Düzey Yöneticilerinden Abdülmenan Bey	15	Tüccar Balinin oğlu Hoca Kikor	3
Adana Müftüsü Abdurrahman Efendi	5	Tüccar Hoca Mafili	5
Adana Kaymakamı Fazlulah Efendi	3	Kayserili Tüccar Siranoğlu Hoca İstefan	7

⁷⁰⁴ BOA., A.AMD., 39/28; BOA. İ.MVL., 262/9894; BOA., Hariciye Nezareti Mektubî Kalemi(HR.MKT.), 81/20.

⁷⁰⁵ BOA., İ.MVL., 262/9894.

⁷⁰⁶ BOA., İ.MVL., 262/9894.

Tablo 3.24. (devamı)

Adana Üst Düzey Yöneticilerinden Hacı Hasan Ağa	5	Kayserili Tüccar Baltaoğlunun Yeğeni Agop	7
Tarsus Müftüsü Ahmet Hilmi Efendi	7	Beyrutlu Tüccar Hoca Lütfullah	8
Tarsus Meclis Üyesi Mısırizade Ali Efendi	5	Niğdeli Tüccar Küncüoğlu Yuvanni	3
Tarsus Meclis Üyesi İbiş Ağa	2	Kayserili Bir Tüccar	2
Tarsus Meclis Üyesi Küçükzade Ali Bey	2	Niğdeli Tüccar Kişoğlu Yorgi	5
Tarsus Meclis Üyesi Tekkelizade Hasan Ağa	2	Arabistanlı Tüccar Hacı Talip Ağa	2
Tarsus Meclis Üyesi Ziraat Müdürü Mehmet Ağa	2	Mısırlı Tüccar Mehmet ve Abbas Ağa	2
Toplam Hisse Sayısı	300		

Mersin Limanı ile Tarsus arasında, karayolu geliştirilmiştir. Fakat 1863'te Çukurova'da üretilen ticari ürünlerin miktarı, Mersin Limanı'na ulaştırılma kapasitesinin oldukça üzerindedir. Ürünler, Mersin Limanı'na nakledilemediğinden üreticilerin elinde kalarak telef olmuştur. Bu durum, bölgede ticari amaçlı üretiminin arttırılmasını engellemiştir.⁷⁰⁷

Çukurova'daki ulaşım sistemi, bölgede üretilen ticari ürünlerin Mersin Limanı'na ulaştırılmasında yetersiz kalmıştır. Bunun nedeni nakliyenin büyük memeli hayvanlara dayalı ulaşım araçlarıyla yapılmasından kaynaklıdır. Ticari eşyaların nakliyesinde develer kullanılmıştır. Ancak deve, ürünlerin taşınmasında yeterli bir ulaşım aracı değildir. Yılın her zamanında kullanılamamıştır. Yaz aylarında yaylaya götürülmüştür. Yani bir senenin sadece sekiz ayında kullanılma imkanı vardır. Bu sekiz ayın dört ayında da yağmur ve çamurdan dolayı kullanılamamıştır. Sonuç olarak develerden bir yılın yalnızca dört ayında verimli bir şekilde faydalanılmıştır. Bu durum ticari eşyaların Mersin Limanı'na taşınmasında yetersizliğe neden olmuştur. Hatta son iki senedir sadece pamuğun nakliyesi yapılabilmıştır.⁷⁰⁸

Çukurova'da ticari ürünlerin Mersin Limanı'na nakledilmesinde yaşanan zorluklar tüccarları da etkilemiştir. Tüccar, nakliye yetersizliğinden dolayı büyük miktarda tarımsal ürün ticaretine girmeye cesaret edememiştir. Cesaret edenler de ürünleri zamanında limana nakledememiştir. Ayrıca ürünleri zamanında limana taşımak istemesinden dolayı iki kat fazla nakliye ücreti vermek zorunda kalmıştır. Bunun yanı sıra nakliye yapan deve sahipleri çeşitli hileler yaparak tüccarları daha da zarara uğratmışlardır. Örneğin tüccar, 30 bin İstanbul kilesi tarımsal ürün almak isterken nakliye sıkıntısından dolayı ancak 8-10 bin kile ürün almıştır. Bunu

⁷⁰⁷ BOA., İrâde Meclis-i Masus(İ.MMS.), 27/1188.

⁷⁰⁸ BOA., İ.MMS., 27/1188.

naklederken bile zorluklar yaşamıştır. Bir ayda nakledilmesi gereken ticari ürünler ancak dört ayda taşınabilmiştir.⁷⁰⁹

Çukurova’da yaşanan nakliye sorununun çözümü için demiryolu düşünülmüştür. Artık büyük memeli hayvanlara dayalı nakliye sistemi ticari ürünleri taşıma ihtiyacını karşılamakta yetersiz kalmıştır. Adana ile Mersin arasında inşa edilecek bir demiryoluyla, nakliye sıkıntısı çözülecekti. Demiryolu sayesinde tüccar, ürünleri istediği zaman Mersin Limanı’na kolay bir şekilde zamanında taşıyabilecekti. Böylece istediği miktarda ürün ticareti yapmaya cesaret edebilecekti. Tüccarın büyük miktarda ürün ticaretine girişmesiyle birlikte çiftçiler de ellerinde ürünün kalma korkusu olmadan daha fazla ürün yetiştireceklerdi. Nitekim demiryolu sayesinde hem mevcut nakliye sıkıntısı çözülecek hem de bölgenin ekonomisi gittikçe gelişecekti.⁷¹⁰

Mersin ile Adana arasında demiryolu yapılması, Çukurova’nın nakliye problemini çözmesinin yanı sıra Anadolu ile bölge arasındaki ulaşım sisteminin de gelişmesini sağlayacaktı. Anadolu ile Çukurova arasındaki ticari ürün nakliyesinde develer yetersiz kalmıştır. Bu nedenle Anadolu’daki ticari ürünler çiftçilerin elinde kalmıştır. Adana ile Mersin demiryolunun yapılmasından sonra burada kullanılan develer Anadolu tarafındaki nakliyede kullanılacaktı. Böylece Anadolu ile Çukurova arasındaki nakliye sistemi desteklenecekti. Bunun yanı sıra nakliye sisteminin geliştirilmesiyle Anadolu’nun ticari ve üretim sisteminin büyümesine de katkıda bulunulmuş olunacaktı.⁷¹¹

Adana ile Mersin arasında demiryolunun işletilmesi, beklenenin üzerinde kazanç getireceği düşünülmüştür. Demiryolu, Çukurova’nın ticari ürünlerinin Mersin Limanına taşınması ve limandaki malların bölgeye ulaştırılması amacıyla yapılacaktı. Ancak bunun dışında Anadolu ticaretinde de demiryolu kullanılacaktı. Anadolu’dan gelen ticari ürünler Tarsus’tan Mersin Limanı’na kadar demiryoluyla nakledilecekti. Yine aynı şekilde Mersin Limanı’ndan Anadolu’ya giden ticari ürünlerin taşınmasında da limandan Tarsus’a kadar demiryolu kullanılacaktı. Bu durum Adana-Mersin demiryolu hattının düşünüleninden fazla kar getirmesini sağlayacaktı.⁷¹²

Adana ile Mersin arasına inşa edilecek demiryolunun maliyetinin uygun olacağı düşünülmüştür. Bu güzergahın arası, engebeli bir yer değildir. Düz bir alandır. Sadece bazı yerlerde köprü inşa edilmesi gerekecekti.⁷¹³

⁷⁰⁹ BOA., İ.MMS., 27/1188.

⁷¹⁰ BOA., İ.MMS., 27/1188.

⁷¹¹ BOA., İ.MMS., 27/1188.

⁷¹² BOA., İ.MMS., 27/1188.

⁷¹³ BOA., İ.MMS., 27/1188.

Mersin Limanı ile Adana arasında demiryolu hattı inşası için bilinen ilk girişim 1863'te olmuştur. İngiltere'ye pamuk nakil eden bir pamuk şirketi, demiryolunun yapımı için izin istemiştir.⁷¹⁴ Ancak bu girişimin gerisi gelmemiştir.

Çukurova'daki nakliye sıkıntısının giderilmesi için demiryolunun dışında başka çözümler de üretilmiştir. 1863'te Fransa vatandaşı iki Fransız, Seyhan ve Tarsus(Berdan) nehirlerinde buharlı gemi işletmek için imtiyaz talebinde bulunmuştur.⁷¹⁵ Fakat bu girişimin gerçekleştiğine dair bir bulgu yoktur.

Çukurova'da demiryolu ve nehirlerinde buharlı gemiyle modern ulaşım girişimleri başarısızlıkla sonuçlanmıştır. 1870'e gelindiğinde bölgenin ulaşım sisteminin geliştirilmesi için somut adımlar atılmıştır. Mersin Limanı-Tarsus-Adana arasında karayolu ve bu yol üzerindeki 116 tane taş/harçtan köprü inşa edilmesi kararlaştırılmıştır.⁷¹⁶ Bu yolun inşasına aynı yıl Adana'dan başlanmıştır.⁷¹⁷ 1875'te yolun inşaatı devam etmiştir.⁷¹⁸ 1876'ya gelindiğinden ise Adana-Tarsus-Mersin Limanı karayolu inşaatı, tamamlanmıştır. Osmanlı Devleti resmi yayınlarında bu yol, gayet düzgün bir karayolu olarak tanımlanmıştır. "mersin iskelesinden tarsusa ve oradan adanaya kadar muntazam bir şose tariki"⁷¹⁹

Adana ile Mersin arasındaki ulaşım sisteminin geliştirilmesine yönelik girişimler artmıştır. 1870'de Adana-Tarsus-Mersin karayolu inşası başladığında, Tarsus merkezli bir at arabası şirketi kurulması düşünülmüştür. Şirket, elli beş kuruştan iki bin adet hisseden oluşacaktı. Gerekli görüldüğü takdirde hisse sayısı yükseltilecekti. Şirket, on iki adet at arabasıyla hizmet verecekti. İhtiyaç duyulursa at arabası sayısı arttırılacaktı.⁷²⁰ Bu girişim büyük memeli hayvanlara dayalı ulaşım araçları kullanması bakımından gelenekseldir, ancak şirket üzerinden faaliyet göstermesi bakımından modernidir.

1874'te Adana ile Mersin arasında demiryolu inşası için yeni bir girişim daha yapılmıştır. Ancak bu girişim de sonuçsuz kalmıştır. Şirket-i Nafia-ı Osmaniye adına Serkiz Bey'e Bandırma ile Balıkesir arasında ve Mersin, Tarsus ile Adana arasında demiryolu imtiyazı doksan dokuz sene müddetle verilmiştir.⁷²¹ Bu iki ayrı demiryolu hattı için Osmanlı Devleti ile Serkiz Bey arasında ayrı ayrı mukavele ve şartname anlaşması imzalanmıştır.⁷²²

⁷¹⁴ BOA., İ.MMS., 27/1188.

⁷¹⁵ BOA., İ.MMS., 27/1188.

⁷¹⁶ BOA., İ.DH., 693/48478.

⁷¹⁷ BOA., Şûrâ-yı Devlet(ŞD.), 2115/15.

⁷¹⁸ BOA., İ.DH., 693/48478.

⁷¹⁹ 1293 Adana Vilayet Salnamesi, s.54.

⁷²⁰ BOA., ŞD., 2114/47.

⁷²¹ BOA., A.MKT.MHM., 467/59; BOA., A.MKT.MHM., 468/25; BOA., A.MKT.MHM., 468/26; BOA., A.MKT.MHM., 468/27.

⁷²² BOA., Sadâret Divan Mukâvelenâmeler(A.DVN.MKL.), 12/14.

Mersin ile Adana arasında demiryolu inşası için bir başka girişim 1883'te yapılmıştır. Birçok sonuçsuz girişimden sonra nihayet, bu girişim başarıya ulaşmıştır. 8 Ocak 1883'te Adana ile Mersin arasındaki demiryolu imtiyazı Osmanlı vatandaşı Mahmed Nasih Bey ve Kostaki Teodori'ye verilmiştir. İmtiyazın kapsamını belirleyen mukavele ve şartname anlaşması da 15 Ocak 1883'te imzalanmıştır. Mukavele ve şartnamede demiryolu imtiyazının kapsamı ayrıntılı sayılacak bir şekilde belirlenmiştir. İmtiyazın süresi imtiyazın verildiği tarihten itibaren elli beş yıldır. İmtiyaz sahibi bu süre zarfında demiryolunu inşa etme ve işletme hakkına sahip olmuştur.⁷²³

Adana ve Mersin arasındaki demiryolu imtiyazı sahibine hattın inşasında bazı kolaylıklar sağlanmıştır. Demiryolunun inşaatı için yabancı ülkelere alınacak demir, kereste, makine gibi malzemeler gümrük vergisinden muaf tutulacaktı. Ayrıca ihtiyaç duyulan maden ve keresteler, Osmanlı Devleti kurallarına uymak koşuluyla civardaki yerlerden karşılanmasına izin verilmiştir.⁷²⁴

Adana ve Mersin demiryolunun inşası ve işletilmesi için bir anonim şirket kurulmuştur. Demiryolu imtiyaz sahibi, mukavelename ve şartname gereğince Mersin Adana Demiryolu Osmanlı Şirketi'ni teşkil etmiştir:

Birinci madde teati olunan mukavele ve şartname ahkamına tevfikan mersinden adanaya kadar bir Temur yolun inşasıyla idare ve işledilmesi için zirde tarif olunacak hissedaran beyninde bir Osmanlı anonim şirketi teşkil olunmuştur.

İkinci madde şirketin unvanı mersinden adana temur yolu olacak ve tabiyeti saffetiyle tabia devlet-i aliye'nin kuvvaniyen ve nizamat-ı umumiyyesine tabi bulunacaktır.⁷²⁵

Mersin Adana Demiryolu Osmanlı Şirketi, yabancı sermayeyle kurulmuştur. Şirket, Fransız ve İngiliz sermayesinin⁷²⁶ ortaklığından oluşmuştur.⁷²⁷ Şirketin merkezi İstanbul'dur. Ayrıca gerekli görüldüğü takdirde Osmanlı Devleti'nin başka yerlerinde ve yabancı ülkelerde şubeler açabilecekti. Şirketin süresi, olağandışı bir durum olmadıkça elli senedir. Bu süre, olağandışı bir durumdan kaynaklı kısaltılma veya uzatılma ihtimali de vardır. Şirketin sermayesi

⁷²³ Mersin-Adana demiryolu mukavelenamesi ve şartnamesi için bkz. BOA., A.DVN.MKL., 24/5; *Mersin Adana Demur Yoluna Aid Evrak-ı İmtiyaziye*, Selaniyet Matbaası, Dersaadet, 1329, s. 2-19.

⁷²⁴ BOA., A.DVN.MKL., 24/5.

⁷²⁵ Mersin Adana Demiryolu Osmanlı Şirketi'nin kuruluş nizamnamesi için bkz. *Mersin Adana Demur Yoluna Aid Evrak-ı İmtiyaziye*, s. 19-26.

⁷²⁶ İngilizler, ilerleyen zamanda Mesin Adana Demiryolu Osmanlı Şirketi'nin ortaklığından çekilmiştir. Böylece şirketin tamamı Fransızların yönetimine kalmıştır (Arhangelos Gavriel, *Anadolu Osmanlı Demur Yolu ve Bağdad Demur Yolu Şirket-i Osmaniyesi İdaresinin İç Yüzü*, Mahmud Bey Matbaası, Dersaadet, 1327, s. 31).

⁷²⁷ Gavriel, age., s. 31.

165 bin İngiliz Lirası'dır. Bu sermaye, tanesi 20 İngiliz Lirası değerinde 8.250 hisseye bölünmüştür.⁷²⁸

Mersin Adana Demiryolu Osmanlı Anonim Şirketi'nin faaliyetleri sonucunda demiryolu hattı inşa edilmiştir. Demiryolu hattı, bölüm bölüm hizmete başlamıştır. İlk olarak 1886'da demiryolu hattının Mersin ile Tarsus arasındaki kısmı açılmıştır.⁷²⁹ Daha sonra hattın tamamı hizmete girmiştir.⁷³⁰

Mersin-Adana demiryolu hattı, yaklaşık 66 kilometre uzunluğundadır. Bu iki kentin istasyonu arasında 1892'de Tarsus dahil sekiz istasyon vardır. Hattın istasyonları sırasıyla Mersin, Gödis, Hacı Talib Çiftliği, Tarsus, Gülek Boğazı, Yenice, Zeytunlu, Kahya Oğlu Çiftliği, Şakir Paşa Çiftliği ve Adana'dır.⁷³¹

1886'da Adana-Mersin demiryolu hattının açılmasından sonra kullanılma oranı zamanla artmıştır. 1887'de demiryolunda 27.264 ton eşya ve 36.327 yolcu taşınmıştır. Bu sayılar 1889'da önemli oranda düşmüştür. Bu yıl 20.772 ton eşya ve 27.804 yolcu taşınmıştır. Ancak 1890'da demiryolunun kullanılma oranı, 1887'dekini de geçerek ciddi miktarda artmıştır. 1890'da 36.612 ton eşya ve 38.507 yolcu taşınmıştır. Bir sonraki yıl ise geçen yıla kıyasla eşya ve yolcu miktarı neredeyse iki katına çıkmıştır. 1891'de 69.182 ton eşya ve 73.733 yolcu taşınmıştır (Bkz. Tablo 3.25).

Tablo 3.25. Adana-Mersin demiryolunun ilk yıllarına ait taşınan eşya ve yolcu istatistikleri⁷³²

	1887	1889	1890	1891
Eşya (Ton)	27264	20772	36612	69182
Yolcu (Kişi)	36327	27804	38507	73733

Adana-Mersin demiryolunun etkisiyle birlikte Çukurova'nın ticari kapasitesi önemli miktarda artmıştır. Kapitalist üretim tarzı, ulaşım teknolojisinin gelişmesini tetikledikten sonra ulaşım teknolojisi de kapitalist üretim tarzının daha da gelişmesini sağlamıştır. Bu değişimi Mersin Limanı'na gelen gemilerin tonaj miktarında gözlemlemek mümkündür. Aşağıdaki Grafik 6'dan anlaşılacağı üzere Mersin Limanı'na uğrayan gemilerin tonaj miktarında, Adana-Mersin

⁷²⁸ Mersin Adana Demur Yoluna Aid Evrak-ı İmtiyaziye, s. 20.

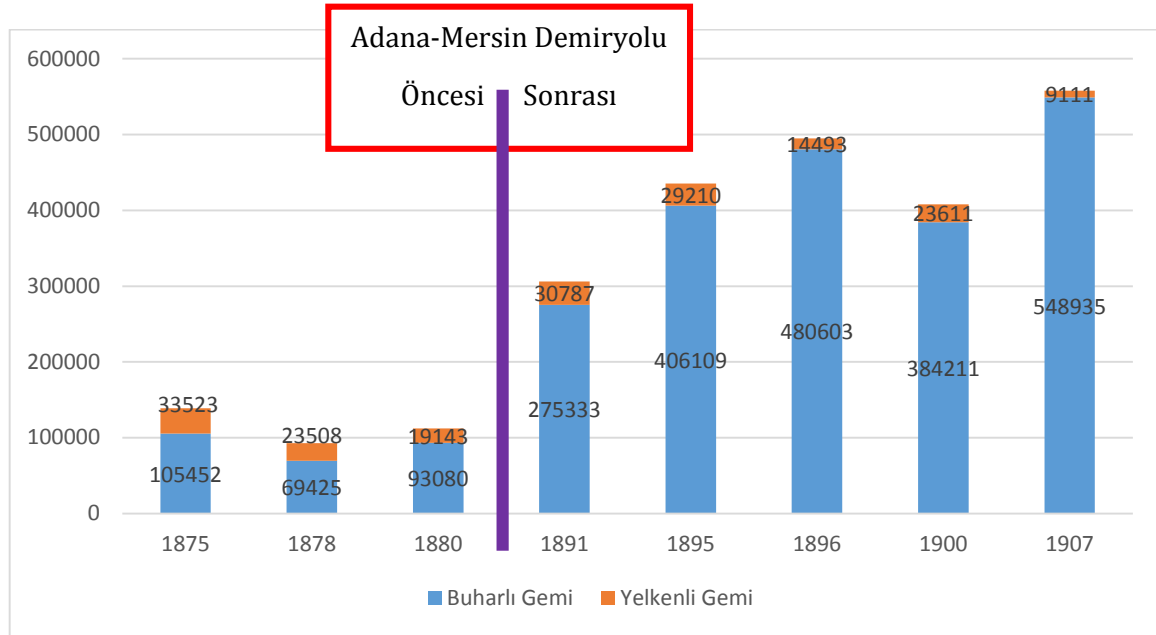
⁷²⁹ BOA., İ.DH., 988/78045.

⁷³⁰ Great Britain Foreign Office, *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey, Report for The Year 1887 on The Trade of The Vilayet of Adana (Aleppo)*, Harrison and Sons, London, 1888, s. 4.

⁷³¹ 1309 Salname-i Vilayet-i Adana, s. 5-6.

⁷³² Great Britain Foreign Office, *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey, Report for The Year 1887 on The Trade of The Vilayet of Adana (Aleppo)*, 1888, s. 4; Great Britain Foreign Office, *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey, Report for The Year 1890 on The Trade of Aleppo*, Harrison and Sons, London, 1891, s. 8-9; Great Britain Foreign Office, *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey, Report for The Year 1891 on The Trade of Aleppo*, 1892, s. 14.

demiryolunun hizmete başlamasından sonra iki kattan fazla miktarda artış yaşanmıştır(Bkz. Grafik 3.6).



Grafik 3.6. Mersin Limanı'na gelen buharlı ve yelkenli gemilerin tonajlarının miktarı⁷³³

Çukurova'da modern ulaşım sistemlerinin geliştirilmesi için çalışmalara devam edilmiştir. 1887'de Adana, Tarsus ve Mersin'de tren istasyonları ile kent arasında tramvay hattı yapılmak istenmiştir. Ancak bu üç kentten Adana ve Tarsus için ileriki zamanda değerlendirilmesine karar verilmiştir. Sadece Mersin'de tramvay hattı yapılmasına izin verilmiştir.⁷³⁴ Yalnızca Mersin'de tramvay izninin verilmesinde, kentin limana sahip olmasından kaynaklıdır: "mersin mühim bir iskele olmak cihetiyle oraya yapılacak tramvay hattından istifade olunacağı kuvvayan memûl".⁷³⁵

⁷³³ Great Britain Foreign Office, *Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c., of Their Consular Districts*, 1876, s. 995; Great Britain Foreign Office, *Reports from Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c., of Their Consular Districts*, 1879, s. 981; Great Britain Foreign Office, *Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c., of Their Consular Districts*, 1881, s. 1268; Great Britain Foreign Office, *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1891 on the Trade of Aleppo*, 1892, s. 16; Great Britain Foreign Office, *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey, Report for The Year 1896 on The Trade of Aleppo and Adana*, 1897, s. 12; Great Britain Foreign Office, *Diplomatic and Consular Reports Turkey Report for The Year 1900 on The Trade of the Vilayet of Aleppo*, 1901, s. 17; Great Britain Foreign Office, *Diplomatic and Consular Reports Turkey Report for The Year 1908 on The Trade of The Province of Adana*, 1909, s. 25. Yıllara göre ayrıntılı istatistikler için bkz. ek 1, ek 2, ek3, ek 4, ek 5, ek 6, ek 7, ek 8, ek 9 ve ek 10.

⁷³⁴ BOA., ŞD., 1188/10.

⁷³⁵ BOA., A.DVN.MKL., 30/29.

Mersin tramvay hattının güzergahı, Mersin limanı ile Mersin tren garı arasındadır(Bkz. Şekil 3.10). Tramvay hattı, kentin iki önemli ulaşım yeri olan liman ve tren garını birbirine bağlayacaktı. Bu bakımdan basit bir kent içi yolcu taşımaya dayalı ulaşım sistemi değildir. Çukurova'nın ticari ulaşımını hızlandırmayı sağlayacak bir tramvay olduğu iddia edilebilir. Nitekim tramvay izninin verilmesindeki faktör de kentin limana sahip olmasıdır.⁷³⁶

1888'de Mersin tramvay hattının inşası için Mersin Belediyesi'ne ruhsat verilmiştir. Önceleri mahalli belediyelere tramvay ruhsatının verilemeyeceği belirtilerek Mersin Belediyesi'nin tramvay izni isteği geri çevrilmiştir. Ancak Mersin Belediyesi, Osmanlı Devleti'nde Bandırma ve Selanik kentlerinin belediyelerine tramvay izni verilmesini emsal göstererek tramvay ruhsatı almasının önünde engel olmadığını göstermiştir.⁷³⁷ Nitekim 18 Kasım 1888'de Mersin Belediyesi ile Osmanlı hükümet arasında anlaşma imzalanarak kentin tramvay ruhsatı belediyeye verilmiştir.⁷³⁸

Mersin'de tramvay inşaatı planlanan sürede bitirilememiştir. Osmanlı hükümetiyle yapılan anlaşmaya göre imtiyaz sahibi Mersin Belediyesi, anlaşma tarihinden itibaren altı ay içinde tramvay projelerini Nafia Nezareti'ne sunacaktı. Projelerin nezaret tarafından onaylandığı tarihten itibaren tramvay inşaatı iki yıl içinde tamamlanacaktı.⁷³⁹ Nitekim belediyenin hazırladığı tramvay projeleri, nezaret tarafında 30 Kasım 1899'da onaylanmıştır.⁷⁴⁰ Tramvayın inşaatı ise projelerin onaylandığı tarihten iki yıl sonra 30 Kasım 1901'de tamamlanacaktı.⁷⁴¹ Fakat tramvay inşaatı planlandığı gibi devam etmemiştir. Tramvay hattı, ancak Fransız yönetimi döneminde⁷⁴² 10 Mart 1920'de törenle hizmete girmiştir. Tramvay hattının güzergahı, Osmanlı döneminde düşünüldüğü gibi Mersin tren istasyonu ile Mersin limanı arasındadır.⁷⁴³

⁷³⁶ BOA., A.DVN.MKL., 30/29.

⁷³⁷ BOA., İMMS., 102/4320.

⁷³⁸ Mersin tramvay ruhsatname ve talimatı fenniyesi için bkz. *Düstur*, Tertip 1, Cilt 6, Devlet Matbaası, Ankara, 1939, s. 300-307.

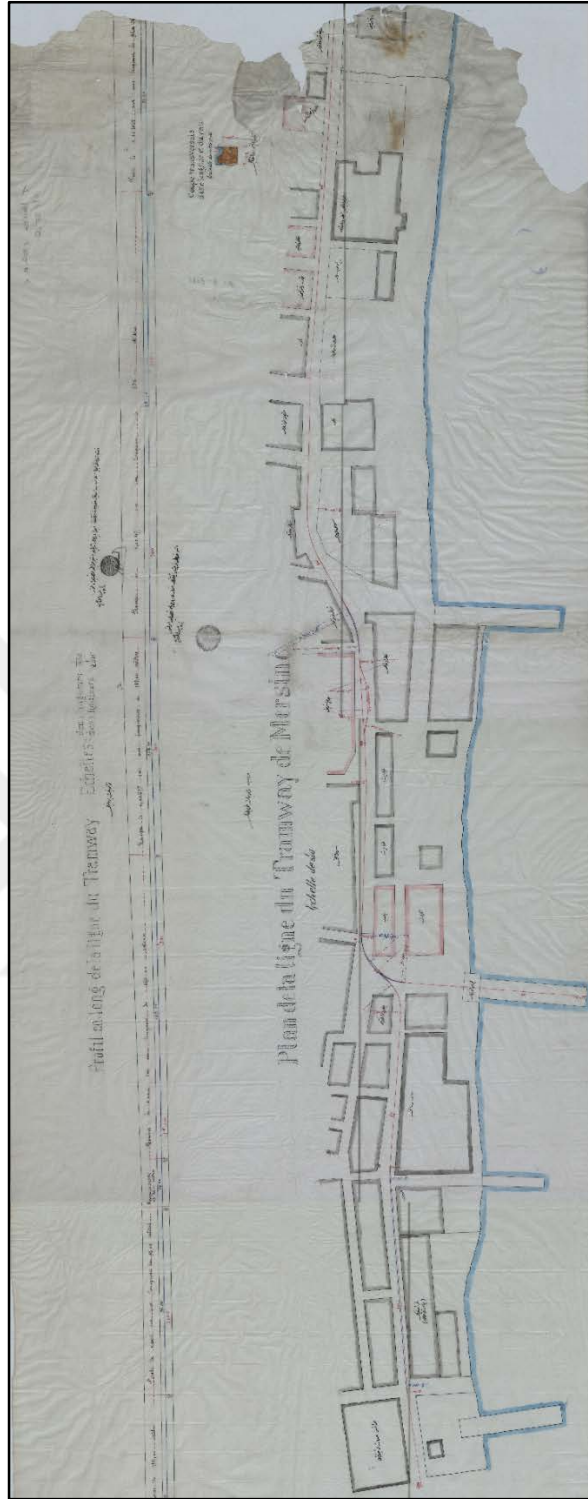
⁷³⁹ *Düstur*, Tertip 1, Cilt 6, s. 300. (Ruhsatname Madde 2)

⁷⁴⁰ BOA., Haritalar(HRT.h.), 2530.

⁷⁴¹ *Düstur*, Tertip 1, Cilt 6, s. 300. (Ruhsatname Madde 2)

⁷⁴² 30 Ekim 1918'de Mondros Ateşkes Antlaşmasıyla Osmanlı Devleti, Birinci Dünya Savaşı'ndan çelikiştir. Bu antlaşmaya göre Mersin, Fransa yönetimine bırakılmıştır. Mersin, 1918 ile 1920 yılları arasında Fransa tarafından yönetilmiştir. (İbrahim Bozkurt, *İşgal Yıllarında Mersin (1918-1922)*, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt 22, Sayı 1, 2018, s. 407-435.)

⁷⁴³ Tolga Ünlü ve Tülin Selvi Ünlü, *Gelişen Ticaret Değişen Kent Mersin (1850-1950)*, Mersin Ticaret ve Sanayi Odası Yay., 2012, Mersin, s. 82-83.



Şekil 3.10. Mersin Limanı ile Mersin Tren Garını birbirine bağlayan Mersin Tramvay Projesi⁷⁴⁴

Çukurova’da demiryolu ulaşımının faydası anlaşılmıştır. Nitekim demiryolu hattının uzatılmasına yönelik girişimler yapılmıştır. 1897’de Adana-Mersin demiryolu hattı, Misis ile

⁷⁴⁴ BOA., HRT.h., 2530.

Hamidiye üzerinden Osmaniye'ye kadar uzatılması gündeme gelmiştir. Ayrıca Kars kasabasına da bir yan hat yapılması düşünülmüştür. Demiryolunun bölgenin diğer yerlerine uzatılmasına Mersin Adana Demiryolu Osmanlı Anonim Şirketi de olumlu bakmıştır.⁷⁴⁵

1897'de Adana-Mersin demiryolu hattının uzatılması için anlaşma imzalanmıştır. Osmanlı hükümeti, Mersin Adana Demiryolu Osmanlı Anonim Şirketi'ne imtiyaz vermiştir. Bu imtiyaz Adana-Mersin demiryolu imtiyazına tabi olmuştur. İmtiyaza göre Mersin-Adana demiryolu, Misis ve Hamidiye üzerinden Osmaniye'ye kadar uzatılacaktı. Bunun dışında demiryolunun bir yan hattı Kars'a(Kadirli) kadar, diğer bir yan hattı da Yumurtalık limanına kadar uzatılacaktı. İmtiyazın süresi 1883 tarihli Adana-Mersin demiryolu imtiyazından itibaren doksan dokuz senedir.⁷⁴⁶

Çukurova'da demiryolu ağının genişletilmesine yönelik faaliyetler gittikçe artmıştır. 1898'de Adana-Mersin demiryolunun Osmaniye'nin ötesindeki Maraş'a kadar genişletilmesi gündeme gelmiştir. Adana, Tarsus ve Mersin tüccarları ile çiftçileri demiryolunun Maraş'a kadar uzatılmasını istemişlerdir.⁷⁴⁷

Adana-Mersin demiryolu hattının doğuya doğru uzatılmasını, Fransız sermayeli Mersin Adana Demiryolu Osmanlı Anonim Şirketi olumlu bakmıştır. Hatta şirket, demiryolunu doğuda Birecik'e kadar yani Fırat nehrine kadar uzatmayı düşünmüştür. Fakat bu sırada Anadolu ve Bağdat demiryolları imtiyazını alan Alman şirketinin demiryolu inşasında ve işletmesinde önemli bir etkisi vardır. Bu nedenle Fransız Mersin Adana Demiryolu Osmanlı Anonim Şirketi, Adana-Mersin demiryolu hattının doğuya doğru uzatma isteğini gerçekleştirememiştir.⁷⁴⁸

3.5.2.2. Uzun Mesafeli Karayolu: Bağdat Demiryolu Hattı

Osmanlı Hükümeti, İstanbul'dan başlayarak Anadolu'dan geçip Bağdat'a kadar uzanan bir demiryolu hattı şebekesi yapmayı planlamıştır.⁷⁴⁹ Bu düşüncesinde demiryolu sayesinde kara içindeki yerleşim yerlerinin üretim ve ticaretini arttırmak isteği olabilir. Nitekim İngiliz elçisi Layard ve Nafia Nazırı Hasan Fehmi Paşa'nın hazırladığı layihalarda, İstanbul'dan başlayarak Anadolu'nun içinden geçerek Bağdat'a kadar uzanan ve bu hattın limanlara kadar giden yan hatlarından oluşan bir demiryolu ağının üretim ve ticareti arttıracığından bahsetmişlerdir.⁷⁵⁰

⁷⁴⁵ BOA., BEO., 886/66405; BOA., Meclis-i Vükelâ Mazbataları(MV.), 91/21.

⁷⁴⁶ Mersin-Adana demiryolunun Osmaniye, Kars(Kadirli) ve Yumurtalık'a kadar uzatılmasına yönelik yapılan anlaşmanın maddeleri için bkz. BOA., Yıldız Sadâret Resmî Maruzât(Y.A.RES.), 89/3.

⁷⁴⁷ BOA., BEO., 1063/79681.

⁷⁴⁸ Gavriel, age., s. 31.

⁷⁴⁹ BOA., İ.DH., 643/44706.

⁷⁵⁰ BOA., Yıldız Esas Evrakı(Y.EE.), 7/7; BOA., Y.EE., 7/10; Celâl Dinçer, "Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Lâyiha", *Belgeler*, Cilt V-VIII, Sayı 9-12, 1968, s. 176.

Ayrıca dönemin Osmanlı padişahı II. Abdülhamid, demiryolu hatlarının artmasının sonucunda asker sevkiyatının kolaylaşarak imparatorlukta isyan ve eşkıyalığın önlenebileceğini düşünmüştür.⁷⁵¹

Çukurova'nın modern uzun mesafeli yol ağıyla bütünleşmesi Bağdat Demiryolu hattıyla olmuştur.⁷⁵² Ancak Bağdat Demiryolu güzergahının Çukurova'dan geçmesinin amacı bu bölgeyi modern karayolu ulaşım ağıyla bütünleştirerek ekonomisinin geliştirilmesi isteğinden kaynaklı değildir. Büyük ihtimalle demiryolu hattının her hangi bir savaş durumunda, düşman tehdidinden uzak kalması için Anadolu'nun güneyinden geçmesinin uygun görülmesinden kaynaklıdır.⁷⁵³ Güvenlik politikaları sayesinde Çukurova bölgesi modern uzun mesafeli demiryolu ulaşımı imkanına kavuşmuştur.

Bağdat Demiryolu Hattı, Anadolu Demiryolu Hattı'nın devamı niteliğindedir. Bağdat Demiryolu Hattı'nın başlangıcı Anadolu Demiryolu hattının bir şubesi olan Konya'dır.⁷⁵⁴ Anadolu Demiryolu Hattı ise ilk olarak İstanbul ile İzmit arasında demiryolu hattının inşasıyla başlamıştır.⁷⁵⁵

Anadolu Demiryolları, Osmanlı Devleti'nin Asya kıtasındaki topraklarında yapılması düşünülen bir demiryolu ağı projesidir. Demiryolu ağının başlangıcı İstanbul'un Anadolu yakasındaki Üsküdar'dır. Demiryolu şebekesi, başlıca iki güzergahtan oluşacaktı. Birincisi İstanbul'dan başlayarak İzmit, Ankara, Sivas ve Erzurum'dan İran sınırına kadar olan güzergahtır. Bu güzergahın biri Samsun ve diğeri Trabzon'a doğru iki yan hattı olacaktı. İkincisi ise İstanbul'dan başlayarak İzmit, Kütahya, Afyon, Konya, Malatya, Diyarbakır, Mardin, Musul, Bağdat ve Basra'ya kadar ulaşan güzergahtır. Bu hattın da iki yan güzergahı olacaktı. Bunlardan biri İzmir ve diğeri Suriye'ye kadar gidecekti.⁷⁵⁶

Anadolu Demiryolları, bölüm bölüm inşa edilmesi planlanmıştır. İlk bölüm olarak İstanbul, İzmit ve Eskişehir arasındaki demiryolu hattının yapılması düşünülmüştür. Bu bölümün ilk kısmı olan İstanbul ile İzmit arasındaki 93 kilometrelik demiryolu hattının inşaatı 1871'de başlamıştır. Demiryolu inşaatını, Osmanlı hükümeti üstlenmiştir. İstanbul-İzmit demiryolu inşaatı İstanbul-Tuzla, Tuzla-Tavşancıl ve Tavşancıl-İzmit olmak üzere üç parçaya ayrılmıştır. İlk

⁷⁵¹ İlber Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu*, Kaynak Yayınları, İstanbul, 1983, s. 93.

⁷⁵² *Bağdat Temur yolu Şirket-i Şahane-i Osmaniyesi Ferman-ı Ali Suretidir Mukavelename-Şartname ve Nizamname Dahilisidir*, Matba-i De Kastru, Kostantiniye, 1321, s. 13; Arangelos Gavriel, *Anadolu Bağdat Demur Yolları İdaresinin İç Yüzü İkinci Kısım*, s. 72.

⁷⁵³ Celâl Dinçer, agm., s. 176.

⁷⁵⁴ *Bağdat Temur yolu Şirket-i Şahane-i Osmaniyesi Ferman-ı Ali Suretidir Mukavelename-Şartname ve Nizamname Dahilisidir*, s. 14; Arangelos Gavriel, *Anadolu Bağdat Demur Yolları İdaresinin İç Yüzü İkinci Kısım*, s. 73.

⁷⁵⁵ BOA., İ.DH., 637/44327.

⁷⁵⁶ BOA., İ.DH., 643/44706.

iki kısmı İstanbul Şehremaneti'nde çalışan mühendis Mösyö De Restuya ve son kısmı ise Mösyö Ekrens inşa etmiştir.⁷⁵⁷ Nitekim 1873'te İstanbul-İzmit demiryolu hattı işletmeye açılmıştır.⁷⁵⁸

Osmanlı Hükümeti, Anadolu demiryolu şebekesini kendisi yapmak istemiştir. İstanbul'dan İzmit'e kadar demiryolunu kendi imkanlarıyla inşa etmiştir.⁷⁵⁹ Fakat daha sonra bu düşüncesinden vazgeçmiştir. 4 Ekim 1888'de İzmit'ten başlayarak Eskişehir'den geçip Ankara'ya ulaşan demiryolu hattının inşası ve işletmesini imtiyaz usulüyle doksan dokuz seneliğine Deutsche Bank'a vermiştir.⁷⁶⁰ Ayrıca İstanbul-İzmit demiryolu hattı, Deutsche Bank'a altı milyon Franka devredilmiştir.⁷⁶¹ Böylece Deutsche Bank İstanbul-Ankara demiryolu hattının imtiyazına sahip olmuştur.

1889'da Deutsche Bank, İzmit-Ankara demiryolu hattının inşası ve işletmesi için Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi'ni kurmuştur. Bu şirket, Deutsche Bank ve Osmanlı hükümeti arasında 4 Ekim 1888'de imzalanan mukavele ile şartname anlaşması gereğince kurulmuştur. Şirketin süresi olağandışı bir durum olmadıkça doksan dokuz senedir. Merkezi İstanbul ya da Osmanlı Devleti'nin her hangi bir şehrinde olabilecekti. Gerekli görüldüğü takdirde yurt dışında şubeler açabilecekti. Sermayesi 722 bin Alman Markı'dır. Şirketin sermayesi tanesi 408 Alman Markı olmak üzere 90 bin hisseye bölünmüştür.⁷⁶²

Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi, İzmit-Ankara demiryolu hattını neredeyse üç yılda tamamlamıştır. 31 Aralık 1892'de demiryolu hattı, işletmeye açılmıştır.⁷⁶³ Demiryolu hattının güzergahı İzmit'ten başlayarak Büyükderbent, Sapanca, Hamidiye, Geyve, Akhisar, Mekece, Lefke, Vezirhan, Bilecik, Karaköy, Bozüyük, İnönü, Çukur Hisar, Eskişehir, Ağapınar, Alpu Köy, Beylikahir(Beylikova), Sarıköy, Biçer, Sazılar, Beylik Köprü, Polatlı, Malı Köy, Sincan Köy ve Ankara şeklindedir. Hattın toplam uzunluğu yaklaşık 485 kilometredir(Bkz. Tablo 3.26).

⁷⁵⁷ BOA., İ.DH., 637/44327.

⁷⁵⁸ BOA., A.MKT.MHM., 454/7.

⁷⁵⁹ BOA., İ.DH., 643/44706; BOA., İ.DH., 637/44327; BOA., A.MKT.MHM., 454/7.

⁷⁶⁰ İstanbul-Eskişehir-Ankara demiryolu mukavelename ve şartnamesi için bkz. *Anadolu Demur Yollarına Aid Mukavelat*, Salaniyet Matbaası, Dersaadet, 1329, s. 3-21. (Haydarpaşa-Ankara Hattına Dair Mukavelename Suretidir, Haydarpaşa-Ankara Hattına Dair Şartname Suretidir)

⁷⁶¹ *Anadolu Demur Yollarına Aid Mukavelat*, s. 2. (Haydarpaşa-Ankara Hattına Dair İmtiyaz Ferman-ı Aliyesi Suretidir)

⁷⁶² Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi'nin nizamnamesi için bkz. *Anadolu Demur Yollarına Aid Mukavelat*, s. 22-28. (Anadolu Demur Yolu Şirketi Nizamname-i Dahiliyesi Suretidir)

⁷⁶³ BOA., PLK.p., 2494.

Tablo 3.26. İstanbul-Ankara demiryolu istasyonları ve birbirlerine mesafesi⁷⁶⁴

İstasyon İsmi	Mesafe (Kilometre)	İstasyon İsmi	Mesafe (Kilometre)
Haydarpaşa (İstanbul)		Mekece	181.3
Erenköy	6.2	Lefke	195.4
Bostancı	9.1	Vezirhan	214.1
Maltepe	14	Bilecik	231.9
Kartal	20.1	Karaköy	248.7
Pendik	24.5	Bozüyük	263.3
Tuzla	34.9	İnönü	280.1
Gökboza	44.2	Çukur Hisar	294
Dil İskelesi	55.3	Eskişehir	313.4
Tavşancıl	59.4	Ağapınar	335.9
Hareke	63.3	Alpu Köy	352.6
Yarımca	73.6	Beylikahır (Beylikova)	374.6
Tütün Çiftliği	80	Sarıköy	405.8
Derince	83.9	Biçer	432.3
İzmit	91.3	Sazılar	452.8
Büyükderbent	109.6	Beylik Köprü	467.1
Sapanca	123.5	Polatlı	486.7
Hamidiye	138.5	Malı Köy	521.7
Geyve	156	Sincan Köy	551.4
Akhisar	167.7	Ankara	576.8

İzmit-Ankara Demiryolu hattı, bölüm bölüm açılmıştır. Böylece hattın tamamının bitmesi beklenmeksizin demiryolu taşımacılığından faydalanılmıştır. 9 Haziran 1890'da İzmit-Hamidiye, 9 Ocak 1891'de Hamidiye-Lefke, 15 Mayıs 1891'de Lefke-Bilecik, 16 Mart 1892'de Bilecik-İnönü, 18 Haziran 1892'de İnönü-Alpu Köy, 31 Ağustos 1892'de Alpu Köy-Sarıköy, 2 Aralık 1892'de Sarıköy-Beylikahır(Beylikova) ve 31 Aralık 1892'de Beylikahır(Beylikova)-Ankara arası açılmıştır(Bkz. Tablo 3.27).

İzmit-Ankara demiryolu hattından sonra Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi'ne demiryolu imtiyazı verilmeye devam edilmiştir. Şirkete Ankara-Kayseri ve Eskişehir-Konya hattının demiryolu inşa ve işletme imtiyazı verilmiştir. 15 Şubat 1893'te imtiyaz koşullarını belirleyen mukavelename ve şartname anlaşması imzalanmıştır. Anlaşmaya göre Ankara hattı, Kayseri'ye kadar uzatılacaktı. Eskişehir'den de ayrı bir hat başlayarak Kütahya ve Afyon'dan geçerek Konya'ya kadar gidecekti. Anlaşmanın süresi doksan dokuz senedir.⁷⁶⁵

Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi, Eskişehir-Konya demiryolu hattını tamamlarken Ankara-Kayseri hattının inşasına başlamamıştır. Eskişehir-Konya demiryolu hattının güzergahı Eskişehir'den başlayıp Gökçekısı, Sabuncupınarı, Alayunt, Çögürler, Döğer, İhsaniye, Hamam,

⁷⁶⁴ BOA., PLK.p., 2494.

⁷⁶⁵ Ankara-Kayseri ve Eskişehir-Konya demiryolu hattının mukavelename ve şartnamesi için bkz. *Anadolu Demur Yollarına Aid Mukavelat*, s. 31-53. (Ankara-Kayseri ve Eskişehir-Konya Hattına Aid Mukavelename Suretidir, Ankara-Kayseri ve Eskişehir-Konya Hattına Aid Şartname Suretidir)

Gazlıgöl Hamamı, Afyon, Büyük Çobanlar, Çay, İshaklu, Yasyan, Akşehir, Azeri Köy, Çavuşcu Köy, Ilgın, Kadınhan, Sarayönü, Meydan, Pınarbaşı ve Konya şeklindedir. Hattın toplam uzunluğu 411,3 kilometredir(Bkz. Tablo 3.26). Bu hat, bölüm bölüm açılmıştır. İlk olarak 30 Aralık 1984'te Eskişehir ile Alayunt(Kütahya civarı) arasındaki demiryolu hattı hizmete başlamıştır. Daha sonra 28 Mayıs 1895'te Alayunt(Kütahya Civarı)-Çögürler, 4 Ağustos 1895'te Çögürler-Afyon, 27 Kasım 1895'te Afyon-Akşehir, 9 Mayıs 1896'da Akşehir-Ilgın ve en son 29 Temmuz 1896'da Ilgın-Konya demiryolu hattı açılmıştır(Bkz. Tablo 3.28).

Tablo 3.27. Eskişehir-Konya demiryolu istasyonları ve birbirlerine mesafesi⁷⁶⁶

İstasyon İsmi	Mesafe (Kilometre)
Eskişehir	
Gökçekısıık	-
Sabuncupınarı	23.2
Alayunt	45.2
Çögürler	66.9
Döğer	86.5
İhsaniye	113
Hamam	127.9
Gazlıgöl Hamamı	141.3
Afyon Karahisar	145
Büyük Çobanlar	161.2
Çay	180.7
İshaklu	207.5
Yasyan	233.6
Akşehir	246.9
Azeri Köy	259.2
Çavuşcu Köyü	277.6
Ilgın	299.4
Kadınhan	316.9
Sarayönü	343.5
Meydan	367.5
Pınarbaşı	384.3
Konya	411.3

⁷⁶⁶ BOA., PLK.p., 2494.

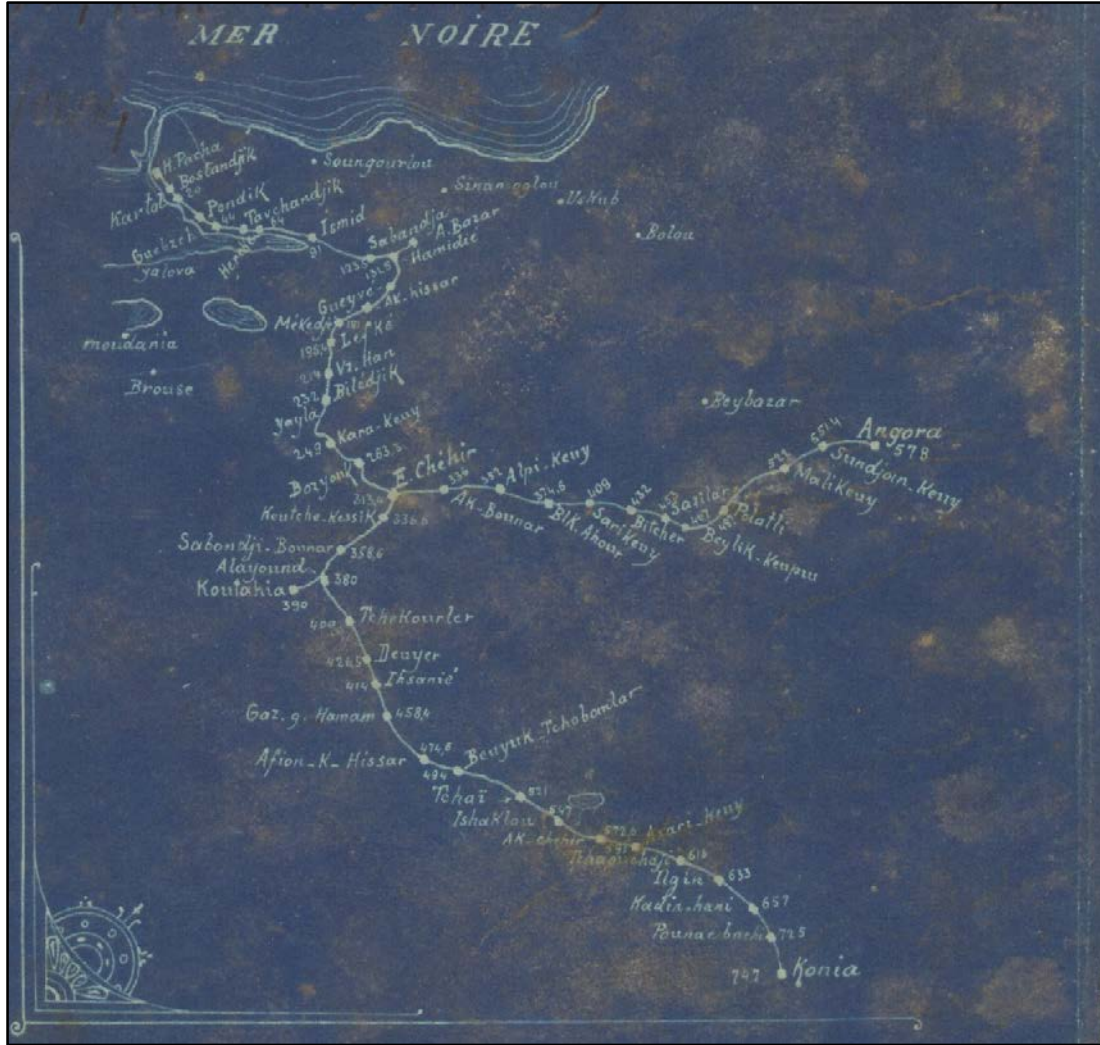
Tablo 3.28. İzmit-Eskişehir-Ankara ve Eskişehir-Konya demiryolu hatlarının bölüm bölüm açılış tarihleri⁷⁶⁷

Demiryolu Hattı	Açılış Tarihi
İzmit-Hamidiye	9 Haziran 1890
Hamidiye-Lefke	9 Ocak 1891
Lefke-Bilecik	15 Mayıs 1891
Bilecik-İnönü	16 Mart 1892
İnönü-Alpu Köy	18 Haziran 1892
Alpu Köy-Sarıköy	31 Ağustos 1892
Sarıköy- Beylikahır (Beylikova)	2 Aralık 1892
Beylikahır (Beylikova)-Ankara	31 Aralık 1892
Eskişehir-Alayunt (Kütahya Civarı)	30 Aralık 1894
Alayunt-Çögürler	28 Mayıs 1895
Çögürler-Afyon	4 Ağustos 1895
Afyon-Akşehir	27 Kasım 1895
Akşehir-Ilgın	9 Mayıs 1896
Ilgın-Konya	29 Temmuz 1896

Osmanlı Hükümeti, Anadolu'da demiryolu şebekesini bölüm bölüm inşa etmeye başlamıştır. Şekil 3.4'de görüleceği üzere İstanbul'dan başlayan demiryolu hattı İzmit'ten geçerek Bilecik üzerinden Eskişehir'e ulaşmıştır. Burada ikiye ayrılan hattın birisi Ankara'ya giderken diğeri Kütahya şehrinin yakınından ve Afyon'dan geçerek Konya'ya son bulmuştur(Bkz. Şekil 3.11). Bu demiryolu şebekesinin inşasının en başından beri demiryolu ağını Bağdat'a kadar uzatılması düşünülmüştür. Anadolu demiryolu hattının başlangıcı olan 1871'de İstanbul ile İzmit arasındaki demiryolu yapılırken düşünülen Bağdat güzergahı İstanbul'dan başlayarak İzmit, Kütahya, Afyon, Konya, Malatya, Diyarbakır, Mardin, Musul, Bağdat ve Basra şeklindedir.⁷⁶⁸ Ancak bu güzergah planına bazı alternatif güzergah düşünceleri ortaya çıkmıştır. Örneğin 6 Mayıs 1880'de dönemin Nafia Nazırı Hasan Fehmi Efendi, hazırladığı raporda İstanbul ile Bağdat arasında üç farklı güzergah belirlemiştir. Bunlardan birincisi İzmit, Eskişehir, Ankara, Sivas, Malatya, Diyarbakır, Musul ve Bağdat güzergahıdır. İkincisi Bolu üzerinden Tosya, Amasya, Tokat, Sivas, Malatya, Diyarbakır, Musul ve Bağdat hattıdır. Üçüncüsü İzmit'ten başlayarak Eskişehir, Kütahya, Konya, Adana, Halep, Anbar isimli yerden Fırat nehrinin sağ tarafından Bağdat'a ulaşandır. Hasan Fehmi Paşa'ya göre bu hatlardan birincisinin inşaatının diğerlerine göre daha güç olacağını belirterek daha önemlisi savaş durumunda düşman tarafından tehdit edilebilir. İkincisinin Bolu, Tosya ve Amasya arasındaki arazinin demiryolu hattının inşasına oldukça güçlük çıkaracağını ve savaş halinde düşman tehdidinde uğrayabileceğini belirtmiştir. Üçüncüsü ise en elverişli güzergahtır. Düşman sınırına uzak olduğu için daha güvenlidir. Ayrıca İzmir ve

⁷⁶⁷ BOA., PLK.p., 2494.⁷⁶⁸ BOA., İ.DH., 643/44706.

İskenderun körfezlerine yan hatlarla bağlanmasına uygundur. Bu nedenle Hasan Fehmi Paşa, üçüncü güzergahın tercih edilmesinin daha uygun olacağını belirtmiştir.⁷⁶⁹



Şekil 3.11. İstanbul-Eskişehir-Ankara ile Eskişehir-Konya demiryolu şebekesi ve istasyonları⁷⁷⁰

1893'te İstanbul-Bağdat demiryolu hattının güzergahı, Ankara üzerinden yapılma ihtimali kuvvetlidir. 1893'te Ankara-Kayseri arasında demiryolu inşası planlanırken bu hattın daha sonra Bağdat'a kadar uzatılması düşünülmüştür: "şöyleki ankara kayseri hattıyla bu hattın bağdada kadar temdidi oluncak kısmı için verilecek teminat akçesinin"⁷⁷¹

Bağdat demiryolu hattının güzergahı belirsiz olduğu gibi hangi ülke şirketinin imtiyazı alacağı da belirli değildir. Bağdat demiryolu hattı, uluslararası bir rekabetin konusu olmuştur.

⁷⁶⁹ Dinçer, agm., s. 176-177.

⁷⁷⁰ BOA., PLK.p., 2494.

⁷⁷¹ *Anadolu Demur Yollarına Aid Mukavelat*, s. 54. (Ankara-Kayseri hattı hakkında, Nafia Nezaretinden Mösyö Kavulalaye gönderilen 15 Şubat 1893 tarihli ve 98x66393 numrulu tezkerenin müsveddesi suretidir)

İngiliz, Fransız ve Almanlar, Bağdat demiryolu imtiyazını almak için yarış halindedir. Çünkü bu imtiyazla Osmanlı Asyası'nda önemli bir nüfuz sağlayacaklardır. Özellikle İngilizler, Basra körfezinde başka bir ülkenin nüfuzunun olması halinde İngiliz yönetimi altındaki Hind yolunun güvenliğinin tehlikeye düşmesinden endişe duymuştur. Bu nedenle Basra Körfezi'nde egemenlik kurmaya çalışmışlardır. Nitekim Osmanlı Devleti, Fransız ve İngilizlere şüpheyile yaklaşırken Almanlara daha olumlu görmüştür.⁷⁷² Ayrıca İstanbul-Eskişehir ve Eskişehir-Konya demiryolu imtiyazları da Alman şirketi olan Deutsche Bank'a verilmiştir.⁷⁷³

1903'te İstanbul-Bağdat demiryolu hattının güzergahı ve hangi ülke sermayesine imtiyaz verileceği kesinlik kazanmıştır. Osmanlı Hükümeti, Konya'dan başlayıp Adana'dan geçerek Bağdat'a ve oradan Basra'ya kadar giden demiryolu hattının inşa ve işletme imtiyazını Alman sermayesi olan Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi'ne vermiştir. 5 Mart 1903'te Osmanlı Hükümeti ile Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi arasında demiryolu imtiyazının koşullarını belirleyen mukavelename ve şartname antlaşması imzalanmıştır. Bu antlaşmaya göre demiryolu hattının güzergahı Konya'dan başlayarak Karaman, Ereğli, Kardaşbeli, Adana, Hamidiye, Osmaniye, Bağçe, Kazanalı, Kilis, Tel Habeş, Harran, Resu'l-Ayn, Nusaybin, Avniyan, Musul, Tikrit, Sadhiye, Bağdat, Kerbelâ, Necef, Zübeyr ve Basra'da son bulacaktı ya da bu yerlerin mümkün olduğunca yakınından geçecekti. Ayrıca bu ana güzergahın bazı yan hatları da vardır. Bunlar Tel Habeş-Halep, ana hatta yakın bir yer ile Urfa, Sadhiye-Hanekin ve Basra-Zübeyr arasındaki hatlardır(Bkz. Şekil 3.12).⁷⁷⁴

Bağdat demiryolu hattı, bölümler halinde inşa edilecekti. Her bölüm için Osmanlı Hükümeti ile imtiyaz sahibi arasında ayrı bir mukavelename imzalanacaktı. Demiryolu hattının ilk bölümü Konya'dan başlayarak Karaman'dan geçip Ereğli'de son bulacaktı.⁷⁷⁵

Bağdat demiryolu hattının imtiyaz süresi doksan dokuz senedir. Bu süre, bölüm bölüm yapılacak olan demiryolu hattının her bir bölümünün inşaata başlama tarihinden itibaren başlayacaktı.⁷⁷⁶ Ayrıca imtiyaz süresi, Ankara ve Konya demiryolu süresini de kapsamıştır. Böylece 1893'te doksan dokuz sene imtiyazı verilen Ankara ve Konya demiryolu imtiyazlarının süresi⁷⁷⁷ güncellenerek tekrar doksan dokuz seneye çıkmıştır.

⁷⁷² Ortaylı, age., s. 89-95.

⁷⁷³ *Anadolu Demur Yollarına Aid Mukavelat*, s. 3-21; *Anadolu Demur Yollarına Aid Mukavelat*, s. 31-53.

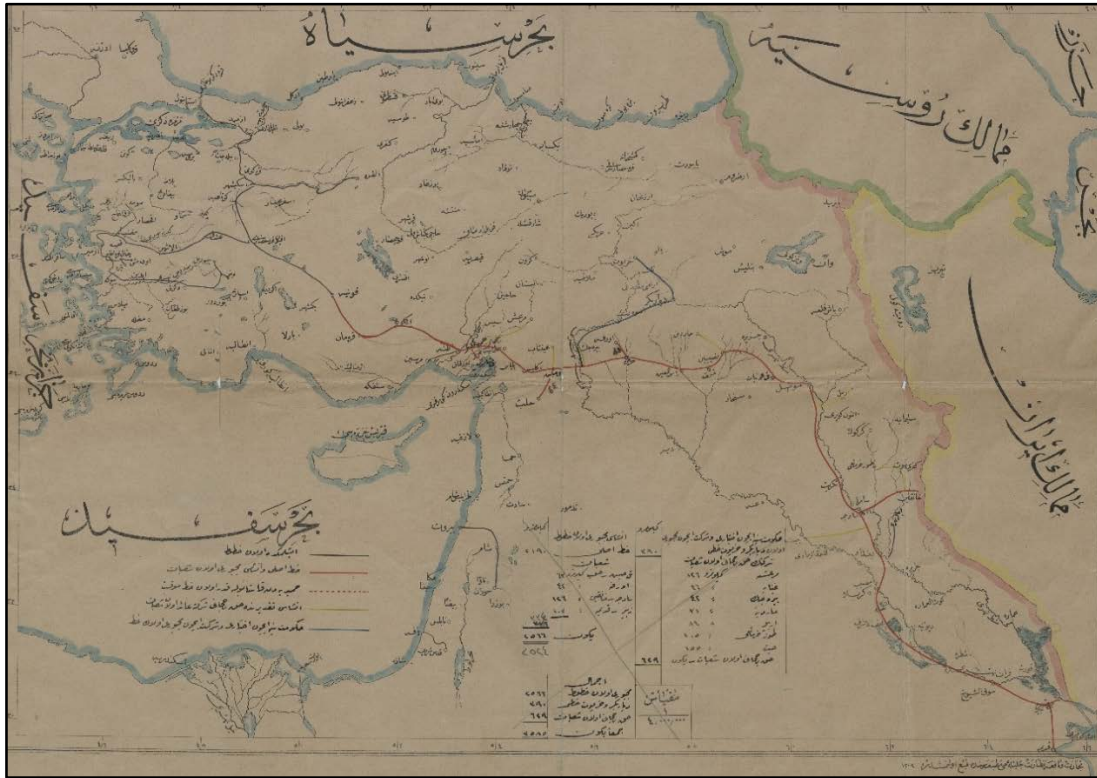
⁷⁷⁴ Bağdat demiryolu imtiyazının mukavelename ve şartnamesi için bkz. *Bağdat Temur yolu Şirket-i Şahane-i Osmaniyesi Ferman-ı Ali Suretidir Mukavelename-Şartname ve Nizamname Dahilisidir*, s. 13-45; Gavriel, *Anadolu Bağdat Demur Yolları İdaresinin İç Yüzü İkinci Kısım*, s. 71-115.

⁷⁷⁵ *Bağdad Temur yolu Şirket-i Şahane-i Osmaniyesi Ferman-ı Ali Suretidir Mukavelename-Şartname ve Nizamname Dahilisidir*, s. 24. (Mukavelename 35. madde)

⁷⁷⁶ *Bağdad Temur yolu Şirket-i Şahane-i Osmaniyesi Ferman-ı Ali Suretidir Mukavelename-Şartname ve Nizamname Dahilisidir*, s. 13-14. (Mukavelename 2. madde)

⁷⁷⁷ *Anadolu Demur Yollarına Aid Mukavelat*, s. 31-39.

Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi, Bağdat demiryolu imtiyazını aldıktan sonra şirket ismini değiştirmiştir. Bağdat demiryolu imtiyaz mukavelename ve şartnamesinin imzalandığı 5 Mart 1903'te yeni bir şirket nizamnamesi hazırlanmıştır. Bu nizamnameye göre şirketin ismi, "bağdat demur yolu şirket-i şahane-i osmaniyesi" olmuştur. Bağdat Demiryolu Osmanlı Şirketi'nin merkezi İstanbul ya da Osmanlı Devleti sınırlarının içindeki her hangi bir yerde olabilecekti. Gerekli görüldüğü takdirde yurtdışında şubeler açabilecekti. Şirketin süresi doksan dokuz senedir. Şirketin sermayesi on iki milyon yüz kırk bin Alman Markı'dır. Otuz bin hisseye bölünmüştür. Bir hissenin fiyatı dört yüz sekiz Alman Markı'dır.⁷⁷⁸



Şekil 3.12. Bağdat demiryolu hattı güzergahı⁷⁷⁹
(Siyah: Mevcut demiryolu hatları. Kırmızı: Bağdat demiryolu hattı ana güzergahı)

Bağdat demiryolu hattının inşaatına hemen başlanmıştır. Temmuz 1903'te demiryolu hattının birinci kısmı olan Konya-Ereğli hattının inşaatına başlanmıştır.⁷⁸⁰ Bu bölümün inşaatı Ekim 1904'te tamamlanmıştır.⁷⁸¹ Ancak demiryolu hattının inşaatı, mali problemler ve hattın güzergahının güneye kaydırılmak istenmesinden kaynaklı 1911'e kadar durmuştur.⁷⁸²

⁷⁷⁸ Bağdat Demiryolu Şirketi'nin kuruluş nizamnamesi için bkz. *Bağdat Temur yolu Şirket-i Şahane-i Osmaniyesi Ferman-ı Ali Suretidir Mukavelename-Şartname ve Nizamname Dahilisidir*, s. 47-55.

⁷⁷⁹ BOA., HRT.h., 1703.

⁷⁸⁰ BOA., Dahiliye Nezâreti Mektubî Kalemi(DH.MKT.), 745/45.

⁷⁸¹ BOA., Hariciye Nezâreti Siyasî(HR.SYS.), 42/47.

⁷⁸² Ufuk Gülsoy, "Osmanlı Devrinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları", Ed. Vahdettin Engin, Ahmet Uçar ve Osman Doğan, *Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz-Demiryolu*, Çamlıca Basım Yayın, İstanbul, 2012, s. 303.

Bağdat demiryolu inşaatı, 1911'de kaldığı yerden devam etmiştir. Yapılan çalışmalar neticesinde 24 Nisan 1912'de Mersin-Adana demiryolu hattının Yenice kısmına ulaşmıştır. Böylece İstanbul ile Çukurova arasında demiryolu ulaşımı sağlanmıştır.⁷⁸³

Bağdat demiryolu hattı, Mersin-Adana demiryolu hattının Yenice kısmına bağlanmıştır. Bu bağlantı sağlanmadan önce Osmanlı Hükümeti'nin aracılığıyla Bağdat demiryolu hattının imtiyaz sahibi Bağdat Demiryolu Osmanlı Şirketi ile Mersin-Adana demiryolu hattı imtiyaz sahibi Mersin Adana Demiryolu Osmanlı Şirketi arasında 9 Mart 1910'da bir anlaşma imzalanmıştır. Anlaşmaya göre Bağdat demiryolu hattının trenleri, Mersin-Adana demiryolu imtiyazı süresinin sonuna kadar Yenice'den Adana'ya kadar Mersin-Adana demiryolu hattını kullanabilecekti. Bunun karşılığında Bağdat Demiryolu Osmanlı Şirketi, Mersin-Adana hattını kullandığı oranda Mersin Adana Demiryolu Şirketi'ne ücret ödeyecekti. Bağdat Demiryolu hattının trenlerinin Adana-Mersin hattına geçişleriyle ilgili yapılacak masraflar, Bağdat Demiryolu Osmanlı Şirketi'ne ait olacaktı. Bağdat Demiryolu Osmanlı Şirketi, ihtiyaç duyduğu takdirde Yenice ile Adana arasında kendisine ait bir demiryolu hattı inşa edebilecekti. Bu ayrı hatta Mersin Adana Demiryolu Şirketi karşı çıkamayacaktı ve her hangi bir tazminat talep edemeyecekti.⁷⁸⁴

Bağdat ile İstanbul arasında, kesintisiz ulaşım ancak 1918'de sağlanmıştır. Bağdat demiryolu hattı, özellikle Toros ve Amanos dağlarının zorluklarından dolayı 1918'de tamamen bitirilebilmiştir.⁷⁸⁵

Osmanlı Devleti'nin Bağdat Demiryolu hattını kullanması oldukça kısa sürmüştür. I. Dünya Savaşı'ndan (1914-1918) sonra 1923'te imzalanan Lozan Antlaşması'yla ülke içindeki Arap topraklarının neredeyse tamamı sınırların dışında kalmıştır.⁷⁸⁶ Bu durum Bağdat demiryolu hattının niteliğini de değiştirmiştir. Nitekim I. Dünya Savaşı'ndan sonra değişen sınırların sonucunda İstanbul'dan başlayan demiryolunun doğudaki son durağı Mardin olmuştur. Hatta demiryolu hattının Osmaniye ile Mardin arasındaki bir kısmı Suriye'nin içinde kalmıştır.⁷⁸⁷

⁷⁸³ Gülsoy, age., s. 303.

⁷⁸⁴ Bağdat Demiryolu Osmanlı Şirketi ile Mersin Adana Demiryolu Osmanlı Şirketi arasında yapılan anlaşma için bkz. *Mersin Adana Demur Yoluna Aid Evrak-ı İmtiyaziye*, s. 27-28. (Mersin adana temur yolu imtiyazına aid 28 sefer sene 1300 tarihli mukaveleye zeyldir)

⁷⁸⁵ Gülsoy, age., s. 303-304.

⁷⁸⁶ İsmet İnönü, *İsmet İnönü'nün Hatıraları Lozan Antlaşması II*, Yenigün Haber Ajansı Basın ve Yay., (Basım Yeri Yok) 1998, s. 93-94. Türkiye ile Suriye arasındaki sınırı belirleyen 1921 tarihli Ankara Antlaşması için Bkz. İlhan Uzgöl, "Fransa'yla ilişkiler, İtalya'yla ilişkiler, Almanya'yla ilişkiler", *Türk Dış Politikası, Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar*, Cilt 1: 1919-1980, Ed. Baskın Oran, İletişim Yay., İstanbul, 2009, s. 149-151. Türkiye'nin Irak'la sınırını belirleyen 1926'da imzalanan Türk-Irak Sınırı ve İyi Komşuluk Antlaşması için bkz. İlhan Uzgöl ve Ömer Kürkçüoğlu, "İngiltere'yle ilişkiler", *Türk Dış Politikası, Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar*, Cilt 1: 1919-1980, Ed. Baskın Oran, İletişim Yay., İstanbul, 2009, s. 267-269.

⁷⁸⁷ *Anadolu-Bağdad Demiryolları Yolcu Rehberi*, Haydarpaşa Demiryolları Matbaası, 1926. (*İşbu Kise Derununde Seyr ve Hareket Cedvelleri ile Yolcu Ücret Tarifeleri Vardır 1926*)

I. Dünya Savaşı'ndan sonra değişen sınırlarla birlikte 1926'da İstanbul'dan başlayıp Çukurova'dan geçerek Mardin'de son bulan Bağdat demiryolu hattının istasyonlarına göre güzergahı şöyledir: Haydarpaşa(İstanbul), Pendik, Tuzla, Gebze, Dil İskelesi, Tavşancık, Hereke, Yarımca, Tütün Çiftliği, Derince, İzmit, Büyük Derbent, Sabanca, Arifiye, Doğançay, Geyve, Akhisar, Mekece, Osmaneli, Vezirhan, Bilecik, Yayla, Karaköy, Bozüyük, İnönü, Çukurhisar, Eskişehir(Bkz. Ek 17), Gökçekısık, Sabuncupınar, Alayund, Çögürler, Döğer, İhsaniye, Hamam, Gazlıgöl, Afyon, Büyük Çobanlar, Çay, İshaklu, Yasyan, Akşehir, Azeriköy, Çavuşcuköy, Ilgın, Kadınhan, Sarayönü, Meydan, Pınarbaşı, Konya(Bkz. Ek 16), Kaşınhan, Çumra, Arıkören, Mandason, Karaman, Sıdırva, Ayrancı Derbend, Alaca, Ereğli, Bulgurlu, Çayhan, Ulukışla, Çiftehan, Pozantı, Karapınar, Hacikiri, Kelebek, Durak, Yenice(Bkz. Ek 15), Zeytinlu, Kahyaoğlu, Adana(Bkz. Ek 12), İncirlik, Kürciler, Misis, Ceyhan, Veysiye, Toprakkale, Osmaniye, Mamure, Bağçe, Geller, Islahiye, Türkiye Gümrüğü, Madein Ekbis(Suriye), Suriye Gümrüğü, Racu(Suriye), Mabetli(Suriye), Kurt Kulak(Suriye), Katme(Suriye), Tel Rifat(Suriye), Müsellemiye(Suriye), Haleb(Suriye)(Bkz. Ek 14), Müsellemiye(Suriye), Ahterin(Suriye), Suriye Gümrüğü, Çobanbey(Suriye), Türkiye Gümrüğü, Akçe Koyunlu, Helmen, Cerablus, Seyfettin, Serabpınar, Harapnas, Gültepe, Akçekale, Goçar, Tevaim, Tel Hamud, Resulayn, Arada, Derbisiye ve Mardin(Bkz. Ek 23).⁷⁸⁸

1926'da Bağdat demiryolu güzergahının bazı yan hatları da vardır. İzmit'ten sonraki istasyonlardan biri olan Arifiye ile Adapazarı arasında yan hat vardır(Bkz. Ek 25). Eskişehir ve Afyon arasındaki Alayud istasyonu ile Kütahya arasında bir yan hat mevcuttur(Bkz. Ek 26). Çukurova'daki Toprakkale istasyonundan İskenderun'a giden yan hat bulunur. Toprakkale ve İskenderun arasındaki demiryolunun güzergahı ve güzergahı üzerindeki istasyonları şu şekildedir: Toprakkale, Erzin, Dörtöl, Payas, Akçay ve İskenderun(Bkz. Ek 24).⁷⁸⁹

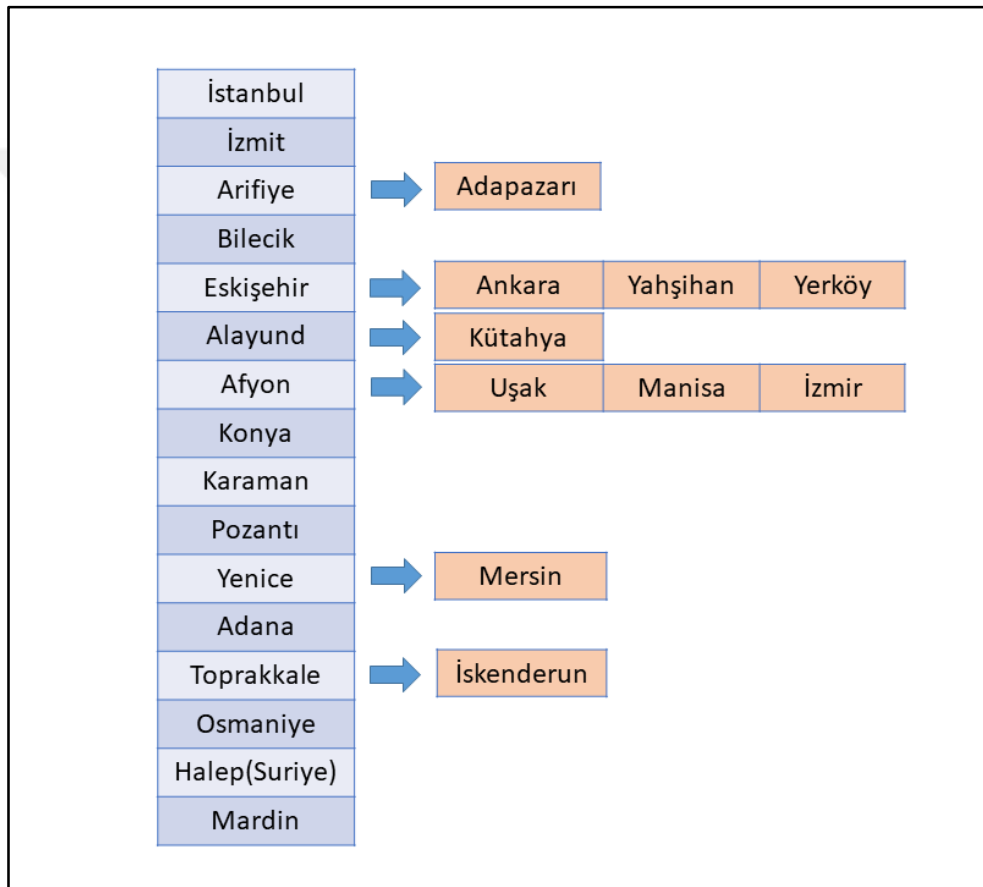
Bağdat demiryolu hattı, 1926'da bazı diğer demiryolu hatlarıyla bağlantılıdır. Eskişehir'de Eskişehir-Ankara-Yerköy demiryolu hattı ile Afyon'da Afyon-İzmir demiryoluyla hattıyla entegredir. Eskişehir-Ankara-Yerköy demiryolu hattı, Eskişehir'den başlayarak Ankara'dan geçerek Yozgat'ın ilçesi Yerköy'de son bulur. Bu demiryolu hattının istasyonlarına göre güzergahı şöyledir: Eskişehir, Ağapınar, Alpu, Beylikahır, Sarıköy, Sazak, Biçer, Sazılar, Beylikköprü, Polatlı, Malıköy, Sincanköy, Gazi, Ankara(Bkz. Ek 20), Kayaş, Lalahan, Asi Yozgad, Kalenhaler, Kalecik, Yahşıhan, Mahmudlar, Balışeyh, İzzeddin, Çerikli, Yeniyapan, Sekili, Tatbekir ve Yerköy(Bkz. Ek 22). Afyon-İzmir demiryolu hattı, Afyon'dan başlayarak İzmir'de son bulur. Bu

⁷⁸⁸ Anadolu-Bağdad Demiryolları Yolcu Rehberi. (İşbu Kîse Derununde Seyr ve Hareket Cedvelleri ile Yolcu Ücret Tarifeleri Vardır 1926)

⁷⁸⁹ Anadolu-Bağdad Demiryolları Yolcu Rehberi. (İşbu Kîse Derununde Seyr ve Hareket Cedvelleri ile Yolcu Ücret Tarifeleri Vardır 1926)

demiryolu hattının güzergahı ve güzergahı üzerindeki istasyonlar şu şekildedir: Afyon-Anadolu, Afyon Karahisar, Hamam, Balmahmut, Yıldırım Kemal, Dumlupınar, Oturak, Banaz, Kapanlar, Uşak, Karakıyar, İnay, Ahmetler, Elvanlar, Güneyköy, Konaklar, Alaşehir, Alkan, Dereköy, Munarak, Salihli, Sart, Ahmedli, Urganlı, Kasaba, Çobanisa, Manisa, Horozköy, Muradiye, Emiralem, Menemen, Ulucak, Çiğli, Karşuyaka, Turan, Halkapınar ve İzmir(Bkz. Ek 19).⁷⁹⁰

Çukurova bölgesi, İstanbul-Bağdat demiryolu hattı sayesinde Türkiye'deki demiryolu ağına entegre olmuştur. Bu hat sayesinde Türkiye'deki çeşitli kentlerle modern karayolu ulaşım imkanına sahip olmuştur(Bkz. Şekil 3.13) .



Şekil 3.13. İstanbul ile Mardin arasındaki demiryolu hattının geçtiği şehirler ve bu hattın bağlantı hatlarının geçtiği kentler (1926)⁷⁹¹

⁷⁹⁰ Anadolu-Bağdad Demiryolları Yolcu Rehberi. (İşbu Kîse Derununde Seyr ve Hareket Cedvelleri ile Yolcu Ücret Tarifeleri Vardır 1926)

⁷⁹¹ Anadolu-Bağdad Demiryolları Yolcu Rehberi. (İşbu Kîse Derununde Seyr ve Hareket Cedvelleri ile Yolcu Ücret Tarifeleri Vardır 1926)

3.6. Değişen Mesafeler

19. yüzyılda Çukurova'nın ekonomik değer kazanmasıyla birlikte ulaşım sistemi devrimsel nitelikte değişmiştir. Hem bölge içi hem uzun mesafeli ulaşım süresi oldukça kısalmıştır.

Çukurova bölgesinin önemli üç kenti olan Adana, Tarsus ve Mersin arasındaki mesafe süresi demiryolu ulaşımıyla önemli oranda kısalmıştır. Demiryolu öncesinde, Adana ile Mersin arası on beş saat sürmüştür.⁷⁹² Bu mesafeyi belirleyen en önemli faktör bölgede deve, at, katır, camış, sığır, eşek ve bu hayvanların çektiği arabalara dayalı büyük memeli ulaşım araçlarının kullanılmasıdır.⁷⁹³ Çünkü 1876'da Adana, Tarsus ve Mersin iyi bir karayolu yapılarak mevcut karayolu ulaşım altyapısı geliştirilmiştir.⁷⁹⁴ Ulaşım altyapısındaki gelişmeye rağmen Adana, Tarsus ve Mersin arasındaki mesafeler değişmemiştir.⁷⁹⁵

1886'da Çukurova'da hizmete başlayan Adana-Tarsus-Mersin demiryolu hattı, mesafe sürelerini oldukça kısaltmıştır. 1887'de demiryoluyla Adana ile Mersin arası 2 saat 29 dakika sürmüştür.⁷⁹⁶ 1910'da Tanin Gazetesi muhabiri Ahmet Şerif, Çukurova gezisinde de Mersin'den Adana'ya trenle 2 saat 30 dakikada gidildiğini belirtmiştir.⁷⁹⁷ Adana ile Mersin arasındaki mesafe süresi, 15 saat süren büyük memeli hayvanlara dayalı ulaşım sistemiyle karşılaştırıldığında⁷⁹⁸ demiryoluyla 12 saat 30 dakika kısalmıştır. Bu iki kent arasındaki ulaşım, altı kat hızlanmıştır.

Adana ile Mersin arasındaki tren seferlerinin ulaşım süresi, 1926'ya gelindiğinde çeşitlilik göstermiştir. Tren seferlerinin mesafe süresi, 1 saat 53 dakika ile 2 saat 53 dakika arasında değişmiştir. Örneğin, sabah saat 07.37'de Mersin'den hareket eden 72 numaralı tren, saat 09.46'da Adana'ya ulaşır. Trenin yolculuğu 2 saat 09 dakika sürmüştür. Benzer bir zamanda Adana'dan saat 08.30'da hareket eden 73 numaralı tren, Mersin'e saat 10.23'te ulaşır. Bu tren ise yolculuğunu 1 saat 53 dakikada tamamlamıştır(Bkz. Tablo 3.29 ve Tablo 3.30).

Mersin ile Adana arasında tren seferleri sabah ve akşam saatlerinde yapılmıştır. 1892'de tren seferleri, Mersin ile Adana arasında sabah ile akşam vaktinde karşılıklı iki kere yapılmıştır.⁷⁹⁹ 1926'ya gelindiğinde tren seferleri günde karşılıklı dört defa olmuştur. Sabah vakti Mersin'den Adana'ya tren, saat 06.16'da ve 07.37'de hareket etmiştir. Aynı vakitte Adana'dan Mersin'e tren ise 06.40 ve 08.30'da kalkmıştır. Akşam vaktinde tren, Mersin'den Adana'ya saat 15.40 ve

⁷⁹² 1289 Adana Vilayet Salnamesi, s. 51, 63.

⁷⁹³ BOA., İ.MVL., 262/9894.

⁷⁹⁴ BOA., ŞD., 2115/15; BOA., İ.DH., 693/48478; 1293 Adana Vilayet Salnamesi, s. 54.

⁷⁹⁵ 1293 Adana Vilayet Salnamesi, s.71; 1297 Adana Vilayet Salnamesi, s. 76, 87.

⁷⁹⁶ Great Britain Foreign Office, *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey, Report for The Year 1887 on The Trade of The Vilayet of Adana (Aleppo)*, 1888, s. 4

⁷⁹⁷ Ahmet Şerif, *Anadolu'da Tanin*, age., s. 111

⁷⁹⁸ 1293 Adana Vilayet Salnamesi, s. 71; 1297 Adana Vilayet Salnamesi, s. 76, 87.

⁷⁹⁹ 1309 Salname-i Vilayet-i Adana, s. 5-6.

18.00’de hareket etmiştir. Adana’dan Mersin’e ise saat 18.00 ile 19.28’de kalkmıştır(Bkz. Tablo 3.29 ve Tablo 3.30).

Bağdat Demiryolu’nun Mersin-Adana demiryolu hattına entegre edilmesiyle Çukurova’nın yakın çevresiyle mesafe süresi kısalmıştır. Demiryolu öncesi Adana ile Osmaniye arası 23 saat sürmüştür.⁸⁰⁰ Demiryoluyla birlikte 1926’da Adana’dan Osmaniye’ye 22 numaralı trenle 2 saat 38 dakikada gitmiştir(Bkz. Tablo 3.37).

Tablo 3.29. Mersin ile Adana arasındaki tren tarifeleri (1 Mart 1926)⁸⁰¹

Mersin-Adana								
İstasyon	70 Numaralı Yolcu Treni		72 Numaralı Yolcu Treni		74 Numaralı Yolcu Treni		76 Numaralı Yolcu Treni	
	Hareket		Hareket		Hareket		Hareket	
	Saat	Dakika	Saat	Dakika	Saat	Dakika	Saat	Dakika
Mersin	06	16	07	37	15	40	18	00
Tarsus	07	04	08	29	16	28	19	18
Yenice	07	37	09	05	17	01	20	26
Adana	08	10	09	46	17	34	21	07
Yolculuk Süresi	1 saat 54 dakika		2 saat 09 dakika		1 saat 54 dakika		2 saat 07 dakika	

Tablo 3.30. Adana ile Mersin arasındaki tren tarifeleri (1 Mart 1926)⁸⁰²

Adana-Mersin								
İstasyon	71 Numaralı Yolcu Treni		73 Numaralı Yolcu Treni		75 Numaralı Yolcu Treni		77 Numaralı Yolcu Treni	
	Hareket		Hareket		Hareket		Hareket	
	Saat	Dakika	Saat	Dakika	Saat	Dakika	Saat	Dakika
Adana	6	40	8	30	18	00	19	28
Yenice	7	45	9	07	18	41	20	28
Tarsus	8	46	9	40	19	17	21	04
Mersin	9	33	10	23	20	04	21	51
Yolculuk Süresi	2 saat 53 dakika		1 saat 53 dakika		2 saat 04 dakika		2 saat 23 dakika	

Çukurova’nın uzun mesafeli ulaşım süresindeki ilk değişim su yolunda yaşanmıştır. Çukurova’nın Mersin Limanı’na 1850’den sonra Avusturya Lloyd Vapur Şirketi⁸⁰³, Fransız

⁸⁰⁰ 1297 Adana Vilayet Salnamesi, s. 145.

⁸⁰¹ Mersin ile Adana arasındaki tren seferlerinin istasyonlara göre tarifeleri için Bkz. Ek 12. *Anadolu-Bağdad Demiryolları Yolcu Rehberi. (İşbu Kîse Derununde Seyr ve Hareket Cedvelleri ile Yolcu Ücret Tarifeleri Vardır 1926)*

⁸⁰² Adana ile Mersin arasındaki tren seferlerinin istasyonlara göre tarifeleri için Bkz. Ek 11. *Anadolu-Bağdad Demiryolları Yolcu Rehberi. (İşbu Kîse Derununde Seyr ve Hareket Cedvelleri ile Yolcu Ücret Tarifeleri Vardır 1926)*

⁸⁰³ Kılıçaslan, agt., s. 86.

Mesajeri Maritim Şirketi⁸⁰⁴ gibi buharlı gemi şirketlerinin tarifeli seferleri başlamıştır. Örneğin 1856'da Mesajeri Maritim Şirketi'nin buharlı gemisi, İstanbul'dan Cuma günü saat 17.00'de İskenderiye'ye doğru yola çıkar. Bu gemi Perşembe günü saat 10.00'da Mersin'e uğrar. Geminin İstanbul'dan Mersin'e yolculuğu 5 gün 17 saat sürer. Aynı gemi İskenderiye'den Cuma günü saat 17.00'de İstanbul'a doğru seyahate başlar. İskenderiye'den gelen gemi, Cuma günü saat 04.00'de Mersin'e varır. Sekiz saat moladan sonra saat 12.00'de İstanbul'a yolculuğuna devam eder. Mersin'den İstanbul'a 6 günde ulaşır. İstanbul ile Mersin arası 5 gün on yedi saat sürerken Mersin ile İstanbul arası 6 gün tutar. Arada yedi saat fark vardır. Bu farkın nedeni ise Mersin'den İstanbul'a giderken İzmir'de fazladan yedi saat mola verilmesidir(Bkz. Tablo 3.31).

İstanbul ile Mersin arasındaki buharlı gemi yolculuğu, ilerleyen zamanda kısalmıştır. 1910'da Tanin Gazetesi muhabiri Ahmet Şerif, İstanbul'dan Mersin'e İngiliz bandıralı bir yolcu gemisiyle yola çıkmıştır. 8 Ocak 1910'da Gemi İstanbul'dan saat 12.00'de hareket etmiştir. Pazartesi günü İzmir'e varmıştır ve burada 3-4 saat kadar durmuştur. Hatta bu sürede Ahmet Şerif, karaya çıkmıştır. Aynı gün yolculuğuna devam eden gemi, Perşembe günü saat 06.00'da Mersin'e varmıştır. Ahmet Şerif'in anılarına göre geminin yolculuğunda olağandışı bir durum yaşanmamıştır. Ahmet Şerif'in buharlı gemiyle İstanbul'dan Mersin'e yolculuğu 4 gün 18 saat sürmüştür. 1856'daki Mesajeri Maritim Şirketi'nin buharlı gemi seferiyle(Bkz. Tablo 3.31) karşılaştırıldığı zaman İstanbul ile Mersin arası yaklaşık 1 gün kısalmıştır.⁸⁰⁵

Buharlı gemi, Çukurova'nın diğer sahil kentleriyle olan ulaşım süresini önemli oranda kısaltmıştır. Buharlı gemi ulaşım sisteminin öncesi ve sonrası karşılaştırıldığında mesafe süresinin ne kadar kısalıldığı anlaşılır. Bu konuda buharlı gemi ulaşım sistemi öncesinde gezgin William Francis Ainsworth'un seyahati güzel bir örnektir. Ainsworth, Çukurova'ya buharlı gemilerin gelmesine yakın bir zamanda yolculuğunu yapmıştır. 1838'de Ainsworth, 2 Kasım gecesi İstanbul'dan Suriye'ye doğru başladığı karayolu seyahatinde 1 Aralıkta Adana'ya varmıştır. Yaklaşık otuz günde İstanbul'dan Adana'ya ulaşmıştır.⁸⁰⁶ Ainsworth'ten on sekiz yıl sonra yani 1856'da Mesajeri Maritim Şirketi'nin buharlı gemileri İstanbul'dan Mersin'e 5 gün 17 saatte gitmiştir(Bkz. Tablo 3.31). Bu iki unsurun seyahati karşılaştırıldığı zaman 1856'da fosil yakıtlı motorlu deniz ulaşım aracıyla İstanbul ile Çukurova arasındaki mesafe süresi 24 gün 7 saat kısalmıştır. Ulaşımın hızı yaklaşık beş kat artmıştır. Bu sayede Tanin Gazetesi muhabiri Ahmet Şerif, 1910'da İstanbul'dan Mersin'e buharlı gemiyle 4 gün 18 saatte gitmiştir.⁸⁰⁷

Buharlı gemiyle Çukurova ile bazı liman kentleri arasında modern ve hızlı ulaşım sistemi kurulmuştur. Örneğin 1856'da Mesajeri Maritim Şirketi'nin buharlı gemisiyle Mersin'den

⁸⁰⁴ Uygun, agt., s. 118.

⁸⁰⁵ Ahmet Şerif, age., s. 109-110.

⁸⁰⁶ Ainsworth, age., s. 41-93.

⁸⁰⁷ Ahmet Şerif, age., s. 109-110.

İstanbul'a, Gelibolu'ya, Çanakkale, Midilli, İzmir, Rodos, İskenderun, Lazkiye, Trablusşam, Beyrut, Yafa ve İskenderiye'ye gidilebilme imkanı vardır(Bkz. Tablo 3.31).

Tablo 3.31. Mesajeri Maritim Şirketi'nin Suriye hattı tarifeleri (1856)⁸⁰⁸

İstanbul-İskenderiye							
	Mil	Saat Süresi	Varış Tarihi	Varış Zamanı	Kalkış Tarihi	Kalkış Saati	İstasyon süresi
İstanbul	-	-	-	-	Cuma	17.00	
Gelibolu	120	16	Cumartesi	09.00	Cumartesi	10.00	1 saat
Çanakkale	25	3	Cumartesi	13.00	Cumartesi	14.00	1 saat
Midilli	90	12	Pazar	02.00	Pazar	03.00	1 saat
İzmir	65	9	Pazar	12.00	Pazar	20.00	8 saat
Rodos	246	33	Salı	05.00	Pazar	12.00	7 saat
Mersin	345	46	Perşembe	10.00	Perşembe	18.00	8 saat
İskenderun	63	8	Cuma	02.00	Cuma	18.00	16 saat
Lazkiye	75	10	Cumartesi	04.00	Cumartesi	09.00	5 saat
Trablusşam	63	8	Cumartesi	17.00	Cumartesi	20.00	3 saat
Beyrut	48	7	Pazartesi	03.00	Pazartesi	16.00	37 saat
Yafa	120	16	Salı	08.00	Salı	18.00	10 saat
İskenderiye	270	36	Perşembe	06.00	-	-	35 saat
Dönüş İskenderiye-İstanbul							
İskenderiye	-	-	-	-	Cuma	17.00	-
Yafa	270	36	Pazar	05.00	Pazar	15.00	10 saat
Beyrut	120	16	Pazartesi	07.00	Salı	10.00	27 saat
Trablusşam	48	7	Salı	17.00	Salı	08.00	3 saat
Lazkiye	63	8	Çarşamba	04.00	Çarşamba	18.00	14 saat
İskenderun	75	10	Perşembe	04.00	Perşembe	20.00	15
Mersin	63	8	Cuma	04.00	Cuma	12.00	8 saat
Rodos	345	46	Pazar	10.00	Pazar	17.00	7 saat
İzmir	246	33	Salı	02.00	Salı	17.00	15 saat
Midilli	65	9	Çarşamba	02.00	Çarşamba	03.00	1 saat
Çanakkale	90	12	Çarşamba	15.00	Çarşamba	16.00	1 saat
Gelibolu	25	3	Çarşamba	19.00	Çarşamba	20.00	1 saat
İstanbul	120	16	Perşembe	12.00	-	-	-

Çukurova'nın uzun mesafeli ulaşım süresinde, ikinci önemli değişim demiryolu ulaşımıyla yaşanmıştır. 1912'de Çukurova, uzun mesafeli demiryolu ulaşımına sahip olmuştur. Demiryolunun hizmete açıldığı tarihte bölge ile diğer yerler arasındaki mesafenin demiryoluyla ne kadar sürdüğüne yönelik bir bilgi yoktur. Bu konuda en belirgin bilgi 1926 tarihindedir. Örneğin 1926'da demiryoluyla bölgedeki Yenice İstasyonu'ndan Konya 11 saat 34 dakika, Eskişehir 1 gün 42 dakika, Ankara 1 gün 12 saat 34 dakika, İzmir 1 gün 13 saat 10 dakika ve

⁸⁰⁸ *Guide Des Services Maritimes Des Messageries Impériales Dans La Méditerranée*, V. Marius Olive, Marseille, Janvier 1856, s. 15.

İstanbul 1 gün 12 saat 2 dakika sürer. Bölgenin doğu yönünde ise demiryoluyla Mersin'den Mardin'e 1 gün 8 saat 21 dakikada gidilir(Bkz. Tablo 3.32, Tablo 3.33, Tablo 3.34, Tablo 3.35, Tablo 3.36 ve Tablo 3.37).

Çukurova ile demiryolunun geçtiği yerler arasındaki mesafe süreleri önemli oranda kısalmıştır. Örneğin demiryolu öncesinde 1838'de gezgin Ainsworth, İstanbul ile Adana arasını atlı yolculukla yaklaşık 30 günde tamamlamıştır.⁸⁰⁹ Bu mesafe 1926'da demiryoluyla, 1 gün 11 saat 16 dakikaya düşmüştür(Bkz. Tablo 3.29, Tablo 3.32, Tablo 3.33 ve Tablo 3.34). Ainsworth'un atlı yolculuğuyla karşılaştırıldığında İstanbul ile Adana arasındaki yolculuk, demiryoluyla yaklaşık yirmi kat hızlanmıştır.

Demiryolu ulaşımı, Çukurova ile ülkenin en önemli kentlerinden biri olan İstanbul'la arasındaki mesafe süresini oldukça kısaltmıştır. İstanbul ile bölge arasındaki mesafe süresi zaten buharlı gemiyle yaklaşık 30 günden⁸¹⁰ 4 gün 18 saate düşmüştü.⁸¹¹ Bu süre demiryoluyla 1 gün 11 saat 16 dakikaya inmiştir(Bkz. Tablo 3.29, Tablo 3.32, Tablo 3.33 ve Tablo 3.34).⁸¹² Buharlı gemi ulaşımıyla karşılaştırıldığında demiryolu, Çukurova ile İstanbul arasındaki ulaşım hızını yaklaşık üç buçuk kat arttırmıştır.

Çukurova'dan trenle Anadolu'da demiryolunun geçtiği bir yere gidebilir. Ancak bu yolculuk Konya istasyonundan sonra aktarmalı olur. Örneğin Yenice-Konya, Konya-Eskişehir, Eskişehir-Haydarpaşa, Eskişehir-Ankara, Afyon-İzmir arasında tren seferleri yapılır. Örneğin Çukurova'dan İstanbul'a gitmek isteyen bir kişi, Yenice-Konya, Konya-Eskişehir ve Eskişehir-Haydarpaşa trenlerini kullanması gerekir(Bkz. Tablo 3.32, Tablo 3.33, Tablo 3.33, Tablo 3.35 ve Tablo 3.36).

Çukurova ve Konya arasında her gün tren seferi vardır. Adana ile Mersin demiryolu hattındaki Yenice istasyonu ile Konya arasında her gün saat 07.52'de tren seferi mevcuttur. Konya ile Yenice arasında da her gün saat 09.40'da tren seferi vardır. Konya'dan sonraki demiryolu hatlarında, Konya ile Eskişehir arasında ve Afyon ile İzmir arasında her gün karşılıklı tren seferi yapılır. Eskişehir ile Ankara arasında ve Eskişehir ile Haydarpaşa arasındaki tren seferleri karşılıklı olarak iki kere yapılır(Bkz. Tablo 3.32, Tablo 3.33, Tablo 3.34, Tablo 3.35 ve Tablo 3.36).

Çukurova ile doğusundaki yerler arasındaki tren seferi, haftanın bazı günlerinde yapılır. Adana ile Halep arasında Salı, Çarşamba, Cuma ve Pazar günleri bir tren seferi yapılır. Halep ile

⁸⁰⁹ Ainsworth, age., s. 41-93.

⁸¹⁰ Ainsworth, age., s. 41-93.

⁸¹¹ Ahmet Şerif, age., s. 109-110.

⁸¹² Ainsworth'un İstanbul-Adana arasındaki kara yolculuğu yaklaşık 30 gündür. Mesajeri Maritim Şirketi'nin buharlı gemisi İstanbul'dan Mersin'e 5 gün 17 saatte ulaşır. İstanbul-Adana demiryolu yolculuğu 1 gün 11 saat 16 dakikadır. Buharlı gemi yolculuğu diğerlerinin aksine İstanbul-Mersin arasındaki yolculuk süresi olsa da Mersin ve Adana Çukurova'da olduğu için aynı kategoride değerlendirilmiştir. Zaten Mersin ile Adana arası tren yolculuğuyla 2 saat 30 dakika sürer. Ahmet Şerif'in İstanbul'dan başlayan yolculuğu Mersin'den Adana'ya tamamlatılsa dahi paragrafta iddia edilen düşüncüyü değiştirmez.

Adana arasında Pazartesi, Çarşamba, Perşembe ve Pazar günleri bir tren seferi vardır. Mersin ile Mardin arasında Çarşamba ve Pazar günleri karşılıklı tek sefer yapılır (Bkz. Tablo 3.37 ve Tablo 3.38).

Tablo 3.32. Konya-Yenice ve Yenice-Konya tren tarifeleri (1 Mart 1926)⁸¹³

Konya-Yenice					Yenice-Konya				
İstasyon	604 Numaralı Yolcu Treni				İstasyon	605 Numaralı Yolcu Treni			
	Varış		Hareket			Varış		Hareket	
	Saat	Dakika	Saat	Dakika		Saat	Dakika	Saat	Dakika
Konya	-	-	09	40	Yenice	-	-	07	52
Karaman	12	14	12	22	Karaman	16	46	16	54
Yenice	20	12	-	-	Konya	19	26	-	-
Yolculuk Süresi	10 saat 32 dakika				11 saat 34 dakika				

Tablo 3.33. Eskişehir-Konya ve Konya-Eskişehir tren tarifeleri (1 Mart 1926)⁸¹⁴

Eskişehir-Konya					Konya-Eskişehir				
İstasyon	204 Numaralı Yolcu Treni				İstasyon	205 Numaralı Yolcu Treni			
	Varış		Hareket			Varış		Hareket	
	Saat	Dakika	Saat	Dakika		Saat	Dakika	Saat	Dakika
Eskişehir	-	-	20	35	Konya	-	-	20	11
Alayund	22	33	22	38	Afyon	03	46	04	06
Afyon	01	17	01	32	Alayund	06	37	06	45
Konya	08	55	-	-	Eskişehir	08	34	-	-
Yolculuk Süresi	12 saat 20 dakika				12 saat 23 dakika				

⁸¹³ Konya-Yenice ve Yenice-Konya arasındaki tren seferlerinin istasyonlara göre tarifeleri için Bkz. Ek 15. *Anadolu-Bağdad Demiryolları Yolcu Rehberi. (İşbu Kîse Derununde Seyr ve Hareket Cedvelleri ile Yolcu Ücret Tarifeleri Vardır 1926)*

⁸¹⁴ Eskişehir-Konya ve Konya-Eskişehir arasındaki tren seferlerinin istasyonlara göre tarifeleri için Bkz. Ek 16. *Anadolu-Bağdad Demiryolları Yolcu Rehberi. (İşbu Kîse Derununde Seyr ve Hareket Cedvelleri ile Yolcu Ücret Tarifeleri Vardır 1926)*

Tablo 3.34. Eskişehir-Haydarpaşa ve Haydarpaşa-Eskişehir tren tarifeleri (1 Mart 1926)⁸¹⁵

Haydarpaşa-Eskişehir								
İstasyon	2 Numaralı Yolcu Treni				4 Numaralı Yolcu Treni			
	Varış		Hareket		Varış		Hareket	
	Saat	Dakika	Saat	Dakika	Saat	Dakika	Saat	Dakika
Haydarpaşa	-	-	16	30	-	-	09	35
İzmit	19	24	19	49	12	35	13	00
Bilecik	23	57	00	12	17	08	17	23
Eskişehir	02	46	-	-	19	57	-	-
Yolculuk Süresi	10 saat 16 dakika				10 saat 22 dakika			
Eskişehir-Haydarpaşa								
İstasyon	1 Numaralı Yolcu treni				3 Numaralı Yolcu Treni			
	Varış		Hareket		Varış		Hareket	
	Saat	Dakika	Saat	Dakika	Saat	Dakika	Saat	Dakika
Eskişehir	-	-	01	48	-	-	09	12
Bilecik	04	18	04	33	11	42	11	57
İzmit	08	37	08	52	16	05	16	55
Haydarpaşa	11	42	-	-	19	54	-	-
Yolculuk Süresi	9 saat 54 dakika				10 saat 42 dakika			

Tablo 3.35. Eskişehir-Ankara ve Ankara-Eskişehir tren tarifleri (1 Mart 1926)⁸¹⁶

Eskişehir-Ankara								
İstasyon	103 Numaralı Yolcu Treni				144 Numaralı Yolcu Treni			
	Varış		Hareket		Varış		Hareket	
	Saat	Dakika	Saat	Dakika	Saat	Dakika	Saat	Dakika
Eskişehir	-	-	03	10			09	22
Ankara	11	25	-	-	18	42	-	-
Yolculuk Süresi	8 saat 15 dakika				10 saat 4 dakika			
Ankara-Eskişehir								
İstasyon	101 Numaralı Yolcu Treni				143 Numaralı Yolcu Treni			
	Varış		Hareket		Varış		Hareket	
	Saat	Dakika	Saat	Dakika	Saat	Dakika	Saat	Dakika
Ankara	-	-	17	00	-	-	09	42
Eskişehir	01	31	-	-	19	48	-	-
Yolculuk Süresi	8 saat 31 dakika				10 saat 6 dakika			

⁸¹⁵ Eskişehir-Haydarpaşa ve Haydarpa-Eskişehir arasındaki tren seferlerinin istasyonlara göre tarifeleri için Bkz. Ek 17 ve Ek 18. *Anadolu-Bağdad Demiryolları Yolcu Rehberi. (İşbu Kise Derununde Seyr ve Hareket Cedvelleri ile Yolcu Ücret Tarifeleri Vardır 1926)*

⁸¹⁶ Eskişehir-Ankara ve Ankara-Eskişehir Tren Tarifleri arasındaki tren seferlerinin istasyonlara göre tarifeleri için Bkz. Ek 20 ve Ek 21. *Anadolu-Bağdad Demiryolları Yolcu Rehberi. (İşbu Kise Derununde Seyr ve Hareket Cedvelleri ile Yolcu Ücret Tarifeleri Vardır 1926)*

Tablo 3.36. İzmir-Afyon ve Afyon-İzmir tren tarifeleri (1 Mart 1926)⁸¹⁷

İzmir-Afyon					Afyon-İzmir				
İstasyon	2 Numaralı Yolcu Treni				İstasyon	1 Numaralı Yolcu Treni			
	Varış		Hareket			Varış		Hareket	
	Saat	Dakika	Saat	Dakika		Saat	Dakika	Saat	Dakika
İzmir	-	-	07	10	Afyon-Anadolu	-	-	04	00
Manisa	09	20	09	22	Afyon	04	05	04	10
Uşak	19	19	19	29	Uşak	08	46	08	56
Afyon	00	21	00	26	Manisa	17	38	18	03
Afyon-Anadolu	00	31	-	-	İzmir	20	40	-	-
Yolculuk Süresi	17 saat 21 dakika				16 saat 40 dakika				

Tablo 3.37. Haleb-Adana ve Adana-Haleb tren tarifeleri (1 Mart 1926)⁸¹⁸

Haleb-Adana Arasında					Adana-Haleb Arasında				
İstasyon	Çarşamba ve Pazar		Pazartesi ve Perşembe		İstasyon	Çarşamba ve Pazar		Salı ve Cuma	
	21 Numaralı Yolcu treni		23 Numaralı Yolcu Treni			22 Numaralı Yolcu treni		24 Numaralı Yolcu treni	
	Hareket		Hareket			Hareket		Hareket	
	Saat	Dakika	Saat	Dakika		Saat	Dakika	Saat	Dakika
Haleb	06	30	07	30	Adana	09	10	06	24
Osmaniye	14	57	17	50	Toprak Kale	11	30	09	14
Toprak Kale	15	24	18	21	Osmaniye	11	48	09	38
Adana	17	25	20	55	Haleb	20	30	19	50
Yolculuk Süresi	14 saat 25 dakika		13 saat 25 dakika			11 saat 20 dakika		13 saat 26 dakika	

⁸¹⁷ İzmir-Afyon ve Afyon-İzmir Tren Tarifeleri arasındaki tren seferlerinin istasyonlara göre tarifeleri için Bkz. Ek 19 Anadolu-Bağdad Demiryolları Yolcu Rehberi. (İşbu Kîse Derununde Seyr ve Hareket Cedvelleri ile Yolcu Ücret Tarifeleri Vardır 1926)

⁸¹⁸ Haleb-Adana ve Adana-Haleb arasındaki tren seferlerinin istasyonlara göre tarifeleri için Bkz. Ek 14. Anadolu-Bağdad Demiryolları Yolcu Rehberi. (İşbu Kîse Derununde Seyr ve Hareket Cedvelleri ile Yolcu Ücret Tarifeleri Vardır 1926)

Tablo 3.38. Mersin-Mardin ve Mardin-Mersin tren tarifeleri (1 Mart 1926)⁸¹⁹

Mersin-Mardin					Mardin-Mersin				
İstasyon	Çarşamba ve Pazar				İstasyon	Salı ve Cumartesi			
	Varış		Hareket			Varış		Hareket	
	Saat	Dakika	Saat	Dakika		Saat	Dakika	Saat	Dakika
Mersin	-	-	06	16	Mardin	-	-	11	30
Adana	08	10	9	10	Çarşamba ve Pazar				
Haleb	20	30	21	30	Haleb	05	15	06	30
Perşembe ve Pazar					Adana	17	25	18	00
Mardin	14	37	-	-	Mersin	20	04	-	-
Yolculuk Süresi	1 gün 8 saat 21 dakika					1 gün 8 saat 34 dakika			

⁸¹⁹ Mersin-Mardin ve Mardin-Mersin arasındaki tren seferlerinin istasyonlara göre tarifeleri için Bkz. Ek 13. *Anadolu-Bağdad Demiryolları Yolcu Rehberi. (İşbu Kîse Derununde Seyr ve Hareket Cedvelleri ile Yolcu Ücret Tarifeleri Vardır 1926)*

4. SONUÇ

Mesafe süresi, ulaşım araçları ve altyapısına göre değişir. İnsan, mesafe süresini kısaltmak için ulaşım araçlarına ve altyapısına çeşitli müdahalelerde bulunmuştur. Bu müdahaleler neticesinde mesafe süresi kısalmıştır. İnsanlık tarihinde mesafe süresini kısaltan iki devrimsel nitelikte gelişme yaşanmıştır. İlki hayvanların evcilleştirilerek ulaşımında kullanılmasıdır. İkincisi fosil yakıtlı motorlu ulaşım araçlarının kullanılmasıdır.

İnsanlık tarihinde mesafe süresini kısaltan ilk önemli gelişme hayvanların ulaşımında kullanılmasıdır. İnsan, at, deve, eşek, katır gibi hayvanları ulaşımında kullanarak, yürüyerek seyahat etmeye kıyasla ulaşım hızını arttırmıştır. Örneğin, haberleşme alanında attan faydalanmıştır. Kubilay Han döneminde Çin’de ve Osmanlı Devleti’nde devletin resmi haberleşmesinde at kullanılmıştır. Hatta habercinin yorulan atını değiştirebileceği posta merkezleri vardır. Haberci yorulan atını dinç atlarla değiştirerek daha hızlı yol alması sağlanmıştır. Yani insan, büyük memeli hayvanları organize ederek daha hızlı yol almayı sağlamıştır.

İnsan, büyük memeli hayvanları eşya taşımakta kullanmıştır. Böylece daha fazla eşyayı daha hızlı bir şekilde nakledebilmiştir. Özellikle Ortadoğu, Türkiye ve Orta Asya’da çok sayıda devenin bulunduğu ticari kervanlar vardır. İnsan, deve örneğindeki gibi büyük memeli hayvanları yük taşımakta organize etmiştir.

İnsan karayolu ulaşımında büyük memeli hayvanlardan faydalanırken su yolu ulaşımında insan ve rüzgar gücünü kullanmıştır. İnsanlık tarihinde ilk su yolu ulaşım aracının ne zaman yapıldığı bilinmiyordur. Ancak fosil yakıtlı motorlu gemilere kadar tek kişilik kayıklardan devasa büyüklükteki gemilere kadar çeşitli su yolu ulaşım araçları inşa etmiştir. Bu su yolu ulaşım araçlarının büyüklükleri değişmekle birlikte hepsi insan ve rüzgar gücüyle hareket etmiştir.

Modern öncesi karayolu ve su yolu ulaşım araçları çeşitlilik göstermiştir. Ancak hepsi hayvan, insan, rüzgar gibi doğal güç kaynaklarına bağımlıdır. Örneğin Osmanlı Devleti’nin atlı habercisi, hızlı gidebilmek için yorulan atını değiştirmek zorundadır. Yelkenli bir gemi ancak rüzgar estiğinde hareket edebilir. Doğal güç kaynaklarından dolayı ulaşım araçlarının hızı, sınırlı kalmıştır.

Ulaşım araçlarının dışında mesafe süresinde, ulaşım altyapısı da önemlidir. İnsan, ulaşım altyapısında bazı düzenlemeler yaparak mesafe süresini kısaltabilmiştir. Karayolundan engebeli arazilerin üzerine yollar inşa edilmiştir. Nehirlerin üstüne köprüler yapılmıştır. Bu düzenlemeler sonucunda mesafe süresi kısalmıştır. Örneğin 1643’te İran’da üç yüz deve ve katırdan oluşan bir kervan, köprü olmadığı için bir nehri iki günde ancak geçebilmiştir. Eğer orada bir köprü olsaydı, belki de iki saatte geçebilecekti.

Ulaşım altyapısı, mesafe süresini kısaltmakta etkilidir. Fakat mesafe süresini asıl belirleyen unsur ulaşım araçlarıdır. Nitekim ulaşımında büyük memeli hayvanların kullanılmasından fosil yakıtlı motorlu ulaşım araçlarının kullanılmasına kadar mesafe süresinde devrimsel nitelikte değişim yaşanmamıştır.

Fosil yakıtlı motorların tren ve gemilerde kullanılmasıyla birlikte mesafe süreleri devrimsel nitelikte kısalmıştır. Mesafe süresindeki değişim, Avrupa'da kapitalist üretim tarzının ortaya çıkmasıyla yaşanmıştır. Coğrafi keşiflerden sonra Avrupa, gittikçe genişleyen Dünya pazarına daha fazla mal üretmek istemiştir. Bu malları daha hızlı ve uygun bir şekilde pazara ulaştırma isteği, ulaşım sisteminin geliştirilmesini tetiklemiştir. Bu gelişmelerin neticesinde buhar makineli ulaşım araçları ortaya çıkmıştır. İlk demiryolu hattı, 1825'te İngiltere'de Stockton ile Darlington arasında kömür nakliyatı için yapılmıştır. Yine ilk demiryolu hatlarından biri 1830'da İngiltere'de sanayi kenti Manchester ile liman kenti Liverpool arasında eşya taşınmak amacıyla inşa edilmiştir. Demiryolu ulaşımı kısa sürede Dünya'nın çeşitli yerlerine yayılmıştır. Karayolundaki nakliye sorununun sonucunda fosil yakıtlı motorlu demiryolu ulaşımı çözüm olarak çıkmasının benzeri su yolu ulaşımında yaşanmıştır. Amerika'daki Ohio ve Mississippi nehirlerinin sert akıntısına karşı seyahat edebilmek amacıyla buhar makineli gemiler inşa edilmiştir. Buharlı gemiler, ulaşım ihtiyacını karşılamakta başarılı olması üzerine 19. yüzyılın başından itibaren yaygınlaşmıştır. Zamanla açık denizlerde de kullanılmaya başlanmıştır. Bir süre sonra ulaşımında yelkenli gemilerin sayısı azalırken buharlı gemilerin sayısı artmıştır.

Kapitalist üretim tarzının gelişmesi ile ulaşım sistemlerinin gelişmesi arasındaki ilişkinin benzeri Çukurova'da yaşanmıştır. Çukurova, kapitalist üretim tarzına entegre oldukça ulaşım sistemi de değişmiştir.

Çukurova, modern öncesi dönemde ekonomik olarak daha çok kendi kendine yeten bir bölgedir. Bu bölgeyi önemli kılan özelliği, İstanbul'dan Suriye'ye doğru giden uzun mesafeli yolun güzergahında bulunmasıdır. Bölgenin ekonomik potansiyeli, özellikle 1832-1840 yıllarındaki Mısır yönetimiyle birlikte anlaşılmaya başlanmıştır. Gerek Mısır yönetimi sırasında gerek Mısır yönetiminden sonraki Osmanlı idaresinde, tarımsal üretimi destekleyici politikalar uygulanmıştır. Su kanalları inşa edilmiş, bataklıklar kurutulmuş, göçebe aşiretlerin neden olduğu asayiş sorunları kontrol altına alınmış, iskan politikalarıyla emek gücü arttırılmış, tarım bitkilerinin yetiştirilmesine yönelik bilinçlendirmeler yapılması gibi tarımsal verimliliği yükseltici çalışmalar yürütülmüştür. Bu faaliyetlerin sonucunda tarımsal üretim artmış ve pazara yönelik üretim yapılmaya başlanmıştır. Zamanla bölgenin küresel ticari ilişkileri artmıştır. Böylece bölge, kapalı bir ekonomi olmaktan çıkarak Dünya kapitalizmine entegre bir yere dönüşmüştür.

Çukurova'nın ticari kapasitesinin artmasıyla gemi trafiği yoğunlaşmıştır. Bu gelişmelere paralel bir şekilde bölgenin ulaşım sistemi değişmiştir. Deniz ulaşımında, 1851'den itibaren

Mersin Limanı'nda buharlı gemi tarifeli seferleri başlamıştır. İlk zamanlarda Adana'dan gelen yol Tarsus'ta son bulur. Tarsus ile Mersin Limanı arasında düzgün bir yol yoktur. Mersin Limanı'nda iskele bulunmaz. Mersin Limanı'nın gemi trafiğinin artmasıyla birlikte 1853'te Tarsus ile Mersin arasında hayvanların çektiği arabaların gidebileceği bir yol ve 1852/1853'te Mersin Limanı'na iki iskele inşa edilmiştir. 1870'te Adana, Tarsus ve Mersin Limanı arasında daha iyi bir karayolu inşasına başlanmıştır. Aynı yıl Tarsus merkezli at arabası şirketi kurulması için teşebbüste bulunulmuştur. Zamanla Mersin Limanı'ndaki iskelelerin sayısı artmıştır. 1872'te Mersin Limanı'nda dört iskele vardır. 1876'da Adana, Tarsus ve Mersin Limanı arasındaki karayolu tamamlanmıştır. 1886'da Adana, Tarsus ve Mersin arasında demiryolu hattı inşa edilmiştir. Mersin Limanı'nda iskelelerin sayısı artmaya devam etmiştir. 1894'e Mersin Limanı'nda altı iskele vardır.

20. yüzyılın başında Çukurova uzun mesafeli modern karayolu ulaşımına kavuşmuştur. 1912'de İstanbul'dan başlayan Bağdat demiryolu hattı, Çukurova'ya ulaşmıştır. Ancak bu demiryolu hattı, Çukurova'nın ticari kapasitesinin artışının bir sonucu olarak yapılmamıştır. İstanbul ile Bağdat arasında demiryolu ulaşımını sağlamak ve bu demiryoluyla iç bölgelerin ekonomik kapasitelerinin artması öngörüsüyle inşa edilmiştir. Demiryolu güzergahının Çukurova'dan güvenlik politikasından kaynaklı geçtiği varsayılabilir. Osmanlı Devleti'nin güvenlik politikasının sonucunda Çukurova ile İstanbul arasında demiryolu bağlantısı kurulmuştur.

Çukurova'da ulaşım, buharlı gemi ve trenle birlikte devrimsel nitelikte değişmiştir. Karayolunda büyük memeli hayvanlara dayalı ve suyolunda insan ile rüzgar gücüne dayalı ulaşım araçlarından fosil yakıtlı motorlu ulaşım araçlarına geçilmiştir. Böylece ulaşım da doğaya bağımlılık kalmamış ve fosil yakıtlı motorların gücü sayesinde mesafe süresi önemli oranda kısalmıştır.

Çukurova'nın ulaşım sistemindeki devrimsel nitelikteki değişim 1851'de başlayan tarifeli buharlı gemi seferleri ve 1886'daki Adana-Tarsus-Mersin Limanı arasındaki demiryolu hattıyla yaşanmıştır. 1912'deki İstanbul-Bağdat demiryoluyla modern uzun mesafeli karayolu ulaşımına kavuşmasına karşın Çukurova zaten 1850'lerden itibaren buharlı gemilerle modern ulaşım imkanına sahiptir. Yinede bu demiryolu hattı, Çukurova ile İç Anadolu bölgesi arasında modern ulaşım kurulmasını sağlamıştır. Ayrıca buharlı gemiye kıyasla İstanbul ile Çukurova arasındaki mesafe süresini kısaltmıştır.

Çukurova'da at, deve, rüzgar, insan gücü gibi doğada hazır bulunan güç kaynaklarına dayalı ulaşım sisteminden fosil yakıtlı motorlu ulaşım araçlarına geçiş, bölgedeki ekonomik gelişmenin baskısıyla yaşanmıştır. Osmanlı Devleti'nin yönetsel reformların etkisi düşüktür. Asıl dinamik, ekonomik gelişmeye bağlı altyapısal dinamiklerdir.

Çukurova'da mesafe süresi, Avrupa'da kapitalist üretim tarzının ortaya çıkması ve sonrasında Çukurova'nın kapitalist üretim tarzına entegre olma sürecinin sonucunda 1850'lerde devrimsel nitelikte kısalmıştır. Avrupalı gezgin William Francis Ainsworth, 1838'de İstanbul'dan Çukurova'ya yaklaşık 30 günde seyahat etmiştir. Eğer Ainsworth aynı yolculuğu Mersin'e tarifeli buharlı gemi seferlerinin yapıldığı 1856'da yapsaydı, İstanbul'dan Çukurova'ya 5 gün 17 saatte ulaşacaktı. Diğer bir gezgin Tanin Gazetesi muhabiri Ahmet Şerif, tarifeli buharlı gemi seferlerinin olduğu bir dönemde seyahat ettiği için Ainsworth'dan oldukça kısa zamanda Çukurova'ya ulaşmıştır. Ahmet Şerif, 1910'da İstanbul'dan Mersin'e buharlı gemiyle 4 gün 18 saatte ulaşmıştır. Hatta Ainsworth ve Ahmet Şerif, İstanbul-Adana arasında demiryolu hattının yapıldığı 1912'de seyahat etseydiler, yolculukları daha da kısa sürecekti. Örneğin 1926'da İstanbul ile Adana arasında demiryolu yolculuğu 1 gün 11 saat 16 dakika sürer.

1850'lerde Çukurova'da tarifeli buharlı gemi seferleri başlamıştır. 1886'da Adana-Mersin demiryolu tamamlanmıştır. 1912'de İstanbul ile Çukurova arasında demiryolu ulaşımı sağlanmıştır. Bütün bu gelişmelerin sonucunda yaklaşık elli yılda mesafe süresi devrimsel nitelikte kısalmıştır. Ancak Çukurova'da mesafe süresinin kısalmasının arkasında oldukça uzun ve önemli bir süreç vardır. Bu sürecin başlangıcı, Çukurova'nın 19. yüzyılda entegre olduğu, Avrupa kapitalizminin ortaya çıktığı 16. yüzyıla kadar dayandırılabilir. Nitekim Çukurova'da fosil yakıtlı motorlu ulaşım araçlarıyla devrimsel nitelikte kısalan mesafe süresi, yaklaşık 400 yıllık bir sürecin sonucudur.

KAYNAKLAR

1.Birincil Kaynaklar

1.1.Başbakanlık Osmanlı Arşivi

- [1]. Başbakanlık Osmanlı Arşivi(BOA.), Bâb-ı Âlî Evrak Odası(BEO.), 505/37812; 886/66405; 1063/79681.
- [2]. BOA., Cevdet Darphane(C.DRB.), 22/1052.
- [3]. BOA., Dahiliye Nezâreti Mektubî Kalemi(DH.MKT.), 745/45.
- [4]. BOA., Hariciye Nezâreti Mektubî Kalemi(HR.MKT.), 81/20.
- [5]. BOA., Hariciye Nezâreti Siyasî(HR.SYS.), 42/47.
- [6]. BOA., Haritalar(HRT.h.), 1703; 2530.
- [7]. BOA., Hatt-ı Hümayun(HAT.), 199/10086; 346/19707; 356/1997.
- [8]. BOA., İrâde Dahiliye(İ.DH.), 447/29532; 637/44327; 643/44706; 693/48478; 988/78045.
- [9]. BOA., İrâde Meclis-i Masus(İ.MMS.), 27/1188; 102/4320.
- [10]. BOA., İrâde Meclis-i Vâlâ, (İ.MVL.), 238/8471; 262/9894; 386/16864 559/25130.
- [11]. BOA., Meclis-i Vâlâ(MVL.), 17/61.
- [12]. BOA., Meclis-i Vükelâ Mazbataları(MV.), 91/21.
- [13]. BOA., Plan-Proje(PLK.p.), 1608; 2494; 2950.
- [14]. BOA., Sadâret Âmedî Kalemi Defterleri(A.AMD.), 39/28.
- [15]. BOA., Sadâret Divan Mukâvelenâmeler(A.DVN.MKL.), 12/14; 24/5; 30/29.
- [16]. BOA., Sadâret Mektubî Kalemi Meclis-i Vâlâ Evrakı(A.MKT.MVL.), 53/58; 94/97.
- [17]. BOA., Sadâret Mektubî Kalemi Mühimme Kalemi(A.MKT.MHM.), 348/74; 454/7; 467/59; 468/25; 468/26; 468/27.
- [18]. BOA., Sadâret Mektubî Kalemi Nezâret ve Devâ'ir Evrakı(A.MKT.NZD.), 58/98; 96/71; 194/49.
- [19]. BOA., Şûrâ-yı Devlet(ŞD.), 1188/10; 2115/15; 2114/47.
- [20]. BOA., Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi Belgeler(TS.MA.e.), 753/55.
- [21]. BOA., Yıldız Sadâret Resmî Maruzât(Y.A.RES.), 89/3.
- [22]. BOA., Yıldız Esas Evrakı(Y.EE.), 7/7; 7/10.

1.2.Büyük Britanya Raporları

- [23]. Great Britain Foreign Office. (1871). *Commercial reports received at the foreign office from her majesty's consuls in 1871*. London: Harrison and Sons.
- [24]. Great Britain Foreign Office. (1876). *Reports from her majesty's consuls on the manufactures, commerce, &c., of their consular districts (Part IV)*. London: Harrison and Sons.
- [25]. Great Britain Foreign Office. (1879). *Reports from majesty's consuls on the manufactures, commerce, &c., of their consular districts (Part III)*. London: Harrison and Sons.

- [26]. Great Britain Foreign Office. (1881). *Reports from her majesty's consuls on the manufactures, commerce, &c., of their consular districts*, Part VII, London: Harrison and Sons.
- [27]. Great Britain Foreign Office. (1888). *Diplomatic and consular reports on trade and finance, Turkey, report for the year 1887 on the trade of the vilayet of Adana (Aleppo)*. London: Harrison and Sons.
- [28]. Great Britain Foreign Office. (1891). *Diplomatic and consular reports on trade and finance, Turkey, report for the year 1890 on the trade of Aleppo*. London: Harrison and Sons.
- [29]. Great Britain Foreign Office. (1892). *Diplomatic and consular reports on trade and finance Turkey report for the year 1891 on the trade of Aleppo*. London: Harrison and Sons.
- [30]. Great Britain Foreign Office. (1897). *Diplomatic and consular reports on trade and finance Turkey, report for the year 1896 on the trade of Aleppo and Adana*. London: Harrison and Sons.
- [31]. Great Britain Foreign Office. (1901). *Diplomatic and consular reports Turkey report for the year 1900 on the trade of the vilayet of Aleppo*. London: Harrison and Sons.
- [32]. Great Britain Foreign Office. (1909). *Diplomatic and consular reports Turkey report for the year 1908 on the trade of the province of Adana*. London: Harrison and Sons.

1.3.Seyahatname ve Anısal Kaynaklar

- [33]. Ainsworth, W. F. (1842). *Travels and researches in Asia Minor, Mesopotamia, Chaldea, and Armenia* (Vol. II). London: John W. Parker West Strand.
- [34]. Barbaro, J. (2016). *Anadolu'ya ve İran'a seyahat*. (Çev. T. Gündüz). İstanbul: Yeditepe Yayınevi.
- [35]. Beaufort, F. (2002). *Karamanya*. (Çev. A. Neyzi ve D. Türker). Antalya: Suna-İnan Kırac Akdeniz Medeniyetleri Araştırma Enstitüsü.
- [36]. Bly, N. (2018). *Around the World in seventy-two days*. Charles River Editors via PublishDrive. From <https://play.google.com/books>
- [37]. Broquière, B. D. L. (2000). *Bertrandon de la Broquière'in denizaşırı seyahati*. (Çev. İ. Arda). İstanbul: Eren Yayınları.
- [38]. Busbecg, O. G. D. *Türkiye'yi böyle gördüm*. (Haz. A. Kurutluoğlu). Tercüman Gazetesi.
- [39]. Casola, C. P. (1907). *Canon Pietro Casola's pilgrimage to Jerusalem in the year 1494*. Manchester: At the University Press.
- [40]. Dernschwam, H. (1992) *İstanbul ve Anadolu'ya seyahat günlüğü*. (Çev. Y. Önen). Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları.
- [41]. Evliyâ Çelebi b. Derviş Mehmed Zillî. (2005). *Evliyâ Çelebi seyahatnâmesi*. (IX. Kitap). (Haz. Y. Dağlı, S. A. Kahraman ve R. Dankoff). İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- [42]. Hanna, İ. (2010). *İlyas Hanna seyahatnamesi*. (Çev. B. Keskin). İstanbul: Kitap Yayınevi.
- [43]. İnönü, İ. (1998). *İsmet İnönü'nün hatıraları Lozan Antlaşması II*. Yenigün Haber Ajansı Basın ve Yayınları.
- [44]. İzgi, Ö. (1989). *Çin elçisi Wang Yen-Te'nin Uygur seyahatnamesi*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- [45]. Goethe, J. W. (1990) *İtalya seyahati*. (C. 1). (Çev. S. B. Göknil). İstanbul: Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları.

- [46]. Goethe, J. W. (1990) *İtalya seyahati*. (C. 2). (Çev. S. B. Göknil). İstanbul: Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları.
- [47]. Kolomb, K. (2018). *Seyir defteri*. (Çev. S. Maden). İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- [48]. Ksenophon. (1974). *Anabasis onbinlerin dönüşü*. (Çev. T. Gökçöl). İstanbul: Hürriyet Yayınları.
- [49]. Nasûhü's-Silâhî (Matrâkçî). (1976). *Beyân-ı menâzil-i sefer-i Irâkeyn-i Sultân Süleymân Hân*. (Haz. G. Yurdaydın). Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- [50]. Nerval, G. D. (2002). *Doğuya seyahat*. (Çev. M. Taşcıoğlu). Ankara: T. C. Kültür Bakanlığı Yayınları.
- [51]. Muhtar Paşa, G. A. (1996). *Anılar sergüzeşt-i hayatım'ın cild-i evveli*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- [52]. Polo, M. (1958). *The travels*. (Çev. R. Latham). London: Penguin Books.
- [53]. Şerif, A. (1999) *Anadolu'da Tanîn*. (C. 1). (Haz. M. Ç. Börekçi). Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- [54]. Tavernier, J. B. (1980). *XVII. asır ortalarında Türkiye üzerinden İran'a seyahat* (Çev. E. Gültekin). İstanbul: Tercüman Gazetesi.

1.4.Salnameler

- [55]. *1289 Adana Vilayet Salnamesi*.
- [56]. *1293 Adana Vilayet Salnamesi*.
- [57]. *1294 Adana Vilayet Salnamesi*.
- [58]. *1296 Adana Vilayet Salnamesi*.
- [59]. *1297 Adana Vilayet Salnamesi*.
- [60]. *1308 Adana Vilayet Salnamesi*.
- [61]. *1309 Adana Vilayet Salnamesi*.

1.5.Birincil Kaynak Niteliğindeki Yayınlar

- [62]. *Adana Ziraat Amelesi*. (1341). Adana: Türk Sözü Matbaası.
- [63]. *Anadolu-Bağdad demiryolları yolcu rehberi*. (1926). Haydarpaşa Demiryolları Matbaası.
- [64]. *Anadolu demur yollarına aid mukavelat*. (1326). Dersaadet: Salaniyet Matbaası.
- [65]. *Bağdat temur yolu Şirket-i Şahane-i Osmaniyesi ferman-ı ali suretidir mukavelename-şartname ve nizamname dahilisidir*. (1321). Kostantiniye: Matba-i De Kastru.
- [66]. *Düstur*. (Tertip 1, Cilt 6). (1939). Ankara: Devlet Matbaası.
- [67]. *Guide des services Maritimes Des Messageries Impériales dans La Méditerranée*. (Janvier 1856). Marseille: V. Marius Olive.

- [68]. *Around the World in 72 days* (1890 CE, Jan 25). Retrieved March 12, 2019, from <https://www.nationalgeographic.org/thisday/jan25/around-world-72-days/>
- [69]. Men walk on Moon. (1969, July 21). *The New York Times*, p. 1. Retrieved April 25, 2020, from <https://timesmachine.nytimes.com/timesmachine/1969/07/21/issue.html>
- [70]. *Mersin Adana demur yoluna aid evrak-ı imtiyaziye*. (1329). Dersaadet: Selaniyet Matbaası.
- [71]. Nellia Bly extra. (1890, January 25). *The Evening World*, p. 1. Retrieved April 24, 2020, from <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn83030193/1890-01-25/ed-3/seq-1/>
- [72]. Verne, J. (2016). *Denizler altında yirmi bin fersah*. (C. 1). (8. Baskı). (Çev. M. Sorkun). İstanbul: İthaki Yayınları.
- [73]. Verne, J. (2016) *Denizler altında yirmi bin fersah*. (C. 2). (6. Baskı). (Çev. M. Sorkun). İstanbul: İthaki Yayınları.
- [74]. Verne, J. (2017). *Ay'a yolculuk*. (Çev. B. Onaran). İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- [75]. Verne, J. (2017). *Seksen günde Dünya gezisi*. (Çev. B. Onaran). İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

1.6.Sürelî Yayınlar

- [76]. Sûret-i emr-i âli. (1247, Cemaziyelahir 28). (Def'a 5). *Takvîm-i Vekâyi*, s. 2-3.
- [77]. Umûr-ı dâhiliye. (1247, Cemaziyelahir 21). (Def'a 4). *Takvîm-i Vekâyi*, s. 1.
- [78]. Umûr-ı dâhiliye. (1247, Zilkade 21). (Def'a 23). *Takvîm-i Vekâyi*, s. 1-2.
- [79]. Umûr-ı dâhiliye. (1248, Muharrem 21). (Def'a 30). *Takvîm-i Vekâyi*, s. 1-3.
- [80]. Umûr-ı dâhiliye. (1248, Selh Muharrem). (Def'a 31). *Takvîm-i Vekâyi*, s. 1-2.
- [81]. Umûr-ı dâhiliye. (1256, Şevvâl 6). (Def'a 212). *Takvîm-i Vekâyi*, s. 1-3.

2.İkincil Kaynaklar

- [82]. Adams, C. C., A. B. & S., F. A. G. (1904). *A text-book of commercial geography*. New York and London: D. Appleton and Company.
- [83]. Adda, J. (2007). *Ekonominin küreselleşmesi*. (Çev. S. İncei). İstanbul: İletişim Yayınları (Özgün Çalışma 2001).
- [84]. Akalan, A. O. (2010). *Bir kurum olarak Türkiye Cumhuriyeti devlet demiryolları tarihi*. Yayınlanmamış doktora tezi, Hacettepe Üniversitesi, Ankara.
- [85]. Albecer, M. (2000). *Büyük İskender'in doğu siyaseti*. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Gazi Üniversitesi, Ankara.
- [86]. Alkan, A. (2005). Adana'nın idarî yapısı (1516-1923). *Ekev Akademi Dergisi*, 24, 253-266.
- [87]. Alkan, N. (2006). 15. ve 16. yüzyıllarda İran İpek Yolu'nda kervanlar. *U. Ü. Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 7(11), 141-157.
- [88]. Anonim. (2000). *Gılgamış destanı*. (Çev. Ş. T. Duralı). İstanbul: Çantay Kitabevi.

- [89]. Alp, S. (2001). *Hitit çağında Anadolu çiviyazılı ve hiyeroglifyazılı kaynaklar*. Ankara: Tübitak.
- [90]. As, E. (2006). *Cumhuriyet dönemi ulaşım politikaları (1923-1960)*. Yayınlanmamış doktora tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.
- [91]. Aslan, M. (2017). *Mısır Sorunu'nun Takvim-i Vekayi'ye yansımaları (1831-1841)*, Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Bitlis Eren Üniversitesi-Mardin Artuklu Üniversitesi, Bitlis.
- [92]. Âşık Paşazade. (2003). *Osmanoğulları'nın tarihi*. (Haz. K. Yavuz ve M. A. Y. Saraç). İstanbul: K Kitaplığı.
- [93]. Armstrong J. ve Williams, D. M. (2007). The perception and understanding of new technology: a failed attempt to establish transatlantic steamship liner services 1824-1828. *The Northern Mariner/le marin du nord*, XVII(4), 41-56.
- [94]. Arnold, A. (1995). *Coğrafi keşifler tarihi*. (Çev. O. Bahadır). İstanbul: Alan Yayınları.
- [95]. Arslan, O. (2014). *Eskişehir'in elektrifikasyon tarihi (1916-1944)*. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Mersin Üniversitesi, Mersin.
- [96]. Aydınlar, A. K. (2010). *Creating a state corporation: management, technical training, and tecnology transfer in the Turkish State Railways 1923-1945*. Yayınlanmamış yüksek lisans Tezi, Koç Üniversitesi, İstanbul.
- [97]. Aytar, İ. H. (2015). *Kuruluşundan modern limanın inşasına Mersin Kenti'nin ve limancılık faaliyetlerinin gelişimi*. Yayınlanmamış doktora tezi, Mersin Üniversitesi, Mersin.
- [98]. Bal, N. (2010). *XIX. yüzyılda Osmanlı Bahriyesi'nde gemi inşa teknolojisinde değişim: buharlı gemiler dönemi*. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, İstanbul.
- [99]. Barak, O. (2020). *Powering empire how coal made the Middle East and sparked global carbonization*. Oakland, California: University of California Press.
- [100]. Barkan, Ö. L. (1943). *XV ve XVI inci asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda ziraî ekonominin hukukî ve malî esasları birinci cilt kanunlar*. İstanbul: Bürhaneddin Matbaası.
- [101]. Barker, W. B. (1853). *Lares and penates or Cilicia and its governors*. London: Ingeam, Cooke, and Co.
- [102]. Blackbourn, D. (1998). *The long nineteenth century a history of Germany, 1780-1918*. New York: Oxford University Press.
- [103]. Blasi, F., Barry, M. & Ward, B. (2013). Reaching the Golden Milestone. the 2013 ERS Dublin summit: preparing the road to Rome. *European Respiratory Journal*, 42(4), 881-884.
- [104]. Bogart, D., Shaw-Taylor, L. & You, X. (2018). The development of the railway network in Britain 1825-1911. Redrieved December 26, 2018, from <https://www.campop.geog.cam.ac.uk/research/projects/transport/onlineatlas/>
- [105]. Booth, H. (1830). *An account of the Liverpool and Manchester railway*. Liverpool: Printed by Wales and Baines.
- [106]. Bostan, İ. (2007). *Osmanlılar ve deniz*. İstanbul: Küre Yayınları.
- [107]. Bozkurt, İ. (2012). *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Mersin tarihi (1847-1928)*. Mersin: Mersin Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları.
- [108]. Bozkurt, İ. (2018). İşgal yıllarında Mersin (1918-1922). *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 22(1), 407-435.
- [109]. Bozkurt, N. (2000). İpek Yolu. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. 20 Nisan 2020 tarihinde <https://islamansiklopedisi.org.tr/ipek-yolu> adresinden alınmıştır.

- [110]. Brandon, C. J. (2008). Roman structures in the sea: sebastos, the Herodian of Caesarea. *Memoirs of The American Academy in Rome. Supplementary Volumes*, 6, 245-254.
- [111]. Brandon, C., Hohlfelder, R. L., Oleson, J. P. & Rauh, N. (2010). Geology, materials, and the design of the Roman harbour of Soli-Pompeopolis, Turkey: the ROMACONS field campaign of August 2009. *International Journal of Nautical Archaeology*, 39(2), 390-399.
- [112]. Braudel, F. (1992). *Tarih üzerine yazılar*. (Çev. M. A. Kılıçbay). Ankara: İmge Kitabevi.
- [113]. Braudel, F. (1989). *Akdeniz ve Akdeniz dünyası*. (C. 1-2-3). (Çev. M. A. Kılıçbay). İstanbul: Eren Yayınları.
- [114]. Braudel, F. (2001). *Uygarlıkların grameri*. (Çev. M. A. Kılıçbay). Ankara: İmge Kitabevi.
- [115]. Bruney, G. (2015, December 12). Do all roads lead to Rome? the answer is surprisingly beautiful. Retrieved April 20, 2020, from https://creators.vice.com/en_us/article/9an8gy/do-all-roads-lead-to-rome-the-answer-is-surprisingly-beautiful
- [116]. Burke, P. (2006). *Fransız tarih devrimi: Annales Okulu*. (Çev. M. Küçük). Ankara: Doğu Batı Yayınları (Özgün Çalışma 1990).
- [117]. Bulut, Y. (2012). Hindistan'da İngiliz sömürgeciliği, oryantalizm ve William Jones. *İstanbul Üniversitesi Sosyoloji Dergisi*, 3(6), 71-106.
- [118]. Cahen, C. (2000). *Osmanlılardan önce Anadolu*. (Çev. E. Üyepazarcı). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları (Özgün Çalışma 1988).
- [119]. Cartwright, M. (2014, 17 September). Roman roads. Retrieved April 20, 2020, from <https://www.ancient.eu/article/758/roman-roads/>
- [120]. Cevdet Paşa. (1986). *Tezâkir 21-39*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- [121]. Cuinet, V. (1891). *La Turquie D'Asie géographie administrative statistique descriptive et raisonnée de chaque province de L'asie-Mineure*. Paris: Ernest Leroux.
- [122]. Cutolo, M. The Romans built over 250,000 miles of roads. It looks insane as a modern day subway map. Retrieved March 20, 2019, from <https://www.rd.com/culture/roman-roads-as-subway-map/>
- [123]. Cottrell, M. (2010). The first public railway in South Africa: the point to Durban railway of 1860. *Natalia*, 40, 20-31.
- [124]. Çelmeoğlu, N. (2015, 19 Temmuz). Tarlalarda akşam duası. *Yeni Adana*. 19 Nisan 2019 tarihinde <http://www.yeniadana.net/kose-yazilari/tarlalarda-aksam-duasi--216.html> adresinden alınmıştır.
- [125]. Çetin, E. (2013). *Tanzimat'tan Meşrutiyet'e karayolu ulaşımı*. Yayınlanmamış doktora tezi, Ankara Üniversitesi, Ankara.
- [126]. Çetin, C. (2009). *Anadolu'da faaliyet gösteren menzilhaneler (1690-1750)*. Yayınlanmamış doktoraz tezi, Selçuk Üniversitesi, Konya.
- [127]. Declared the best spot of Spain 2014 by Guia Repso. Retrieved September 28, 2018, from <http://www.turismoextremadura.com/viajar/turismo/en/ven-a-extremadura/Puente-de-Alcantara-para-Mejor-Rincon-2014/>
- [128]. Demir, T. (2005). Osmanlı İmparatorluğunda deniz posta taşımacılığı ve vapur kumpanyaları. *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 17, 281-298.
- [129]. Diamond, J. (2013). *Tüfek, mikrop ve çelik*. (Çev. Ü. İnce). Ankara: Tübitak.

- [130]. Dinçer, C. (1968). Osmanlı vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun bayındırlık işlerine dair hazırladığı lâyiha. *Belgeler*, V-VIII(9-12), 153-233.
- [131]. Dukas. (1956). *Bizans tarihi*. (Çev. VL. Mirmiroğlu). İstanbul: İstanbul Matbaası.
- [132]. Efe, A. (1998). *Eskişehir demiryolu*. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Anadolu Üniversitesi, Eskişehir.
- [133]. Erdem, S. (1988). Adana. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. 22 Nisan 2020 tarihinde <https://islamansiklopedisi.org.tr/adana> adresinden alınmıştır.
- [134]. Eren, E. (2008). *Kavalalı Mehmet Ali Paşa isyanı ve Mısır meselesi*. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Eskişehir.
- [135]. Erhati, A. (2007). *Mitoloji sözlüğü*. İstanbul: Remzi Kitabevi.
- [136]. Erkeki, M. Ş. (2016). *Bir devlet teşebbüsü olarak Osmanlı demiryolları: İzmit-Ankara demiryolu projesi, 1873-1875*. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Doku Eylül Üniversitesi, İzmir.
- [137]. Ettouney, O. M. (2010). Railways along the Nile: the early years, 1851-1879. *Railroad History*, 202, 60-69.
- [138]. Euripides. (1945). *İphigeneia Aulis'te*. (Çev. L. Kerman). İstanbul: Millî Eğitim Basımevi.
- [139]. Eyice, S. (1997). Haliç. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. 21 Nisan 2020 tarihinde <https://islamansiklopedisi.org.tr/halic> adresinden alınmıştır.
- [140]. Eyice, S. (2000). Bertrand de la Broquière ve seyahatnâmesi (1432-1433). *Bertrand de la Broquière'in Denizaşırı Seyahati* içinde (ss. 9-40) (Çev. İ. Arda). İstanbul: Eren Yayınları.
- [141]. Fahmy, K. (2008). The era of Muhammed 'Ali Pasha, 1805-1848. In M. W. Daly (Eds.), *The Cambridge history of Egypt modern Egypt from 1517 to the end of the twentieth century* (Vol. 2) (pp. 139-179). Cambridge: Cambridge University Press.
- [142]. Fahmy, K. (2010). *Paşanın adamları Kavalalı Mehmet Ali Paşa, ordu ve modern Mısır*. (Çev. D. Zarakolu). İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- [143]. Faroqi, S. (1995). *Hacılar ve sultanlar (1517-1638)*. (Çev. G. Çağalı Güven). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- [144]. Faroqi, S. (2000). *Osmanlı'da kentler ve kentliler*. (Çev. N. Kalaycıoğlu). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- [145]. Febvre, L. (1995). *Uygarlık, kapitalizm ve kapitalistler*. (Çev. M. A. Kılıçbay). Ankara: İmge Kitabevi.
- [146]. Feridun Bey. (1274). *Mecmu'a-i münşeat*. (C. 2).
- [147]. Fishlow, A. (2000). Internal transportation in the nineteenth and early twentieth centuries. In S. L. Engerman & R. E. Gallman (Eds.), *The Cambridge economic history of the United States* (Vol. II) (pp. 543-642). Cambridge: Cambridge University Press.
- [148]. Florioti, D. (2012). M. Ö. I. binyıl'da Mezopotamya'da nehir ulaşımı: Asur örneği. *History Studies*, 4(4), 147-159.
- [149]. Freeman, C. ve Soete, L. (2004). *Yenilik iktisadi*. (Çev. E. Türkcan). Ankara: Tübitak Yayınları (Özgün Çalışma 1997).
- [150]. Fülberth, G. (2010). *Kapitalizmin kısa tarihi*. (Çev. S. Usta). İstanbul: Yordam Kitap (Özgün Çalışma 2008).
- [151]. Gavriel, A. (1327). *Anadolu Osmanlı demur yolu ve Bağdad demur yolu Şirket-i Osmaniyesi idaresinin iç yüzü* (Birinci ve ikinci kısım). Dersaadet: Mahmud Bey Matbaası.

- [152]. Gelvin, J. L. & Green, N. (2014). Introduction global Muslims in age of steam and print. In J. L. Gelvin & N. Green (Eds.). *Global Muslims in age of steam and print* (pp. 9-22). London: University of California Press.
- [153]. Gencer, F. (2015). İsyana giden yol, Anadolu'ya açılan kapı: Mehmet Ali Paşa'nın Akka'yı ele geçirmesi. *History Studies*, 7(1), 65-80.
- [154]. Google maps. 13 Nisan 2020 tarihinde <https://www.google.com.tr/maps/@37.1078324,35.2633288,230653m/data=!3m1!1e3> adresinden alınmıştır.
- [155]. Gottheil, P. (1914). Historical development of steamship agreements and conferences in the American foreign trade. *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 55, 48-74.
- [156]. Guha, R. (2006). *Dünya-tarihinin sınırında tarih*. (Çev. E. Ünal). İstanbul: Metis Yayınları.
- [157]. Gülsoy, G. (1994). *Hicaz demiryolu*. Yayınlanmamış doktora tezi, Marmara Üniversitesi, İstanbul.
- [158]. Gülsoy, U. (2012). Osmanlı devrinde Anadolu ve Bağdat demiryolları. V. Engin, A. Uçar ve O. Doğan (Eds.). *Osmanlı'da ulaşım kara-deniz-demiryolu içinde* (ss. 287-308). İstanbul: Çamlıca Basım Yayın.
- [159]. Güneş, H. (2017). *Malatya'ya demiryolunun gelişi*. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, İnönü Üniversitesi, Malatya.
- [160]. Hakluyt, R. (1877). *Discourse on western planting*. Cambridge: Press of John Wilson and Son.
- [161]. Halaçoğlu, Y. (2014). *Osmanlılarda ulaşım ve haberleşme (menziller)*. İstanbul: İlgi Kültür Sanat Yayınları.
- [162]. Haldon, J. (2007). *Bizans tarih atlası*. (Çev. A. Özdamar). İstanbul: Kitap Yayınevi (Özgün Çalışma 2005).
- [163]. Hassan, F. A. (1997). The dynamics of a riverine civilization: a geoarchaeological perspective on The Nile Valley, Egypt. *World Archaeology*, 29(1), 51-74.
- [164]. Harari, Y. N. (2016). *Hayvanlardan tanrılara sapiens*. (Çev. Ertuğrul Genç). İstanbul: Kolektif Yayınları (Özgün Çalışma 2012).
- [165]. Heaton, H. (1985). *Avrupa iktisat tarihi*. (C. 2). (Çev. M. A. Kılıçbay ve O. Aydoğuz). Ankara: Teori Yayınları.
- [166]. Hunter, L. W. (1913). Cicero's journey to his province of Cilicia in 51 B.C. *The Journal of Roman Studies*, 3(1), 73-97.
- [167]. Hunter, L. C. (1993). *Steamboats on the western rivers an economic and technological history*. New York: Dover Publications, Inc.
- [168]. Harvey, D. (2014). *Postmodernliğin durumu*. (Çev. S. Savran). İstanbul: Metis Yayınları (Özgün Çalışma 1990).
- [169]. Haykır, Y. (2011). *Atatürk dönemi kara ve demiryolu inşaa çalışmaları (1923-1938)*. Yayınlanmamış doktora tezi, Fırat Üniversitesi, Elazığ.
- [170]. Henry Bell. (2019, 1 January). *Encyclopædia Britannica*. Retrieved April 20, 2020, from <https://www.britannica.com/biography/Henry-Bell#ref254968>
- [171]. Herodotos. (1973). *Herodot tarihi*. (Çev., M. Ökmen). İstanbul: Remzi Kitabevi.

- [172]. Hobsbawn, E. (2003). *Devrim çağı 1789-1848*. (Çev. B. Şener). Ankara: Dost Kitabevi (Özgün Çalışma 1975).
- [173]. Houtin, A. (1982). Hristiyanlığın kısa tarihi. (Çev. A. Küçük). *Ankara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, 25(1), 437-455 (Özgün Çalışma 1924).
- [174]. Homeros. (2008). *Odysseia*. (Çev. A. Erhat ve A. Kadir). İstanbul: Can Yayınları.
- [175]. Hornung, E. (2004). *Mısır tarihi*. (Çev. Z. Aksu Yilmazer). İstanbul: Kabalcı Yayınevi.
- [176]. Huberman, L. (2013). *Feodal toplumdaki yirminci yüzyıla*. (Çev. M. Belge). İstanbul: İletişim Yayınları (Özgün Çalışma 1963).
- [177]. Hughes, J. R. T. & Reiter, S. (1958). The first 1,945 British steamships. *Journal of the American Statistical Association*, 53(282), 360-381.
- [178]. İbn Hurdazbih. (2008). *Yollar ve ülkeler kitabı*. (Çev. M. Ağarı). İstanbul: Kitabevi.
- [179]. İlgürel, S. (1975). Abdurrahman Hibri'nin Menâsik-i Mesâlik'i. *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Enstitüsü Dergisi*, 6, 111-128.
- [180]. İnalçık, H. (1948). Osmanlı-Rus rekabetinin menşei ve Don-Volga Kanalı teşebbüsü (1569). *Belleten*, XII(46), 349-402.
- [181]. İnalçık, H. (2000). *Osmanlı İmparatorluğu'nun ekonomi ve sosyal tarihi 1300-1600*. (Çev. H. Berktaş). İstanbul: Eren Yayınları.
- [182]. İnalçık, H. (2007). *Osmanlı İmparatorluğu klasik çağ (1300-1600)*. (Çev. R. Sezer). İstanbul: Yapı Kredi Yayınları (Özgün Çalışma 1997).
- [183]. İplikçioğlu, B. (2007). *Hellen ve Roma tarihinin anahtarları*. İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları.
- [184]. Ike, N. (1955). The pattern railway development in Japan. *The Far Eastern Quarterly*, 14(2), 217-229.
- [185]. Jackson, R. V. (1992). Rates of industrial growth during the industrial revolution. *Economic History Review*, XLV(I), 1-23.
- [186]. John, J. & P. M., Jitheesh. (2019, 09 February). The neoliberal project is alive but has lost its legitimacy': David Harvey. *The Wire*. Retrieved March 20, 2019, from Erişim adresi: <https://thewire.in/economy/david-harvey-marxist-scholar-neo-liberalism>
- [187]. Kaplan, A. (2015). Helenistik ve Roma döneminde Kilikia Pedias (Çukurova) yerleşimleri. Yayımlanmamış doktora tezi, Selçuk Üniversitesi, Konya.
- [188]. Kaplan, F. (1996). *6 numaralı Adana Şer'iyye sicili (H.1203/M.1204/M.1789)*. Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, İnönü Üniversitesi, Malatya.
- [189]. Karacan, Ö. (2005). *Atatürk döneminde yapılan karayolları, barajlar ve limanlar (1923-1938)*. Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, Ankara Üniversitesi, Ankara.
- [190]. Karadağ, S. (2011). *Mehmed Edib Bin Mehmed Derviş'in "Behcet'ül Menazil" adlı eserinin transkrip ve tahlili*. Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, Mustafa Kemal Üniversitesi, Hatay.
- [191]. Karal, E. Z. (1995). *Osmanlı İmparatorluğunda ilk nüfus sayımı*. Ankara: Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası.
- [192]. Karal, E. Z. (2007). *Osmanlı tarihi*. (C. V). Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- [193]. Karsandık, Ö. (2012) *Çağdaşlaşma sürecinde Adana (1839-1876)*. Yayımlanmamış doktora tezi, Ankara Üniversitesi, Ankara.

- [194]. Karayemiş, Ç. (2012). *Türkiye’de demiryolunun gelişimi ve Behiç Erkin Bey*. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Eskişehir.
- [195]. Kâtip Çelebi. (1980). *Tuhfetü’l-kibar fî esfari’l-bihar*. (C. 1). (Haz. O. Ş. Gökyay). İstanbul: Tercüman Gazetesi.
- [196]. Kâtip Çelebi. (1980). *Tuhfetü’l-kibar fî esfari’l-bihar*. (C. 2). (Haz. O. Ş. Gökyay). İstanbul: Tercüman Gazetesi.
- [197]. Kern, S. (2013). *Zaman ve uzam kültürü (1880-1918)*. (Çev. A. Selman). İstanbul: İletişim Yayınları (Özgün Çalışma 2003).
- [198]. Kılıçaslan, M. E. (2013). *Avusturya Lloyd Vapur Kumpanyası’nın Osmanlı iskelelerindeki faaliyetleri*. Yayınlanmamış doktora tezi, Ondokuzmayıs Üniversitesi, Samsun.
- [199]. King, D. J. S. (1991). The ideology behind a business activity: the case of Nuremburg-Fürth railway. *Business and Economic History*, 20, 162-170.
- [200]. Kirby, M. W. (2002). *The Stockton and Darlington railway, 1821-1863*. New York: Cambridge University Press.
- [201]. Kolay, A. (2011). *İzmir-Kasaba ve uzantısı demiryolu hatları (1863-1897)*. Yayınlanmamış doktora tezi, Marmara Üniversitesi, İstanbul.
- [202]. Kotar S. L. & Gessler, J. E. (2009). *The steamboat era: a history of fulton's folly on American rivers, 1807-1860*. North Carolina: McFarland & Company, Inc., Publishers.
- [203]. Kotavaara, O., Antikainen, H. & Rusanen, J. (2011). Urbanization and transportation in Finland, 1880-1970. *The Journal of Interdisciplinary History*, 42(1), 89-109.
- [204]. Karaman, H., Özek, A., Dönmez, İ. K., Çağrıçı, M., Gümüş, S. ve Turgut, A., (Eds.). (2014). *Kur’ân-ı Kerîm*. Ankara: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları.
- [205]. Kurt, M. (2006). M.Ö. I. bin yıl Asur-Anadolu ilişkilerinde Kilikya bölgesi. *Belleten*. LXX(257), 1-23.
- [206]. Kurt, Y. (1990). 1572 tarihli Adana mufasaal tahrir defterine göre Adana’nın sosyo-ekonomik tarihi üzerine bir araştırma. *Belleten*, LIV(209), 179-211.
- [207]. Kurt, Y. (2005). *Çukurova’nın tarihinin kaynakları III*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- [208]. Lewis, B. (2006). *Ortadoğu’da ırk ve kölelik*. (Çev. E. Günsel). İstanbul: Truva Yayınları (Özgün Çalışma 1990).
- [209]. Lemerle, P. (2004). *Bizans tarihi*. (Çev. G. Üstün). İstanbul: İletişim Yayınları.
- [210]. Macpherson, I. W. (1954). Roman roads and milestones of Galatia. *Anatolian Studies*, 4, 111-120.
- [211]. Mansel, A. M. (2004). *Ege ve Yunan tarihi*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- [212]. Marco Polo’s route. Retrieved March 06, 2018, from <https://depts.washington.edu/silkroad/maps/marcopolo.html>
- [213]. Martin, B. (1980). The opening of the railway between Durban and Pietermaritzburg -100 years ago. *Natalia*, 10, 34-40.
- [214]. Marx, K. (1973). *Grundrisse foundations of the critique of political economy (rough draft)*. Retrieved December 06, 2018, from <https://www.marxists.org/archive/marx/works/1857/grundrisse/ch10.htm#p525>

- [215]. Marx, K. (2012). *Kapital*. (C. 2). (Çev. M. Selik). İstanbul: Yordam Kitap (Özgün Çalışma 1867).
- [216]. Marx, K. (2013). *Grundrisse*. (C. 2). (Çev. A. Gelen). Ankara: Sol Yayınları (Özgün Çalışma 1953/75)
- [217]. Menemencioğlu Ahmed Bey, (1997). *Menemencioğulları tarihi*. (Haz. Y. Kurt). Ankara: Akçağ Yayınları.
- [218]. McCabe, B. (2006). Just another milestone?. *Archaeology Ireland*, 20(3), 28-30.
- [219]. McNeill, W. H. (2006). *Dünya tarihi*. (Çev. A. Şenel). Ankara: İmge Kitabevi (Özgün Çalışma 1979).
- [220]. Mitchell, S. (2015): *Roma İmparatorluğu'nda resmi taşımacılık hizmetleri*. (Çev. H. Palaz Erdemir). İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları.
- [221]. Mortimer, I. (2008): *The time traveler's guide to medieval England*. New York: Touchstone.
- [222]. Mukerji, C. (2009). The new Rome: infrastructure and national identity on The Canal du Midi. *Osiris*, 24(1), 15-32.
- [223]. Murdico, S. J. (2004). *Railroads and steamships*. New York: The Rosen Publishing Group, Inc.
- [224]. Neşrî. (1957). *Kitâb-ı cihan-nümâ Neşrî tarihi*. (C. 2). (Haz. F. R. Unat ve M. A. Köymen). Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- [225]. Newett, M. M. (1907). Introduction. *Canon Pietro Casola's Pilgrimage to Jerusalem in the year 1494* (pp. 1-114). Manchester: At the University Press.
- [226]. Nomiku, H. A. (1997). *Haçlı seferleri*. (Çev. K. Dinçmen). İstanbul: İletişim Yayınları (Özgün Çalışma 1990).
- [227]. O'Sullivan M. & Downey, L. (2015). Historical bridges. *Archaeology Ireland*, 29(4), 37-40.
- [228]. Orhonlu, C. (1984). *Osmanlı İmparatorluğunda şehircilik ve ulaşım üzerine araştırmalar*. (Der. S. Özbaran). İzmir: Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları.
- [229]. Ortaylı, İ. (1983). *Osmanlı İmparatorluğunda Alman nüfuzu*. İstanbul: Kaynak Yayınları.
- [230]. Ortaylı, İ. (1996). Galata İstanbul'da tarihî bir semt. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. 20 Nisan 2020 tarihinden <https://islamansiklopedisi.org.tr/galata#1> adresinden alınmıştır.
- [231]. Ostrogorsky, G. (1999). *Bizans Devleti Tarihi*. (Çev. F. Işıltan). Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- [232]. Özcan, S. C. (2012). *İngiliz sömürgeciliğinin kuruluşu, teorisi ve uygulaması: Kuzey Amerika deneyimi (1584-1631)*. Yayınlanmamış doktora tezi, Hacettepe Üniversitesi, Ankara.
- [233]. Özdemir Gümüş, Ş. (2016). Sünne Boğazi'nde seyrüsefer güvenliği ve Kule-i Fener Vakfı. *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 31, 35-52.
- [234]. Özkan, E. (2011). *53 Numaralı Adana Şer'iyye Sicili 1808-1821 (H.1223-1237)*. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Fırat Üniversitesi, Elazığ.
- [235]. Özkılınç, A., Coşkun, A., Sivridağ A. ve Yüzbaşıoğlu, M. (1999). *998 numaralı muhâsebe-i vilâyet-i Diyâr-i Bekr ve 'Arab ve Zü'l-Kâdiriyye defteri (937/1530) II*. Ankara: T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı Yayınları.
- [236]. Pamuk, Ş. (1993). *100 soruda Osmanlı-Türkiye iktisadî tarihi 1500-1914*. İstanbul: Gerçek Yayınevi.

- [237]. Peterson, M. S. (1942). George Francis Train: prometer de luxe. *Prairie Schooner*, 16(2), 95-102.
- [238]. Pérez, J. P. C., Blasco, J. J. D. S. B., Atkinson, A. D. J. & Pérez, L. M. D. R. (2018). Assessment of the structural integrity of the Roman bridge of Alcantara (Spain) using TLS and GPR. *Remote Sensing*, 10(3), 387.
- [239]. Pîrî Reis. (1988). *Kitab-ı bahriye*. (C. 1). (Ed. E. Z. Ökte). (Çev. V. Çubuk ve T. Duran). İstanbul: The Historical Research Foundation İstanbul Research Center.
- [240]. Pîrî Reis. (1988). *Kitab-ı bahriye*. (C. 2). (Ed. E. Z. Ökte). (Çev. V. Çubuk ve T. Duran). İstanbul: The Historical Research Foundation İstanbul Research Center.
- [241]. Pîrî Reis. (1988). *Kitab-ı bahriye*. (C. 3). (Ed. E. Z. Ökte). (Çev. V. Çubuk ve T. Duran). İstanbul: The Historical Research Foundation İstanbul Research Center.
- [242]. Pîrî Reis. (1988). *Kitab-ı bahriye*. (C. 4). (Ed. E. Z. Ökte). (Çev. V. Çubuk ve T. Duran). İstanbul: The Historical Research Foundation İstanbul Research Center.
- [243]. Polmar, N. C. & Friedman, N. (2019, 10 June). Submarine. *Encyclopædia Britannica*. Retrieved April 23, 2020, from <https://www.britannica.com/technology/submarine-naval-vessel#ref57465>
- [244]. Poş, A. (2005). Osmanlı döneminde Tarsus (1516-1923). *Çukurova Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, 5(1), 243-278.
- [245]. Raban, A. ve Hohlfelder, R. L. (1981). The ancient harbors of Caesarea maritima. *Archaeology*, 34(2), 56-60.
- [246]. Runciman, S. (1989). *Haçlı seferleri tarihi*. (C. 1). (Çev. F. Işıltan). Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- [247]. Sahillioğlu, H. (1965). Dördüncü Muradın Bağdat seferi menzilnamesi (Bağdat seferi harp journali). *Belgeler*, II(3-4), 1-40.
- [248]. Salway, B. (2005) The nature and genesis of the peutinger map. *Imago Mundi*, 57(2), 119-135.
- [249]. Sami, Ş. (2013). *Abad. Kâmûs-ı Türkî*. İstanbul: Kapı Yayınları.
- [250]. Sarı, H. (2011). *Osmanlı İmparatorluğunda yabancı istihdamı: Anadolu-Bağdat ve Hicaz demiryolları örneği (1888-1918)*. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, İstanbul Üniversitesi, İstanbul.
- [251]. Savannah. (2012, 20 January). *Encyclopaedia Britannica*, Retrieved November 21, 2019, from <https://www.britannica.com/topic/Savannah-American-steam-ship>
- [252]. Saydam, A. (1991). XIX. yüzyılda Adana Eyaletinin sosyo-ekonomik yapısı hakkında bir rapor. *Belgelerle Türk Tarih Dergisi Dün/Bugün/Yarın*, 71, 27-33.
- [253]. Sertoğlu, M. (Haz.). (1992). *Sofyalı Ali Çavuş kanunnâmesi*. İstanbul: Marmara Üniversitesi Yayınları.
- [254]. Sezen, T. (2017). *Osmanlı yer adları*. Ankara: T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü.
- [255]. Sezer, H. (2003). Osmanlı İmparatorluğu'nda seyahat izinleri (18-19. yüzyıl). *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 22(33), 105-124.
- [256]. Smith, A. (2016, 20 December). *Ramesses II: Egypt's greatest pharaoh*. Retrieved March 15, 2016, from <https://owlcation.com/humanities/Ramses-II-Egypt's-Greatest-Pharaoh>

- [257]. Soysal, M. (1987). Onaltıncı yüzyılda Adana ilinin 'Mufassal Defteri' ne göre Adana'nın sosyo-ekonomik tarihi üzerine bir araştırma. *Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 1(1), 43-53.
- [258]. Stover, J. F. (1995). *History of the Baltimore and Ohio railroad*. West Lafayette Indiana: Purdue University Press.
- [259]. Strabon. (2000). *Geographika antik Anadolu coğrafyası kitap XII-XIII-XIV*. (Çev. A. Pekman). İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları.
- [260]. Sümer, F. (1963). Çukur-ova tarihine dâir araştırmalar (fetihten XVI. yüzyılın ikinci yarısına kadar). *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 1(1), 1-98.
- [261]. Sümer, F. (2007). Ramazanoğulları. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. 22 Nisan 2020 tarihinde <https://islamansiklopedisi.org.tr/ramazanogullari> adresinden alınmıştır.
- [262]. Taeschner, F. (2010). *Osmanlı kaynaklarına göre Anadolu yol ağı*. (Çev., N. Epçeli). İstanbul: Bilge Kültür Sanat (Özgün Çalışma 2008).
- [263]. Taşkın, Ü. (2005). *Osmanlı Devleti'nde kullanılan ölçü ve tartı birimleri*. Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, Fırat Üniversitesi, Elazığ.
- [264]. *Tevrat*, Mısır'dan Çıkış 20, On Buyruk. 13 Ekim 2020 tarihinde 13.10.2020, Erişim Adresi: <https://www.kutsalkitap.org/online-tevrat-oku/> adresinden alınmıştır.
- [265]. Texier, C. (2002). *Küçük Asya coğrafyası, tarihi ve arkeoloji*. (C. 1). (Çev. A. Suat). Ankara: Enformasyon ve Dokümantasyon Hizmetleri Vakfı (Özgün Çalışma 1882).
- [266]. Toksöz, M. (2006). Bir coğrafya, bir ürün, bir bölge: 19. yüzyılda Çukurova. *Kebikeç*, 21, 97-110.
- [267]. Toksöz, M. (2010). *Nomads, migrants and cotton in The Eastern Mediterranean the making of the Adana-Mersin region 1850-1908*. Leiden Boston: Brill.
- [268]. Toksöz, M. ve Yalçın, E. (1999). Modern Adana'nın doğuşu ve günümüzdeki izleri. Ç. Kafescioğlu ve L. Thys-Şenocak (Haz.). *Aptullah Kuran için yazılar içinde* (ss. 435-453). İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- [269]. *Trajan's Column: a glossary of terms*. (2018, 4 January). Retrieved May 16, 2018, from http://www.trajans-column.org/?page_id=276
- [270]. Trubetskoy, S. (2017, 3 June). *Roman roads*. Retrieved March 20, 2019, from <https://sashat.me/2017/06/03/roman-roads/>
- [271]. Uğuz, S. (2011). *I. Meşrûtiyet'ten Cumhuriyet'in ilk yıllarına Tarsus (1876-1926)*. Yayımlanmamış doktora tezi, Atatürk Üniversitesi, Erzurum.
- [272]. Uğuz, S. (2016). Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Mersin Limanı'nda pamuk ticareti. R. D. Özbay ve C. Yapıştıran (Haz.), *VIII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu Tebliğler Kitabı* içinde (ss. 257-272) içinde. İstanbul: İstanbul Yayınları.
- [273]. Ulutaş, S. (2015). *19. yüzyılda Tarsus'ta ekonomik ve sosyal yaşam (1856-1914)*. Mersin: Tarsus Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları.
- [274]. Ulutaş, S. (2011). XIX. yüzyıl başlarında Tarsus İskeleyi ve Doğu Akdeniz ticareti. F. Demir (Eds.). *Türk deniz ticareti tarihi sempozyumu-III* içinde (ss. 163-186). Mersin: Mersin Deniz Ticaret Odası, 2011, s. 174-176.
- [275]. Uygun, S. (2013). *Mesajeri Maritim Kumpanyası ve Osman Devleti'nde Fransız sömürgeciliği (1851-1914)*. Yayımlanmamış doktora tezi, Sakarya Üniversitesi, Sakarya.

- [276]. Uzgel, İ. (2009). Fransa'yla ilişkiler, İtalya'yla ilişkiler, Almanya'yla ilişkiler. B. Oran (Eds.). *Türk dış politikası, Kurtuluş Savaşından bugüne olgular, belgeler, yorumlar* (C. 1) içinde (ss. 147-154). İstanbul: İletişim Yayınları.
- [277]. Uzgel, İ. ve Kürkçüoğlu, Ö. (2009). İngiltere'yle ilişkiler. B. Oran (Eds.). *Türk dış politikası, Kurtuluş Savaşından bugüne olgular, belgeler, yorumlar* (C. 1) içinde (ss. 258-277). İstanbul: İletişim Yayınları.
- [278]. Uzuntepe, G. (2000). *Osmanlı İmparatorluğu'nda ilk demiryolu: İzmir-Aydın-Kasaba (Turgutlu) (1856-1897)*. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Anadolu Üniversitesi, Eskişehir.
- [279]. Ünal, A. (2006). Eski çağlarda Çukurova'nın tarihi coğrafyası ve Kizzuwatna (Adana) Krallığı'nın siyasi tarihi. *Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 15(3), 15-44.
- [280]. Ünal, A. ve Girginer, K. S. (2007). *Kilikya-Çukurova: ilk çağlardan Osmanlılar Dönemi'ne kadar Kilikya'da tarihi coğrafya, tarih ve arkeoloji*. İstanbul: Homer Kitabevi, İstanbul.
- [281]. Ünlü, T. ve Ünlü, T. S. (2012). *Gelişen ticaret değişen kent Mersin (1850-1950)*. Mersin: Mersin Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları.
- [282]. Ünlü, T. S. (2007). *19. yüzyılda Mersin'in kentsel gelişimi*. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Mersin Üniversitesi, Mersin.
- [283]. Ünlü, T. S. (2016). *On dokuzuncu yüzyıldan yirminci yüzyıla Doğu Akdeniz liman kentlerinde mekanın dönüşümü: Volos, Patras ve Mersin*. Yayınlanmamış doktora tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.
- [284]. Üreten, H. (2019). Sorularla Eskiçağ (Eskibatı) Tarihi'nde yöntem sorunu. *OANNES-Uluslararası Eskiçağ Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 1(2), 2019, 155-176.
- [285]. *Via Sebaste antik Roma yolları*. 28 Eylül 2018 tarihinde <https://www.wikiloc.com/hiking-trails/akseki-via-sebaste-antik-roma-yolu-sarihacilar-koyu-4322922> adresinden alınmıştır.
- [286]. Vitruvius. (2005). *Mimarlık üzerine on kitap*. (Çev. S. Güven ve Ş. Vanlı). Ankara: Mimarlık Vakfı Yayınları.
- [287]. Wade, G. (2005). The Zheng He voyages: a reassessment. *Journal of The Malaysian Branch of The Royal Asiatic Society*, 78(1), 37-58.
- [288]. Wallerstein, I. (2011). *Dünya sistemleri analizi bir giriş*. (Çev. E. Abadoğlu ve N. Ersoy). İstanbul: bgst Yayınları (Özgün Çalışma 2004).
- [289]. Wallerstein, I. (2012). *Tarihsel kapitalizm ve kapitalist uygarlık*. (Çev. N. Alpay). İstanbul: Metis Yayınları (Özgün Çalışma 1983).
- [290]. Willan, T. S. (1937). The river navigation and trade of The Severn Valley 1600-1750. *The Economic History Review*, 8(1), 68-79.
- [291]. Xue, X., Schmid, F., & Smith, R. A. (2002). An introduction to China's rail transport part 1: history, present and future of China's railways. *Journal of Rail and Rapid Transit*, 216(3), 153-163.
- [292]. Yaman Şahin, A. (2006). *287 numaralı Tarsus şer'iyye sicili H.1240-1244/M.1824-1828*. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Fırat Üniversitesi, Elazığ.
- [293]. Yavuz, N. (2012). Fırka-i Islahiye ordusunun özellikleri ve faaliyetleri. *Akademik Bakış*, 5(10), 113-127.
- [294]. Yazıcı, M. (2010). *Mudanya-Bursa demiryolunun yapımı ve işletilmesi (1873-1908)*. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Marmara Üniversitesi, İstanbul.
- [295]. Yeni, M. (2011). *Osmanlı İmparatorluğu'nda motorlu kara taşıtları (1890-1922)*. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Marmara Üniversitesi, İstanbul.

- [296]. Yıldırım, K. (2016). İpek Yolu mefhumundaki doğrular ve yanlışlar. F. Atasoy (Eds.), *Yükselen İpek Yolu, İpek Yolu'nda Bilgi ve Siyaset* içinde (C. 2) içinde (ss. 291-301). Ankara: Türk Yurdu Yayınları.
- [297]. Yıldırım, T. ve Altungök, A. (2015). Nil, Fırat ve Dicle su yollarının ortaçağ Dünyası açısından önemi. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 25(1), 2015, 317-337.
- [298]. Yörük, S. (2017). *Fırka-i Islâhiye Cevdet Paşa-Kozan ve Gâvur Dağı ahvâline dâir lâyiha*. İstanbul: İdeal Kültür & Yayınları.
- [299]. *50 simgeyle Anadolu tarihi. Fotoğraf: Şemsi Güner*. 01 Ekim 2018 tarihinde <https://www.atlasdergisi.com/arsiv/kitaplar/50-simgeyle-anadolu-tarihi/50/10/1> adresinden alınmıştır.



EKLER**Ek 1:** 1844 yılında Mersin Limanı'na gelen gemi sayısı ve tonajları

Ülke	Gemi Sayısı	Tonaj
Rusya	2	410
Fransa	16	2079
İngiltere	2	230
Sardinya	7	790
Avusturya	2	265
Toskana	2	235
Kudüs Bayraklı	9	725
Araplar	63	4275
Yunanistan	8	225
Mısır	48	-
Steam Packets Şirketi (Man Adası/Birleşik Krallık)	3	-
Toplam	162	9234

Kaynak: Barker, age., s. 384.

Ek 2: 1870 yılında Mersin Limanı'na gelen gemi sayısı

Ülke	Gemi Sayısı		
	Buharlı	Yelkenli	Toplam
Britanya	16	2	18
Fransa	66	2	68
Rusya	48	3	51
İtalya	-	4	4
Avusturya	1	5	6
Yunanistan	-	9	9
Mısır	34	-	34
Osmanlı	-	570	570
Hollanda	-	1	1
Toplam	165	616	781

Kaynak: Great Britain Foreign Office, *Commercial Reports Received at The Foreign Office from Her Majesty's Consuls in 1871*, 1871, s. 1088.

Ek 3: 1875 yılında Mersin Limanı'na gelen gemilerin sayısı ve tonajı

Ülke	Buharlı		Yelkenli		Toplam	
	Sayı	Tonaj	Sayı	Tonaj	Sayı	Tonaj
Büyük Britanya	11	11.377	3	753	14	12130
Fransa	54	53.854	2	360	56	54214
Rusya	36	30.560	1	75	37	30635
Avusturya	-	-	19	4.148	19	4148
İtalya	1	911	9	2.598	10	3509
Yunanistan	-	-	23	5.165	23	5165
Osmanlı	14	8.750	925	20.424	939	29174
Toplam	116	105.452	982	33.523	1098	138975

Kaynak: Great Britain Foreign Office, *Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c., of Their Consular Districts*, 1876, s. 995.

Ek 4: 1878 yılında Mersin Limanı'na gelen gemilerin sayısı ve tonajı

Ülke	Buharlı		Yelkenli		Toplam	
	Sayı	Tonaj	Sayı	Tonaj	Sayı	Tonaj
Britanya	29	22.008	2	292	31	22.300
İtalya	2	1.460	8	3.000	10	4.460
Avusturya	35	28.620	3	666	38	29286
Yunanistan	-	-	16	3.066	16	3.066
Norveç	3	1.269	-	-	3	1.269
Fransa	7	5.608	-	-	7	5.608
Fransız Posta Buharlı Gemileri	48	-	-	-	48	-
Osmanlı	12	10.460	192	16.484	204	26.944
Toplam	136	69.425	221	23.508	357	92.933

Kaynak: Great Britain Foreign Office, *Reports from Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c., of Their Consular Districts*, 1879, s. 981.

Ek 5: 1880 yılında Mersin Limanı'na gelen gemilerin sayısı ve tonajı

Ülke	Buharlı		Yelkenli		Toplam	
	Sayı	Tonaj	Sayı	Tonaj	Sayı	Tonaj
İngiltere	40	17.752	-	-	40	17.752
Fransa	49	16.708	-	-	49	16.708
Rusya	48	58.140	1	211	49	58351
Yunanistan	1	480	43	5.443	44	5.923
İtalya	-	-	3	577	3	577
Avusturya	-	-	1	230	1	230
Danimarka	-	-	1	410	1	410
Osmanlı	-	-	552	12.272	552	12.272
Toplam	138	93.080	601	19.143	739	112.223

Kaynak: Great Britain Foreign Office, *Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c., of Their Consular Districts*, 1881, s. 1268.

Ek 6: 1891 yılında Mersin Limanı'na gelen gemi sayısı ve tonajı

Ülke	Yelkenli		Buharlı		Toplam	
	Sayı	Tonaj	Sayı	Tonaj	Sayı	Tonaj
Britanya	-	-	68	32.240	68	32.240
Osmanlı	439	11.963	110	109.712	549	121.675
Yunanistan	62	15.473	53	16.303	115	31.776
Fransa	-	-	55	77.095	55	77.095
Mısır	-	-	33	28.960	33	28.960
İtalya	6	1.850	3	1.794	9	3.644
Norveç	-	-	16	6.976	16	6.976
Avusturya-Macaristan	2	686	2	1.003	4	1.689
İspanya	-	-	1	630	1	630
Almanya	-	-	1	620	1	620
Kudüs	9	295	-	-	9	295
Sisam Adası	7	165	-	-	7	165
İsveç	1	355	-	-	1	355
Toplam	526	30.787	342	275.333	868	306.120

Kaynak: Great Britain Foreign Office, *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1891 on the Trade of Aleppo*, 1892, s. 16.

Ek 7: 1895 yılında Mersin Limanı'na gelen gemi sayısı ve tonajı

Ülke	Buhar		Yelken		Toplam	
	Sayı	Tonaj	Sayı	Tonaj	Sayı	Tonaj
Britanya	50	37.229	-	-	50	37.229
Fransa	40	124.755	-	-	40	124.755
Rusya	42	61.636	-	-	42	61.636
Avusturya	44	51.606	-	-	44	51.606
Osmanlı	65	67.493	255	20.163	320	87.656
Mısır	39	44.560	-	-	39	44.560
Yunanistan	31	11.350	37	9.047	68	20.397
İtalya	1	666	-	-	1	666
İsveç	5	2.443	-	-	5	2.443
Norveç	4	3.436	-	-	4	3.436
İspanya	1	935	-	-	1	935
Toplam	322	406.109	292	29.210	614	435.319

Kaynak: Great Britain Foreign Office, *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey, Report for The Year 1896 on The Trade of Aleppo and Adana*, 1897, s. 12.

Ek 8: 1896 yılında Mersin Limanı'na gelen gemi sayısı ve tonajları.

Ülke	Buhar		Yelken		Toplam	
	Sayı	Tonaj	Sayı	Tonaj	Sayı	Tonaj
Britanya	57	44.604	-	-	57	44.604
Fransa	50	148.296	-	-	50	148.296
Rusya	53	76.412	-	-	53	76.412
Avusturya	51	58.462	2	185	53	58.647
Osmanlı	96	86.785	331	9.420	427	96.205
Mısır	42	48.100	-	-	42	48.100
Yunanistan	30	15.976	21	4.464	51	20.440
İtalya	1	742	1	424	2	1.166
İsveç	3	1.226	-	-	3	1.226
Toplam	383	480.603	355	14.493	738	495.096

Kaynak: Great Britain Foreign Office, *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey, Report for The Year 1896 on The Trade of Aleppo and Adana*, 1897, s. 12.

Ek 9: 1900 yılında Mersin Limanı'na gelen gemilerin sayısı ve tonajı

Ülke	Buharlı		Yelken		Toplam	
	Sayı	Tonaj	Sayı	Tonaj	Sayı	Tonaj
Britanya	68	58.682	-	-	68	58.682
Almanya	13	17.694	-	-	13	17.694
Fransa	39	69.855	-	-	39	69.855
Rusya	26	35.187	-	-	26	35.187
Avusturya-Macaristan	78	115.279	-	-	78	115.279
İtalya	14	15.876	2	730	16	16.606
Yunanistan	26	5.861	25	5.875	51	11.736
Danimarka	1	1.091	-	-	1	1.091
Norveç	2	2.116	-	-	2	2.116
Osmanlı	71	62.570	879	16.623	950	79.193
Sisam Adası	-	-	4	383	4	383
Toplam	338	384.211	910	23.611	1.248	407.822

Kaynak: Great Britain Foreign Office, *Diplomatic and Consular Reports Turkey Report for The Year 1900 on The Trade of the Vilayet of Aleppo*, 1901, s. 17.

Ek 10: 1907 yılında Mersin Limanı'na gelen gemi sayısı ve tonajı

Ülke	Buharlı		Yelken		Toplam	
	Sayı	Ton	Sayı	Ton	Sayı	Ton
Britanya	150	148.318	-	-	150	148.318
Fransa	34	60.182	-	-	34	60.182
Rusya	52	78.180	-	-	52	78.180
Avusturya-Macaristan	51	90.482	-	-	51	90.482
İtalya	34	58.460	87	1.792	121	60.252
Yunanistan	64	50.216	6	1.092	70	51308
Almanya	15	19.203	-	-	15	19.203
Belçika	8	12.516	-	-	8	12.516
Danimarka	1	1.367	-	-	1	1.367
Hollanda	6	4.989	-	-	6	4.989
Tunus	4	1.216	-	-	4	1.216
Suriye	-	-	1	41	1	41
Osmanlı	41	23.806	592	6.186	633	29.992
Toplam	460	548.935	686	9.111	1.146	558.046

Kaynak: Great Britain Foreign Office, *Diplomatic and Consular Reports Turkey Report for The Year 1908 on The Trade of The Province of Adana*, 1909, s. 25.

Ek 11: Adana-Mersin arasındaki tren seferlerinin istasyonlara göre tarifeleri (1 Mart 1926)

Adana-Mersin								
İstasyon	71 Numaralı Yolcu Treni		73 Numaralı Yolcu Treni		75 Numaralı Yolcu Treni		77 Numaralı Yolcu Treni	
	Hareket		Hareket		Hareket		Hareket	
	Saat	Dakika	Saat	Dakika	Saat	Dakika	Saat	Dakika
Adana	06	40	08	30	18	00	19	28
Kahyaoğlu	06	50	-	-	18	11	19	41
Zeytunlu	07	06	-	-	18	25	19	56
Yenice	07	45	09	07	18	41	20	28
Gülek Boğazı	08	06	-	-	19	02	20	49
Tarsus	08	46	09	40	19	17	21	04
Hacı Talib	09	00	-	-	19	31	21	18
Karaca İlyas	09	19	-	-	19	50	21	27
Mersin	09	33	10	23	20	04	21	51
Yolculuk Süresi	2 saat 53 dakika		1 saat 53 dakika		2 saat 04 dakika		2 saat 23 dakika	

Kaynak: Anadolu-Bağdad Demiryolları Yolcu Rehberi. (İşbu Kîse Derununde Seyr ve Hareket Cedvelleri ile Yolcu Ücret Tarifeleri Vardır 1926)

Ek 12: Mersin-Adana arasındaki tren seferlerinin istasyonlara göre tarifeleri (1 Mart 1926)

Mersin-Adana								
İstasyon	70 Numaralı Yolcu Treni		72 Numaralı Yolcu Treni		74 Numaralı Yolcu Treni		76 Numaralı Yolcu Treni	
	Hareket		Hareket		Hareket		Hareket	
	Saat	Dakika	Saat	Dakika	Saat	Dakika	Saat	Dakika
Mersin	06	16	07	37	15	40	18	00
Karaca İlyas	-	-	07	52	-	-	18	15
Hacı Talib	-	-	08	11	-	-	18	34
Tarsus	07	04	08	29	16	28	19	18
Gülek Boğazı	-	-	08	40	-	-	19	29
Yenice	07	37	09	05	17	01	20	26
Zeytunlu	-	-	09	18	-	-	20	39
Kahyaoğlu	-	-	09	33	-	-	20	54
Adana	08	10	09	46	17	34	21	07
Yolculuk Süresi	1 saat 54 dakika		2 saat 09 dakika		1 saat 54 dakika		2 saat 07 dakika	

Kaynak: Anadolu-Bağdad Demiryolları Yolcu Rehberi. (İşbu Kîse Derununde Seyr ve Hareket Cedvelleri ile Yolcu Ücret Tarifeleri Vardır 1926)

Ek 13: Mersin-Mardin ve Mardin-Mersin arasındaki tren seferlerinin istasyonlara göre tarifeleri (1 Mart 1926)

Mersin-Mardin					Mardin-Mersin				
İstasyon	Çarşamba ve Pazar				İstasyon	Salı ve Cumartesi			
	Varış		Hareket			Varış		Hareket	
	Saat	Dakika	Saat	Dakika		Saat	Dakika	Saat	Dakika
Mersin	-	-	6	16	Mardin	-	-	11	30
Adana	8	10	9	10	Çarşamba ve Pazar				
Haleb	20	30	21	30	Haleb	5	15	6	30
Perşembe ve Pazar					Adana	17	25	18	00
Mardin	14	37	-	-	Mersin	20	04	-	-
Yolculuk Süre	1 gün 8 saat 21 dakika				1 gün 8 saat 34 dakika				

Kaynak: *Anadolu-Bağdad Demiryolları Yolcu Rehberi. (İşbu Kîse Derununde Seyr ve Hareket Cedvelleri ile Yolcu Ücret Tarifeleri Vardır 1926)*

Ek 14: Haleb-Adana ve Adana-Haleb arasındaki tren seferlerinin istasyonlara göre Tarifeleri (1 Mart 1926)

Haleb-Adana Arasında					Adana-Haleb Arasında				
İstasyon	Çarşamba ve Pazar		Pazartesi ve Perşembe		İstasyon	Çarşamba ve Pazar		Salı ve Cuma	
	21 Numaralı Yolcu Treni		23 Numaralı Yolcu Treni			22 Numaralı Yolcu Treni		24 Numaralı Yolcu Treni	
	Hareket		Hareket			Hareket		Hareket	
	Saat	Dakika	Saat	Dakika		Saat	Dakika	Saat	Dakika
Haleb	6	30	7	30	Adana	9	10	6	24
Müsellemiyeye	7	02	8	26	İncirlik	-	-	6	45
Tel Rıfat	7	39	9	09	Kürciler	-	-	7	03
Katme	8	11	9	48	Misis	9	57	7	19
Kurt Kulak	8	53	10	41	Ceyhan	10	31	8	00
Mabetli	-	-	-	-	Veysiye	10	50	8	23
Racu	9	39	11	47	Toprak Kale	11	30	9	14
Madein Ekbis	10	15	12	31	Osmaniye	11	48	9	38
Suriye Gümrüğü	10	30	12	46	Mamure	12	22	10	16
İslahiye	11	22	13	37	Bağçe	13	30	11	52
Türkiye Gümrüğü	12	22	14	37	Geller	14	18	12	50
Geller	12	49	15	08	İslahiye	14	35	13	12
Bağçe	13	39	16	07	Türkiye Gümrüğü	15	25	14	02
Mamure	14	37	17	27	Madein Ekbis	16	13	14	52
Osmaniye	14	57	17	50	Suriye Gümrüğü	16	23	15	12
Toprak Kale	15	24	18	21	Racu	17	15	16	05
Veysiye	15	47	18	51	Mabetli	-	-	16	33
Ceyhan	16	07	19	13	Kurt Kulak	18	08	17	00
Misis	16	41	20	03	Katme?	19	01	18	09
Kürciler	-	-	20	19	Tel Rıfat	19	27	18	39
İncirlik	-	-	20	36	Müsellemiyeye	20	10	19	26
Adana	17	25	20	55	Haleb	20	30	19	50
Yolculuk Süresi	14 saat 25 dakika		13 saat 25 dakika			11 saat 20 dakika		13 saat 26 dakika	

Kaynak: Anadolu-Bağdad Demiryolları Yolcu Rehberi. (İşbu Kise Derununde Seyr ve Hareket Cedvelleri ile Yolcu Ücret Tarifeleri Vardır 1926)

Ek 15: Konya-Yenice ve Yenice-Konya arasındaki tren seferlerinin istasyonlara göre tarifeleri (1 Mart 1926)

Konya-Yenice					Yenice-Konya				
İstasyon	604 Numaralı Yolcu Treni				İstasyon	605 Numaralı Yolcu Treni			
	Varış		Hareket			Varış		Hareket	
	Saat	Dakika	Saat	Dakika		Saat	Dakika	Saat	Dakika
Konya	-	-	09	40	Yenice	-	-	07	52
Kaşınhan	10	08	10	10	Durak	08	22	08	24
Çumra	10	42	10	50	Kelebek	-	-	-	-
Arıkören	11	15	11	17	Hacikiri	09	16	09	24
Mandason (Demiryurt)	11	43	11	45	Karapınar	09	58	10	00
Karaman	12	14	12	22	Pozantı	10	23	10	38
Sıdırva (Sudurağı)	12	45	12	47	Çiftehan	11	16	11	24
Ayrancı Derbend	13	25	13	31	Ulukışla	12	39	12	49
Alaca	14	03	14	05	Çayhan	13	29	13	31
Ereğli	14	29	14	37	Bulgurlu	13	54	13	55
Bulgurlu	14	25	14	53	Ereğli	14	10	14	30
Çayhan	15	17	15	19	Alaca	14	54	14	56
Ulukışla	16	14	16	24	Ayrancı Derbend	15	36	15	43
Çiftehan	17	12	17	14	Sıdırva (Sudurağı)	16	21	16	23
Pozantı	17	42	17	57	Karaman	16	46	16	54
Karapınar	18	16	18	18	Mandason (Demiryurt)	17	23	17	25
Hacikiri	18	47	18	55	Arıkören	17	50	17	52
Kelebek	19	35	19	36	Çumra	18	16	18	24
Durak	19	43	19	45	Kaşınhan	18	56	18	58
Yenice	20	12	-	-	Konya	19	26	-	-
Yolculuk Süresi	10 saat 32 dakika				11 saat 34 dakika				

Kaynak: Anadolu-Bağdad Demiryolları Yolcu Rehberi. (İşbu Kise Derununde Seyr ve Hareket Cedvelleri ile Yolcu Ücret Tarifeleri Vardır 1926)

Ek 16: Eskişehir-Konya ve Konya-Eskişehir arasındaki tren seferlerinin istasyonlara göre tarifeleri (1 Mart 1926)

Eskişehir-Konya					Konya-Eskişehir				
İstasyon	204 Numaralı Yolcu Treni				İstasyon	205 Numaralı Yolcu Treni			
	Varış		Hareket			Varış		Hareket	
	Saat	Dakika	Saat	Dakika		Saat	Dakika	Saat	Dakika
Eskişehir	-	-	20	35	Konya	-	-	20	11
Gökçekısıık	21	07	21	09	Pınarbaşı	20	42	20	44
Sabuncupın ar	21	49	21	54	Meydan	21	39	21	41
Alayund	22	33	22	38	Sarayönü	22	06	22	14
Çögürler	23	11	23	13	Kadınhan	22	47	22	49
Döğer	23	55	00	03	İlgın	23	27	23	35
İhsaniye	00	26	00	28	Çavuçcuköy	24	00	00	02
Hamam	-	-	-	-	Azeriköy	00	35	00	37
Gazlıgöl	00	52	00	54	Akşehir	01	03	01	11
Afyon	01	17	01	32	Yasyan	01	29	01	31
Büyük Çobanlar	02	00	02	02	İshaklu	01	51	01	53
Çay	02	39	02	47	Çay	02	30	02	40
İshaklu	03	24	03	26	Büyük Çobanlar	03	17	03	19
Yasyan	03	46	03	48	Afyon	03	46	04	06
Akşehir	04	06	04	14	Gazlıgöl	04	29	04	31
Azeriköy	04	40	04	42	Hamam	-	-	-	-
Çavuçcuköy	05	14	05	16	İhsaniye	04	55	04	57
İlgın	05	41	05	49	Döğer	05	22	05	30
Kadınhan	06	26	06	28	Çögürler	06	06	06	07
Sarayönü	07	04	07	12	Alayund	06	37	06	45
Meydan	07	35	07	37	Sabuncupın ar	07	22	07	25
Pınarbaşı	08	22	08	24	Gökçekısıık	07	59	08	01
Konya	08	55	-	-	Eskişehir	08	34	-	-
Yolculuk Süresi	12 saat 20 dakika				12 saat 23 dakika				

Kaynak: Anadolu-Bağdad Demiryolları Yolcu Rehberi. (İşbu Kîse Derununde Seyr ve Hareket Cedvelleri ile Yolcu Ücret Tarifeleri Vardır 1926)

Ek 17: Haydarpaşa-Eskişehir arasındaki tren seferlerinin istasyonlara göre tarifeleri (1 Mart 1926)

Haydarpaşa-Eskişehir								
İstasyon	2 Numaralı Yolcu Treni				4 Numaralı Yolcu Treni			
	Varış		Hareket		Varış		Hareket	
	Saat	Dakika	Saat	Dakika	Saat	Dakika	Saat	Dakika
Haydarpaşa	-	-	16	30	-	-	09	35
Pendik	17	09	17	17	10	15	10	23
Tuzla	17	32	17	34	10	38	10	41
Gebze	17	51	17	53	10	58	11	00
Dil İskelesi	18	10	18	12	11	17	11	19
Tavşancık	18	19	18	21	11	26	11	27
Hereke	18	29	18	37	11	36	11	44
Yarımca	18	52	18	54	11	59	12	01
Tütün Çiftliği	-	-	-	-	12	12	12	13
Derince	19	10	19	12	12	21	12	23
İzmit	19	24	19	49	12	35	13	00
Büyük Derbent	20	15	20	17	13	26	12	28
Sabanca	20	37	20	45	13	48	13	56
Arifiye	20	57	21	02	14	08	14	13
Doğançay	21	19	21	21	14	30	14	32
Geyve	21	40	21	42	14	51	14	53
Akhisar	22	00	22	02	15	11	15	13
Mekece	22	22	22	30	15	33	15	41
Osmaneli	22	51	22	53	16	02	16	04
Vezirhan	23	20	23	22	16	31	16	33
Bilecik	23	57	00	12	17	08	17	23
Yayla	-	-	00	32	-	-	17	43
Karaköy	00	53	01	01	18	04	18	12
Bozüyük	01	23	01	26	18	34	18	37
İnönü	01	56	01	58	19	07	19	09
Çukurhisar	02	17	02	19	19	28	19	30
Eskişehir	02	46	-	-	19	57	-	-
Yolculuk Süresi	10 saat 16 dakika				10 saat 22 dakika			

Kaynak: Anadolu-Bağdad Demiryolları Yolcu Rehberi. (İşbu Kîse Derununde Seyr ve Hareket Cedvelleri ile Yolcu Ücret Tarifeleri Vardır 1926)

Ek 18: Eskişehir-Haydarpaşa arasındaki tren seferlerinin istasyonlara göre tarifeleri (1 Mart 1926)

Eskişehir-Haydarpaşa								
İstasyon	1 Numaralı Yolcu Treni				3 Numaralı Yolcu Treni			
	Varış		Hareket		Varış		Hareket	
	Saat	Dakika	Saat	Dakika	Saat	Dakika	Saat	Dakika
Eskişehir	-	-	01	48	-	-	09	12
Çukurhisar	02	16	02	18	09	40	09	42
İnönü	02	39	02	41	10	03	10	05
Bozhöyük	03	07	03	09	10	31	10	33
Karaköy	03	30	03	38	10	54	11	02
Yayla	03	58	03	59	11	22	11	23
Bilecik	04	18	04	33	11	42	11	57
Vezirhan	05	05	05	07	12	29	12	31
Osmaneli	05	34	05	36	12	58	13	00
Mekece	05	57	06	05	13	21	13	31
Akhisar	06	24	06	26	13	50	13	52
Geyve	06	44	06	46	14	10	14	12
Doğançay	07	05	07	06	14	31	14	34
Arifiye	07	24	07	29	14	52	14	57
Sabanca	07	41	07	49	15	09	15	17
Büyük Derbent	08	09	08	11	15	37	15	39
İzmit	08	37	08	52	16	05	16	55
Derince	09	04	09	05	17	07	17	09
Tütün Çiftliği	-	-	-	-	17	17	17	19
Yarımca	09	20	09	21	17	29	17	31
Hereke	09	36	09	44	17	46	17	54
Tavşancık	09	52	09	53	18	02	18	04
Dil İskelesi	10	00	10	02	18	11	18	14
Gebze	10	22	10	24	18	34	18	36
Tuzla	10	39	10	42	18	51	18	53
Pendik	10	57	11	05	19	08	19	16
Haydarpaşa	11	42	-	-	19	54	-	-
Toplam süre	9 saat 54 dakika				10 saat 42 dakika			

Kaynak: Anadolu-Bağdad Demiryolları Yolcu Rehberi. (İşbu Kîse Derununde Seyr ve Hareket Cedvelleri ile Yolcu Ücret Tarifeleri Vardır 1926)

Ek 19: İzmir-Afyon ve Afyon-İzmir arasındaki tren seferlerinin istasyonlara göre tarifeleri (1 Mart 1926)

İzmir-Afyon					Afyon-İzmir				
İstasyon	2 Numaralı Yolcu Treni				İstasyon	1 Numaralı Yolcu Treni			
	Varış		Hareket			Varış		Hareket	
	Saat	Dakika	Saat	Dakika		Saat	Dakika	Saat	Dakika
İzmir	-	-	07	10	Afyon-Anadolu	-	-	04	00
Halkapınar	-	-	-	-	Afyon	04	05	04	10
Turan	07	29	07	34	Hamam	-	-	-	-
Karşuyaka	07	43	07	49	Balmahmud	04	46	04	47
Çiğli	08	01	08	03	Yıldırım Kemal	05	31	5	41
Ulucak	08	15	08	17	Dumlupınar	06	14	06	16
Menemen	08	29	08	40	Oturak	06	47	06	55
Emiralam	08	52	08	54	Banaz	07	22	07	24
Muradiye	09	20	09	22	Kapanlar	08	18	8	19
Horozköy	09	37	09	39	Uşak	08	46	08	56
Manisa	09	20	09	22	Karakıyar	09	21	09	23
Çobanisa	10	20	10	22	İnay	09	50	09	55
Kasaba	10	42	11	00	Ahmetler	-	-	-	-
Urganlı	11	16	11	18	Elvanlar	11	30	11	32
Ahmedli	11	33	11	36	Güneyköy	11	50	11	59
Sart	11	51	11	57	Konaklar	-	-	-	-
Salihli	12	05	12	23	Killik	13	18	13	20
Munarak	12	41	12	43	Alaşehir	13	36	13	57
Dereköy	12	59	13	01	Alkan	14	12	14	17
Alkan	13	15	13	17	Dereköy	14	30	14	35
Alaşehir	13	34	14	18	Munarak	14	51	14	54
Killik	14	35	14	37	Salihli	15	12	15	28
Konaklar	-	-	-	-	Sart	15	41	15	44
Günayköy	16	20	16	30	Ahmedli	15	59	16	03
Elvanlar	16	45	16	47	Urganlı	16	18	16	22
Ahmetler	-	-	-	-	Kasaba	16	40	16	50
İnay	18	08	18	10	Çobanisa	17	10	17	15
Karakıyar	18	54	18	55	Manisa	17	38	18	03
Uşak	19	19	19	29	Horozköy	18	10	18	13
Kapanlar	20	09	20	10	Muradiye	18	28	18	30
Banaz	20	48	20	50	Emiralam	18	55	18	57
Oturak	21	20	21	28	Menemen	19	09	19	19
Dumlupınar	22	08	22	10	Ulucak	19	31	19	33
Yıldırım Kemal	22	35	22	45	Çiğli	19	45	19	48
Balmahmud	23	35	23	36	Karşuyaka	20	01	20	09
Hamam	-	-	-	-	Turan	20	17	20	18

Ek 19 (Devamı): İzmir-Afyon ve Afyon-İzmir arasındaki tren seferlerinin istasyonlara göre tarifeleri (1 Mart 1926)

İzmir-Afyon					Afyon-İzmir				
İstasyon	2 Numaralı Yolcu Treni				İstasyon	1 Numaralı Yolcu Treni			
	Varış		Hareket			Varış		Hareket	
	Saat	Dakika	Saat	Dakika		Saat	Dakika	Saat	Dakika
Afyon	00	21	00	26	Halkapınar	20	29	20	35
Afyon-Anadolu	00	31	-	-	İzmir	20	40	-	-
Toplam Süre	17 saat 21 dakika				16 saat 40 dakika				

Kaynak: Anadolu-Bağdad Demiryolları Yolcu Rehberi. (İşbu Kîse Derununde Seyr ve Hareket Cedvelleri ile Yolcu Ücret Tarifeleri Vardır 1926)

Ek 20: Eskişehir-Ankara arasındaki tren seferlerinin istasyonlara göre tarifeleri (1 Mart 1926)

Eskişehir-Ankara								
İstasyon	103 Numaralı Yolcu Treni				144 Numaralı Yolcu Treni			
	Varış		Hareket		Varış		Hareket	
	Saat	Dakika	Saat	Dakika	Saat	Dakika	Saat	Dakika
Eskişehir	-	-	03	10			09	22
Ağapınar	03	42	03	44	09	56	10	00
Alpu Köy	04	11	04	19	10	28	10	36
Beylikahır	04	54	04	56	11	13	11	15
Sarıköy	05	46	05	54	12	17	12	25
Sazak	06	18	06	19	12	49	12	51
Biçer	06	45	06	53	13	17	13	22
Sazılar	07	28	07	29	13	59	14	01
Beylikköprü	07	54	08	02	14	31	14	39
Polatlı	08	42	08	52	15	26	15	36
Malıköy	09	47	09	49	16	44	16	48
Sincanköy	10	40	10	42	17	44	17	48
Gazi	11	15	11	16	18	28	18	30
Ankara	11	25	-	-	18	42	-	-
Yolculuk Süresi	8 saat 15 dakika				10 saat 04 dakika			

Kaynak: Anadolu-Bağdad Demiryolları Yolcu Rehberi. (İşbu Kîse Derununde Seyr ve Hareket Cedvelleri ile Yolcu Ücret Tarifeleri Vardır 1926)

Ek 21: Ankara-Eskişehir arasındaki tren seferlerinin istasyonlara göre tarifeleri (1 Mart 1926)

Ankara-Eskişehir								
İstasyon	101 Numaralı Yolcu Treni				143 Numaralı Yolcu Treni			
	Varış		Hareket		Varış		Hareket	
	Saat	Dakika	Saat	Dakika	Saat	Dakika	Saat	Dakika
Ankara	-	-	17	00	-	-	09	42
Gazi	17	09	17	10	09	54	09	56
Sincanköy	17	43	17	45	10	36	10	41
Malıköy	18	36	18	45	11	37	11	47
Polatlı	19	45	19	55	13	02	13	32
Beylikköprü	20	35	20	37	14	17	14	32
Sazılar	21	02	21	03	15	02	15	04
Biçer	21	38	21	46	15	41	15	47
Sazak	22	12	22	13	16	13	16	15
Sarıköy	22	37	22	45	16	39	16	47
Beylikahır	23	35	23	37	17	49	17	53
Alpuköy	00	12	00	20	18	30	18	40
Ağapınar	00	57	00	59	19	10	19	14
Eskişehir	01	31	-	-	19	48	-	-
Yolculuk Süresi	8 saat 31 dakika				10 saat 06 dakika			

Kaynak: Anadolu-Bağdad Demiryolları Yolcu Rehberi. (İşbu Kîse Derununde Seyr ve Hareket Cedvelleri ile Yolcu Ücret Tarifeleri Vardır 1926)

Ek 22: Ankara-Yerköy ile Yerköy-Ankara arasındaki tren seferlerinin istasyonlara göre tarifeleri (1 Mart 1926)

Ankara-Yerköy					Yerköy-Ankara				
İstasyon	2 Numaralı Yolcu Treni				İstasyon	1 Numaralı Yolcu Treni			
	Varış		Hareket			Varış		Hareket	
	Saat	Dakika	Saat	Dakika		Saat	Dakika	Saat	Dakika
Ankara	-	-	07	00	Yerköy	-	-	08	00
Kayaş	07	21	07	26	Tatbekir	-	-	-	-
Lalahan	07	52	07	57	Sekili	09	10	09	20
Asi Yozgat	08	26	08	40	Yeniyapan	10	15	10	18
Kalenhaler	09	30	09	40	Çerikli	11	01	11	20
Kalecik	09	57	10	02	İzzeddin	12	25	12	45
Yahşıhan	10	30	10	40	Balıseyh	13	07	13	20
Mahmudlar	11	07	11	11	Mahmudlar	13	42	13	45
Balıseyh	11	33	11	48	Yahşıhan	14	12	14	25
İzzeddin	12	10	12	3	Kalecik	14	53	14	58
Çerikli	13	35	13	40	Kalenhaler	15	15	15	35
Yeniyapan	14	25	14	30	Asi Yozgat	16	25	16	30
Sekili	15	25	15	45	Lalahan	17	04	17	08
Tatbekir	-	-	-	-	Kayaş	17	34	17	39
Yerköy	17	00	-	-	Ankara	18	00	-	-
Yolculuk Süresi	10 saat				10 saat				

Kaynak: Anadolu-Bağdad Demiryolları Yolcu Rehberi. (İşbu Kîse Derununde Seyr ve Hareket Cedvelleri ile Yolcu Ücret Tarifeleri Vardır 1926)

Ek 23: Haleb-Mardin ile Mardin-Haleb arasındaki tren seferlerinin istasyonlara göre tarifeleri (1 Mart 1926)

Haleb-Mardin					Mardin-Haleb				
İstasyon	Çarşamba ve Pazar		Çarşamba ve Cumartesi		İstasyon	Salı ve Cumartesi		Perşembe ve Pazar	
	52 Numaralı Yolcu Treni		54 Numaralı Yolcu Treni			51 Numaralı Yolcu Treni		53 Numaralı Yolcu Treni	
	Hareket		Hareket			Hareket		Hareket	
	Saat	Dakika	Saat	Dakika		Saat	Dakika	Saat	Dakika
Suriye Saati					Mardin	11	30	-	-
Haleb	21	30	07	00					
Müsellemiye	22	05	07	35	Derbisiye	13	00	-	-
Ahterin	22	48	08	18	Arada	13	53	-	-
Suriye Gümrüğü	23	03	08	28	Resulayn	15	38	-	-
Çoban Bey	23	33	08	58	Tel Hamud	16	14	-	-
Türkiye Gümrüğü	00	00	-	-	Tevaim	16	50	-	-
	Perşembe ve Pazar		-	-	Goçar	17	26	-	-
Çoban Bey	01	33	10	43	Akçekale	20	25	08	50
Akçe Koyunlu	02	14	11	22	Gültepe	21	14	09	40
Helmen	02	50	11	58	Harapnas	21	58	10	24
Cerablus	03	31	12	42	Serab Pınar	23	05	11	21
Seyfettin	04	44	13	55	Seyfettin	23	27	11	53
Serab Pınar	05	19	14	30		Çarşamba ve Pazar			
Harapnas	05	52	15	03					
Gültepe	06	32	15	45	Cerablus	00	01	13	05
Akçekale	07	27	16	15	Helmen	01	27	13	41
Goçar	08	30	-	-	Akçe Koyunlu	02	24	14	29
Tevaim	09	03	-	-	Çoban Bey	03	05	15	04
Tel Hamud	09	37	-	-	Suriye Saati				
Resulayn	10	31	-	-	Çoban Bey	02	55	-	-
Arada	12	08	-	-	Ahterin	03	30	-	-
Derbisiye	13	24	-	-	Müsellemiye	04	50	-	-
Mardin	14	31	-	-	Haleb	05	15	-	-

Kaynak: Anadolu-Bağdad Demiryolları Yolcu Rehberi. (İşbu Kîse Derununde Seyr ve Hareket Cedvelleri ile Yolcu Ücret Tarifeleri Vardır 1926)

Ek 24: Toprakkale-İskenderun ile İskenderun-Toprakkale arasındaki tren seferlerinin istasyonlara göre tarifeleri (1 Mart 1926)

Toprakkale-İskenderun					İskenderun-Toprakkale				
İstasyon	Çarşamba ve Pazar				İstasyon	Çarşamba ve Pazar			
	82 Numaralı Yolcu Treni		84 Numaralı Yolcu Treni			81 Numaralı Yolcu Treni		83 Numaralı Yolcu Treni	
	Hareket		Hareket			Hareket		Hareket	
	Saat	Dakika	Saat	Dakika		Saat	Dakika	Saat	Dakika
Toprakkale	11	45	16	00	İskenderun	07	00	-	-
Erzin	12	06	16	21	Akçay	-	-	-	-
Dörttyol	12	40	17	45	Payas	08	00	-	-
Payas	-	-	18	18	Dörttyol	09	18	13	40
Akçay	-	-	-	-	Erzin	09	53	14	15
İskenderun	-	-	19	03	Toprakkale	10	17	14	39
Yolculuk Süresi			3 saat 03 dakika			3 saat 17 dakika			

Kaynak: Anadolu-Bağdad Demiryolları Yolcu Rehberi. (İşbu Kîse Derununde Seyr ve Hareket Cedvelleri ile Yolcu Ücret Tarifeleri Vardır 1926)

Ek 25: Adapazarı-Arifiye ile Arifiye-Adapazarı arasındaki tren seferlerinin istasyonlara göre tarifeleri (1 Mart 1926)

Adapazarı-Arifiye					Arifiye-Adapazarı				
401 Numaralı Karışık Treni	Varış		Hareket		406 Numaralı Karışık Treni	Varış		Hareket	
	Saat	Dakika	Saat	Dakika		Saat	Dakika	Saat	Dakika
Adapazarı	-	-	06	50	Arifiye	-	-	07	45
Arifiye	07	10	-	-	Adapazarı	08	05	-	-
403 Numaralı Karışık Treni					404 Numaralı Karışık Treni				
Adapazarı	-	-	13	40	Arifiye	-	-	15	10
Arifiye	14	00	-	-	Adapazarı	15	30	-	-
405 Numaralı Karışık Treni					402 Numaralı Karışık Treni				
Adapazarı	-	-	20	25	Arifiye	-	-	21	15
Arifiye	20	45	-	-	Adapazarı	21	35	-	-
Bütün Seferlerin Yolculuk Süresi	20 Dakika				20 Dakika				

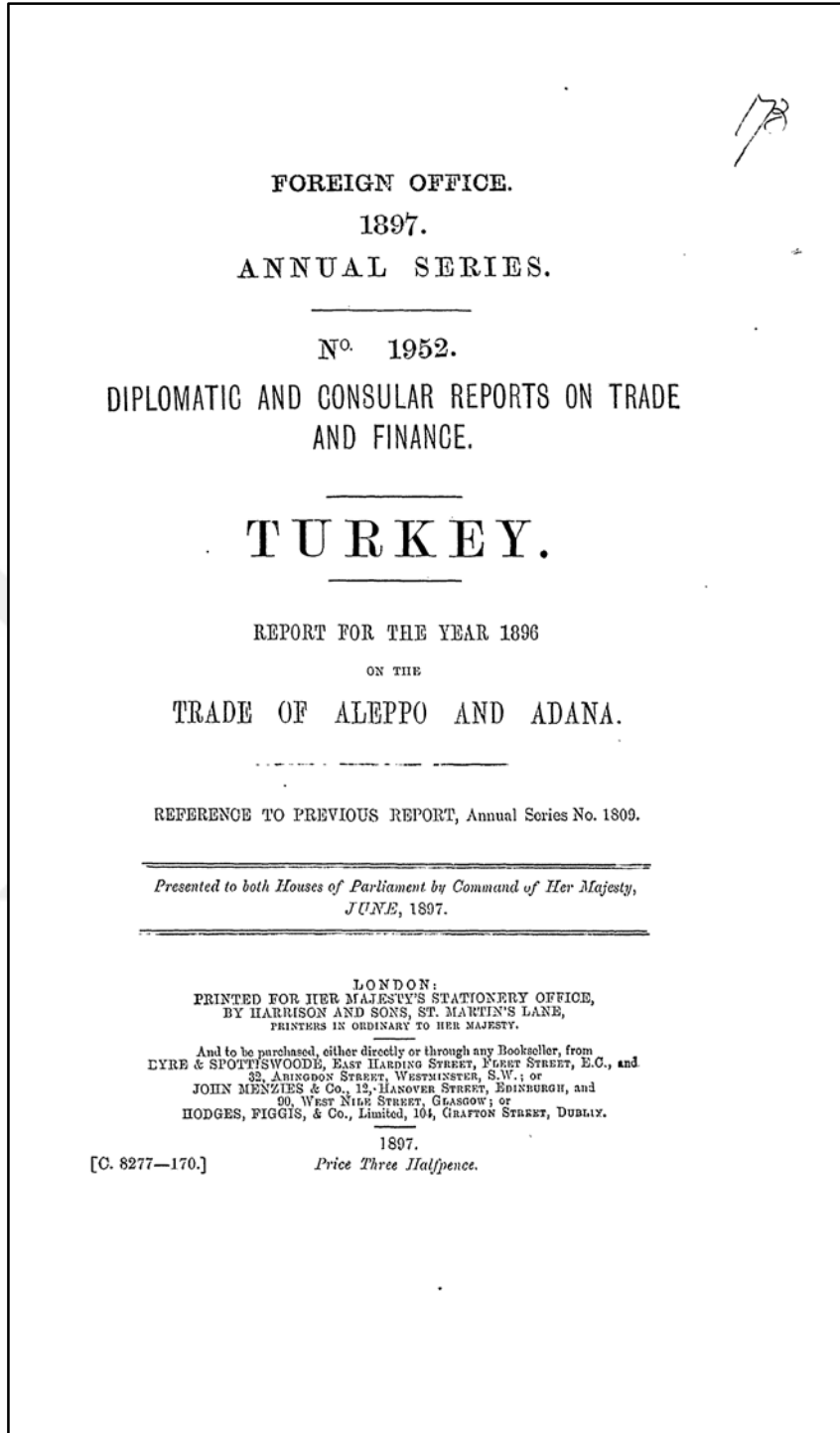
Kaynak: Anadolu-Bağdad Demiryolları Yolcu Rehberi. (İşbu Kîse Derununde Seyr ve Hareket Cedvelleri ile Yolcu Ücret Tarifeleri Vardır 1926)

Ek 26: Alayund-Kütahya ile Kütahya-Alayund arasındaki tren seferlerinin istasyonlara göre tarifeleri (1 Mart 1926)

Alayund-Kütahya					Kütahya-Alayund				
350 Numaralı Tren	Varış		Hareket		351 Numaralı Tren	Varış		Hareket	
	Saat	Dakika	Saat	Dakika		Saat	Dakika	Saat	Dakika
Alayund	-	-	04	45	Kütahya	-	-	05	50
Kütahya	05	10	-	-	Alayund	06	15	-	-
352 Numaralı Tren					353 Numaralı Tren				
Alayund	-	-	07	00	Kütahya	-	-	08	20
Kütahya	07	25	-	-	Alayund	08	45	-	-
354 Numaralı Tren					355 Numaralı Tren				
Alayund	-	-	20	35	Kütahya	-	-	21	50
Kütahya	21	00	-	-	Alayund	22	15	-	-
356 Numaralı Tren					357 Numaralı Tren				
Alayund	-	-	22	55	Kütahya	-	-	23	35
Kütahya	23	20	-	-	Alayund	24	00	-	-
Bütün Seferlerin Yolculuk Süresi	25 dakika				25 dakika				

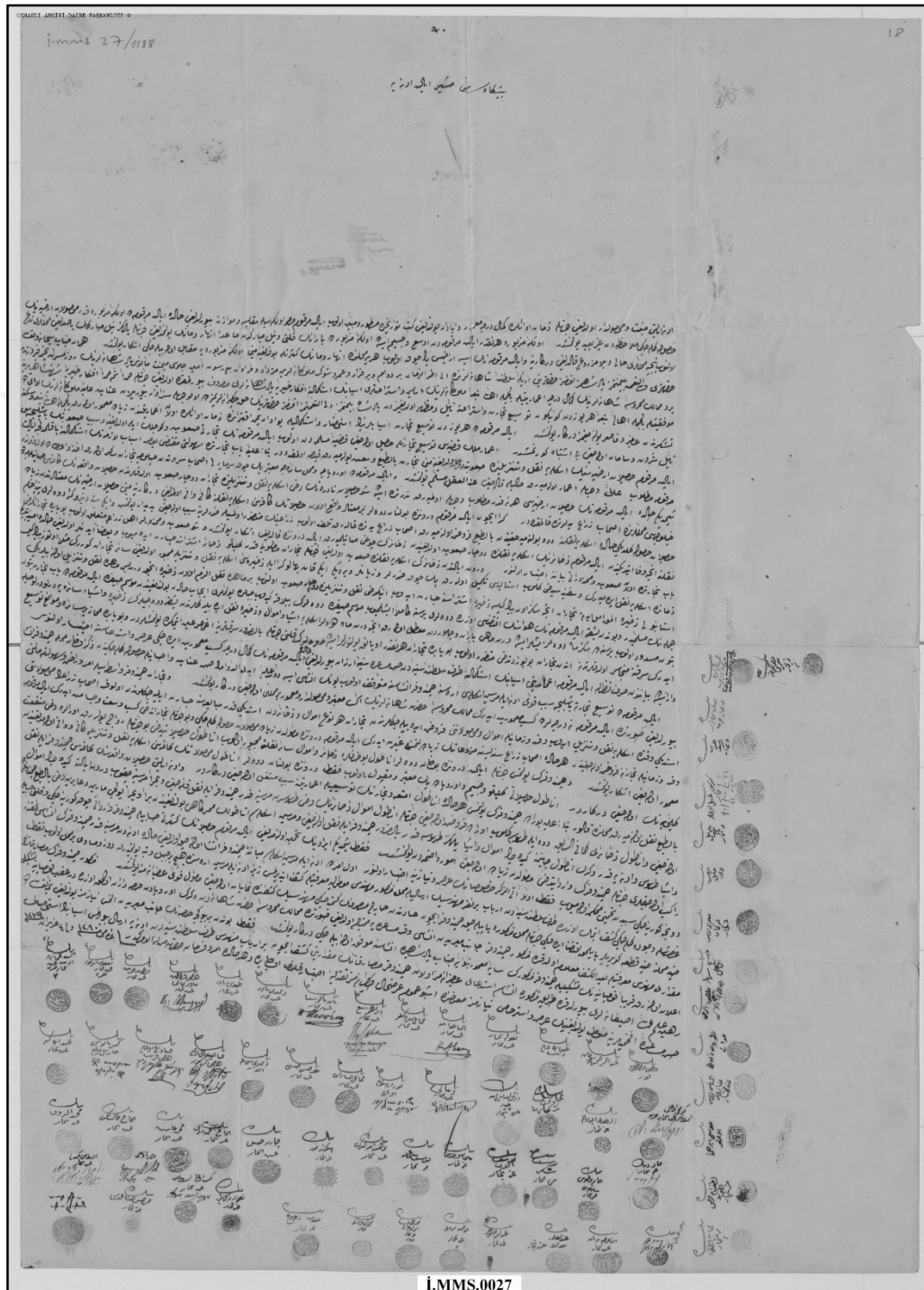
Kaynak: Anadolu-Bağdad Demiryolları Yolcu Rehberi. (İşbu Kîse Derununde Seyr ve Hareket Cedvelleri ile Yolcu Ücret Tarifeleri Vardır 1926)

Ek 27: 1896 Great Britain Foreign Office'n Halep ve Adana'nın ticaret raporunun kapağı



Kaynak: Great Britain Foreign Office, *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey, Report for The Year 1896 on The Trade of Aleppo and Adana*, 1897.

Ek 28: Çukurova'da üretilen ürünlerin Mersin Limanı'na nakliyesinde büyük memeli hayvanlara dayalı ulaşım sisteminin yetersiz kaldığını ve bu sorunun çözümü olarak demiryolunun yapılması gerektiği hakkında Osmanlı Arşiv belgesi (16 Haziran 1863)



Kaynak: BOA, İ.MMS., 27/1188

ÖZGEÇMİŞ

Adı ve Soyadı

Doğum Tarihi

E-mail

Öğrenim Durumu :

Derece	Bölüm/Program	Üniversite	Yıl
Lisans	Tarih	Uludağ Üniversitesi	2010
Yüksek Lisans	Tarih	Mersin Üniversitesi	2014
Doktora	Tarih	Mersin Üniversitesi	2022

Görevler :

Görev Ünvanı	Görev Yeri	Yıl
Araştırma Görevlisi	Mersin Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı	2013-2022

ESERLER (Makaleler ve Bildiriler)

1. Arslan, O. (2015). 1927-1928 Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesine göre Türkiye'deki üretim tesislerinin güç kaynakları üzerine kantitatif bir çalışma. *Turkish Studies International Periodical For The Languages, Literature And History Of Turkish Or Turkic*, 10(9), 43-58.
2. Arslan, O. (2017). İbn-i Haldûn ve Jared Diamond'da uygarlıkların farklı hızda gelişmesinin incelenmesi. *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 4(12), 283-298.
3. Arslan, O. (2017). Tarsus elektrik altyapısı tarihine bir bakış (1916-1938). *Tarih İncelemeleri Dergisi*, 32(1), 1-16.
4. Arslan, O. (2018). Modernleşen Bir Liman Kent: Elektrikli Mersin (1914-1939). *Çukurova Araştırmaları Dergisi*, 4(1), 27-41.