



T.C.

**RECEP TAYYIP ERDOĞAN ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI**

**XIX. YÜZYILDAN XX. YÜZYILIN İLK ÇEYREĞİNE KADAR
RİZE VE ÇEVRESİNDE HABERLEŞME, ULAŞIM VE
BAYINDIRLIK
(Yüksek Lisans Tezi)**

Züleyha HANEDAR

Danışman

Doç. Dr. Abdullah BAY

RİZE

2023

KABUL VE ONAY

Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalında, Doç.Dr. Abdullah BAY danışmanlığında, Züleyha HANEDAR tarafından hazırlanan, *XIX. Yüzyıldan XX. Yüzyılın İlk Çeyreğine Kadar Rize ve Çevresinde Haberleşme, Ulaşım ve Bayındırlık* adlı bu tez çalışması, 17/02/2023 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda oy birliği ~~oy~~ ~~çokluğu~~ ile başarılı bulunarak jürimiz tarafından **Yüksek Lisans Tezi** olarak kabul edilmiştir.

Jüri Üyeleri	Unvanı, Adı SOYAD	İmza
Başkan	: Doç. Dr. Abdullah BAY	
Üye	: Dr. Öğr. Üyesi Yeliz USTA	
Üye	: Dr. Öğr. Üyesi Hakan TAN	

ETİK BEYAN

Tarih Yüksek Lisans programından mezun olmak üzere teslim ettiğim “XIX. Yüzyıldan XX. Yüzyılın İlk Çeyreğine Kadar Rize ve Çevresinde Haberleşme, Ulaşım ve Bayındırlık” adlı tezim, bilim ve araştırma etiği prensiplerine riayet edilerek tarafımdan yazılmıştır.

Tez çalışmamda, başka kaynaklardan aktarılan bütün bilgi ve alıntılar, Enstitünüz Tez Yazım Kılavuzuna uygun olarak açıkça gösterilmiştir. Kaynağı gösterilenler dışında kalan bütün bilgiler uygun araştırma yöntemi kullanılarak tarafımdan edinilmiş ve esere bu şekilde yansıtılmıştır. Şahsıma ait olmayan hiçbir bilgi, kasıt veya kusurlar, şahsıma aitmiş gibi gösterilmemiştir. İnternet kaynakları dâhil, sahibine/kaynağına atıf yapılmaksızın hiçbir bilgi kullanılmamıştır. Aksinin ortaya çıkması halinde doğacak bütün hukuki, idari, akademik ve etik sorumluluk tarafıma ait olacaktır. Eserin tesliminden sonra herhangi bir zamanda, bilim etiğine aykırılık tespit edilmesi ve / veya eserimle ilgili intihal veya intihal şeklinde anlaşılacak bir durumun ortaya çıkması halinde; Üniversiteniz ve eğitim kadronuzun hiçbir şekilde sorumlu tutulmayacağını hür irademle kabul, beyan ve taahhüt ederim.17/02/2023

Züleyha HANEDAR

ÖN SÖZ

Karadeniz bölgesi yüksek dağların ve yamaçların sahilden başlayarak yüksek rakımlı yaylalara ulaştığı coğrafi konumu ile oldukça zorlu bir bölgedir. Tarih boyunca deniz yolu sayesinde bölgeye gelen insanların ilgisini çeken unsurları barındırmıştır. Rize, Doğu Karadeniz Bölgesi'nde büyük bir şehir olan Trabzon ve önemli bir liman kenti olan Batum'un arasında küçük ama liman şehri olma özelliği taşıyan bir yerdir. Eski çağlarda keten, balık kereste gibi malların ihraç edildiği bir yer olan bu küçük şehir sonraki tarihlerde Trabzon'da kurulan Rum Devleti'nin hâkimiyetinde kalmıştır. Nihayetinde Osmanlı Devleti'nin hâkimiyetine girmesiyle devletin idari birimlerinden biri olmuştur. Çalışmamızın konusu XIX. yüzyıldan başlayıp XX. yüzyılın ilk çeyreğine kadar geçen süreçte Rize ve çevresindeki ulaşımın nasıl gelişim gösterdiği ulaşımına bağlı olarak haberleşme araçlarının nasıl işlediği ve sancak merkezi olduktan sonra devletin burada başlattığı bayındırlık hizmetlerini kapsamaktadır.

Çalışmanın amacı bahsedilen dönem içerisinde Rize ve yakın çevresinin birçok alanda ve özellikle idari anlamda yenileşmenin yapıldığı Tanzimat Dönemi boyunca haberleşme, ulaşım ve bayındırlık faaliyetlerinin hangi aşamalardan geçtiğini ortaya koymaktır. Çalışma konusunun tespit edilmesi, planlanması ve yazım aşamasında her türlü desteği veren danışman hocam sayın Doç. Dr. Abdullah BAY'a, kaynak konusunda katkı sunan hocam sayın Dr. Öğr. Üyesi Resul TURAN'a, teşekkürlerimi sunarım. Yüksek lisansımın ders döneminde hayatta olan, eğitimime her türlü desteği veren merhum babam Muzaffer MORGÜL'e ve anneme minnettarım. Tezin, Rize ve çevresi için yapılacak çalışmalara katkıda bulunmasını temenni ederim.

Züleyha HANEDAR

2023/RİZE

İÇİNDEKİLER

KABUL VE ONAY	I
ETİK BEYAN.....	II
ÖN SÖZ	III
İÇİNDEKİLER	IV
ÖZET	VI
ABSTRACT.....	VII
KISALTMALAR.....	VIII
TABLolar LİSTESİ.....	IX
GİRİŞ	1
1. ULAŞIM	15
1.1.Osmanlı Devleti’nde Kara Yolu	15
1.1.1. Rize’de Kara Yolu Ulaşımı.....	18
1.1.2. Rize’de Yollar ve Güzergâhlar	22
1.2. Osmanlı Devleti’nde Demir Yolu.....	26
1.2.1. Rize’de Demir Yolu Projeleri	28
1.3. Osmanlı Devleti’nde Deniz Yolu	32
1.3.1. Karadeniz’deki Başlıca Hatlar	33
1.3.2. Rize’de Taşımacılık Yapan Şirketler	36
2. HABERLEŞME.....	44
2.1. Osmanlı Devleti’nde Menzil ve Posta	44
2.1.1. Rize’de Menzil ve Posta	47
2.2. Osmanlı Devleti’nde Telgraf	51
2.2.1. Rize’de Telgraf	53
3. BAYINDIRLIK	65

3.1. Rize Hükümet Konağı	66
3.2. Belediye Binası	68
3.3. Kazalardaki Hükümet Konakları	69
3.4. Hapishaneler	72
3.5. Liman	76
3.6. İskele	77
3.7. Deniz Fenerleri	80
3.8. Karantinahaneler	82
3.9. Eğitim Binaları	83
3.10. Hastaneler	88
3.11. Muvakkithane	88
4.SONUÇ	90
KAYNAKÇA	92
EKLER	102

Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü

Ana Bilim Dalı : Tarih

Tez Türü : Yüksek Lisans Tezi

Danışman : Doç. Dr. Abdullah BAY

Hazırlayan : Züleyha HANEDAR

Yıl : 2023

Sayfa Sayısı : 109

ÖZET

XIX. YÜZYILDAN XX. YÜZYILIN İLK ÇEYREĞİNE KADAR RİZE VE ÇEVRESİNDE HABERLEŞME, ULAŞIM VE BAYINDIRLIK

Osmanlı Devleti'nin birçok alanda değişim ve düzenleme hareketlerine girdiği Tanzimat Dönemi, bütün ülkede etkisini göstermiştir. Doğu Karadeniz Bölgesi'nde küçük bir yerleşim yeri olan Rize, Trabzon Vilayeti' ne bağlı kaza birimi olarak idari sistemde yerini almıştır. 1877-78 Osmanlı –Rus Savaşı sonrası sınırların değişmesi ile Lazistan Sancağı'nın merkezi olmuştur. Çalışmanın amacı XIX. yüzyılın başından başlayarak Rize'nin merkez olma sürecine girmeden öncesi ve sonrasında ulaşım, haberleşme ve bayındırlık faaliyetlerini tek bir çalışmada değerlendirip bu konuda bütünlük sağlayan bir literatür oluşturmaktır.

Anahtar Kelimeler: Rize, Haberleşme, Telgraf, Ulaşım, Bayındırlık,

Recep Tayyip Erdoğan University İnstitute Graduate Studies

Department: : History

Thesis Type : Master Thesis

Supervisor : Assoc. Prof. Dr. Abdullah BAY

Author : Züleyha HANEDAR

Year : 2023

Pages : 109

ABSTRACT

COMMUNICATION, TRANSPORTATION AND PUBLIC WORKS IN RIZE AND SURROUNDING AREAS BETWEEN XIX. CENTURY AND XX. CENTURY

The transformation had taken effect throughout the country during the Tanzimat era in which the Ottoman Empire implemented reforms in all areas. As a small residential area in the East Black Sea, Rize had taken place in the administrative system as a kaza unit linked to the Trebizond Vilayet. It had become the center of the Lazistan Sanjak with the changes in borders after the 1877-78 Ottoman-Russian War. The purpose of this study is to evaluate the current situation and the development stages of transportation, communication and public works starting from the beginning of the XIX. century until the pre and post periods of Rize's centralization process and create a literature the east that provides integrity regarding the subject.

Keywords: Rize, Communication, Telegram, Transportation, Public Works

KISALTMALAR

bkz.	: Bakınız
BOA	: Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi
çev.	: Çeviren
cm.	: Santimetre
ed.	: Editör
H.	: Hicri
haz.	: Hazırlayan
km.	: Kilometre
S.	: Sayı
s.	: Sayfa
vd.	: Ve diğerleri
vb.	: Ve benzeri
yy.	: Yüzyıl

TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 1. Rize'ye Uğrayan Vapur ve Yelken Gemileri 1901	38
Tablo 2. Rize'de Vapur ve Yelken Gemileri ile Taşınan Yük Miktarları 1901	39
Tablo 3. 1316 Senesinde Rize İskelesi'nden Vapur ve Yelken Gemileriyle Gerçekleşen İthalat ve İhracatın İstatistik Cetveli	40
Tablo 4. Telgraf Hattı İçin Malzemenin Cinsi ve Tutarı	56
Tablo 5. 1870-1904 Telgraf ve Posta Memurları	62



GİRİŞ

Ulaşım insan ya da eşyanın bir yerden başka bir yere aktarılmasını toplumlar arası etkileşim, ticaret ve kültür aktarımını sağlayan önemli bir iletişim aracıdır. Yol ise insanların ihtiyaç maddelerini bir yerden başka yere taşınmasında kullanılan araziye uygun dönemin nakil araçları kullanılarak yapılan aktarımdır. Yol dediğimizde insanoğlunun yaşam alanı olduğu için öncelikle kara yolları aklımıza gelmektedir. Yollar ilk zamanlarda insan ve hayvan izleriyle oluşan patika olarak tabir edilen yaya yolları şeklindeydi. Zamanla ulaşım araçları ortaya çıktıktan sonra yollar bu araçlara göre şekil almaya başlamıştır. Basit ve masrafsız olan yollarda mesafe kat etme yavaş olduğundan konaklama yerleri ve menzillere ihtiyaç duyulmuştur¹.

İnsanoğlunun var oluşundan beri yollar, askeri, ticari ve stratejik açıdan her zaman önemli olmuştur. Büyük devletler örneğin Roma İmparatorluğu'nun yollara verdiği önem tarih boyunca birçok devlete örnek olmuştur. Yollar toplumların gelişmişlik düzeyini göstermede bir ölçü kabul edilmiştir. Anadolu topraklarında da Romalılardan kalma yol ağı Selçuklular ile devam etmiş ve Osmanlı Devleti aldığı yol mirasını askeri alanda değerlendirerek yeni yol ağlarıyla ve sulak yerlerde yaptıkları köprülerle Anadolu'da yol bütünlüğünü sağlama noktasında gayret göstermişti².

Ticari faaliyetlerin yoğun yaşandığı yerler aynı zamanda yolların kesiştiği özellikle liman yerlerine yakın mevkilerdir. Hayatın akışını düzen içinde sağlamada ulaşımın kolay ve hızlı olması yolların gelişmişliği ile alakalıdır. Anadolu toprakları, üzerinde kurulmuş pek çok devletten kalma geniş bir yol ağını barındıran Asya ve Avrupa'yı birleştiren bir coğrafyadır. Birçok kavmin kullandığı büyük bir ticari faaliyetin aktarımcısı tarihi İpek Yolu'nun da güzergâhında olan Anadolu'nun bu kadim topraklarında aldığı yol mirasını, üzerinde kurulan en büyük devletlerden biri olan Osmanlı Devleti geliştirerek çoğaltmasını bilmiştir³.

Osmanlı Devleti'nde yolların başlangıç noktası başkent İstanbul'du. Bütün yollar buradan başlayarak Anadolu ve Rumeli'ye doğru sağ, sol ve orta kol olarak

¹ H.Sadi Selen, "Türkiye'nin Yol Sistemleri", *Coğrafya Dergisi*, 3/4, (Ocak 1943), 353.

² Selen, "Türkiye'nin Yol Sistemleri", 354.

³ Emrah Çetin, *Tanzimat'tan Meşrutiyet'e Kara Yolu Ulaşımı* (Ankara: Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi 2013).1-4.

ayırılmıştır ve bunlar tali yollarla birbirlerine bağlanmıştı. Anadolu sağ kol, İstanbul'dan başlamakta İç Anadolu'dan Halep'e ulaşmaktaydı. Bu yol askeri ve ticari amaçla kullanılan en işlek yollardan biriydi ve kutsal topraklara ulaştığı için Hac Yolu olarak da bilinmekteydi⁴. Orta kol ise Karadeniz'in iç kesimlerine ve Sivas, Malatya ve Diyarbakır'a ulaşıyordu. Sol kol Merzifon'a kadar orta kolla aynı şekilde devam etmekte Ladik, Akhisar, Giresun, Kelkit, Aşkale, Erzurum ve Hasankale'ye ulaşan bu yol, tekrar ayrılarak Tebriz'e kadar gitmekteydi. Bütün Anadolu'da bu şekilde düzenli bir yol güzergâhı oluşturulmuştur. Ana yollar tali yollarla birbirlerine bağlanmış ve geçiş yerlerinde derbentler, kervansaraylar, menziller inşa edilmiştir.

Anadolu'nun coğrafi yapısı nedeniyle iç kesimlerde dağlık araziler ulaşımın zorlukla sağlandığı yerler olmuştur. Bütün unsurlar yollar geliştikçe değişime uyum sağlamak üzere yeni sistem içinde yerini bulmuştur. Yol sistemi ihtiyaçlara göre şekillenmeye devam etmiştir. XV.III ve XIX. yüzyıldan itibaren yaya ve hayvan taşımacılığı yapılan sisteminden araba ile yapılan yolculuk sistemine geçiş yapılmıştır. Osmanlı Devleti'nde ise 1839'ta başlayan Tanzimat Dönemi ile birçok alanda yapılan yeni düzenlemelerle yol politikası da değişim göstermiştir. Bu döneme kadarki yol politikası var olanı tamir etme yönündeyken bu dönem itibariyle oluşan yeni ihtiyaçlara uygun yolları inşa etme noktasında devam etmiştir.

XIX. yüzyılda teknolojik gelişmeler buharlı makineleri ortaya çıkarmış ve yurt dışında ilk demir yolu ulaşımı örneği ortaya çıkmıştır. Osmanlı Devleti'nde ise Sultan Abdülmecid döneminde bu yeni ulaşım aracının Osmanlı Devleti coğrafyasında kullanılması noktasında girişimde bulunulmuştur. Demir yolu kullanımını gelişmişliğin bir göstergesi olarak kabul edilmiş ve bu teknolojinin Osmanlı Devleti sınırlarında da kullanılması için gayret edilmiştir. 1865'te Nafia Nezareti kurulmuş ve demir yolu faaliyetleri ülkede başlamıştır⁵. Mevcut dönemde Osmanlı Devleti'nin ekonomisinin bu yatırımları karşılayacak güçte olmaması ve bu konuda yeterli, yetişmiş personel eksikliği nedeniyle demir yolu için raylarının döşenmesi ve diğer gerekenler konusunda Osmanlı Devleti yönetimini yabancı sermayeye yönelmesini zorunlu kılmıştır⁶. İlk başlarda bu teknoloji için gereken donanıma sahip olmayan Osmanlı

⁴ Selman Soydemir, "Osmanlı Devrinde Hac Yolları", *Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz- Demiryolları*, ed. Vahdettin Engin- Ahmet Uçar-Osman Doğan, (İstanbul: Çamlıca Yayını 2.Baskı, 2013), 55.

⁵ Ali Satın, "Osmanlı'nın Demir yolu Çağına Girişi", *Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz- Demiryolları*, ed. Vahdettin Engin- Ahmet Uçar-Osman Doğan, 209

⁶ Ali Akyıldız, *Osmanlı'da Ulaşımın Modernleşmesi*, (İstanbul: Timaş Yayını, 2019), 155.

Devleti 1871 itibariyle demir yollarını kendi iş gücüyle yapmaya başlamış bunun ilk örneği Haydarpaşa-İzmit demir yolu olmuştur⁷.

Kara yollarında yolların imarı ve demir yolu yapım faaliyetleri tüm hızıyla devam ederken üç tarafı denizlerle çevrili Anadolu topraklarında denizcilik ve deniz yolu ulaşımı önemli bir yer tutmaktaydı. XIX. yüzyılda buharlı gemiler denizlerde aktif olmaya başlamış Osmanlı Devleti'nin de bu gelişime ayak uydurması neticesinde ilk buharlı gemiler yurt dışından satın alınmıştı. Karadeniz'in 1800'lerde yabancı gemilerin ticaretine açılması ile deniz yolu trafiği başka bir boyuta geçmiş sadece yolcu taşımacılığı ve ticaret değil haber ulaşımı alanında da hızlı olması bakımından yaygın kullanıma geçmiştir.

Ulaşımındaki gelişmeler postacılık faaliyetlerinin seyrini değiştiren, gelişimi paralel olarak ilerleyen ayrılmaz unsurlardır. Haberleşmenin sağlanması, haberin hızlı ve güvenilir şekilde iletilmesi, yolların ve ulaşımın kalitesiyle bağlantılıdır. Haberleşme konusu tarih boyunca gelişimini sürdürmüş ve yol ağıyla dönemin teknolojisine göre şekillenmiştir. Menzil Teşkilatı Osmanlı Devleti'nin resmi haberciliğini sağlayan bir yapı olarak yollarda haberin taşıyıcısının at değiştirme ve ihtiyacını karşılamaktaydı. Haberleşme bu şekilde devam ederken, ulaşımın iyileştirilmesi ile postacılık daha ileri bir noktaya taşınmıştı. Osmanlı Devleti önceki devletlerden aldığı haberleşme teşkilatlarını geliştirerek atlı posta şeklinde Menzil Teşkilatı'nı kullanmıştır. Bu sistemde öncelikle devletin resmi evraklarını *ulak* adı verilen atlı bir görevli hızlıca yerine ulaştırıyordu. İlerleyen yıllarda bu teşkilatta bozulmalar meydana gelmiş ve geçen süre içinde sistemin düzgün işleyebilmesi için bir takım düzenlemeler yapılmıştır. Mevcut sistemde yapılan iyileştirmelere rağmen istenilen verim alınamadığından Sultan Abdülmecid döneminde 1840'ta Posta Nezareti kurulmuştur. Dönemin gelişmeleriyle evrilen haberleşme sistemi yalnızca resmi evrak taşımacılığı ile sınırlı kalmayacak, halkın da faydalanabileceği bir hizmet olarak faaliyetlerine devam edecektir⁸.

Teknolojik gelişmeler ve yeni buluşlar posta sisteminden farklı olarak haberleşmeyi daha hızlı hale getiren telgraf sistemini ortaya çıkarmıştır. İlk kez yurt dışında icat edilen ve kullanılan bu sistem, Osmanlı Devleti'nde ise ilk olarak Kırım

⁷ Satan, "Osmanlı'nın Demir yolu Çağına Girişi", 215.

⁸ Nesimi Yazıcı, Tanzimatta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı, *Ankara Üniversitesi Osmanlı Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 3(1992), 136.

Savaşı döneminde (1853-56) kullanılmış ve bu teknoloji kısa sürede ülkede yaygın hale gelmeye başlamıştır.

XIX. yüzyıl itibariyle Osmanlı Devleti'nde değişim her alanda kendini göstermeye devam ederken konu çerçevesinde bu gelişmelerin Doğu Karadeniz'in küçük liman şehri Rize'deki yansımalarına bakıldığında Rize'de kara yolu ulaşımı, coğrafyası nedeniyle her zaman zorlu olmuş yağmurlu iklimi nedeniyle kullanılan kara yolları mevsimsel şartlardan çok fazla etkilenmiştir.

Rize ve yakın çevresinin yol ağının özellikle I. Dünya Savaşı yıllarındaki kullanımını hakkında daha geniş bilgilere ulaşabilmekteyiz. Şose tabir edilen yollar Rize'de sahil boyunca yer yer görülmekte iken yüksek kesimlere doğru çıkıldıkça patika şeklinde devam edebilmekteydi. Bu durumda şehir için deniz yolu en önemli dışa açılma kapısıydı. Deniz yolu faaliyetleri, kayıkcılık Rize'de en çok kullanılan unsurlardır. Bu anlamda ulaşım ve yol berberinde haberleşmenin kolaylaşması ve çeşitlenmesini getirirken bayındırlık faaliyetleri de bu bağlamda artmıştır.

Şehirlerde yapılaşmaya bakıldığında ulaşımdaki gelişimle paralel olarak çeşitlilik gösteren bayındırlık faaliyetleri Anadolu ve kırsal alanda köprü, han, menzil yerleri şeklinde kendini gösterirken şehir merkezlerinde daha çeşitli olarak ortaya çıkmıştır. Hükümet konakları, iskele, hamam, hastane, eğitim binaları, kışla ve ibadethanelerin yapımı şehirlerin cazibe merkezi olmalarını sağlamıştır. Çalışmada Osmanlı Devleti'nde Tanzimat Dönemi olarak bilinen, ülkede birçok değişim ve düzenlemelerin yapıldığı dönemde XIX. yüzyıldan başlayarak Rize ve çevresinde haberleşme, ulaşım ve bayındırlık hizmetlerinin XX. yüzyılın ilk çeyreğine kadarki dönemde gelişim ve dönüşüm süreci incelenmektedir. Bu konunun belirlenmesindeki amaç, Rize ve çevresinde bu başlıklar altında müstakil bir çalışma olmamasıdır. Konumuz dahilinde olan iskele, liman, vapur işletmeleri hakkında makale ve derleme şeklinde hazırlanmış çalışmalar bulunmaktadır⁹. Tanzimat'tan sonra Osmanlı Devleti'nin genelini kapsayan¹⁰ ulaşım ve bayındırlık konusu hakkında çalışmalar yapılmış kitaplar ve doktora tezleri yazılmıştır¹¹. Lazistan'ın genel yapısı hakkında

⁹ Filiz Dıġırođlu-Gökçen C. Albayrak "Rize İskelesi İnşa Projesi", *Rize Defteri* 2, ed. İsmail Kara (İstanbul: Dergah Yayınları 2013), 99-110; Davut Hut, "Rize'de Osmanlı Dönemi Vapur Ulaşımı", *Rize Defteri* 3, ed. İsmail Kara (İstanbul: Dergah Yayınları, 2013.), 27-39.

¹⁰ Çetin *Tanzimat'tan Meşrutiyet'e Kara Yolu Ulaşımı*, 13-64.

¹¹ Sevim Erdem, *Sultan II. Abdülhamit Devri(1876-1908) Osmanlı Devleti'nde Bayındırlık Faaliyetleri* (Elazığ: Fırat Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2010), 241.

yüksek lisans tezi yapılmıştır¹² ancak çalışmada belirlenen başlıklar altında Rize ve çevresini doğrudan içeren bir çalışma yapılmamıştır.

Çalışmada konunun, Rize ve çevresi olarak işlenmesinin nedeni idari sınırlarının değişmiş olmasıdır. Öncesinde vilayete bağlı kaza iken sınırların değişimi ile Lazistan Sancağı'nın merkezi olmuştur. Tez başlığı ve kapsamı bu anlamda Lazistan olarak değil Rize ve çevresi olarak belirlenmiştir. Bu alanda yapılan çalışmalar Lazistan Sancağı geneli baz alınarak yapılmış Rize özelinde ulaşım, haberleşme ve bayındırlık konuları detaylı incelenmemiştir. Üç ana başlık altında hazırlanan çalışmada ana başlıklara geçmeden önce Rize'nin tarihi süreci ve Osmanlı Devleti dönemindeki idari yapılanmasının detaylarına değinilmiştir.

Çalışmanın birinci bölümünde ulaşım konusu işlenmiştir. Rize'de ulaşım konusuna girmeden önce kısaca Osmanlı Devleti'ndeki ulaşımı genel hatlarıyla özetleyerek asıl konuya giriş yapılmıştır. Rize için bahsi geçen dönemde Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi belgelerinde Rize, Lazistan, Batum, Trabzon başlıklı belgeler taranmıştır. Arşiv belgelerinde yol ile ilgili bilgiler genel olarak *Şurayı Devlet (ŞD)*, *Sadaret*, *Nezaret ve Devair Evrakı (A.MKT.NZD)*, *Dâhiliye Nezareti Mektubi Kalemi(DH. MKT.)*, *Dâhiliye İrade(DH.ID)* fonlarından edinilmiştir. İncelenen dönemde Rize'de hangi yolların olduğu ne şekilde kullanıldığı, yol yapım çalışmaları, projeler, yapımına başlanıp yarım kalan çalışmalar, yol güzergâhları araştırılmış belgeler ışığında detayları ortaya çıkarılmaya çalışılmıştır. Arşiv belgelerinden yararlanırken çevirilerinde haritalardaki yer isimleri, özel isimlerle yer tespitleri konusu uzun bir süre incelenmiştir. Bahsi geçen dönemde kullanılan yer isimleri günümüzde yerel halk tarafından kullanılmaya devam etse de belgelerde farklı telaffuzlarla yer almasından dolayı yer ve özel isim hususuna dikkatlice değinilmiştir.

Çalışmanın ikinci bölümünde haberleşme başlığı yer almaktadır. Bu kısımda öncelikle Osmanlı Devleti'ndeki haberleşmenin genel olarak geçirdiği süreç ele alınmış ve Rize'de haberleşme kısmına geçilmiştir. Rize ve çevresinin bu dönemde haberleşme yolları incelenmiş özellikle telgraf hattı çekimi ile ilgili yapılan yazışmalar Osmanlı Arşivi'nden tespit ve temin edilmiştir. Bu bölümde Arşiv

¹² Kamil Semih Kalyoncuoğlu, *Lazistan Sancağı'nın Sosyo- Ekonomik Yapısı (1877-1918)*, (İstanbul: Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi 2019), 68-85.

belgelerinde yararlanılan fonlardan bazıları; *Sadaret Nezaret Devair Evrakı*(A.MKT.NZD), *Dâhiliye Mektubi Kalemi*(DH.MKT), *Sadaret Muhimme Kalemi Evrakı* (A.MKT.MHM), *Sadaret Meclis-i Vala Evrakı*(A.MKT.MVL), *Hariciye Nezareti Mektubi Kalemi* (HR.MKT), *Yıldız Tasnifi Perakende Evrakı Umum Vilayetler Tahriratu*(Y.PRK.UM), *İrade Hariciye* (İ.HR), *Maârif Nezareti Tedrisat-i İbtidaiyye Kalemi*'(MF.İBT), dir. Ayrıca konu hakkında yapılan tezler, araştırma makaleleri ve kitap çalışmalarına dayanılarak Rize'nin haberleşme sürecindeki gelişmeler ortaya çıkarılmaya çalışılmıştır.

Çalışmanın son bölümünde bayındırlık hizmetleri ele alınmış özellikle Rize'nin kaza merkezi olduktan sonraki dönemde devlete ait kamu binaları işlenmiştir. Yerel halkın bağısladığı ancak kurumlarca kullanılan yerler konu kapsamındadır. Vakıf eserleri olan dini yapılar konuya dahil edilmemiştir. Rize ve çevresindeki köprüler konusunda yeterli belgeye ulaşılamadığından bayındırlık kısmında eksik kalmıştır. Trabzon Vilayeti Salnamesi kullanılan diğer ana kaynaklardandır ancak salnamede şehir hakkında verilen genel bilgiler tekrar bilgi içermektedir. Konu hakkında yazılan doktora ve yüksek lisans tezleri ile araştırma makaleleri, kitaplar ulaşım ve haberleşme konusunun birbiriyle bağlantılı olması nedeniyle hemen hemen aynı çalışmalardır tekrar isimleri burada zikredilmemiştir. Çalışmanın ekler kısmında bahsi geçen konular hakkında ilgili görsel ve belge örnekleri almaktadır. Bu kapsamda sadece Rize'deki haberleşme ve ulaşım konusu hakkında yapılacak çalışmalara kaynak olma bakımından bir literatür oluşturulmuştur.

Rize ve yakın çevresinin tarihi süreci; Yüzey şekillerinin ve coğrafi konumunun getirdiği doğal savunma sistemi zengin yer altı ve yer üstü kaynakları, birçok canlı türünün yaşadığı deniziyle birlikte eskiçağ ve devamında çeşitli halklara ev sahipliği yapmış olan Karadeniz Bölgesi güç mücadelelerinin de yaşandığı bir yer olmuştur¹³. Derin vadilerle parçalanmış olan sahil şeridi ve güneyde 4000 metreyi aşan Rize dağları, tarih boyunca ulaşım ve yaşam şartlarının zor olduğu bir yer olmuştur. Bu şartlar gereği ulaşımın yakın döneme kadar hem kıyı şeridi hem de iç kesimlerle

¹³ Osman Emir, "M.Ö.VI. Yüzyıllarda Samsun ve Çevresinde Kolonizasyon Faaliyetleri", *Samsun Sempozyumu 13-16 Ekim 2011* ed. Mahmut Aydın- Bekir Şişman vd. (Samsun: Ceylan Ofset Yayını, 2012), 664.

bağlantısı olan dağ yollarının bugünkü anlamda oluşturulup kullanılmaya başlamadan önce deniz bölge için dışarıya açılma kapısı olmuştur¹⁴.

Rize adının şehrin kurulduğu yere işaretle “dağ eteği”, manâsında “Rhizo” dan geldiği veyahut da vaktiyle bölgede pirinç yetiştirildiği için Yunanca “Rhizos” (Pirinç) kelimesinden geldiği görüşü ağırlık kazanmıştır¹⁵. Bu bilgi aynı zamanda pirincin kendiliğinden yetişmeyen bir bitki olmamasından dolayı Antik Çağ’da bölgede tarım yapmayı bilen insanların yaşadığını göstermektedir¹⁶. Doğu Karadeniz’deki en eski yaşam izlerini Kolonistler sayesinde öğrenmekteyiz ancak bu bilgiler bölgeye dışarıdan gelenlerin gözünden olduğu için bilgilerde karışıklık olabilmektedir¹⁷.

Bölge tarihi için ulaşılan ilk yazılı bilgiler M.Ö. VIII. yüzyıl Urartu Yazıtları’nda geçmekte olan Kolhis adıdır. Anadolu’nun kuzeydoğusunda yer alan bu bölge Kuzeyde Kafkas Dağları, Batıda Karadeniz, Doğu da İberia ile çevrili olan bölgeyi kapsamakta olup bu sınırlar üzerinde kesin bir ortak görüş yoktur¹⁸. Doğu Karadeniz kıyılarının Yunan Kolonileri’nden önce iskâna uğradığı ve M.Ö. VIII. yüzyılın başlarında Güney Rusya ve Kafkaslarda yaşayan Kimmerler’ in Rize ve çevresine geldikleri bilinmektedir. İskitler’de Kimmerler’ den sonra bu bölgeye gelmişlerdi¹⁹. İnsanlık tarihi ve tarih öncesi dönemlere kadar uzanan Karadeniz Bölgesi’nin önemi Yunan Kolonileri’nin bölgeye gelmeye başlamasıyla artmış, Rize’de yine bu dönemde tarih sahnesinde belirgin olmaya başlamıştır. Yunan Kolonileri’ nin Karadeniz Bölgesi’ne gelmeye başladığı tarih hakkında farklı görüşler olmakla birlikte M.Ö. VII. Yüzyıldan itibaren özellikle Miletoslular’ın Karadeniz sahillerinde 90 veya 75 koloni kurdukları görüşü ağırlık kazanmıştır²⁰. Özellikle Sinop ve Trabzon gibi önemli liman merkezlerinde koloni kuran Yunan Kavimleri Rize ve çevresinde de madenler üzerinde faaliyet göstermişlerdi²¹. Bu kavimleri Karadeniz

¹⁴ Nazan Karakaş Özü, “Rize Şehri’nin Kuruluş ve Gelişmesi”, (Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi, 2004), 19.

¹⁵ İdris Bostan, “Rize”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (İstanbul: TDV Yayınları, 2008), 35: 147.

¹⁶ Ali Güveloğlu, “Rize’nin Eski Çağ Araştırmalarında Karşılaşılan Bazı Sorunlar Üzerine Notlar”, *Başlangıçtan 19. Yüzyıla Rize Tarihi*, içinde: ed. Burak Gani Erol- Ali Güveloğlu- Eyüp Kul, (Ankara: Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi Yayınları, 2020), 25.

¹⁷ Güveloğlu, Rize’nin Eski Çağ Araştırmalarında Karşılaşılan Bazı Sorunlar Üzerine Notlar”, 24.

¹⁸ Bayram Arif Köse, “Ortaçağda Rize ve Çevresinin Tarihi Coğrafyası Hakkında Bir Değerlendirme”, *History Studies International Journal Of History* 6/4 (2014), 1.

¹⁹ Karakaş Özü, Rize Şehri’nin Kuruluş ve Gelişmesi, 25.

²⁰ Emir, “M.Ö.VI. Yüzyıllarda Samsun ve Çevresinde Kolonizasyon Faaliyetleri”, 664.

²¹ Köse, “Ortaçağda Rize ve çevresinin Tarihi Coğrafyası Hakkında Bir Değerlendirme”, 1.

Bölgesi'ne çeken önemli unsurlardan bazıları ise bölgedeki madenler, canlı ve kurutulmuş balık, gemi yapımında kullanılan kereste ve köle ticareti ayrıca hayvan ticareti, zift, keten tohumu, bal mumu diğer önemli maddelerdi²². Bir dönem Pers hakimiyetinde olan Karadeniz'in Doğu kısmı M.Ö 331'de Büyük İskender'in hakimiyetine girmiş ve onun ölümüyle Sinop Pontus krallarının eline geçmişti. Bu tarihten sonra Yunan Kolonileri'nin hâkimiyeti sona ermeye başlamıştır²³.

M.Ö.180'de Pontus hâkimiyeti Rize'ye kadar ulaşmıştır. M.Ö.64'te Pontus Devleti'ni kaldıran Roma İmparatorluğu bölgede Sasaniler ile Ermeni ve Gürcü Kralları'na karşı mücadele etmiştir. Roma İmparatorluğu'nun ikiye ayrılmasından sonra bölgede Bizans yani Doğu Roma dönemi başlayacaktır. Bu şekilde Hıristiyanlığın bölgede yayılmaya başlaması yine Doğu Roma Dönemi'nde olmuştur. Müslümanların bölgedeki etkinliğine bakıldığında ise Arapların Ermenistan üzerine akınlar yaptığı Hz. Osman Dönemi'nde Rize ve çevresi bir süre vergiye bağlanmış olsa da tekrar Doğu Roma'nın denetimine geçmiştir. Emeviler Dönemi'nde bölgeye yeniden gelen Müslüman orduları Rize'yi zapt etmişlerdir²⁴.

1071 Malazgirt Zaferi öncesinde de Anadolu'ya Türk akınlarının yapıldığı bilinmekle beraber 1071 sonrasında Anadolu'nun kapılarının Türklere açılması Doğu Karadeniz kıyılarını da etkilemiştir. Bu savaş sonrası bir süre otoritesi sarsılan Bizans'ın elinde bulunan Trabzon ve çevresi üç yıl boyunca Selçuklu hâkimiyetinde kalmıştır. Türklerin bölgede nüfuz kurma çabası ve güç mücadelesi devam etmiştir²⁵. Anadolu Selçukluları döneminde Erzurum valileri tarafından yönetilen Rize I. Haçlı Seferi sonrasında tekrar Doğu Roma'nın eline geçmiş ve III. Haçlı Seferi sonrası Komnenoslar'ın kurduğu Trabzon Rum Devleti sınırları içinde kalmıştır (1204)²⁶. Rize'nin Eskiçağ'dan beri zorlu coğrafi şartlarına rağmen ticari unsurları ile bölgeye gelen çeşitli kavimlerin uğrak yeri olduğu ve kolonilere ev sahipliği yaptığı anlaşılmaktadır.

²² Emir, "M.Ö.VI. Yüzyıllarda Samsun ve Çevresinde Kolonizasyon Faaliyetleri ", 666.

²³ Köse, "Ortaçağda Rize ve Çevresinin Tarihi Coğrafyası Hakkında Bir Değerlendirme",2.

²⁴ Bostan, "Rize", 147.

²⁵ Burak Gani Erol, "Doğu Karadeniz Bölgesinde İlk Türk Yerleşimleri" Başlangıçtan 19. Yüzyıla Rize Tarihi, ed. Burak Gani Erol- Ali Güveloğlu- Eyüp Kul, (Ankara: Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi Yayınları, 2020), 177.

²⁶ Bostan, " Rize", 147.

1204 yılından sonra Haçlı Orduları'ndan kaçan İstanbul Rumları Trabzon'a gelerek, Gürcü Kraliçesi Tamara'nın desteği ile Trabzon'da bir devlet kurmuştur. Doğu Roma'nın varisi olmak isteyen bu devlet Trabzon Rum Devleti veya Trabzon Devleti olarak bilinmektedir. Osmanlı Devleti'nin fethinden önce 1204 ve 1461 yılları arasındaki dönemde Rize'nin yönetimi hakkında kesin ve geniş bilgiler bulunmamaktadır. Elde edilen bilgiler ansiklopedi ve daha sonra düzenlenmiş tapu tahrir defterlerinden yola çıkılarak yorumlanan bilgilerdir²⁷.

1461 yılında Trabzon'un fethedilmesi ile Rize savaşız ele geçirilmiş ve Osmanlı Devleti'ne bağlanmıştır. Osmanlı Devleti idaresine girdiğinde Trabzon'a bağlı küçük bir kale şehri özelliklerine sahipti. Trabzon'un ilk yöneticisi Kaptan-ı Derya Kasım Bey ilk idari yapılanmayı kurarak Rize'de toprakları tımar sistemine göre düzenlemiştir. Rize'nin merkeze bağlı kaza olarak statüsünü belirlemiştir. Rize kazasının sınırları bugünkü Çayeli (Mapavri)'nin batısından başlayarak Kalkandere, Güneysu, İyidere, Derepazarı ve İkizdere'yi kapsayan oldukça geniş bir bölgeydi. Rize, yapılan düzenlemelerle kaza statüsünü XVIII. yüzyıla kadar sürdürmüştür²⁸.

Osmanlı Devleti hâkimiyetindeki diğer pek çok idari birimde olduğu gibi Rize'de de idari birimde geniş yetkilere sahip kadı kanun uygulayıcı ve malî-idari emirleri yerine getirmekle sorumluydu. XVII. yüzyılda Osmanlı Devleti'ndeki idari değişikliklerden dolayı kadıların görev ve yetki alanlarında değişiklikler olmuştur. Kadıların bazı yetkileri Ayanlık kurumuna bırakılmıştır. Mevcut değişimler Rize'de de uygulanmaya başlamıştı. Sahil boyunca birçok yerde ortaya çıkan bölgenin ileri gelen ailelerinden olan ayanların Rize'de en bilineni Tuzcuoğulları ailesi olmuştur. Önceleri devlet için faydalı işler yapmışlardı. Faş Kalesi'nin alınmasında devlete yardımcı olmuşlardı ancak daha sonraları nüfuzlarını arttırınca başkaldırmaları başlamıştı. İsyancı çıkarmış olan bu aileden Tuzcuoğlu Memiş Ağa idam edilmiştir²⁹. Rize'de ara ara çıkan isyanlarla mücadele edilip düzen sağlanmaya çalışılmıştır.

Tanzimat Dönemi Osmanlı Devleti'nde başta idari, askeri, adli olmak üzere birçok alanda yeniliklerin yapıldığı dönemdir. Yapılan yeniliklerle kaza idari birimi olarak oluşturuldu ve başına kaza müdürü getirilmiştir. Getirilen yeni usulde kazanın

²⁷ Orhan Naci Ak, *Rize'nin Yönetim Tarihi* (Rize: Çınar Eğitim Kültür ve Yardımlaşma Derneği Yayınları,2008), 9.

²⁸ Abdullah Bay, "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Rize'nin İdaresi" , *19. Yüzyıldan Cumhuriyet'e Rize*, ed. Abdullah Bay- Resul Turan, (Ankara: Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi Yayınları, 2021), 23.

²⁹ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), *Hatt-ı Hümayun (HAT)*, 1352/52813.

ileri gelenlerinden biri müdür olarak seçilecekti³⁰. Yeni yönetim şekli hemen benimsenmemiş ve düzenli bir şekilde uygulamaya koyulamamıştır. Zaman içinde yeniliği benimseyen yeni kadrolar oluşturularak uygulamalar başlayabilmiştir³¹. 1842'den itibaren Rize kazasında bir kaza meclisi kurulmuştu. Askeri işlemlerde gerçekleşen kura usulü Rize'de de uygulanmıştır. Bu işleme karşı çıkanlar olmuş Kura-i seba nahiyesinde asker adayları yoklamaya katılmayarak yeni oluşturulan düzene karşı gelmişlerdi³². 1848'den sonra yeni düzenlemeler artık daha kolay uygulanabilir hale gelmişti. Taşra idaresinde yapılan düzenleme ile muhasıllık kaldırılmış ve kaza müdürlüğü oluşturulmuştu. Müdürlere yardımcı olmak üzere mal müdürü, katip, emlak müdürü ve nüfus memurları atanmıştır. İlk uygulamalarda halk ile idare işlemlerini kuvvetlendirmek için seçilen müdür ve diğer görevliler yerel kişilerden seçilmekteydi. Ancak bu durum zamanla bazı suiistimalleri doğurunca şikâyetler artmıştı. Daha sonra yeni bir düzenleme yapılmış müdür seçimi Meclis-i Vala'da kurulacak komisyona havale edilmiştir. Bu düzenlemeye göre öncelikli olarak atanacak müdürlerin Mekteb-i Mülkiye'de yetişmiş kişiler olmasına özen gösterilmiş ve yerel kişilerden seçilen görevliler azaltılmıştır³³.

1869 yılından sonra yapılan yeni düzenlemelerle Rize idaresi de yeni yönetim şeklini almaya başlamıştır. Eyaletin diğer kazalarına göre daha büyük olduğu için Rize, kaymakam unvanlı bir müdür tarafından yönetilmeye başlamıştır. Diğer görevliler ise; müftü, mal müdürü, naib tahrirat kâtibi, sandık emini olmak üzere yardımcı idarecilerdi. Kaymakam liderliğinde Müslim ve gayr-i müslim azalardan oluşan bir de Meclis-i İdare kurulmuştu³⁴. Tanzimat Dönemi taşra idaresinde yönetim biçimi olan meclisler Rize'de kazalarda uygulanmıştır. 1869 yılında Rize'de üç meclis bulunmaktaydı. Bunlar, Meclis-i İdare, Meclis-i Deavi ve Meclis-i Beledi idi. Meclis-i İdari'nin başkanlığını kaza müdürü yapıyordu. Naib, müftü ve mal müdürü meclisin diğer üyeleri idi. Meclis-i Deavi'nin başkanlığını naib yapmaktaydı³⁵.

³⁰ Bay, "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Rize'nin İdaresi", 27.

³¹ BOA, *Meclis-i Vala Evrakı (MVL)*, 23/18.

³² BOA, *İrade Dâhiliye (İ.DH)*, 252/15453.

³³ Bay, "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Rize'nin İdaresi", 32.

³⁴ Kudret Emiroğlu, *Trabzon Vilayeti Salnamesi 1869 (TVS)*, (Ankara: Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı Yayınları, 1993), 109.

³⁵ Bay, "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Rize'nin İdaresi", 36.

Rize kazası idari taksimatında Trabzon Sancağı'na bağlı kaza statüsünü XIX. yüzyıla kadar sürdürmüştür. 1864 yılında Rize kazası Trabzon Sancağı'na bağlı altı kaymakamlıktan biriydi ve kazaya bağlı 164 köy bulunurken Kura-i seba bu dönemde kazaya bağlı tek nahiyeye idi. Bu nahiyeye bağlı 30 köy bulunuyordu. Lazistan adı ise idari sisteme XIX. yüzyılın ortalarında girmiştir. 1869'dan sonra Lazistan Sancağı olarak kullanılır hale gelmiştir. 1878 Rus Savaşı'ndan önce sancağın merkezi Batum şehriydi. Rize, Trabzon Sancağı sınırları içindeydi. Rize kazasına bağlı Atina nahiyesi Batum'un batı sınırını oluşturuyordu. Sancak, batıda Trabzon, güneyde Erzurum, doğu da Rus sınırı, kuzeyde Karadeniz ile sınır olmuştu. Savaş öncesinde sancağa bağlı Batum, Livane, Acara-i Sufla, Acarateyn, Çürüksü, Hopa ve Atina olmak üzere yedi kazası bulunuyordu. Savaş sonrasında ise Hopa ve Atina kazaları ile Arhavi ve Hemşin nahiyeleri Osmanlı Devleti sınırları içinde kalmış, diğer yerler ise Rusya sınırlarına dahil olmuştu³⁶.

Lazistan'ın merkezinin kaybedilmesi üzerine yeni bir idarî teşkilatın kurulması gerekiyordu. Nihayetinde Hopa ve Atina kazalarını içine alacak şekilde 1878'de Rize merkez yapılmıştır. 1878 Şurayı Devlet kararı ile Rize köy ve nahiyeleri korunarak mutasarrıflığın merkezi olmuştur³⁷. Yeni oluşturulan sancak merkezi Atina (Pazar), Hopa kazaları ve merkeze direkt bağlı Mapavri (Çayeli), Karadere (Kalkandere), Kura-i seba (İkizdere), ve Of'tan oluşuyordu. Of kazasının merkeze 16 saatlik mesafede oluşu ve zaptiye işlerindeki kolaylıklar nedeniyle 1880'de kazaya dahil edilmiştir³⁸. Lazistan Sancağına bağlı yerlerden birisi de Vakıf nahiyesi idi. Erzurum Sancağı'na yakın olduğu için nahiyedeki hudut karakollarının kumandası da Erzurum'a verilmesinden dolayı buranın Erzurum'a ilhak edilmesini Sırrı Paşa, Trabzon valiliği sırasında teklif etmiştir. Ancak ahali mevcut durumunun devamı için dilekçe vermişti. Durumun incelenmesi için her iki vilayetten de heyetler gönderilip durum incelenmiştir. Bir süre sonra Erzurum Sancağı'na bağlanması uygun görülmüştür³⁹.

Sancak mutasarrıf tarafından idare ediliyordu. Mutasarrıfa yardımcı olmak için naib, muhasebeci, tahrirat müdürü ve müftü'den oluşan Erkan-ı Liva kurulmuştu.

³⁶ BOA, *Yıldız Sadaret Hususi Maruzat Evrakı (Y.A. HUS.)*, 175/110.

³⁷ BOA, *İrade Şura-yı Devlet (İ.ŞD.)*, 42/2224.

³⁸ BOA, *Şura-yı Devlet (ŞD.)*, 1831/14.

³⁹ BOA, *ŞD.*, 185/11.

Mutasarrıf atamalarında eyalet valisi etkindi. Bölgede yaşanan asayiş olayları nedeniyle mutasarrıf atamalarına özen gösteriliyordu⁴⁰. Sancaklarda oluşan meclislerle her türlü yönetim ve işleyiş kontrol ediliyordu. Rize’de bu durum aynı şekilde uygulanmıştır. Mutasarrıf İdare Meclisi’nin başındaydı ve maliye, bayındırlık, eğitim, tapu, asayiş tarım ve ticaret gibi kalemlerin her türlü takip ve işlemleriyle bu meclis yetkiliydi. Nizamnameye uygun şekilde Lazistan Sancak Meclisi, naib, müftü, muhasebeci ve tahrirat müdüründen oluşuyordu. Meclisin doğal üyeleri biri gayr-i müslim olmak üzere üç ya da dört kişiden oluşuyordu⁴¹.

Hukuki işleri karara bağlayan meclis Temyiz Meclisi’ydi. Hak aramak üzere bir üst mahkeme görevi niteliğindedi. Bu meclisin başında kadı bulunmakta, naib ise yardımcılığını yapmaktaydı. Temyiz Meclisi Rize’nin sancak merkezi olmasından sonra kurulmuştur. 1888’den sonra bu meclislere ek bir de Ceza Meclisi kurulmuştur. Rize’nin merkez yapılmasından sonra bu yeni merkezde muhasebe-i liva, liva tahrirat, liva defter-i hakani, evrak, mahkeme-i şeriyye, liva emlak, menafi sandığı kalemleri, aşar, fener, evkaf, polis, reji, telgraf ve posta, zabıta, hapishane, karantina, liman, rüsumat, orman nüfus ve adliye daireleri kurulmuştur. Gerekli görüldükçe bu idari birimler ve komisyonlar arttırılmıştır⁴². Osmanlı Devleti’nde Tanzimat Dönemi ile başlayan yenileşme sürecinde Batılı anlamda ilk belediye teşkilatı yine bu dönemde oluşturuldu. 1867 yılında çıkarılan “Vilayet Dahilinde Olan Şehir ve Kasabalarda Teşkil Olunacak Daire-i ve Belediye Meclislerinin Sûret-i Tertibi ve Memurlarının Vezâifi Hakkında Talimat” ve ona bağlı olarak “Dâire-i Belediye Meclisinin Vezaif-i Umumiyesi Hakkında Talimat” ile vali, mutasarrıf ve kaymakamın bulunduğu her yerleşim yerinde belediye teşkilatının kurulması zorunlu hale getirilmiş ve taşra idarelerinde de belediye teşkilatları kurulmaya başlamıştır⁴³. Rize’de de belediye teşkilatının kuruluşu yine bu tarihlerde olmuştur. Kuruluş tarihi net olmamakla birlikte 1869 yılı Trabzon Salnamesi’nde Rize’deki belediye teşkilatı yer almaktadır⁴⁴. Vilayet idaresini yeniden 22 Ocak 1871 tarihinde İdare-i Umumiye-i Vilayet Nizamnamesi ile

⁴⁰ Bay, “Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Rize’nin İdaresi”, 41-42.

⁴¹ BOA, *Dâhiliye Nezareti umur-i Mahalliye ve Vilayât Müdürlüğü Evrakı (DH.UMVM.)*, 60/54.

⁴² Kudret Emiroğlu, *Trabzon Vilayeti Salnamesi 1888(TVS)*, (Ankara: Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı Yayınları, 2002), 81-86.

⁴³ Sinan Başaran, “Rize’de Kurulan Belediye Teşkilatlarının Tarihçesine Genel Bir Bakış”, *Iğdır Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 15 (Temmuz 2018), 211.

⁴⁴ Emiroğlu, *TVS, 1869*, 40.

belediye teşkilatlarının düzenlemesi yapılmıştır. Bu nizamnameye göre belediye meclisi, reis, muavin ve altı azadan oluşacaktı. Mühendis ve tabip istişare azası olarak mecliste görev yapacaklardı. Meclis azaları ücretsiz olarak hizmet edeceklerdi. Reisler azalar arasından mutasarrıf ve valinin onayı ile atanacaktı. 1877’de Vilayet Belediye Kanunu ile belediyenin yetki ve çalışma alanları düzenlenip tüzel kişilik oluşturulmuştur. Rize’nin ilk belediye reisi ise İsmail Efendi’dir⁴⁵.

Rize Sancak Merkezi olduktan sonra, Rize, Atina ve Hopa olmak üzere üç kaza şeklinde teşkilatlandırılmıştır. Hopa kaymakamlığı ve Arhavi nahiyesinden oluşuyordu. Atina Kaymakamlığı Atina Kazası ve Hemşin nahiyesinden oluşuyordu. Rize kaymakamlığı, Kura-i seba, Karadere ve Mapavri nahiyelerinden oluşuyordu. Of kazasının Rize’ye yakın mesafede olmasından dolayı sancağa bağlanmıştı. Bu durum uzun sürmemiştir. Of’un yeniden Trabzon’a bağlanması için konu Şurâ- yı Devlet’e iletilmiş 1889 tarihli Dâhiliye Nezareti tezkiresi ile yeniden Trabzon Sancağı’na bağlanmıştır⁴⁶. Of kazasının yeniden Rize’ye bağlanması için bazı girişimlerde bulunulmuştur. Rize’ye yakınlığı sebebiyle asayişini sağlamak için kolaylık sağlayacağı yönündeki gerekçelerle idari makamlara başvurulmuş ancak karşılıklı karışıklığa sebep olabileceği uyarısıyla değişiklik yapılmamıştır⁴⁷. 1888 yılında Rize Sancağı’na bağlı Atina’da 1 nahiyeye, 111 köy bulunmaktaydı. Hopa’ya bağlı 2 nahiyeye, 51 köy bulunurken, Rize’ye bağlı 3 nahiyeye, 161 köy bulunuyordu. 1910 yılına gelindiğinde Rize Merkez Liva’ya bağlı 123 köy, Mapavri nahiyesine bağlı 28 köy, Kura-i seba nahiyesine bağlı 27 köy, Karadere nahiyesine bağlı 23 köy bulunuyordu. 1908’den sonra Lazistan Sancağı’na bağlı üç sancak Atina, Hopa ve Rize kazası şeklindeki teşkilatlanması 1916 yılına kadar devam etmiştir⁴⁸. Kaza idarelerine bakıldığında zaman XIX. yüzyılın sonlarına kadar önemli değişiklikler yapılmamıştır. Sancağın alt birimi olan kazalarda mülki, idari ve mali sorumluluğu olan kaza kaymakamlarıdır. Kaza İdare Meclisi üyeleri kaymakam önderliğinde naib, müftü, gayri müslim ruhani reis, kâtip ve üçer azadan oluşmaktaydı. Kaza idaresindeki memurlar; kaza idare kâtibi, evkaf vekili, telgraf memuru, vergi memuru ve kâtipi, aşar memuru, reji memuru, duyun-i umumiye memuru ve kâtipi, ambar memuru, tapu kâtipi, tahrirat

⁴⁵ Bay, “Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Rize’nin İdaresi”, 45.

⁴⁶ BOA, *Dâhiliye Nezareti Mektubi Kalemi*, (DH.MKT), 1496/18.; DH.MKT., 1583/49.

⁴⁷ BOA, *Dâhiliye Nezâreti Tesrî-i Muamelat ve Islahat* (DH.TMIK.S), 15/68.

⁴⁸ Bay, “Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Rize’nin İdaresi”, 48.

kâtibi ve sandık eminininden oluşmaktaydı. 1887 yılında Lazistan Sancağı'nın, Rize, Hopa, Atina ve Of'tan oluşan dört kazası bulunurken 1889'da Of'un Trabzon Vilayeti'ne bağlanması sonucu kaza sayısı üçe düşmüştür. 1910 yılına gelindiğinden üç kazası bulunan sancağın Rize kazası ve bağlı bulunan Kura-i seba, Mapavri ve Karedere nahiyeleri bulunmaktaydı⁴⁹.

1869 yılında nahiye teşkilatları sade bir yönetim şeklindeydi bir müdür ve bir de kâtip atanmaktaydı. 1898 yılından sonra kaza merkezlerine üç saatten uzak bütün köyler nahiyelere bağlanması hakkında düzenleme yapılmıştır⁵⁰. Nahiye teşkilatları düzenlenmiş memur sayıları arttırılmıştır. Naib vekilleri, mal vergi, tapu kâtipleri ve sandık emini gibi memurlar nahiye teşkilatına katıldılar. Mapavri nahiyesinde bir Duyun-i Umumiye Memuru görevlendirilmiştir. Kaza olma yolunda gelişim gösteren Mapavri'de diğer nahiyelerden farklı olarak zabıta memuru, liman reisi, posta şubesi memuru, belediye müfettişi reji memuru ve orman memuru bulunuyordu⁵¹.

Rize'nin sancak merkezi olmasından sonra kamusal yapılara ihtiyaç duyulmuştur. XIX. yüzyıla kadar idareciler evlerinin bazı bölümlerini devlet işleri için kullanıyorlardı. Kiralama usulü ya da ahali tarafından inşasına yardım edilerek kamu binaları kullanılmıştır. Merkez olduktan sonra şehre büyük bir hükümet konağı, bir kışla, hapishane ahşap iskele, asker ve halk için bir hastane ve telgrafhane yapımına başlanmıştır⁵². Rize'de bu şekilde bütün ihtiyaçları karşılamaya yönelik adımlar atılmış ve günümüzdeki anlamda şeklini almaya başlamıştır. XX. yüzyıla gelindiğinde kaza ve nahiyeler bazındaki idari örgütlenmesi bütün ülkede olduğu gibi daha da geliştirilmiş ve 1936'ya gelindiğinde Rize il olmuştur.

⁴⁹ Bay, "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Rize'nin İdaresi", 49.

⁵⁰ BOA, *DH.TMIK.S.*, 5/85.

⁵¹ Bay, "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Rize'nin İdaresi", 51.

⁵² Bostan, "Rize", 150.

1. ULAŞIM

1.1. Osmanlı Devleti'nde Kara Yolu

Osmanlı Devleti geniş topraklara sahip olmuş ve stratejik açıdan tarih boyunca önemli olan Anadolu topraklarını yönetmiştir. Anadolu'da önceki devletlerden kalma yol ağını Osmanlı Devleti ihtiyacı arttıkça genişletmiştir. Yol ağı sadece kara ulaşımı şeklinde değil üç tarafı denizlerle çevrili bir coğrafya olarak deniz yolu ve bolca bulunan nehirlerinde ulaşım da kullanılmasıyla çeşitlendirilmişti. Yollar üzerinde kervansarayların, derbentlerin ve yukarıda da değinildiği üzere menzillerin kurulu olduğu ana yollar ve tali yollar olarak ayrılmıştır⁵³. Yolların merkezi İstanbul'du. Anadolu ve Rumeli'ye doğru yollar sağ, sol ve orta kol olarak ayrılmış ve bunlar tali yollarla birbirlerine bağlanmıştı

Anadolu sağ kol İstanbul'dan başlayarak Eskişehir, Akşehir, Konya, Antakya'dan Halep'e gitmekte ve hatta bu güzergâhtan Hac Yolu olarak bilinen Mekke ve Medine'ye de varılmaktaydı. Orta kol Üsküdar'dan başlamakta Gebze, İzmit, Sapanca, Geve, Hendek, Ayaş, Düzce, Bolu, Hacı Hamza, Merzifon, Amasya, Turhal, Sivas, Hasan Çelebi, Malatya, Harput ve Diyarbakır'a doğru devam etmekteydi. Sol kol ise Merzifon'a kadar orta kolla aynı şekilde devam etmekte Ladik, Akhisar, Giresun, Kelkit, Aşkale, Erzurum ve Hasankale'ye ulaşan bu yol, tekrar ayrılarak Tebriz'e kadar gitmekteydi⁵⁴. Rumeli sağ kolu, Vize, Kırklareli, Aydos, Pervadi, Karasu, Babadağ, İsakçı, Akkırman, Özi ve Kırım'a kadar ulaşıyordu. Orta kol, İstanbul, Silivri, Çorlu, Edirne, Filibe, Sofya, Niş, Yagodina, sol kol, İstanbul, Silivri, Tekirdağ, Gelibolu, Malkara, Keşan, Ferecik, Dimetoka, Gümölcine, Pravişte, Lanzaka, Selanik, Yenişehir, Çatalca, İzdin, Livadya ve İstefe'ye varmaktaydı⁵⁵. Rumeli'ye doğru uzanan yollar Roma İmparatorluğu'nun kullandığı yollardı. Osmanlı Devleti'nde yollar bu şekilde düzenlenmiştir. Yollar sürekli askeri bir harekât halinde olan Osmanlı Devleti için her zaman önemli olmuş, gelişmişliğin bir göstergesi olarak da yollara önem verilmiş köprüler, derbentler ve kaleler inşa edilmiştir.

⁵³ Mehmet Taştımır, "Klasik Devirde Osmanlı'da Kara Ulaşımı ve Yollar", *Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz- Demiryolları*, ed. Vahdettin Engin- Ahmet Uçar-Osman Doğan, (İstanbul: Çamlıca Yayını 2.Baskı, 2013), 13.

⁵⁴ Halaçoğlu, Menzil Teşkilatı Hakkında Bazı Mülâhazalar, 123.

⁵⁵ Taştımır, "Klasik Devirde Osmanlı'da Kara Ulaşımı", 15.

Ulaşım sistemi ile ilgili olan kuruluşlar, derbentcilik, köprücülük, gemicilik ve kaldırımcılık gibi ulaşımda aksaklıkların giderilmesi için çalışan kuruluşlardı ve devlet yol yapımı ile ilgili çalışmaları maddi olarak karşılar veya yapım çalışması olan yerin vergilerinin bir kısmını yapılacak çalışmaya ayırırdı⁵⁶. Yollarda taşımacılık deve, katır, at gibi hayvanlarla yapılmaktaydı. Osmanlı Devleti sınırları içinde kalan ulaşım yollarının güvenliğini sağlamaya özen göstermiştir. Önemli ticaret yollarının geçiş noktasında olan topraklarının yeni denizaşırı keşifler nedeniyle eski önemini ve ilerleyen süreçte devletin eski gücünü de kaybetmesi yol sistemi üzerinde de etkisini göstermiş güvenlik zafiyetleri ulaşımı etkilemiştir. Osmanlı Devleti'nde Avrupa'da kullanılan yol tekniklerine Tanzimat Dönemi'nde geçilmiştir⁵⁷.

Osmanlı Devleti kurulduğu ve yayıldığı geniş topraklarda önceki devletlerden miras kalan yolları zamanın şartlarına göre düzenleyip kullanmıştır. Özellikle Anadolu ve doğusunda hayvan sırtında taşımacılık ön plandaydı. Menzil Teşkilatı yol sistemi içinde güzergâhlarda yolcuların da güvenliği için kullanılan önemli bir sistemdi. Gelişen teknolojiyle birlikte yolların artık arabalı taşımacılığa uygun hale getirilmesi gerekmişti. XIX. yüzyıla gelindiğinde köklü değişimlerden yol sistemi de nasibini almıştır. Osmanlı Devleti'nde yollar genellikle kıvrımlı ve çıkmaz sokaklardan oluşuyordu. Bu yollar daha çok yaya kullanımı için uygun olmakla beraber hayvan taşımacılığı için de kullanılabilen yollardı. 1839 yılında yollar için modern anlamda sayabileceğimiz ilk yol düzenlemesi İstanbul için yayımlanan bir ilmühaber ile olmuştur. Bu düzenleme ile yolların dört kademe genişletilmesi kararı alınmıştır⁵⁸.

XIX. yüzyıl içinde Osmanlı Devleti'nde yollar ihtiyaçlar doğrultusunda gelişim ve değişim göstermeye devam etmişti. Bu değişimin önemli durağı 1839-1876 yıllarını kapsayan Osmanlı Devleti'nde çağı yakalamak için köklü değişikliklerin yapıldığı Tanzimat Dönemi olmuştur. Ülke yönetiminden eğitime, her türlü sosyal alanda değişiklikler yapılmaya başlanmıştır. Bu döneme kadar devletin yol politikası mevcut yolların onarılması şeklindeydi. XIX. yüzyıla gelindiğinde birçok köprü, yol

⁵⁶ Taştemir, "Klasik Devirde Osmanlı'da Kara Ulaşımı", 15-17.

⁵⁷ İlker Öztürk, "Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze Demir Yollarının Gelişimi", (Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi 2009), 19.

⁵⁸ İlhan Tekel – Selim İlkin, Osmanlı İmparatorluğu'nda On Dokuzuncu Yüzyılda Araba Teknolojisi ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler", *Çağın Yakalayan Osmanlı*, ed. Ekmelettin İhsanoğlu- Mustafa Kaçar, İstanbul: IRCICA Yayınları, 1995, 431.

ve geçişler kullanılamaz hale gelmişti. Mevsimsel şartlar sebebiyle de bazı bölgelerin yılın belirli zamanlarında birbirleriyle olan irtibatları kesilmekteydi.

Tanzimat ile birlikte kara yolu yapımı da gündem olmuş ve çalışmalar yapılmıştır. 1858 yılında hazırlanan nizamname ile Meclis-i Meabir kurulmuş, yol, sokak, cadde gibi konuların üzerinde durulmuştur. Çalışma sonucunda “ Memalik-, Mahrûse-i Şâhâne Yolların ’nın Tanzim ve Tesviyesi Hakkında Nizâmname” adıyla yayımlanmıştır. Bu çalışmaya ek, 28 madde ve 4 bölümden oluşan bir düzenleme yapılmıştır⁵⁹. Dönemin şartlarına ve ihtiyaçlarına göre yolların, düzenlenmesini içeren bu nizamnamede yolların 4 sınıfa ayrılması öngörülmüştü. Vilayetlerden Dersaadet’e ve iskeleler ile demiryollarına ulaşan yolların birinci sınıf, sancakları vilayete bağlayan yollar ikinci sınıf, kazaları birbirlerine bağlayan ile büyük caddelerin belirlenerek iskelelere giden sancak yolları da üçüncü sınıf olarak belirlenmiştir. Araba geçmeyen nahiye yolları ise dördüncü sınıf olarak nitelendirilmiş ve bu dört sınıf yolun da genişlik ölçüleri belirlenmiştir⁶⁰. Çıkarılan bu nizamnameye göre birinci sınıf yollarda cadde genişliği kenarları ile birlikte 9 metre, ikinci sınıf yolların genişliği kenarlarındaki düzeltmeyle toplam 7 metre, üçüncü sınıf yolların genişliği 5.5 metre, dördüncü sınıf yolların genişliği ise 3 metre olarak belirlenmiştir. Belirlenen diğer hususlar arasında yol yapım süreleri, çalışacak kişilerin nitelikleri, yapım masrafları ve valilere bu hususta verilen görev ve yetkiler yer almaktaydı.

Nafia Nezareti yolların belirlenen şartlarda ve sürelerde yapılıp yapılmadığını denetlemek için müfettişler görevlendirmişse de dönemin şartları göz önüne alındığında kararların uygulanabilmesi için işlemler uzun sürebilmekteydi. 1850’de araba geçişleri için yapımına başlanan ilk güzergâhlar arasında, Bursa-Mudanya, Bursa-Gemlik ve Erzurum-Trabzon şoseleri yer almaktaydı. Bu yolların yapımı 20 yılı aşkın bir süre zarfında 314 kilometrelik Erzurum-Trabzon yolu 1872 yılında tamamlanabilmiştir⁶¹. Bu düzenleme ve yol yapım çalışmaları süresince planlanan süre ve bütçeye uyulması konusunda ara ara yeni düzenlemeler çıkarılmış 1879 yılına gelindiğinde Osmanlı Devleti Bayındırlık işlerini kapsayan yeni bir düzenleme daha

⁵⁹ Musa Çadırcı, “Tanzimat Döneminde Karayolu Yapımı”, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 15, (1995), 154-155.

⁶⁰ Çadırcı, “Tanzimat Döneminde Karayolu Yapımı”, 155.

⁶¹ Tekel- İlkin, Osmanlı İmparatorluğu’nda On Dokuzuncu Yüzyılda Araba Teknolojisi ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler”, 433.

yürürlüğe koymuştur. Devlet Yolları (Turuk-i Umumiye) ve Vilayet Yolları (Turuk-i Hususiye) olarak ikiye ayrılmış devlet yolları numaralandırılmıştır⁶².

1.1.1. Rize’de Kara Yolu Ulaşımı

Karadeniz’in yabancı devletlerin ticaretine açılmasıyla kıyı şeridindeki şehirlerin önemi artmış iç kesimlerle bağlantı kurulması için kara yollarının onarılması ve düzenlenmesi hususunda adımlar atılmıştır. Rize çevresinde de yol yapımına bu süreçte yoğunluk verilmiştir. Önemli bir liman kenti olan Trabzon ve Trabzon’a bağlanan yolların yapılmasına öncelik gösterildiği gibi, Rize ve çevresi de bağlantı yollarının geçtiği özellikle keten bezi ihracatının yapıldığı küçük bir liman kenti özelliği taşımaktaydı. Dağlık arazi nedeniyle kara yollarının çoğunluğu ancak yaya ve hayvan taşımacılığına uygundu.

XIX. yüzyılda Rize’ye gelen Alman Prof. Karl Koch’un eserinde Rize merkezden Anbarlık Köyü’ne oradan Andon’a ve daha yukarı kesimlere yaptığı yolculukta yolların dik, yamaçlı ve dar olduğundan ve yolculuk boyunca çoğu kez at sırtından inmek zorunda kaldığından bahsetmektedir. Bu bölgede taşımacılık yapan hayvanların araziye uyum sağlamış olduğunu, bazen dağ keçisi gibi taştan taş atlayarak yolu aştıklarını yazmıştır⁶³. Tanzimat’a kadar Rize’nin iç ve yüksek kesimleriyle irtibatı genellikle bu şekilde kuruluyordu. Bu betimlemeler dahi Rize’nin yol durumu hakkında önemli bilgiler vermektedir.

Rize’nin iç kesimlerle bağlantısını sağlayan en önemli yol güzergâhlı Rize-Erzurum yoludur. Rize’yi Erzurum’a bağlayan yol güzergâhı Rize’nin batı tarafından Fener burnundan başlamakta, yaklaşık olarak Karadere’de Kalapotamoz Deresi’yle buluşarak bu dere vadisi boyunca Cimil Suyu’na kadar devam etmekteydi. Buradan hareketle Dağbaşı’ndan ilerleyerek İspir şehir merkezine ulaşmaktaydı. Rize’den yol başladıktan sonra Pehlivan Taşı Yassıcıoğlan, Boyalasirt ve Tonik denilen yeri takip ederek Karadere’ye bağlanıyordu. Cimil Suyu Kani Köy, Dağbaşı ile Erzurum Vilayeti sınırlarına ulaşmaktaydı⁶⁴. Rize-Erzurum arası Harami Yolu adı verilen 36 saatlik yol, halk ve tüccarın her türlü erzak ihtiyacını karşıladığı, ticari faaliyetlerin

⁶² Çadırcı, “Tanzimat Döneminde Karayolu Yapımı”, 160.

⁶³ Karl Koch, *REISE, IM PONTISCHHE GEBIRGE* (Prof. Karl Koch’un 1843- 1844 Yıllarında Doğu Gezileri), çev. Tahir Deveci, ed. Muzaffer Arıcı (Odak Ofset Yayınları, 1995), 14-15.

⁶⁴ BOA, *Plan kroki (PLK.p)*, 6217.

sürdürüldüğü yoldu. Bahsi geçen bu yolun kış şartlarında kapandığı yazışmalara yansımıştır. Yol kapandığı zamanlarda ulaşım sadece deniz yoluyla yapılabilmekteydi. Mevcut yolun açılması ya da Dereboyu tabir edilen Rize'den Kura-i seba'ya 9 ve oradan İspir Kazası'na 9 saat toplam 18 saati bulan yolun düzeltilmesi ve bir keşif yapılması için bir mühendis gönderilmesi kaza halkı tarafından talep edilmişti. Bu talebe karşılık söz konusu yolun açılmasının kaza halkının ihtiyaçlarını giderme noktasında faydalı olacağı 1871 yılı içinde inceleme yapılması için Samsun Tramvay Yolu'nun keşfinin bitirilmesinden sonra mühendis Briyo'nun tayini uygun görülmüştür⁶⁵.

Rize-Erzurum yolu hakkında planlar yapılmaya devam etmiştir. Bahsi geçen yol hakkında Tercüman-ı Hakikat gazetesinde Rize'den Erzurum'a bir yol inşasıyla ilgili çıkan habere istinaden Cimil sınırına kadar uzanan bu yolun inşasına teşebbüs edilip edilmediği padişah tarafından 4.Ordu'dan sorulmuştur. 4.Ordu böyle bir yol için Dâhiliye Nezareti'nden talepte bulunmuştur. Durumun teftiş edilmesi askeriyeye havale edilmiş ve durum tespit edilerek yol hakkında bir mazbata hazırlanmıştır. Hazırlanan bu mazbataya göre Rize İskelesi'nin 70-80 mil yakınında korunaklı Batum Limanı bulunmasından dolayı düşman savaş gemilerinin koruması altında deniz ve kara yolu ile Rize'ye asker naklinin yapılabileceği tespit edilmiştir. Bu sevkiyatın Sinop Limanı'ndan gemilerin sevkiyle engel olunabileceği yazılmış buna binaen Rize-Erzurum Yolu yapılırsa Rusya ile olası bir savaş halinde Rusların kolaylıkla askeri sevkiyat yapabileceği bu sebeple askeri açıdan sakıncalı bulunduğu ve yol yapımının ertelenmesinin daha iyi olacağı rapor edilmiştir⁶⁶. Halkın ve yerel yöneticilerin ihtiyaçlarını karşılama noktasında önem atfedilen bu yolun yapımı askeriye'nin güvenlik gerekçesiyle ertelenmesi isteği üzerine durdurulmuştur.

Hasan Fehmi Paşa yol hakkında hazırladığı çalışmada yolun 200 km uzunluğunda olduğu ve 173.913.40 liraya mal olacağını belirtmiştir⁶⁷. Bahsi geçen dönemde Lazistan Sancağı ileri gelenleri bir yazı göndererek bölgede kara yolu bulunmadığını, ihtiyaçlarını Rusya'dan temin ettiklerini, pazara gidebilmek için bile dağları aşip iki günde ulaşabildiklerini bildirmiştir. Rize'den Erzurum'a bir yol yapımına başlanırsa kendilerinin de gönüllü olarak çalışmaya hazır olduklarını

⁶⁵ BOA, ŞD., 1826/35.

⁶⁶ BOA, *Sâdaret Mektubî Muhimme Kalemi (A.MKT.MHM)*, 500/38.

⁶⁷ Çetin, "Tanzimat'tan Meşrutiyet'e Karayolu Ulaşımı", 303.

belirtmişlerdir. Gönderilen dilekçe Bab-ı Ali tarafından incelendikten sonra yetkililer inşası için Ticaret ve Nafia Nezareti'ne emir vermiştir⁶⁸.

Rize-İspir Yolu'nun, Trabzon-Erzurum Yolu'na alternatif olarak daha kısa bir şekilde Erzurum ve çevresinin sahile ulaşması düşüncesi gündeme gelmiş ancak hayata geçirilememiştir. Yolun öneminin farkında olan Osmanlı Devleti yetkilileri yolu *Devlet Yolu* kapsamına almışlardır. Rize- İspir Yolu mevcut haliyle askerî açıdan kullanıma uygun değildi⁶⁹. Erzurum'un Anadolu Ordusu'nun merkezi yapıldığı için Erzurum-Rize arası yapılacak yolun askerî açıdan çok yararlı olacağı ve kış mevsimi gelmeden mühendisler gönderilerek yolun yapımının hızlandırılması istenmişti⁷⁰.

Bu yolun önemi zaman geçtikçe daha iyi anlaşılmıştır. Rize'de yolların yetersizliği nedeniyle dilekçeler gönderilmeye devam etmiştir⁷¹. Halk ulaşımdan dolayı son derece fakir düşmekte ve bu sebeple her sene Rusya'ya göç etmekteydi. Rusya'ya göç edenlerin sayısı yalnızca Rize'den 6-7 bine ulaşmıştı. Yolun yapılmasıyla birlikte bu göçün engelleneceği öngörülmekteydi. *Umumi Yol* sınıfına dahil edilen Rize-Erzurum Yolu inşaatı umumi yolların maliyesi belirlendikten ve temin edildikten sonra acil sınıfına alınacağı beyan edilmiştir. Erzurum-Rize Yolu'nun güzergâhını belirlemek üzere gönderilen heyet göreve başlamıştı⁷².

Rize ve Erzurum halkı yolun bir an evvel inşası için Bab-ı Âliye telgraf ve dilekçe göndermeye devam etmiştir. Lazistan Sancağı Mutasarrıfı Süleyman Bey'in Dâhiliye Nezareti'ne gönderdiği telgrafta Rize'den Erzurum'a ulaşmanın 1 hafta sürdüğünü yaklaşan kış şartlarında karın yağmasıyla yolun kapanacağını Of tarafının açık olmasına rağmen oradan da ancak 7 günde ulaşılacağını bildirmişti. Erzurum Valisi ise Rize-İspir-Erzurum Yolu'nun sahile olan mesafesinin Trabzon-Erzurum Yolu'ndan 100 km daha kısa olacağı için daha kullanışlı olacağını belirtmişti⁷³. Rize'den Erzurum'a yapılması istenen yol inşası için tahsis edilmesi istenen 5 bin liranın gönderilmesinin mümkün olmadığı en kısa ve kestirme yol olarak kabul edilen bu yol için Trabzon Vilayeti talepte bulunmuştur. Taleplerin neticesinde mevcut yıl

⁶⁸ BOA, *Babiali Evrak Odası Evrakı*, (BEO), 2267/169694.

⁶⁹ Ahmet Kısa, "1.Dünya Savaşı Yıllarında Trabzon Vilayetinde Yolların Durumu ve Askeri Nakliyat Üzerine Etkileri", *Geçmişten Günümüze Karadeniz'de Ulaşım*, ed. Mehmet Okur, Ülkü Köksal, Volkan Aksoy, (Trabzon: Karadeniz Teknik Üniversitesi Yayınları, 2020), 415.

⁷⁰ BOA, *Sâdaret Mektubî Kalemî Nezaret ve Devaîr* (A.MKT.NZD), 297/7.

⁷¹ BOA, *DH.MKT.*, 1959/73.

⁷² BOA, *Dâhiliye Nezâreti İdare* (DH.İD.), 15/10.

⁷³ BOA, *Dâhiliye Nezâreti Şifre Kalemî* (DH. ŞFR.), 446/55. H.21.08.1330.(1911)

içinde köylüye angarya karşılığı yaptırılması uygun bulunmuştur⁷⁴. Rize-Erzurum Yolu birinci kısım yapılacak yol sınıfına dahil edilmesine rağmen inşası için bir hayli zaman geçmiş olmasına karşın hiçbir teşebbüste bulunulmaması halk tarafından memnuniyetsizlikle karşılanmaktaydı. Tuzcuzade Hüseyin Hüsnü ve halk yol yapımına bir an önce başlanması için arzuhal vermiştir. Malların sevk edilememesinden dolayı ahali ve devletin zarar etmekte olduğu bildirilmiştir⁷⁵.

1913 yılına gelindiğinde yol hakkında yazışmalar devam etmiştir. Erzurum-Rize Yolu'nun 140 kilometrelik kısmının *Umumi Yol*'a dahil edilerek inşası için hazırlanan kanun maddesi sunulmuştur. Yolun bitirilmesinin askerlik ve ticaret açısından faydalı olacağı düşüncesi yol girişimlerini hızlandırmıştır⁷⁶. Rize'den Erzurum'a giden yollar kışın tamamen kapanmakta araç çalışmamakta, bu da ticari hayatı olumsuz etkilemekteydi⁷⁷. Yapılması önemli görülen bu yol için 1914 yılında kanun layıhası çıkarılmıştır. Trabzon Vilayeti dahilindeki kısmın umumi yola (Tariki Umumiye) dahil edilen Rize-Erzurum Yolu'nun Erzurum Vilayeti kısmı da *Umumi Yol* kısmına dahil edilmiştir. 1914 tarihinde Meclis-i Mebusan'da kabul edilmiştir⁷⁸. Ancak savaş çıkması sebebiyle girişimler akim kalmıştır.

I. Dünya Savaşı yılları sırasında yolların yeniden düzenlenmesi, onarılması ve yapılması gerekmektedir. Rize ve çevresindeki kara yollarının durumu askeri açıdan uygunluğu konusu üzerinde durulduğu için detaylı bilgiler yolların askeri sevkiyatı kaldırabilecek seviyeye gelmesi çerçevesinde ele alınmıştır. Savaş dolayısıyla tutulan kayıtlardan Rize ve Karadeniz yollarının durumu hakkında geniş bilgilere ulaşılabilmektedir. Ulaşabildiğimiz kaynaklarda genel olarak yol durum bilgisi ağırlıklı olarak top ve motorlu taşıt ile süvari geçişlerine uygunluğu konusundadır.

Bahsi geçen dönemde Doğu Karadeniz kıyıları Ordu'dan başlayarak sahil boyu şose durumu yok denecek kadar az olmakla birlikte mevcut yolların da tamir edilme ihtiyacı zorunlu olan önemli bir kısım bulunmaktaydı. Ordu kazasından Tirebolu'ya kadar mevcut yolun yeniden inşa olunması gereken yol kapsamındaydı. Tirebolu-Vakfikebir arasında henüz tamamlanmayan bir kısım bulunmaktaydı. Akçaabat'tan Sürmene'ye kadar olan kısım şose olup top arabası, motorlu taşıt ve süvari geçişine

⁷⁴ BOA, *DH.MKT.*, 2894/23.

⁷⁵ BOA, *DH.İD.*, 3/54.

⁷⁶ BOA, *İrade, Meclis-i Mahsûs (İMMS)*, 168/14.

⁷⁷ BOA, *DH.ŞFR.*, 44/55.

⁷⁸ BOA, *İrade, Meclis-i Umui (İ.MLU)*, 8/14.

uygun olduğu belirtilmiştir. Sürmene kazasından Rize Sancak Merkezi ve doğusuna doğru Mapavri kazası, Viçe ve Hopa il hududu olmak üzere mevcut yol yeniden yapımı gereken yol kapsamındaydı.

Rize merkezden başlayıp iç kısımlara doğru ilerleyen Rize’yi İspir’e bağlayan Rize-İspir-Erzurum Yolu’da yeniden yapılması gereken yol sınıfındaydı. Atina kazasından başlayan diğer bir yol da sahilten yukarı doğru devam etmekte Hemşin’e ulaşan yolun devamı Erzurum il sınırından İspir’e kadar ulaşmaktadır. İsmi geçen yerlerdeki bu yolların hepsi yeniden yapılması gereken yol kapsamındaydı. Yolların hemen hepsi sahilten başlayıp bir dere boyunu takiple yukarı kısımlara ulaşmaktadır⁷⁹. Bütün sahil boyunca uzanan yolun durumu benzerdi.

1.1.2. Rize’de Yollar ve Güzergâhlar

Rize ve çevresinin arazi yapısının dağlık olması, yüksek kesimlerde yoğun kar yağışının bulunması ve sahil kesiminin de yağmurlu olması yolların çok çabuk tahrip olmasına neden olmakla birlikte sıklıkla bakım, onarım ihtiyacını doğurmaktaydı. Rize ile komşu yerleşim yerlerini birbirine bağlayan ana yollar ve rotalar hakkında arşiv belgelerinden edinilen bilgiler yolların sınıflandırılması, kullanım durumları, onarılması gereken yerler, yapılması gereken köprüler, askeri konaklama durumu gibi detayları içermektedir. Başlıca yollar ve XX. yüzyılın başındaki durumları řu şekilde sınıflandırılmıştı:

Rize-İspir Yolu: Rize-İspir yolu Osmanlı Arşiv kaynaklarında “Adi Katırcı Yolu” olarak sınıflandırılmıştır. Uzunluğu 95 km olan bu yolun güzergâhı boyunca kullanılan kısmı % 17’dir. Yol, top ve motorlu taşıt geçidine uygun olmayıp Piyade ve süvariler zorlukla hareket edebilmekteydi. Kış mevsiminde geçit vermeyen bu yol güzergâhı Rize’den başlayıp Deđirmen Deresi’ni takiple Karadere’ye, Cimil Deresi’nden Mahura Vadisi’ne oradan da Kohser Dağı’nı geçip İspir’e ulaşıyordu. Kohser Dağı çok yüksek olup kış şartlarının en ağır olduğu kısımdı. Bu dağdan sonra İspir’in Uzun Deresi’ne inilirken sıkça dik ve dar boğazlar bulunmaktaydı. Bu durum nakliyeyi engelliyordu.

⁷⁹ BOA, *Harita (HRT,h.)*, 0960.

Bahsi geçen yolun kullanım durumuna bakıldığında, yol boyunca taş, ağaç, tahta olmak üzere bu mevkide adi köprüler mevcut olup bazılarında süvariler geçemeyecek vaziyette olup dereye girmek zorunda kalıyorlardı. Cimil Deresi üzerinde taş köprü bulunmaktaydı. Yolda top geçişine uygun köprü bulunmuyordu. Kullanılan yolların üzerinde taş, ağaç ve tahta olmak üzere adi köprüler bulunuyor ise de birer ikişer kişinin zorlukla geçebileceği şekildeydi. Yollarla beraber köprülerin yapılması gerekmektedir. Yolların fiziksel özellikleri ve kullanım durumları hakkındaki bilgiler ve askerlerin ihtiyacının karşılanması hakkındaki veriler ışığında Rize ve çevresindeki yol bağlantıları ile ilgili bilgilerdir.

Askerin bu yolları kullanırken ihtiyaçlarını karşılayabilme durumu ise Rize merkezinde 10 tabur, yol üzerindeki Pehlivanşası mevkiinde 1500, Karadere nahiye merkezinde 2000, Kayabaşı'nda 1500, Kestanelik mevkiinde 1500, Kura-i seba'da 2000, İspir'in Cabasrı köyünde 1500 asker konaklayabilir durumda idi. İspir'e kadar olan güzergâh boyunca askerın ekmek ihtiyacını Rize'den alması gerekiyordu. Et, yağ gibi gıdalar mahallelerden temin edilebilirdi. 15 dakikada bir akarsu bulunduğundan kuyu ve çeşme yol üzerinde bulunmamaktaydı. Arpa ve saman hiçbir yerde bulunmadığından Samsun'dan alınabilirdi ve bir hafta öncesinden haber verilmesi gerekiyordu. Bahsi geçen yolun inşası için Fransız şirketine yetki verilmiş yolun aynı güzergâh üzerinden yenilenmesine karar verilmiştir. (Bkz. Ek 1).

Rize-Trabzon Yolu: "Adi Yol" olarak belirlenen yol, Trabzon'dan Rize'ye kadarki 100 km'lik kısmını kapsamaktadır. Sahil yolunun sadece Trabzon-Yomra arasındaki kısmı top geçidine uygun olup, Yomra'dan Rize'ye kadar olan kısmı ise taşlı, bayır ve dere yatakları çok dar olduğu için piyade geçişi zorlu bir yoldu. Taş, demir ve tahta olmak üzere çok az köprü vardı. Değirmendere, Kamboz, Hoykonak, Kuvaz, Yanbolu, Malpet ve Roşı isimli mahallerdeki köprülerin hiç birinden top arabası ve motorlu taşıt geçemez durumda idi. Küçük ırmaklar yol geçiş yerlerinde bolca bulunur yatakları derin olduğundan köprü veya kasis inşası zorunlu görülmekteydi. Yol üzerinde köprü olmayan bazı sular Deprom, Karadere ve Kalaptamoz suları olup üzerinden Preme adı verilen bir çeşit kayıkla geçilebilmekteydi. Diğer derelerden ise suya girilerek geçmek zorunda kalınıyordu. Sahil boyunca her 15 dakikalık mesafede bir dere ve içme suyu bulunuyordu. Bu yol güzergâhında askerın konaklayabileceği yerler ve sayıları şu şekildedir; Diruna da

Yomra Nahiyesi merkezi 500, Araklı Makalacık 1500, Homurgan 1500, Of 500, Aspet 1500, Malpet 1500 olmak üzere toplam 8 bin askeri barındıracak durumda idi. Gerekli erzaklar bu mahallerden tedarik edilebilirdi. Yalnızca, arpa ve samanın bir hafta öncesinden haber verilmesi gerekirdi. Yomra'dan Sürmene'ye kadar olan kısım var olan yola 1912 yılında Of'a kadar olan kısmın eklenmesi planlanmaktaydı. Of'tan Rize'ye kadar 25 km'si mevcut olan yolun geri kalanının da 1912 senesinde yapılması planlanmaktaydı. Bu yolu top ve süvari geçişine uygun hale getirmek için 80 bin lira harcanarak yapılabileceği bildirilmiştir. Yol yapımına başlanmış ve yapım esnasında yolun sahile bakan büyük taşlarının lağım atılarak patlatılması neticesinde taşların sahil kısmından yuvarlanması kotra ve filikalar için tehlike oluşturduğundan sahildeki taşların lağım atılarak patlatılması Meclis-i İdare-i Liva kararı ile yasaklanmıştı⁸⁰.

Trabzon-Yanbolu Yolu: Bu yol Rize'yi de doğrudan ilgilendirdiğinden yolun tamir ve inşasının ne durumda olduğu önemlidir. Bu yol için düşünülen masraf Yanbolu-Of sınırı 2363, Of-Rize sınırı 1100, Rize sınırı ise 4050,9012 liradır.

Trabzon-Büyük Liman Yolu: Vakfikebir tarafından yolun 29 km'si şose, bazı kısımları "Adi Yol" idi. Trabzon'dan Büyük Liman'a kadar olan yolun yani Polathane'ye kadar olan 12 km'lik kısmı top geçişine uygundu. 18 km'lik kısmı ayrıca tamir edilmişse de tamamlanamamıştır. Top geçişine uygun değildi. Her mevsimde Vakfikebir'e kadar piyade ve süvari geçiş yapabilir durumdaydı. Top geçişine uygun hale getirebilmek için 15 bin lira masraf gerekmekteydi. Yol boyunca taş ve ağaçtan köprüler bulunuyordu. Hacıbeşir, Ayasofya, Sera, Kala, Kireçhane, Ahanda, İsimdan, Akçakala, Mersin, İncirlik ve Polathane'ye kadar mevcut olan yolun şose kısmından top geçebilirse de yalnız ağaçtan yapılmış olan Hacıbeşir köprüsü için 5 bin lira masraf gerekmekteydi. Eski usul çok dik yapılmış olan Kalanema köprüsünün yeniden yapılması veya dikliğinin azaltılması gerekli görülmüştü. Seka, Kalanid, Kerşoy, Ruska dereleri üzerine köprü yapılması zorunluydu. Ekifiye, Kereşon üzerinde köprü yoktur. İskefiye dereleri bataklık olduğu için tehlikeli olduğu tespit edilmişti.

Yol boyunca askerin ihtiyacını karşılayacak kuyu suyu, Hacıbeşir'de Serda, Kalanimhuma, Arhanda, İstidam, Akçakale, Mersin, İskefiye, Giresun ve Vakfukebir'de vardı. Çeşme ise Sera Arhanda, Yoroz civarında Çeşmeönü Sera Kalanhüma, Polathane, Mersin, Vakfikebir'de bulunuyordu. Bahsi geçen yol

⁸⁰ BOA, DH.İD., 74/62.

güzergâhı boyunca Polathane Kasabası'nda 2000, Akçakale ve civarında 500, İskefiye 500, Vakfikebir de 2000 asker konaklayabilir durumda idi. Erzak her mevkiden temin edilebilirdi. Arpa ve samanın Trabzon'dan getirilmesi gerekiyordu. Bu yolun Polathane' den Vakfikebir'e kadar kısmında 13 km'si 1911 yılında tamir olunmuş ise de tamamı yapılamamıştır. 1912 senesi bu yol yapılmış ve geri kalan kısmının tamir ve inşası tasarlanmıştır. Yol yapımı için Sera Deresi'nden Yoroz'a kadar 1680, Yoroz-Vakfikebir-Şarlı kısmı için 1060, toplamda 2740 lira hesaplanmıştır.

Of-Bayburt Yolu: Of'tan Bayburt'a inşa edilmekte olan yolun toprak işleri devlet dışında ahali tarafından taahhüt olunduğu halde barut gönderilmediğinden yapılamadığı Of müftüsü tarafından bildirilmişti. Talep Tophane'ye bildirilmiş ancak kış mevsimi geldiği için gereken malzemenin gönderilmesi mümkün olmamıştır. Lazistan ahali de Rize'den Bayburt'a ulaşan yolun yapılması için müracaat etmiş ancak verilen cevap Of üzerinden bu ulaşımın sağlanmasının daha uygun olacağı doğrultusunda olmuştu. Mevcut yolu, Of ile Bayburt arasındaki yola katmak için Rize'den Of'a bir yol açılması daha kolay görülmüştü⁸¹. Of-Bayburt Yolu "Adi Yol" kategorisindedir. Uzunluğu 95 kilometredir. Yolun meyli 4 ile 8 metre arasında değişmektedir. Yolun belirli kısımları Of tarafından vilayet sınırına kadar 60 km'dir. Bu yol sahilden vilayet sınırına kadar dere yataklarından geçmekte olup 12 yıl önce 4-5 metre olmak üzere sınıra kadar tamir yapılmışsa da şose ve köprüler yapılmadığı için zamanla harap olmuştu. Yalnızca piyade ve süvari geçişine uygundu. Kış mevsiminde, fırtınalı zamanlarda yoldan geçilemez duruma gelmekteydi. Top geçişine uygun hale getirilmesi için 60 bin lira masraf gerekliydi. Yol boyunca tahta ve ağaç olmak üzere bir iki köprü mevcuttu. Top geçişine uygun köprülerin yeniden yapılması gerekli görülmüştü. Her 15 dakika mesafede bir içme suyu bulunduğu için kuyu ve çeşme bulunmuyordu. Askerlerin konaklayabileceği mahaller şu şekildedir; Taşhan 1000, Kondu Pazarı ve köyü 1000, Kadahor (Çaykara) Köyü 1500, Hadıaltı Pazarı ve köyü 1500, Öksene Pazarı ve köyü 2000, Bayburt'un Canbol kariyesi 1000 ve toplamda 8 bin askeri barındıracak kadar kapasiteye sahipti. Ekmek Of merkezinden alınmak zorundaydı. Diğer erzaklar mahallerden temin edilebiliyordu. Arpa ve saman bir hafta önce geçen mahalden istenmesi gerekmektedir. Yolun tamiri ve yeniden inşa edilecek kısımları için 1330 yılında Meclis-i Umumi-i Vilayet bütçe ayırmıştır.

⁸¹ BOA, *DH.MKT.*, 807/1.

Sürmene-Bayburt Yolu: Sürmene-Bayburt yolu “Adi Yol” kategorisindedir. Uzunluğu 120 km olup yolun meyli 4 ile 12 metreydi. Yolun sıfırdan yapılacak kısmı yeniden Sürmene’den vilayet sınırına kadardı. Bu yol Sürmene’den sınıra kadar Karadere Vadisi’ni takip ederek Halanatos Geçidi’nden Bayburt sınırına dahil oluyordu. Top geçişine uygun değildi. Piyade ve süvari yaz ve kış rahatlıkla geçebilirdi. Banbunk Gölleri civarında pek dik ve sarp kayalıktan geçildiği gibi diğer bazı mahallerde de dar boğazları vardı. Nekazi Geçidi’ne kadar dere içinden geçilerek fırtınalı zamanlarda geçilemiyordu. Yazları yolcu ve katırcılar Zigana’dan, suyun sağ tarafına geçerek İmam köyünü ve oradan da Boğalı veya Yandiki geçitlerini takip ederek diğer yola bağlanıyorlardı. Yoldan top geçemediği gibi köprü dahi yoktu yol ile birlikte köprü yapılması da gerekiyordu. Yol boyunca Karadere’den başka önemli akarsu yoktur. Diğer sular üzerine yapılacak adi köprüler geçişi sağlamada yeterli bulunmuştu. Yol boyunca dere ve su bulunduğu için çeşme yoktu. Bu yolun tamir ve yeniden yapılması için belirlenen bir miktar yoktu. İki vilayeti birbirine bağlayacağı için diğer yollardan daha fazla önemli olduğu zikrolunmuştur⁸².

Karadeniz Bölgesi’nde yolların gelişimi Osmanlı Devleti’nin son dönemlerinde olmuştur. Karadeniz’in ticarete açılması sonrası ilk gündeme gelen Trabzon–İran Transit Yolu olmuş Nafia Nazırı İsmail Paşa’nın uzman heyet ile birlikte yaptığı incelemeler sonucunda planlanan bu yolun çok masraflı olacağı kanısına varılmış ve hayata geçirilememiştir. İç kesimleri sahile bağlama, ulaşımı daha kolay kılabilmek için yapılan girişimler daha sonraki dönemlerde yani Rize–İspir yolu, Rize–Bayburt Yolu gibi projeler XX. yüzyıl başlarında olmuştur. Genel olarak değerlendirildiğinde sancak halkının ihtiyacını karşılayabilecek bir yol yapılamamış, bu da ticari hayatın gelişmesine engel olmuştur.

1.2. Osmanlı Devleti’nde Demir Yolu

Tekniğin, makineleşmenin önemli ilerlemeler kaydettiği XIX. yüzyılda kullanılmaya başlanan buharlı makineler yeni bir ulaşım aracı olarak kullanılmaya başlanmıştı. 1804’te ilk *buharlı lokomotif* yapılmıştır⁸³. Bu, dünyadaki ulaşım yapısını baştan sona değiştirmiştir. Avrupa’da modern anlamda demiryolları 1830’dan sonra

⁸² BOA, *DH.UMV.*, 74/34.

⁸³ Esin Kâhya, “Türkiye’de İlk Demir Yolları”, *Bellekten LII/ 22* (1988), 210.

kullanılmaya başlanmış ve Osmanlı Devleti de bu konuda çok geç kalmamıştır⁸⁴. Dünya genelinde XIX. yüzyıl teknolojik gelişmelerin hızlı yaşandığı bir dönem olmuştur. Buharlı makinaların ulaşımında kullanılmaya başlamasıyla Osmanlı Devleti de bu gelişmeden geri kalmamış ve ülke sınırları içinde demir yolu çalışmalarına önem vermiştir. Yaşadığı ekonomik sıkıntılar ve ilk başlarda teknik eleman yetersizliği nedeniyle demir yolu yapımını yabancı şirketlere vermek durumunda kalsa da bu durum yine belirli kanunlarla yapılmıştır.

Osmanlı Devleti'nde demiryolları, çağı yakalamanın bir aracı olarak görülmüş ve Sultan Abdülmecid demir yolunu ülkesine getirme isteğini vurgulamıştı⁸⁵. Bu şekilde Osmanlı Devleti topraklarında demir yolu faaliyetleri başlamış oldu. Demir yolu İngiltere'nin de ilgisini çekiyordu. Sömürgelerine daha kısa ve hızlı yoldan ulaşmak amacıyla Osmanlı Devleti'ne demir yolu yapımı için teklifte bulunmuştu⁸⁶. İzmir-Aydın hattı için ilk imtiyaz İngiliz şirketine verilmişti, 1857 yılında yapımına başlanan ilk demir yolu 10 yılda tamamlanmıştır. Anadolu'da açılan Osmanlı Devleti'nin ilk demir yolu hattı olmuştur⁸⁷. Bu hattın işletmeye açılmasından sonra önemli görülen yerlere tali yollar yapılmış, ticarete gelişme görülmüş ve Batı Anadolu da nüfus artışı yaşanmaya başlamıştır⁸⁸.

Osmanlı Devleti'ndeki demiryolları ağı dönemin şartlarına göre Rumeli Demir Yolları ve Anadolu Demir Yolları şeklinde iki ana hat olarak belirlenmişti⁸⁹. 1871'den sonra Osmanlı Devleti demiryollarını devlet eliyle yapmaya başlamıştır. Haydarpaşa-İzmit Demir Yolu yapımına başlanmıştır⁹⁰. Osmanlı Devleti ilerleyen dönemde yaşamaya başladığı ekonomik sıkıntılardan dolayı demir yollarının yapımını kilometre garantisi gibi bazı imtiyazlarla yabancı şirketlere vermiştir. Hicaz Demir Yolu haricindeki diğer demiryolları bu şekilde yapılmaya devam etmiştir⁹¹. Hicaz Demir

⁸⁴ Ufuk Gülsoy, "Osmanlı Devrinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları", *Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz- Demiryolları*, ed. Vahdettin Engin- Ahmet Uçar-Osman Doğan, (İstanbul: Çamlıca Yayını 2.Baskı, 2013), 287.

⁸⁵ Ali Satan, "Osmanlı'nın Demir Yolu Çağına Girişi", *Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz- Demiryolları*, ed. Vahdettin Engin- Ahmet Uçar-Osman Doğan, 209,210.

⁸⁶ Kâhya, "Türkiye'de İlk Demir Yolları", 211.

⁸⁷ Satan, "Osmanlı'nın Demir Yolu", 212-213.

⁸⁸ Satan, "*Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz- Demiryolları*", ed. Vahdettin Engin- Ahmet Uçar-Osman Doğan, 214.

⁸⁹ Kâhya, "Türkiye'de İlk Demir Yolları", 212.

⁹⁰ Satan, "Osmanlı'nın Demir yolu", 215.

⁹¹ İlker Öztürk, "Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze Demir Yollarının Gelişimi", (Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi 2009), 50.

Yoluna ayrı bir önem verilmişti. Müslümanların halifeliği unvanını son dönemlerinde daha ön planda tutan Osmanlı Devleti bu yol sayesinde Müslümanların daha güvenli hac farızasını yerine getirmelerini sağlayacak hem ticaret ağı daha genişleyecek hem de bölgedeki denetimi kolaylaştırmış olacaktı⁹².

1.2.1. Rize’de Demir Yolu Projeleri

Karadeniz bölgesinin 1830’lu yıllarda itibariyle uluslararası ticarete açılması ile Doğu Karadeniz Bölgesi’nin en önemli liman kenti olan Trabzon ve çevresinin önemi artmış İran Transit Yolu güzergâhı daha fazla kullanılır hale gelmiştir. Gelişen teknoloji ile artan endüstriyel ticaret, yolların düzenlenmesini gerektirmiş ve bağlantılı olarak Rize’nin de iç kesimlerle daha kaliteli ve kısa sürede ulaşımını sağlayacak demir yolu yapımı Osmanlı Devleti’nin gündemine gelmiştir. Özellikle İngiltere ve Rusya arasında Kafkaslar üzerinde yaşanan ticari çekişme bölge üzerinde yapılacak projelere yansımıştır⁹³. Kırım Savaşı sonrası İngiltere’nin Karadeniz ve Kafkasya’ya olan ilgisi artmış, yaşanan gelişmelerle daha önce Lazistan’ın merkezi olan Batum’un serbest liman olması ile Karadeniz bölgesinin daha cazip hale gelmesini sağlamıştır. Bakü-Batum demir yolu yapımı ile İngiliz yatırımcıların bölgeye ilgisi artmıştır.

Özellikle askeri amaçlar doğrultusunda kullanılması planlanan demir yolları işgal sonrasında hayata geçirilmeye başlamıştır. Erzurum’u işgal eden Rusya, İran ile yapılacak transit geçitte kolaylık sağlayacak iki hat oluşturmuştu. Bu bağlantılar Erzurum ve Makü Hatları idi⁹⁴. Erzurum Hattı Sarıkamış’tan başlayıp Erzurum’a ulaşmaktaydı. Makü Hattı ise Erivan Demir Yolu’na bağlanmaktaydı. Rize, bahsi geçen bu dönemde Rize-İspir Yolu sayesinde mevsimsel aksaklıklara rağmen Erzurum ile bağlantı kurmaktaydı bu vesile ile yapılacak demir yolundan da etkilenecekti. Rusya, Osmanlı Devleti üzerinde baskısını artırmış demir yolu yapım imtiyazını elde etmek için yoğun çaba göstermiştir. Osmanlı Devleti için yapılacak olan bu yolların önemi bilinmekte olup yol yapımında etkinliğini korumak için çalışmalar yapmıştır.

⁹² Öztürk, “Osmanlı İmparatorluğu’ndan Günümüze”, 80.

⁹³ Murat Küçükuşurlu, “Meşrutiyet Devrinde Trabzon-Erzurum Demir yolu Teşebbüsleri”, *Osmanlı Araştırmaları Dergisi* 32/38 (2008), 286.

⁹⁴ Mustafa Sarı, “Ermenistan İçin Karadeniz’e Bir Çıkış Kapısı: Batum-Kars Demir yolu Projesi (1919-1920)”, *Tarihte Ermeniler ve Ermeni Meselesi*. Ed.ve Bünyamin Kocaoğlu, Samsun: Kültür Yayınları, 2017, 721-724.

Karadeniz'in ve burada yapılan ticaretin Osmanlı Devleti için önemi ise özetle Akdeniz'de Fransa ve İngiltere'nin üstünlüğüne karşı Karadeniz'deki ticaret ağını elinde tutarak denge oluşturmaktı. Yabancı gemilerin Karadeniz sularında artan faaliyetleri ve beraberinde limanları karadan iç kesimlerle buluşturacak olan demir yolu yapımı projelerinin artmasına neden olmuştur. Bu projeler XIX. yüzyılda istenildiği gibi hayata geçirilemezken XX. yüzyılın başlarında daha yoğun çalışmalar yapılmıştır⁹⁵. Meşrutiyet'in ilanı sonrası Nafia Nezareti Karadeniz'den iç kısımlara doğru demir yolu yapımı için çalışmalar başlatmış ve en uygun olacak şekilde ve daha az masrafla nasıl inşa edilebileceği konusunda incelemelerde bulunmuştur. Bölgedeki en uygun limanlar Rize, Trabzon, Tirebolu, Giresun ve Ordu limanlarıydı. Ancak bu limanlar yük boşaltmada zorlukların yaşandığı korunaksız limanlardı. Bu şehirleri iç kesimlere bağlayan tek yol Tahran-Tebriz-Erzurum Yolu'ydu. Bu güzergâh Trabzon'da son bulduğu için Trabzon bu konuda ön plandaydı. Rize ve çevresindeki bölge halkı da bu konuda çok istekliydi. Yerli halk da özellikle kara yolu konusunda zorluk çektiğinden yapılacak yollara acil ihtiyaçları olduğu konusunda Bab-ı Âli'ye dilekçeler göndermişlerdi. Ancak yapılan incelemelerde arazinin engebeli yapısının demir yolu inşasına uygun olmadığı, yapılabilse dahi yüksek maliyetli olacağı anlaşılmıştı. Yerli şirketlerin yol yapımına yanaşmadığı sonucuna varıldı. Bu konu Meclis-i Mebusan'da da görüşülmüş ve konu hakkında bilgiler verilmiştir⁹⁶. Bölge halkı demir yolu konusunda çok istekli olduğu için Trabzon Ticaret Odası öncülüğünde Şemendifer Heyet-i Faalesi adıyla bir komisyon kurulmuş ancak I. Dünya Savaşı'nın başlaması nedeniyle bu proje hayata geçirilememiştir⁹⁷.

I. Dünya Savaşı sırasında Rusya işgal ettiği Trabzon-Rize bölgesinde iki yıl boyunca kendi siyasetini uygulamıştır. Kozmopolit bir Osmanlı Devleti şehri özelliğine sahip Trabzon ve çevresinde coğrafi konum sebebiyle Rus ordularının irtibatını kolay sağlamak amacıyla bir takım alt ve üst yapı çalışması yapılmıştır. Rus yetkilileri şehre ayrı bir önem vermiş modern bir görünüme ve kullanıma uygun hale getirmek için yollar ve geniş caddelerle şehrin imarında değişiklikler yapmıştır⁹⁸.

⁹⁵ Küçükuşurlu, "Meşrutiyet Devrinde Trabzon-Erzurum Demir yolu Teşebbüsleri", 289-290.

⁹⁶ Küçükuşurlu, "Meşrutiyet Devrinde Trabzon-Erzurum Demir yolu Teşebbüsleri", 293-304.

⁹⁷ Zehra Aslan, "Doğu Karadeniz'in Gerçekleşmeyen "Demir yolu" Rüyası", 7/14 *İndependet Türkçe*, (11 Ağustos 2021).

⁹⁸ Sarı, "Ermenistan İçin Karadeniz'e Bir Çıkış Kapısı: Batum-Kars Demir yolu Projesi (1919-1920)", 143-148.

1916'da Erzurum, Erzincan, Gümüşhane ve Rize'yi ele geçiren Rusya, Rize'de de demir yolu projesi yapmıştır. Rus ordusunun ana ikmal merkezinden oldukça uzaklaşmış olması çeşitli zorluklar oluşturuyordu. Trabzon'un işgali sonrası ordunun lojistiğini daha hızlı ve kolay yoldan sağlamak için ulaşım konusunda düzenlemeler yapılması zorunluydu. Savaş sebebiyle her türlü üretimin sekteye uğradığı bu dönemde bütün ihtiyaçların Rusya'dan temin edilmesi gerekmektedir. Hızlıca bir ulaşım planı hazırlanmıştı. Öncelikle Batum Limanı'ndan Trabzon'a kadar olan kıyı şeridindeki limanlara düzenleme yapılmış ancak deniz bağlantısı hava şartları gereği her zaman elverişli ve kolay olmuyordu. Batum ve Trabzon arasında fırtınalı havalarda korunaklı bir liman bulunmuyordu. Kara yolu ulaşımı kısa sürede yapılması daha zor olduğundan alternatif olarak kara ulaşımının hızlı ve kolay sağlayacak olan bir demir yolu projesi hazırlanmıştır. Projeyi en kısa zamanda hayata geçirmek ve bölgede kalıcı oldukları imajını yerleştirmek amacıyla Rusya ile hızlı ve güvenli bir iletişim oluşturmak, buradaki askerlerini aynı zamanda psikolojik açıdan rahatlatmak için gereken planlama ve bütçe hazırlanmıştır⁹⁹. Batum-Trabzon Demir yolu projesi aynı zamanda savaş sonrası dönemde bu bölgenin yer altı ve yer üstü zengin kaynaklarından faydalanmayı sağlayacak önemli bir araç olacaktı. Askere hızlı ve güvenli ikmal sağlanması Karadeniz kıyılarını daha kısa sürede ele geçirmek ve İstanbul'a ulaşma konusunda stratejik bir girişim olacaktı¹⁰⁰.

Trabzon ve Rize'yi demir yolu ile Rusya'ya bağlayacak olan projeye 1916'da başlanmıştır. Keşif çalışmalarında dağlık bölgeler için tüneller ve Rize'de bulunan birçok dere üzerinde köprü projeleri yapılmıştır. Trabzon-Batum Demir yolu uzunluğu 208 km, olarak belirlenmiştir. Günlük kapasitesi için ise 21 askeri tren 9 çift yük treni olacaktı. Tren raylarının döşeneceği alçak yerler belirlenmiş ve alt yapısı hazırlanmıştır. Dağlık araziler için tünel planlaması hazırlanmış ve bu yolda çalıştırılacak çok sayıda işçi Gürcistan'da istihdam edilmişti. Başlanan bu inşaat için çok sayıda kamyon ve kamyonet kullanılmıştı. Yılsonuna doğru belirlenen birçok yerde inşaat başlamıştı. 1917 sonlarına doğru planlanan bu hat boyunca her detay

⁹⁹ Resul Turan-Veysel Usta, *Yarım Kalmış Bir Rüya: Trabzon-Erzurum, Trabzon-Batum Demir yolu Projeleri*, (İstanbul: Sarender Yayınları, 2022), 56-58.

¹⁰⁰ Turan-Usta, *Yarım Kalmış Bir Rüya: Trabzon-Erzurum, Trabzon-Batum Demir yolu Projeleri*, 64.

belirlenmiş olup hat üzerinde 1 yolcu ve 19 askeri tren çalışmak üzere belirlenmiş hat üzerindeki durak mesafesi 30 Verst'i¹⁰¹ geçmeyecek şekilde belirlenmişti.

Bu demir yolu hattı için istasyonlar ana ticari üstlerin birleşme noktalarında konumlandırılmıştı¹⁰². Belirlenen tren istasyonları konumuzun kapsamında olan o dönem Rize sınırları içinde kalan; Hopa, Arhavi, Atina ve Rize merkezde olmak üzere 4 istasyon belirlenmiştir. İstasyonların devamı ise Of, Sürmene ve Trabzon'dadır. Atina ve Trabzon'da yapılacak istasyonlar iki katlı ve içlerinde askerler için barınma ihtiyacını karşılayacak küçük kışlalar olacak şekilde düşünülmüştür¹⁰³.

Coğrafi şartları zor olan bu şehirden demir yolu geçirme planı kolay olmamıştır. Hopa bölgesinden geçen hatta nehir üzerinden geçiş için 2x15 kulaç uzunluğunda demir köprü planı olduğu düşünülmekte, Arhavi deresi üzerinde 2x30 kulaçlık bir köprü üzerinden geçişle Viçe'de düz araziye ulaşılmaktaydı. Fırtına Deresi bu projedeki en büyük akarsulardan biri olup 30 kulaçlık 3 büyük köprü yapımı planlanmıştır. Atina istasyonunda düz araziye ulaşan hat Çepen Nehri'nde 8 kulaçlık bir köprü ile 94 km. de 47 kulaçlık bir tünel yapılması planlanmıştır. Melyat deresi üzerinde 7 kulaçlık köprü planı ve 102 km. 41 kulaç uzunluğunda bir tünel planı yapılmıştır. Yamaçlardan ilerleyen hat Mapavri deresi üzerinde de planlanan bir köprü geçildikten sonra Askoros deresine ulaşmaktaydı. Rize istasyonu şehir merkezine çok yakın bugünkü Gülbahar Mahallesi'nde (Kuvarüs Köyü) yer alıyordu. Tren hattı Rize şehir merkezinin içinden geçecek şekilde planlanmıştır. Rize'yi geçen demir yolu hattı yamaç arazilerden geçerek Trabzon'a ulaşmaktaydı¹⁰⁴.

Yapımına başlanan demir yolu inşaatını Osmanlı Devleti de yakından takip etmekteydi. Osmanlı Devleti arşiv belgelerinde de Trabzon'dan Batum'a kadar yapılan demir yolu inşası başladığına dair bilgiler mevcuttur¹⁰⁵. Bütün detayları projelendirilmiş olup yapımına başlanan bu hattın 1917 yılına kadar inşasına devam edilmiştir. Rus Devrimi ile sekteye uğramış Lazistan'ın dağlık bölgeleri için tünel yapılması fazla masraflı olacağından yaşadıkları ekonomik sıkıntılar nedeniyle demir

¹⁰¹ Verst, "Rus Ölçü Birimi"

¹⁰² Resul Turan, "Connecting To Trabzon Russia: Batumi-Trabzon Military Reilway Project (1916-1917)", *İnternational journal OF Russian Studies* 9 (2021/1), 56-57.

¹⁰³ Turan-Usta, *Yarım Kalmış Bir Rüya: Trabzon-Erzurum, Trabzon-Batum Demir yolu Projeleri*, 70-71.

¹⁰⁴ Turan-Usta, *Yarım Kalmış Bir Rüya: Trabzon-Erzurum, Trabzon-Batum Demir yolu Projeleri*, 75-85.

¹⁰⁵ BOA, *Hariciye Nezâreti Siyasi Kalemi (HR.SYS)*, 2377/23.

yolunun inşaatı iptal edilmiştir¹⁰⁶. Rusya'dan ikmal edilecek malzeme için Trabzon'da bir askeri liman yapılmasına karar verilmişti. Böylece hem yerel halkın hem de Rus yetkililerin çok istekli olduğu demir yolu yapılamamıştır. İnşa edilen köprülerin bir kısmı tamamlanmış ve kullanılmaya devam etmiştir. Demir yolu için alınan malzeme Rize ve malzemenin kaldığı çevrelerde yerel halk tarafından bazı inşaatlarda kullanıldığına rastlanmıştır¹⁰⁷. Arazi şartları ve mevsimsel zorlukları sebebiyle demir yolu için dönemin imkânları göz önüne alındığında hazırlanan projelerin hayata geçirilmekte zorlanıldığı ve birçoğunun yapılamadığı anlaşılmaktadır.

1.3. Osmanlı Devleti'nde Deniz Yolu

Üç tarafı denizlerle çevrili merkezi Anadolu topraklarında olan Osmanlı Devleti deniz yolu ulaşımını diğer ulaşım şekillerine göre daha aktif kullandığı bilinmektedir. Gelişen teknoloji her alanda olduğu gibi deniz ulaşımını da etkilemiştir. XVIII. yüzyıldan itibaren Avrupa'da etkisini gösteren Sanayi İnkılabı ve buharlı makinelerin kullanılması, buharlı gemilerin de yapılması neticesiyle deniz yolu ulaşımı da daha konforlu hale gelmiştir¹⁰⁸. Buharlı gemiler 1827 yıllarında Osmanlı Devleti limanlarına geldiler ve halk tarafından *Buğu Gemisi* olarak anıldılar.

Osmanlı Devleti deniz yollarını, güçlü olduğu dönemlerde karadaki ticaret yollarını bütünleyen bir aracı olarak kullanmıştı¹⁰⁹. Avrupa'da yaşanan teknolojik gelişmeler neticesinde buharlı demir gemilerin denizlere açılması deniz yolunu da öncekine göre başka bir boyuta taşımış oluyordu. Avrupalı devletlerin Karadeniz'de ticaret ruhsatı alması ve Edirne Antlaşması ile (1826) Karadeniz'in devletlerarası ticarete açılması gibi gelişmeler birçok devletin kumpanyalarının seferler düzenlemesiyle sonuçlanmıştır¹¹⁰. Teknik gelişmeleri yakından takip eden Osmanlı Devleti yetkilileri 1827'de İngiltere'den buharlı bir gemi satın almıştı. 1830'lu yıllardan itibaren yerli vapur şirketlerinin yanı sıra yabancı şirketler de etkili olmaya

¹⁰⁶ Geniş bilgi için bkz. Turan-Usta, *Yarım Kalmış Bir Rüya: Trabzon-Erzurum, Trabzon-Batum Demir yolu Projeleri*, 119-133.

¹⁰⁷ Turan, "Connecting Trabzon to Russia: Batumi-Trabzon Military Reilway Project (1916-1917)", 58-59.

¹⁰⁸ Davut Hut, "Buharlı Gemiler Çağında Osmanlı Deniz ve Nehiryolu Ulaşımı", *Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz- Demiryolları*, ed. Vahdettin Engin- Ahmet Uçar-Osman Doğan, (İstanbul: Çamlıca Yayını 2.Baskı, 2013), 107.

¹⁰⁹ İlhan Ekinci, "Osmanlı'da Yabancı Vapur Kumpanyaları ve İmajları Hakkında", *Kebikeç İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi*, 21,(2006) 73.

¹¹⁰ Hut, "Rize'de Osmanlı Dönemi Vapur Ulaşımı", *Rize Defteri* 3, 3.

başlamıştı¹¹¹. Osmanlı Devleti yeni teknoloji ile yapılmış gemileri satın almakla kalmamış 1832’de Amerikalılar ile yapılan anlaşma sonucu getirilen bir uzman İstanbul Tersanesi’nde ilk Osmanlı buharlı gemisini yapmıştı ve başlangıçta askeri amaçlı kullanılan gemiler ilerleyen zamanlarda ulaşım ve haberleşme için de kullanılmaya başlanmıştır. Avrupalı ticaret gemileri için Osmanlı Devleti limanları önemli duraklardandı. Osmanlı Devleti’nde vapur ve vapur işletmeleri de önemli bir yere sahipti. Vapurlar gemilerden biraz daha farklı olarak doğal şartlardan daha az etkileniyorlardı. Tarifeli yolcu taşımacılığı için uygundular. İstanbul Boğazı’nda taşımacılık yapan özel bir kuruluş olan Şirket-i Hayriye, İzmir Körfezi’nde Hamidiye Kumpanyası ve İdare-i Mahsusa gibi yerli şirketler İstanbul’dan başlayıp Akdeniz’den Kızıldeniz’e kadar faaliyet göstermiştir¹¹².

Fırat ve Dicle nehirleri gibi Avrupa’nın en büyük nehri olan Tuna’da ulaşım imkânı sayesinde vapur taşımacılığının yapıldığı ve stratejik açıdan da önemli bir ulaşım yoluydu. Osmanlılar Avrupa’ya Tuna yoluyla giderlerdi¹¹³. Osmanlı Devleti’nin hemen hemen bütün limanlarına düzenli seferler yapılıyordu. Buharlı gemiler çağında deniz ve nehir ulaşımı da yoğunluğunu artırmıştır. Deniz yolu ulaşımı ile postacılık faaliyetleri de yapılmıştır. 1863’te Sahil Postaları Teşkilatı kurulmuştur¹¹⁴. Denizyollarında Osmanlı Devleti faaliyetlerini en sağlıklı şekilde devam ettirebilmek için gerekli teşkilatları kurmuş dönemin şartlarına göre düzenlemelerde bulunmuştur.

1.3.1. Karadeniz’deki Başlıca Hatlar

Bir kara devleti olan Osmanlı Devleti’nde karadan bağımsız deniz rotasının ortaya çıkması mümkün görülmemekte ve var olan deniz yollarının kara bağlantıları ile Karadeniz’deki deniz yolu rotalarının kara ulaşımına katkılarının coğrafi şartlar çerçevesinde ele alındığı görülmektedir. Ege, Akdeniz ve Karadeniz ticaret yollarına ilk defa Fatih Sultan Mehmet döneminde egemen olma yönünde denizciliğe ağırlık verildi. Donanmanın güçlendirilmesi için muhtelif yerlerde tersaneler kuruldu. Bu suretle ilerleyen dönemlerde Venedik ve Cenevizliler ile boy ölçüşecek kadar güç

¹¹¹ Ekinci, “Osmanlı’da Yabancı Vapur Kumpanyaları ve İmajları Hakkında”, 76.

¹¹² Hut, “Buharlı Gemiler Çağında”, 108-109.

¹¹³ Hut, “Buharlı Gemiler Çağında”, 138.

¹¹⁴ Hut, “Buharlı Gemiler Çağında”, 126.

kazandı. Karadeniz'in Anadolu kıyılarındaki güvenliği ve Anadolu'nun siyasi bütünlüğü için seferler düzenlendi. Amasra, Sinop ele geçirildi. Rum Devleti'nin elinde olan Trabzon karadan ve denizden kuşatılarak alındı. Karadeniz ticaretinin tam güvenliği için Kırım ele geçirilerek Venedik ve Cenevizliler Karadeniz'den tamamen çıkarıldı¹¹⁵.

XVI. yüzyıl sonlarındaki resmi belgelerde Osmanlı Devleti'nin dört deniz rotası belirlenmiştir. Bunlardan ikisi Karadeniz'e kıyısı olan, Anadolu ve Rumeli sahil hattı diğer ikisi Akdeniz'deki sahil hattında yer almaktadır¹¹⁶. 1594-95 tarihli Menzil Defteri'ne göre Anadolu bağlantılı deniz yollarının Üsküdar'dan başlayarak Anadolu'nun kuzey sahillerine uğrayan ve paralel olarak takip eden bir hattır. Bu hat üzerinden Karadeniz kıyıları boyunca Faş' a kadar ulaşan bu güzergâhtaki iskele isimlerinden bazıları Trabzon, Sürmene, Manor, Of, Rize, Kemer, Atina (Pazar), Vanca, Arhavi, Batum ve Faş' tır. Bu Listeye göre Üsküdar-Faş arasında 126 iskele ismi mevcuttur. Anadolu sahilleri boyunca Karadeniz üzerinde yolculuk yapan gemilerin zorunlu hallerde sığınabilecekleri ya da uğrayabilecekleri iskelelerin adını ve konumunu göstermektedir. Bahsi geçen deniz yolu güzergâhını kullanan gemilerin, ismi geçen iskelelerin tamamına uğraması söz konusu değildir. Bahsi geçen listede konaklayabileceği yerler arasında Rize sınırları içinde kalan dört iskele ismi bulunmaktadır. Bu iskeleler *Of, Rize* (merkez), *Kemer, Atina* (Pazar)'dır.

İskelelerin kara yolu bağlantıları; İstanbul'dan Trabzon veya İskenderun'a giden deniz yolu, Anadolu üzerinden geçen kara yoluna daima tercih edilmiştir. Anadolu ulaşım bakımından elverişli olmayan bu özelliğine rağmen, İstanbul gibi dünyanın her tarafı ile hem karadan hem denizden irtibat kurabilecek önemli bir liman kentine sahiptir, Anadolu ve Balkan yarımadasının tabii bir merkezi durumundadır¹¹⁷. Osmanlı Devleti' inde yol sistemi İstanbul merkezli olarak gelişmiştir. Hem kara yolu hem deniz yolu bakımından İstanbul sahil yolu hattında Anadolu tali yollarla kara yolu bağlantısını kurmuştur. Karadeniz kıyılarında dağların denize paralel uzanması sebebiyle, Anadolu'nun iç tarafı ile sahil arasındaki bağlantılar geçitler ile sağlanmıştır. Trabzon Limanı Karadeniz sahil hattındaki en işlek iskelelerden biridir.

¹¹⁵ Cemal Çetin "Anadolu İskeleleri ve Karayolu Bağlantıları(XVI Yüzyılın Sonları)", *The Journal of Academic Social Science*,28 (2014), 354-356.

¹¹⁶ Çetin, "Anadolu İskeleleri ve Karayolu Bağlantıları", 356.

¹¹⁷ Çetin, "Anadolu İskeleleri ve Karayolu Bağlantıları", 358- 359.

Erzurum ve Van gibi önemli lojistik üstlerin takviyesi açısından Trabzon çok önemlidir. Anadolu sol kol üzerinde Trabzon'dan itibaren sahil hattını takip eden yol üzerinde yer alan Sürmene, Atina, Viçe, Arhavi, Batum ve Faş menzillerinde deniz rotasıyla bağlantılı birer iskele bulunduğu anlaşılmaktadır¹¹⁸.

Osmanlı Devleti için denizler, topraklardan geçen kara ticaret yollarını tamamlayan bir bütünlük ifade etmiştir. Akdeniz'de olduğu gibi Karadeniz'de de izlenmiş olduğu politikalarla bu durumu pekiştirmiştir. Karadeniz'deki en önemli işlek limanlardan biri olan Trabzon ve Trabzon kıyı şeridini takip eden küçük ve coğrafi şartları elverişli olmayan Rize kıyıları boyunca Batum'a kadar uzanan bir deniz ticaret güzergâhı kullanmıştır. Bu güzergâh sadece ticaret için değil yolcu taşımacılığı ve postacılık faaliyetleri içinde kullanılmıştır. Deniz, iç ticaret ve ulaşımında kolaylık sağlayan bir araç olmuş, kara ticaret güzergâhlarının bittiği yerde gittikçe artan bir şekilde yabancı ticarete de ağırlık kazanmıştır. XVII. ve XVIII. yüzyıllarda deniz ticareti kara ticaretinden önde olmuş ve XVIII. yüzyıldan itibaren Avrupalı gemicilerin Osmanlı Devleti limanlarında etkinliği gittikçe artmıştır¹¹⁹.

Bu seferlerin çalışmanın konusu olan Rize'de ulaşımı nasıl etkilediğine bakıldığında Rize'nin zorlu coğrafi şartları, bol yağmurlu iklimi, dağlık arazi yapısı sebebiyle kara yollarının kısıtlı olması deniz yolu ulaşımını her dönem ön plana çıkarmıştır. Karadeniz'in uluslararası trafiğe açılmasıyla deniz yolu kullanımı artmıştır. Büyük bir liman şehri olan Trabzon'un gemi trafiği yoğunluğu Rize için hemen başlamamıştır. Vapur seferlerinin düzenli hale gelmesi 1860'lı yıllara denk geldiğini söylemek mümkündür. Vapur seferlerinin geç başlamasında Rize'nin Trabzon ve Batum gibi önemli ticari merkezlerin arasında kalmış bir bölge olması ve iskelesinin yetersiz kalması da etkili olmuştur¹²⁰.

1843 yılında Rize'ye gelen Alman Botanik Profesörü Karl Koch' un eserinden o dönemde Rize'deki ulaşım hakkında önemli fikirler edinilmektedir. Trabzon'dan 6 saatlik uzaklıktaki Sürmene'ye deniz yoluyla gelmiş ve gece burada kaldıktan sonra bir yelkenliyle 4 saatte Of'a vardığını, sabah saatlerinde Rize'ye ulaşabildiğini

¹¹⁸ Çetin, "Anadolu İskeleleri ve Karayolu Bağlantıları", 363.

¹¹⁹ Ekinci, "Osmanlı Vapur Kumpanyaları ve İmajları Hakkında", 73-74.

¹²⁰ Hut, Rize' de Osmanlı Dönemi Vapur Ulaşımı, 32-33.

belirtmiş ve dağların kıyıdan itibaren yükseldiğini yazmıştır¹²¹. Bu dönemde Rize'ye vapur ulaşımı olmadığı yelkenliyle ulaşılabildiği anlaşılmaktadır.

XIX. yüzyılın ikinci yarısına denk gelen buharlı gemilerin yoğun trafiği vapur acentelerinin artmasıyla, Osmanlı Devleti sularında da faaliyetlerini arttırmış Karadeniz'in doğusunda kalan özellikle Batum'un elden çıkmasıyla önemi artan Rize'de bu deniz trafiğinde yavaş yavaş yer almaya başlamıştı. Vapur acenteleri çok temel ticari denizcilik işlevlerini üstlenmişti. Faaliyetlerinin düzenli olduğu ana liman İstanbul'du¹²². Buradan Akdeniz ve Karadeniz'e seferler düzenli olarak yapılmaya başlanmıştı.

XIX. yüzyıl öncesinde, Osmanlı Devleti bandıralı yelkenli gemilerin Karadeniz'de taşımacılıkta büyük ağırlığı bulunuyordu. Yabancı gemilerin sefer yapma hakkı edindikten sonra başta Avusturyalı olmak üzere İngiliz, Fransız ve Rus acenteleri ve hatta Yunan acentesi Karadeniz sularında düzenli seferlerle yolcu, yük ve posta taşımacılığı yapmaya başlamıştır.

Osmanlı Devleti' de gemilerin ilk başlarda yetersiz kalmasından dolayı yabancıların seferlerine müsaade etmişti. Osmanlı Devleti vapurlarının faaliyetlerinin artmasıyla rekabet artmıştır. Vapurlar doğal şartlardan daha az etkilendikleri ve ulaşımında kolaylık sağladıkları için tercih ediliyorlardı. 1840'larda Tersane-i Amire tarafından Osmanlı Vapur Kumpanyası kurulmuş ticari amaçlı olarak Karadeniz'e seferler düzenlenmeye başlamıştır Trabzon ve Batum'a düzenli seferler 1869'da başlamıştır. Denizcilikte ilk Osmanlı Devleti işletmesi olan Fevaid-i Osmaniye İdaresi 1870'de düzenli seferlerini arttırmıştır. 1870'li yıllarda Karadeniz'de yaklaşık 25 farklı şirket taşımacılık faaliyeti yürütüyordu¹²³.

1.3.2. Rize'de Taşımacılık Yapan Şirketler

1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı sonucunda imzalanan Berlin Antlaşması ile Batum kaybedilince Rize, sancak merkezi olmuş, böylece Rize İskelesi daha önemli hale gelmiştir. Rize İskelesi'nin yanı sıra yabancı bandıralı gemilerin Mapavri ve Atina iskelelerine de uğradıkları bilinmektedir. Rize'de deniz yolu ulaşımı şehir için

¹²¹ Koch, *REISE, IM PONTISCHE GEBIRGE*, 7.

¹²² Osman Öndeş, *Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi*, (İstanbul: İMEAK Deniz Ticaret Odası Yayınları, 2013), 15.

¹²³ Hut, "Buharlı Gemiler Çağında", 109-116.

ekonomik ve sosyal olarak hayati önem taşımaktaydı. Balık ve keten bezinin ihracatı ön planda olmakla beraber gemicilik, kayıkçılık önemli mesleklerdi

İstanbul ve Karadeniz limanları arasında Avusturya Lloyd Kumpanyası'ndan başka Osmanlı Devleti bandıralı iki gemi daha sefer yapmaktaydı. Osmanlı Devleti Vapurları uyguladıkları ücret indirimi ile Avusturya Vapurlarına rakip olmuştu. Bu rekabete İngiliz vapurları da katılmış Lloyd Kumpanyası'nın yaygın ulaşım ağı, ücret düşüklüğü ve hızı bu şirketi Karadeniz'de diğer şirketlerin önüne geçiriyordu¹²⁴. Kırım Savaşı sonrasında Fransız Mesajeri Maritim Kumpanyası Trabzon'a seferler yapmaya başlamıştır¹²⁵. Taşımacılık yapan önemli bir şirkette yine Fransız Pauget Kumpanyası'dır. 1878'den beri Karadeniz'de faaliyet göstermiştir. Trabzon Limanı'na düzenli seferler yapmıştır. Pauget Kumpanyası tamamen kâr amaçlı işleyen, yolcu ve tüccarlarla daha esnek çizgide ilişkileri yürütmekteydi¹²⁶. Rusya, Avusturya ve Fransız vapurları Rize İskeleyi'ne uğramıyor, Trabzon ve Batum iskelelerine haftada bir sefer düzenliyordu¹²⁷. Bölgede gemiler için en elverişli liman Trabzon Limanı idi. Trabzon Limanı'nda 1830'larda başlayan yoğun ve düzenli deniz seferleri Rize Limanı için daha sonraki tarihlerde başlamıştır. Bu durumun başlıca nedeni Trabzon ve Batum gibi önemli iki liman kentinin arasında olması idi. Vapur ulaşımında ilk devlet işletmesi Fevaid-i Osmani Kumpanyası'nın kurulmasından sonra Karadeniz'e yapılan seferler Rize'den Batum'a kadar Rize halkının talepleri karışığında uzatılmıştır¹²⁸.

İdare-i Mahsusa Vapurları; her Çarşamba günü İstanbul'dan hareket edip Ereğli, Amasra, İnebolu, Sinop, Samsun, Ünye, Giresun'a uğrayarak Pazar günü Trabzon Limanı'na gelir ve aynı akşam Rize Limanı'na uğrayarak Batum'a giderdi. Salı günleri aynı iskelelere uğrayarak geri dönerdi¹²⁹. Güzergâh üzerinde faaliyette bulunan belli başlı vapurlar da bulunuyordu. *Hasan Ağa Vapuru*; Rize'den kalkan bu vapur tek seferde yaklaşık 700 küsur yolcu yanında, 122 tüfek vd. askeri malzemeleri

¹²⁴ Hut, "Rize'de Osmanlı Dönemi Vapur Ulaşımı", 28-31.

¹²⁵ Süleyman Uygun, *Mesajeri Maritim Kumpanyası ve Osmanlı Devleti'nde Fransız Sömürgeciliği (1851-1914)*, (Sakarya: Sakarya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi 2013). 225.

¹²⁶ Süleyman Uygun, "Karadeniz Suları İçinde Fransız Pauget Vapur Kumpanyası (1878-1914)", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 20(2016), 150.

¹²⁷ Kudret Emiroğlu, *Trabzon Vilayeti Salnamesi (TVS) 1877*, (Ankara: Trabzon ili ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı Yayınları, 1995), 9/171.

¹²⁸ Hut, "Buharlı Gemiler Çağında", 28-32.

¹²⁹ Emiroğlu, *TVS.1877*, 169.

taşımakta olduğu belgelerden anlaşılmaktadır¹³⁰. *Taif Vapuru*; Rize'den 800 kadar gönüllü asker taşımıştır. Kapasitesi bu sayıyla anlaşılmaktadır. *Dolmabahçe Gemisi*; 73 yolcu 243 yeni asker ve çeşitli yükler ile İstanbul Boğazı'na geldiğine dair bilgiler mevcuttur¹³¹. Diğer bir belgede ise Bodrum Hapishanesi'ne nakil olacak 40 mahkûmun Rize'den direkt vapur olmadığı için İstanbul aktarmalı olarak ulaşabildiği belirtilmiştir¹³². Vapur seferlerindeki insan taşımacılığında özellikle asker ve mahkûm sevkiyatı önemli yer tutmaktaydı.

Rize'de vapurların, gemilerin tarifeleri artmış düzenli seferler yapılmaya başlamıştır. Karadeniz'deki seferlere Rus Vapurları'da eklenmiş tarifeye göre Rus vapurları Cumartesi günü İstanbul'dan hareketle Salı günü Trabzon'a varır ve ertesi günü Rize üzerinden Batum'a geçerdi¹³³. Rus Donanması'na ait erzak taşıyan bir vapurun Hopa civarında karaya oturduğuna dair bilgilere ulaşılmakta bundan yaşanan vapur trafiğinin yoğunluğu hakkında fikir edinilmektedir¹³⁴.

Tablo 1. Rize'ye Uğrayan Vapur ve Yelken Gemileri 1901

Yük Taşınan Ülkeler	Vapur		Yelken Gemisi	
	Adet	Ton	Adet	Ton
Devlet-i Aliye	47	51,936	1,707	9369
Almanya	2	2929	-	-
Rusya	36	54,250	-	-
Avusturya	61	-	-	-
Yunanistan	-	-	2	871

Kaynak: Kudret Emiroğlu (hızl.), TVS (1901), Cilt. 19, 2008, s.485.

¹³⁰ BOA, *Yıldız, Perakende Askeri Maruzâtı (Y.PRK.ASK)*, 151/19, 06/01/1317.

¹³¹ BOA, *Y.PRK.ASK.*, 49/19, H.09.12.1305.

¹³² BOA, *Zaptiye Nezâreti Zaptiye Nezâreti Belgeleri (ZB)*, 334/4., R.01.04.1325.

¹³³ Hut, "Rize' de Osmanlı Dönemi Vapur Ulaşımı", 33.

¹³⁴ *Dâhiliye Nezâreti Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti İkinci Şube (DH. EUM.2.şb)*, H.17.04.1333.

Tablo 2. Rize’de Vapur ve Yelken Gemileri ile Taşınan Yük Miktarları 1901

Yük Taşınan Ülkeler	Uğradığı İskeleler	Vapur		Yelken Gemisi	
		Adet	Ton	Adet	Ton
Devlet-i Aliye	Rize	48	55767	2134	13490
Fransız	Rize	84	42733	86	315
Avusturya	Rize	61	72703	-	-
Almanya	Rize	1	1711	-	-
Yunan	Rize	194	172914	2210	13805
Alman	Mapavri	1	1230	-	-
Yunan	Mapavri	1	397	-	-
Rusya	Atina	1	1230	1	397
Rusya	Atina	1	359	-	-
Toplamı		2422	2560055	20894	101124

Kaynak: Kudret Emiroğlu (hızl.), TVS (1901), Cilt. 22, 2009,s.905.

Güzergâh üzerinde çalışan gemilerle yük de taşınmıştır. Gemi trafiğinde şeker, kahve, meşrubat gibi gıda ürünleri ithal ediliyor ve arpa, buğday, fındık, ceviz, fasulye, bal mumu, balık yağı gibi ürünler de ihraç ediliyordu (Bkz. Tablo 3). Bu yoğun taşımacılık faaliyetleri sürerken bazı sorunları da doğurmuştur. Başta silah kaçakçılığı olmak üzere insan kaçaklığı Osmanlı Devleti’nin bu dönemlerinde önemli sorunlarından biriydi. Karadeniz’in doğu kıyısı olan Rize ve çevresi coğrafi olarak kaçakçılık yapmak isteyenler için oldukça uygun bir güzergâhtı. En başta sınıra yakın bir yerde bulunuyordu. Büyük gemilerin karaya yakın demirleyememesi eşya ve insanların küçük kayıklarla karaya çıkarılmak zorunda olması kaçakçılar için fırsat oluşturuyordu. Yüksek sıralı dağlar, engebeli arazi yapısı iç ve kıyı bölgelerle ulaşımı zor bir bölge olduğundan halkın taşımacılıkta deniz yolunu kullanması uygun olmuş ve bu yönde diğer bölgelerle bağlantı kurulmuştur. Denizcilik ve gemiciliğin gelir kaynağı olarak kullanıldığı Rize’de coğrafi koşullar gereği geçim kaynakları sınırlı olmuştur. Bu sebeple denizcilikle uğraşan bir kısım kayıkçılar kaçakçılık işini benimsemiştir. Batum ve çevresinin tuz bakımından zengin olması sebebiyle Sürmene,

Rize ve Hopa kayıkçıları tarafından tercih edilen bir bölge olmuştur. İlk başlarda Tuz ile başlayan bu durum silah ve insan kaçakçılığı ile devam etmiştir¹³⁵.

Tablo 3. 1316 Senesinde Rize İskelesi'nden Vapur ve Yelken Gemileriyle Gerçekleşen İthalat ve İhracatın İstatistik Cetveli

Eşyanın Çeşidi	İthalat		İhracat		
	Kıyye	Kıymet-i Muhammene	Eşyanın Çeşidi	Kıyye	Kıymet-i Muhammene
	Cedit	Kuruş		Cedit	Kuruş
Şeker	48000	211200	Arpa, Yulaf	2000000	70400
Kahve	197100	260150	Kendir	100000	182600
Dakik	909000	719950	Mısır buğdayı		
Manifatura	1136000	14995300	Kabuklu	5600000	2217600
Meşrubat	33600	73920	Fındık		
Sabun	186000	327360	İç Fındık	280000	772200
Demir çivi	117000	1274680	Ceviz	448000	2562560
Mamulat-u			Ceviz İçi	40600	39292
Medeniye-i Saire	214900	831600	Fasulye	25000	66000
Kibrit vesaire		19030	Bal Mumu	2600000	2059200
Çuval	10800	161700	Balık Yağı	2500	34100
Eşya-yı	73500	330000	Meyve ve Sair	30000	23760
Müennevia	150000	19204790	Mekulat-ı		
Toplam	3175900	15554000	mütenevvia	55000	24200
1315 Senesinin			Yün		
İthalat Toplamı	2715000	3650790	Koyun		
Fazla-i İthalat	460900		Keçi ve	100000	440000
			Koyun Derisi	0	154000
			Yumurta	60000	237600
			Eşya-ı		
			Mütevia	250000	990000
				120000	513436
			Toplam	10161100	10518948
			1315		
			Senesinin	4117890	4782008
			İhracat		
			Topamı		
			Fazla -i	6043210	5736940
			İhracat		

¹³⁵ Buşra Durmuş, “1880-1914 Yılları Arasında Karadeniz’de Kaçakçılık (Silah ve İnsan)”, (Yüksek Lisans Tezi, Ordu Üniversitesi, 2021), 44.

Bir diğerk ayrıntı da yabancı bandıralı gemilerin çoğunlukla ticari rotaları boyunca arama ve tarama işlemlerinden geçirilememesidir. XIX. yüzyıl boyunca Karadeniz'in kazandığı hüviyeti nedeniyle bu durum oluşmuştur. Yabancı gemilerin aranması uluslararası siyasi sorunlara sebep olduğu için ticari rotalarda arama yapılmayıp bu iş iskele ve limanlara havale ediliyordu. Bu da gemi reisleri ya da kaçakçıların kayıkçılarla anlaşır rota dışındaki iskele ve limanlara mallarını çıkarmasıyla neticeleniyordu. Kaçakçılar, yabancı vapur kumpanyalarını paravan olarak kullanıyordu¹³⁶.

Kaçaklığın diğerk boyutu da insan kaçaklığıydı. Rize kayıkçılarının Batum'dan Hopa'ya Ermenileri kaçırdıkları ve vilayette kaçakçılığın arttığına dair birçok arşiv belgesi bulunmaktadır. Örneğın Pauqet Kumpanyası'na ait buharlılar tarafından birçok Ermeni komitacının usulsüz şekilde nakledildiğı bu sebeple çoğu zaman limanlarda bekletildiğı resmi kayıtlarda da yer almıştır¹³⁷.

Bir kaçak kayığın taşıdıkları arasında 150 kişi ve 140 yük tütün zikredilmekte bu yolla Erzurum'a gittikleri ve kaçak gelen tütünleri sattıktan sonra geri döndükleri 20 kadar jandarmanın bu olayı engelleyemediğı yazmaktadır. Kaçakçılık yapan kayıkçıların Batum'dan Hopa'ya Ermenileri kaçırdığı ve vilayet dâhilinde kaçakçılığın oldukça arttığı çeşitli belgelerde karşımıza çıkmaktadır¹³⁸. Mısır ve Bulgaristan'da bulunup ülkeye girmelerinin yasak olduğu birçok Ermeni'nin de Köstence, Rusya, Odesa, Batum ve oradan da Laz kayıklarıyla kaçak olarak yurda girdikleri karadan uzak yerlerden sahile çıkıp kaçtıkları bilinmektedir¹³⁹.

Kaçakçılığın gittikçe artması bunu bir yaşam biçimine dönüştüren kayıkçılar sayesinde devam etmiş alınan önlemler yetersiz kalmıştır. Başlangıçta ecnebi tuzu, tütün gibi maddelerin kaçak olarak taşınması şeklinde olan kaçakçılık faaliyetleri silah ve insan kaçakçılığı boyutunu alınca devlet için daha büyük sıkıntı olmuştur¹⁴⁰. Osmanlı Devleti bu durumu engellemek için tedbir almışsa da kaçakçılık yapmaya devam etmişlerdir. Rusya Vapur Kumpanyası'nın Rize Acentesi sorumlusu olan

¹³⁶ Kubilay Hamzaoğlu, "XIX. Yüzyılda Trabzon Vilayetinde Kaçakçılık Güzergâhları ve Rotaları", *History Studies*, 6 (2020), 3110.

¹³⁷ Uygun, "Karadeniz Suları İçinde Fransız Pauqet Vapur Kumpanyası (1878-1914)", 167.

¹³⁸ BOA, *Dâhiliye Nezâreti Tesrî-i Muamemat ve Islahat Komisyonu Muamemat*, (DH.MKTIK.M.), 162/23,

¹³⁹ BOA, *DH.MKTIK.M.*, 243/61. BOA, *Hariciye Nezareti İdare (HR.İD.)*, 40/1

¹⁴⁰ Durmuş "1880-1914 Yılları Arasında Karadeniz'de Kaçakçılık", 44.

Andoria Kolaro adlı kişi hakkında yapılan bir yazışmada bu kişinin silah ve insan kaçakçılığı yaptığı saptanmıştır. Trabzon ve Erzurum vilayetlerindeki Ermenilere teminde bulunduğu Rize'ye gelen yabancı vapurlara gece pratika¹⁴¹ verilmesi yani gemilerin sağlık muayenesi belgesi verilmesi nedeniyle kaçakçılık faaliyetlerini kolaylıkla yaptığı bu vapurlara pratika verilmezse kaçakçılığın önlenebileceği belirtilmiştir¹⁴².

Deniz yolunun vapur seferlerinin hayati önem taşıdığı Rize'de yaşanan olumsuzluklara rağmen deniz trafiği devam etmekteydi. Yolcu gidiş- gelişleri ithal ve ihraç edilen ürünler gemi ve vapur taşımacılığı sayesinde olurken kaçakçılık sorunu dışında bir de salgın hastalıkların yurda girmesine neden olmuştur. Sık sık Rusya'dan yayılan kolera ve salgın hastalıklar sebebiyle karantina uygulamaları yapılmak zorunda kalınıyordu. Rusya'da ortaya çıkan kolera salgını nedeniyle Lazistan Sancağı'nın karantinaya alınması ticareti sekteye uğratmıştır. Lazistan Sancağı ile Batum arasındaki alış-veriş devam ettiğinden sınır noktalarında gereken yerlere karantinalar kurulması eğer karantina kurulmazsa Lazistan'ın komple bulaşık ilan edilmesi gerekeceği belgelerde yer almaktadır¹⁴³.

Karantinahaneler ilk kez II. Abdülhamit döneminde kurulmuştur. Karadeniz ticaretinin uluslararası hale gelmesiyle artan insan hareketliliği sebebiyle bulaşıcı hastalıkların da sık sık görülmesi karantinaları zorunlu hale getirmişti. Özellikle kolera salgınının Rusya ve hemen ardından Anadolu'ya yayılması daha sıkı önlemlerin alınmasını gerektirmiştir¹⁴⁴. 1878 Berlin Antlaşması ile bağımsız bir liman olan Batum'un Rusya'nın kontrolüne girmesi Osmanlı-Rus sınırını Hopa'ya çekmesine neden olmuştur¹⁴⁵. Yazışmalarda Lazistan Sancağı hududu olan Hopa kazasının karantina mahalli olarak hazırlanması konusuna dikkat çekilmiştir¹⁴⁶. Lazistan Sancağı ile Batum arasında gereken noktalarda karantina kurulması ve ahalinin karantinaya alınmadan geçişinin engellenmesi ve Trabzon'dan hekim gönderilmesi istenmiştir¹⁴⁷. Hopa Karantinahanesi hem karantina hem de bir sınır karakolu gibi görev yapmış

¹⁴¹ Şemseddin Sami, *Kâmûs-i Türkî*, (İstanbul: Çağrı Yayınları, 2010), "Pratika", 520.

¹⁴² BOA, *DH.TMIK.M.*, 46/14. 26-07.1315.

¹⁴³ BOA, *BEO.*, 30/2232.

¹⁴⁴ İsmail Yaşayanlar, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Doğu Karadeniz Sınırında Emraz-ı Sâriye İle Mücadele: Batum ve Hopa Karantinahaneleri", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 28, (2020), 403.

¹⁴⁵ Yaşayanlar, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Doğu Karadeniz Sınırında", 406.

¹⁴⁶ BOA, *BEO.*, 29/2113., H.09.12.1309.

¹⁴⁷ BOA, *BEO.*, 3022/32.

kapasitesinin üzerinde hizmet vermeye çalışmıştır. Salgın hastalıklardan etkilenen ticaret konusu ise yine belgelere yansımış kolera salgını nedeniyle Lazistan'ın beş gün karantinaya alınmasının ticareti engellediği belirtilmiştir¹⁴⁸. Deniz yolu trafiği artarak devam etmiş olumlu ve olumsuz etkileri ortaya çıkmıştır.

¹⁴⁸ BOA, *DH.MKT.*, 1973/61., H.23.12.1309.

2. HABERLEŞME

2.1. Osmanlı Devleti'nde Menzil ve Posta

Haberleşme faaliyetleri insanlık tarihi kadar eskidir. İletişim kurma araçları çağlar boyu değişik aşamalardan geçerek günümüzdeki şeklini almış ve gelişimini sürdürmektedir. Postacılık faaliyetleri sadece haberleşme aracı değil medeniyetlerin gelişmesindeki katkılarıyla önemli bir hizmet sektörüdür. Milletlerin ve devletlerin güvenliği için postacılık faaliyetleri aynı zamanda bir savunma örgütüdür. İnsanoğlunun yerleşik yaşama geçtiği aşamadan sonra haberleşme çeşitleri artmıştır. Ateş yakarak, dumanla haberleşme, davul çalma sonraları güvercinle haberleşme gibi ilk evrelerini geçiren bu iletişim araçları zamanla yaya ve atlı postacılık faaliyetleri olarak gelişmiştir. Sümerlerdeki kil tabletler üzerine çivi yazısı ile yazılmış mektuplarla başlayan posta haberleşme sistemi Asur, Babil, Persler gibi birçok devlet tarafından geliştirilerek kullanılmıştır.

Yolların gelişmesiyle ile bağlantılı olan postacılık faaliyetleri Persler döneminde düzenli bir teşkilat olmuştur. Belirli mesafe aralıklarıyla Çaparhane adı verilen konaklama yerleri yapılarak her birinden diğerine ulaşacak şekilde atlı ve yaya postacılar görevlendirilmiştir¹⁴⁹. İslam tarihine bakıldığında haberleşme sistemi olarak Berid Teşkilatı'nın kullanıldığı bilinmektedir. Türk tarihinde ise Osmanlı Devleti'nden önce kullanılan çeşitli haberleşme sistemleri mevcuttu. Selçuklular Dönemi'nde Berid Teşkilatı geliştirilmiş Ulak, Peyk, Çapar gibi isimlendirilen posta görevlileri kullanılmıştır. Devletin resmi haberleşme sistemi olan bu teşkilat Osmanlı Devleti zamanında biriken deneyimle Menzil Teşkilatı'na dönüştürülmüştür. Bu sistem zamanla aksaklıklara uğrasa da devletin resmi haberleşme hizmetini yerine getirmeye çalışmıştır.

Sözlük anlamı olarak menzil “inmek, konaklamak, misafir olmak” anlamındaki “nüzul” kökünden türemiş bir mekân ismidir. Ev, konak, iki konak arası posta ve posta tatarlarının bulunduğu mahal anlamına gelmektedir. Osmanlı Devleti'nde daha çok resmi haberleşmeyi ifade eder¹⁵⁰. Menzil, yollarda coğrafi şartlara göre değişen mesafelerde haberin yerine bir an önce ulaştırılması gayesiyle konaklama şeklinde

¹⁴⁹ Osman Tural vd., *Geçmişten Günümüze Posta*, (Ankara: PTT Genel Müdürlüğü Yayını, 2007), 11.

¹⁵⁰ Yusuf Halaçoğlu, “Menzil”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (Ankara: TDV yayınları, 2004) 29: 159.

kurulmuştur ve bu konaklama yerlerinde yolun işleklğine bağılı olarak beygir beslenmekteydi. Beslenen beygirlerden haber getiren ulak faydalanır, geldiğı beygiri orada bırakıp menzildeki beygirle yoluna devam ederdi¹⁵¹. Önceleri haberleşme için kullanılan menziller sonraları ordunun iaşesi, özel haberleşmeler, ticari malların nakliyesi gibi ihtiyaçlar için de kullanıldıkları anlaşılmaktadır¹⁵².

Osmanlı Devleti'nin haberleşme için kullandığı sistem devletin ulufeli memuru olan ulaklar ile yürütülmüştür¹⁵³. Ulaklar bugünkü manada postacılarıdır. Haberi aldıktan sonra menzillerde konaklayarak ve diğere ulağa devrederek yerine ulaştırıyorlardı. Gizli haber götüren ulaklar ise menzilhanelerde beygir değıştirebiliyor ve haberi yerine tek ulak götürmüş oluyordu. Anlaşıldığı gibi mevcut şartlar içerisinde menzilhaneler haberleşme görevini üstleniyordu. Menzil teşkilatındaki aksaklıklar sebebiyle örneğın ulakların yollarda gecikmesi, yol üzerindeki halka yük olması gibi, bilinen ilk düzenleme Kanuni Sultan Süleyman döneminde Vezir Lütfi Paşa tarafından (1539) yapılmıştır¹⁵⁴.

Menzilhanelerin işletilmesi için bulunduğu yerdeki ahaliden menzilci tayin ediliyordu. Menzilin idarecisi durumunda bulunan kişi bulunduğu yerin yöneticisi tarafından (kadı, ayan veya naib) atanır ve devletin de onayıyla bir yıllığına tayin edilirdi¹⁵⁵. Ulaklar içinde düzenleme getirilmişti. Yeni bir düzenlemeyle “İn'am Hükmü” adıyla bir berat veriliyordu ve beratla alacakları beygir belirtiliyordu.¹⁵⁶ Bu şekilde menziller ve haberi taşıyan ulakların daha düzenli bir yapıya kavuşturulduğu görülmektedir. Dönemin mevcut şartları değerlendirildiğinde haberleşme görevi bahsi geçen sistem üzere sağlanıyordu.

Osmanlı Devleti'nin haberleşme ağı incelendiğinde karşımıza ilk olarak Menzil Teşkilatı'nın ana unsuru olan *ulak* ile haberleşme çıkmaktadır. Ulakların işini düzgünce yapabilecek kişilerden seçilmesine özellikle dikkat ediliyordu. I. Abdülhamid döneminde ulaklar için bir eğitim sistemi oluşturularak Tataran

¹⁵¹ Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım*, 3.

¹⁵² Yusuf Halaçoğlu “Osmanlı İmparatorluğu'nda Menzil Teşkilatı Hakkında Bazı Mülâhazalar”, *Osmanlı Araştırmaları Dergisi*, 2 (1981), 125.

¹⁵³ Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım*, 4.

¹⁵⁴ Halaçoğlu, “Menzil”, 159.

¹⁵⁵ Halaçoğlu, Menzil Teşkilatı Hakkında Bazı Mülâhazalar, 126.

¹⁵⁶ Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım*, 43.

Ocağı(1774-1789)kurulmuştu¹⁵⁷.Bir tür postacılık okulu olarak değerlendirebilir. Bu şekilde haberleşmenin daha sağlıklı olmasına gayret edilmişti.

Menzil teşkilatının işleyişinde zamanla aksamalar, düzensizlikler meydana gelmişti. Teşkilatın düzgün işleyişini sürdürebilmesi için bir takım düzenlemeler yapılmıştı. Sultan II. Mahmut döneminde oluşan şikâyetleri engelleyebilmek için menzillerin kira usulü ile yönetilmesi kararlaştırılmıştı¹⁵⁸. Yaşanan usulsüzlükler nedeniyle işlevini yerine getiremez duruma gelen bu teşkilatın yerine zamanın gereklerini karşılayabilecek bir teşkilat kurulması için girişimler Sultan II. Mahmut dönemindeki yenileşme hareketleri sırasında yapılmıştı. Sultan II. Mahmut'tan sonra padişah olan Sultan Abdülmecid döneminde Tanzimat Fermanı'ndan 11 ay sonra 1840'ta Posta Nezareti kuruldu. Kurulan bu yeni teşkilat sadece devletin resmi haberleşme sistemi olmayacak halkın da kullanabileceği bütün Osmanlı Devleti sınırları içinde geçerli olacak bir sistem olmuştu¹⁵⁹. Ülke halkına devlet eliyle haberleşme imkânı verilmiş oldu¹⁶⁰. İlk postacılık faaliyeti 1840'ta İstanbul'dan Edirne bölgesine daha sonra da Anadolu'ya yapılmıştır¹⁶¹. Çıkarılan ilk Posta Nizamnamesi Avrupa'da kullanılan posta kanunları incelenerek hazırlanmıştır.

Posta Teşkilatı kuruluşunda yapılan postacılık yalnızca evrak, resmi belge vb. maddelerin taşımıcılığı yapılmaktaydı. Zamanla paket vb. eşyaların taşınması şeklinde geliştirilmiştir¹⁶². 1871 yılında Posta Nezareti ile Telgraf Müdürlüğü birleştirilmiştir¹⁶³. Kuruluş aşamasında çağdaş devletlerdeki örnek kuruluşlardan hareketle oluşturulan bu teşkilat Osmanlı Devleti'nin işleyiş sistemine uygun hale getirilmiştir ve varlığını Cumhuriyet döneminde de sürdüren köklü teşkilatlardan biri olarak yerini almıştır.

¹⁵⁷ Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım*, 160.

¹⁵⁸ Seyfi Toptaş, "İttihat ve Terakki Cemiyeti ve Osmanlı Posta ve Telgraf Teşkilatı", (Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, 2004), 6.

¹⁵⁹ Nesimi Yazıcı, "Tanzimatta Haberleşme ve Kara Taşımıcılığı", *Ankara Üniversitesi Osmanlı Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 3(1992), 136.

¹⁶⁰ Yazıcı, "Tanzimatta Haberleşme ve Kara Taşımıcılığı", 137.

¹⁶¹ Muhammet Ali Deveci, "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Bitlis Vilayetinde Ulaşım ve Haberleşme", (Yüksek Lisans Tezi, Hatay Mustafa Kemal Üniversitesi, 2019), 70.

¹⁶² Yazıcı, "Tanzimatta Haberleşme ve Kara Taşımıcılığı", 339-340.

¹⁶³ Deveci, "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Bitlis", 71.

2.1.1. Rize’de Menzil ve Posta

Resmi haberleşmeyi sağlayan Menzil Teşkilatı Osmanlı Devleti’nin hemen her köşesinde savaş dönemlerinde ordunun iâşesi için hizmet veren bir sistemdi. Doğu Karadeniz Bölgesi’ndeki menzil noktaları hakkında fazla bir kaynak yoktur. Trabzon merkez olmak üzere buradan bazı menzil kollarının ayrıldığı bilgisine ulaşmaktayız. 1740 tarihli belgede Trabzon avarız ve nüzul vergilerinden Trabzon menzili için 362,5 kuruş ocaklık menzilcisine verildiği bilgisi edinilmektedir¹⁶⁴. Kısaca Trabzon’da belirli bir menzil noktasının olduğu ve diğer تنها yerler olarak belirlenen kesimlerde bir menzilin bulunduğu dair bilgi içeren başka bir kaynağa ulaşamamıştır. Örneğin Giresun, Akçaabat, Yomra, Sürmene menzilleri bulunurken Trabzon’un doğu kısmında herhangi bir menzil kaydı bulunmamaktadır¹⁶⁵. Bu bölge için haberleşmeyi kolaylaştırmak üzere Erzurum ve Çürüksu taraflarına üç kol olarak dörder saat aralıklı uygun mevkilerde yeniden ve geçici olarak 13 adet Menzilhane yapılması her birine altışar adet beygir ve ikişer sürücü süvari atanması ve bu masrafların 1853 yılından itibaren Lazistan Sancağı mal sandığından karşılanması bildirilmişti. Bu hususta da padişah iradesi çıkarılmıştır¹⁶⁶. Rize ve nahiyelerinde herhangi bir menzilhane ve menzil noktasının bulunduğu hakkında bir kaynağa ulaşamamıştır.

Menzil Teşkilatı, Tanzimat Dönemi’ne kadar devletin resmi posta taşımacılığını yapmaya devam etmişti. Zamanla posta taşımacılığına evrilerek yeni bir düzen oluşturulmaya başlaması birçok alanda olduğu gibi önemli yenileşme adımlarının atıldığı Sultan II. Mahmut Dönemi’nde olmuştu. Bu kapsamda postacılık ile ilgili de değişimler planlandı ve posta yollarının yapılması kararlaştırıldı¹⁶⁷. Osmanlı Devleti postalarında genelde kara taşımacılığı kullanmış bunun yanında deniz postacılığını da kullanmaya çalışmıştır. İlk başlarda devletin yeterince yük ve yolcu taşıyacak vapuru bulunmadığından deniz postacılığı fazla gelişmemiştir çünkü deniz postacılığı limanlar arasında düzenli vapur seferleri yapılabildiğinde daha kolay olmaktadır. Düzene sokulmadan önce deniz postacılığında aksamalar yaşanmaktaydı. Batum ve Erzurum’dan Trabzon’a ulaştırılan ordu postaları dahi bazen sekteye

¹⁶⁴ BOA, *Ali Emiri Mahmut 1 (AE.SMHD.I.)*, 126/9153.

¹⁶⁵ BOA, *Maliyeden Müdevver Def. Maliyeden Müdevver Defterler, (MAD.d.)*, 4271.

¹⁶⁶ BOA, *Sadaret Mektubi Kalemi Meclis-i Vala Evrakı (A.MKT.MVL.)*, 78/5, H.26.05.1272.

¹⁶⁷ Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi V.Cilt Nizam-ı Cedid ve Tanzimat Devirleri (1877-1856)*, (Ankara: Türk Tarih Kurumu basımevi, 2011), 157.

uğradığı İstanbul'a ulaştırılmadığı memurların resmi yazışmalarına yansımıştır. Batum'dan İstanbul'a gelen vapur hava şartlarından dolayı gelemeyeceği için kış mevsimi geldiğinden haberleşmenin aksadığı bu sebeple süre göz önüne alınarak haberleşmenin önceden yapılması gerektiği aksi halde yapılan haberleşmenin geciktiği bildirilmişti¹⁶⁸. Osmanlı Devleti'nin deniz postacılığı hususunda yeterli gelemeyeceği ilk dönemlerde yabancı posta vapurları bu boşluğu dolduruyordu. Deniz taşımacılığı ile paralel olarak gelişen deniz postaları özellikle Kırım Savaşı sonrasında Osmanlı-Rus ilişkilerindeki düzelmesi ile Rus vapur şirketlerinin öncüsü olan Ropit, Osmanlı Devleti sahillerinde posta taşımacılığı yapmaya başlamıştı¹⁶⁹.

Postaların yabancı vapurlarla teslim edilmesi düşünülmüşse de devletin resmi evraklarının taşınması hususunda güvenli bulunmadığından bu fikirden vazgeçilmiş vapurların işlemeye başlayacağı zamana kadar kara postacılığının işler hale getirilmesine karar verilmişti¹⁷⁰. 1859 yılında postacılıkta kullanılmak üzere iki vapur alınmış ve 1863'te Sahil Postaları kurulmuştur. Sahilde yabancı postaların faaliyetleri Osmanlı Devleti'nin güçlü rakipleriydi¹⁷¹. XIX. yüzyıla gelindiğinde yabancı posta ofisleri oldukça faal duruma gelmişti. Avusturya, Fransız, İngiliz, İtalyan, Yunan gibi devletler Osmanlı Devleti sahil kentlerinde posta ağı oluşturmuştu¹⁷². Karadeniz'de postacılık faaliyeti deniz yolu ile yapılırken Karadeniz sularında yabancı devletlerin postacılık faaliyetleri yoğun şekilde devam etmekteydi. Deniz postacılığında önde gelen yabancı şirketlerinin başında Avusturya Şirketi olan Lloyd Kumpanyası vapurları vardı. Yabancı postalar özellikle Tanzimat sonrasında Karadeniz sularında postacılık ağlarını genişletmişti. Herhangi bir kontrole tabi tutulmayan bu postalarla gelen mektuplar, paketler, çantalar yerlerine ulaştırılıyordu. Lloyd Kumpanyası kurduğu 80'i aşkın posta bürosu ile Osmanlı Devleti limanlarında üstünlüğü elinde bulunduruyordu. Geniş posta ağına sahip diğer önemli bir şirket olan Ropit 1880'de Rize'de posta şubesi açmıştı¹⁷³ Yabancı posta acentelerinin hukuksuz bazı

¹⁶⁸ BOA, *Sadaret Mektubi Kalemi Umum Vilayat Evrakı (AMKT.UM.)*, 83/83. H.17.01.1268.

¹⁶⁹ Mesut Karakulak, *Osmanlı Sularında Rus Vapurları Buharlı Çağında Rus Vapur Ve Ticaret Kumpanyası (1856-1914)*, (Ankara: Türk Tarh Kurumu Yayınları, 2019), 183- 185.

¹⁷⁰ BOA, *AMKT.NZD.*, 107/95.

¹⁷¹ Tural vd., *Geçmişten Günümüze Posta*, 165-166.

¹⁷² Uygun, *Mesajeri Maritim Kumpanyası ve Osmanlı Devleti'nde Fransız Sömürgeciliği (1851-1914)*, 247.

¹⁷³ Karakulak, *Osmanlı Sularında Rus Vapurları Buharlı Çağında Rus Vapur Ve Ticaret Kumpanyası (1856-1914)*, 185.

faaliyetlerinin olduğu tespit edilmesine rağmen, yapılan anlaşmalar nedeniyle Osmanlı Devleti memurları doğrudan arama ve inceleme yapamıyordu. Sorumluluk rüsumat memurlarına verilmişti. Her şeye rağmen yabancı posta vapurlarının yasaklı yayın, kaçak eşyalar ve yolcuların taşınmasını tam olarak engelleyemiyordu. Trabzon ve Rize limanlarından bahsi geçen maddeler Batum civarına ulaştırılıyordu¹⁷⁴. Osmanlı Devleti yabancı posta vapurlarıyla rekabet etmek zorundaydı. Rize ve çevresinde dağlık arazi yapısı sebebiyle deniz yolu hayati önem taşımaktaydı postacılık da yine deniz yoluyla yapılmaya başlanmıştı. Rize ve çevresinde Rusya posta vapurları yoğun şekilde çalışıyordu. Bu posta vapurları sadece mektup taşımakla kalmıyor bahsettiğimiz gibi zararlı yayınlar ile kaçak eşya ve yolcu da taşıyorlardı. Bu dönemlerde Lazistan'da postahanenin olduğu bilinmektedir. Posta tatarlarının uğradığı mahaller arasında Ordu, Trabzon ve Lazistan bulunmaktaydı¹⁷⁵. Kara postacılığının daha az yaşandığı Rize'de deniz postaları yine Rize üzerinden Batum'a ve Rusya tarafından yine aynı güzergâhla İstanbul'a gönderilmekteydi.

Batum İskelesi'ne gelen Rus posta vapurlarının yük ve eşya boşaltmakta zorluk çekildiği ve iskele yapılmasını sefaret aracılığı ile Trabzon'a iletilmiş ve olumlu cevap alınmıştır¹⁷⁶. Buradan anlaşıldığı üzere posta vapurlarının amacı sadece posta taşımak değildi aynı zamanda ticari bir faaliyet olarak çalışıyor ve Osmanlı Devleti posta vapurları bu unsurlarla da rekabet etmek durumundaydı. Örneğin 1879 tarihli bir yazışmada Rusya posta vapurlarıyla Karadeniz yerleşim yerlerinden Batum'a her hafta çok sayıda Osmanlı vatandaşı gelmekteydi¹⁷⁷. Osmanlı Devleti yetkilileri bu durumdan haberdar olup engellenmesi için tedbirler almaya çalışmıştır. Trabzon'dan Batum'a propaganda evrakları gönderildiği tespit edilip Batum polisine haber verilmiş ve bazı kişiler tutuklanmıştır¹⁷⁸. Bu belgeye göre hem Rus tarafına hem de o taraftan Osmanlı Devleti sınırları içerisine bu tarz belge ve evraklar gönderildiği anlaşılmaktadır. Aynı zamanda sadece Rus vapurları değil diğer yabancı posta

¹⁷⁴ Taner Aslan, "Osmanlı Devleti'nde Avusturya Postaları", *Tarih ve Gelecek Dergisi*, 8, (2022), 716-722.

¹⁷⁵ BOA, *Evkâf, Evkâf Defteri (EV.d.)*, 19290.

¹⁷⁶ BOA, *Hariciye Nezâreti Mektubî Kalemi (HR.MKT.)*, 277/76; *HRT.MKT.*, 671/61; *HR.MKT.*, 476/69.

¹⁷⁷ BOA, *HR.SYS.*, 1746/12.

¹⁷⁸ BOA, *Yıldız Perakende Umum Vilayetler (YPRK.UM.)*, 37/57.

vapurları ile de bir takım kaçak yolcuların Batum tarafına ulaştırıldığı yazışmalarda karşımıza çıkmaktadır. Sinop ve Samsun'dan bazı Ermeni gençlerinin bir şekilde pasaport aldıklarını Batum'a her hafta gelen posta vapuru ile gittikleri ve aynı zamanda bazı İngiliz gençlerinin de Batum'a gittikleri ve masraflarının buradaki Ermeniler tarafından karşılandığı bilgisi verilip bu durumun engellenmesi Batum'daki görevlilerden istenmişti¹⁷⁹. Trabzon ve Rize üzerinden Batum'a sakıncalı evrak gönderen bazı kişiler hakkında bilgi alınmış ve bu kişiler tutuklanmıştı¹⁸⁰.

Rize ve nahiyelerindeki postacılık deniz yolu aracılığı ile devam etmiştir. Merkez haricinde Atina kazasına bağlı Ardeşen nahiyesinde de bir posta şubesi açılması istenmiştir. Açılacak bu şubeye tayin olunması istenen kişi belirlenmiş ve sonraki yazışmalardan edindiğimiz bilgiye göre burada bir posta şubesi açılmış ve görev verilen Osman Efendi'nin görevini ihmal ettiği haberleşmenin aksadığı konusunda şikâyet dilekçesi yazılmıştır¹⁸¹. Aynı zamanda Hopa'da da bir posta şubesi bulunmakta ve buradan postalar jandarma aracılığı ile iletilmekteydi¹⁸².

Osmanlı Devleti'nin postacılık konusunda tek söz sahibi olmasına kadar geçen süre zarfında Rize ve çevresinde yabancı posta faaliyetleri bütün ülkede olduğu gibi devam etmişti. Avusturya ve Rus postacılık şirketlerinin yanı sıra Yunan posta vapuru da faaliyetlerini sürdürmüştür¹⁸³. I. Dünya Savaşı'nın yaklaştığı dönemde haberleşme güvenliği için önlemler arttırılmıştı. 1911 yılına gelindiğinde Rize ve Sinop limanlarına gelen Rus posta vapurlarının kara ile her türlü irtibatlarının kesilmesi huduttan çocukların bile geçirilmemesi, hudutta asker sayısının arttırılması için emir verilmişti¹⁸⁴. Bu konu dikkate alınmış ve yapılan işlem sonrası Rize ve Sinop limanlarına uğrayan Rus posta vapurlarının dışarıyla irtibatlarının kesilerek bir an önce gönderilmeleri, sınırda giriş çıkışların da kapatılması, karakoldaki asker miktarlarının arttırılması önlemlerinin alındığına dair Trabzon Vilayeti'nden Dâhiliye Nezareti'ne ve Ordu Kumandanlığına iletilmiştir¹⁸⁵.

¹⁷⁹ BOA, *DH.ŞFR.*, 145/14

¹⁸⁰ BOA, *YPRK.UM.*, 37/57.

¹⁸¹ BOA, *DH.MKT.*, 2500/82; *DH.MKT.*, 2473/41.

¹⁸² BOA, *Dâhiliye Nezâret-i Muhaberât-ı Umumiye İdaresi*, (*DH.MUİ.*), 136/33.

¹⁸³ BOA, *YPRK.ASK.*, 56/44.

¹⁸⁴ BOA, *DH.ŞFR.*, 445/105.

¹⁸⁵ BOA, *DH.EUM.ŞB.2.*, 2/52.

I. Dünya Savaşı sırasında Batum'da bulunan posta merkezinin savaş sonrasında da lazım olacak telgraf ve posta merkezi için Batum posta ve telgraf müdürü, tel ve gerekli eşyanın alınması ve işgal edilen binanın asker tarafından boşaltılması konusunda sürekli olarak Askeri İdare'ye başvurmuştu. Batum mutasarrıflığı bu durumu uygun bulmamıştı. Bu durumda merkezden gelen cevapta, posta ve telgraf müdürünün bu isteğinde yanlış bir durum olmadığı bildirilmişti¹⁸⁶. Batum ve Gürcistan arasında posta taşımak için gerekli çanta ve eşya temin edilmesi Batum ve çevresi için posta taşımak üzere memur tayin edilmesi talep edilmiştir¹⁸⁷. I. Dünya Savaşı'nda Karadeniz'de yabancı posta taşımacılığı yoğun bir şekilde devam etmiştir. Sonrasında telgraf ve posta şubeleri birleştirilmişti. Osmanlı Devleti, Avusturya ile birlikte savaşa girdiği için yeniden yapılan anlaşmalarla Avusturya şirketi postacılığına devam etmiştir.

Osmanlı Devleti postacılık konusunda yabancılarla rekabet edebilecek yöntemleri uygulamaya çalışmıştır. Örneğin yabancı posta acentelerinin şehirden uzak mahallerde kurulması kararı gibi ancak bu da yabancıların önüne geçilmesinde çok da uygulanır bir yöntem olmamıştır. Avusturya Şirketi'nin posta vapurları hem hızı hem konforu ve vapurun kalkışına 15 dakika kalana dek posta kabul edebilmesi tercih edilme kıstası olmuştu. 1871 yılında Telgraf İdaresi'yle birleştirilmiş olan Posta İdaresi Cumhuriyet dönemine Cumhuriyet dönemine kalan önemli ve köklü kurumlarından olmuştur¹⁸⁸.

2.2. Osmanlı Devleti'nde Telgraf

Haberleşmenin düzenli olmasının yanında hızlı olması da çok önemlidir. XIX. yüzyılda yaşanan birçok yenilik ve değişim haberleşme sisteminde de kendini göstermiştir. Öncelikle elektrikli telgraf ortaya çıkmıştır¹⁸⁹. Amerika'da icat edilen telgraf Avrupa'da yayılmıştır¹⁹⁰. Telgrafın yabancılar tarafından icat edilmiş olmasından dolayı ilk aşamada yabancı uzman desteğine ihtiyaç duyulmuştur. Osmanlı Devleti'nde telgrafın kullanılmaya başlaması savaş sebebiyle olmuştur. 1828-

¹⁸⁶ BOA, *Dâhiliye Nezâret-i İdare-i Umumiye (DH.İUM.)*, 2019/1335.

¹⁸⁷ BOA, *Dâhiliye Nezâret-i İdare-i Umumiye Ekleri (DH.İ.UM.EK.)*, 49/51; *DH.ŞFR.594/61*.

¹⁸⁸ Yazıcı, "Tanzimat'ta Habercilik ve Kara Taşımacılığı", 336.

¹⁸⁹ Yazıcı, "Tanzimatta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı", 344.

¹⁹⁰ Nesimi Yazıcı, "Osmanlı Telgrafi'nda Dil Konusu", *Ankara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, 26/1-4, (1983), 752.

1829 Osmanlı-Rus Savaşı sırasında askerlerin daha hızlı haberleşmek istemesi sonucu bu sistemin kullanılmaya başlandığı kaynaklardan yola çıkılarak görülmektedir. “Semofer” adı verilen, telgraf kadar etkili olmayan bu alet o dönemde İstanbul’un iki yakası arasında haberleşmeyi sağlamıştır ve bir Batılı tarafından bir tür telgraf olarak adlandırılmıştı¹⁹¹.

Osmanlı Devleti’nde telgrafın ilk denenmesinden sonra 1839’da İstanbul’da bir deneme daha yapılmış ve pek başarılı olamamıştı. 1847 yılına gelindiğinde İstanbul’da bir Maden Mektebi kurmak için görevlendirilen Amerikalı Profesör Lawrance Smith’in telgraf çalışması sonuç vermiş ve Sultan Abdülmecid’in odasından yapılan deneme başarılı olmuştur¹⁹². Sultan Abdülmecid maliyetini öğrendikten sonra bütün ülkede kullanılması amacıyla İstanbul-Edirne arasında bir telgraf hattı kurulmasını istemiştir bu istek sekiz yıl süresince gerçekleşmemiştir¹⁹³.

Telgrafın etkili bir şekilde kullanılmaya başlaması yine bir savaş sebebiyle olmuştur. Kırım Savaşı sırasında savaşa dâhil olan Fransa ve İngiltere müttefik orduların daha hızlı haberleşmesini sağlamak için Osmanlı Devleti’ne teklifte bulunmuştu¹⁹⁴. Kırım Savaşı devam ettiği sırada askeri telgraf hatlarının İngiliz ve Fransızlar tarafından döşendiği bilinmektedir¹⁹⁵. Osmanlı Devleti’nin postacılıkta olduğu gibi telgraf kullanımında bir geçmişi olmadığı için yabancı elemanlara ihtiyaç duyulmuştur. İlk telgraf hatlarının malzemesi ve kullanacak görevliler Fransa’dan getirilmişti bu sebeple telgraf dili Fransızca olmuştur. Savaş döneminde hızla kurulan telgraf sisteminde yabancı elemanların çalıştırılması zorunluluğu bir an önce çözüme kavuşturulması için yerli telgraf memuru yetiştirilmesi hususunda çalışma yapılmıştır. Fransızca telgrafların haberleşmeyi yavaşlatacağı ve devletin haberleşmesinin yabancı telgraf memurlar vasıtası ile yapılması sakıncalı bulunduğundan telgraf dilinin Türkçe karşılığı konusunda da çalışmalar yapılmıştır¹⁹⁶. Telgraf dilinin Türkçe’ye çevrilmesi konusunda ilk çalışma Mustafa Efendi tarafından yapılmış ve olumlu sonuç alınmıştır.

¹⁹¹ Özkan Keskin- Ali Sönmez, “Telgrafın Osmanlı İmparatorluğu’nda Yayılması: Çanakkale Telgraf Hattı Örneği”, *Ankara Üniversitesi Osmanlı Araştırmaları Merkezi Dergisi*, 25 (2009), 68.

¹⁹² Keskin- Sönmez, “Telgrafın Osmanlı İmparatorluğu’nda Yayılması”, 69.

¹⁹³ Yazıcı, “Tanzimatta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı”, 345.

¹⁹⁴ Özkan Keskin - Ali Sönmez, “Telgrafın Osmanlı İmparatorluğu’nda Yayılması”, 70.

¹⁹⁵ Yazıcı, “Tanzimatta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı”, 344.

¹⁹⁶ Yazıcı, “Osmanlı Telgrafi’nda Dil Konusu”, 753-754.

İlk Türkçe telgraf 1856'da çekilmiştir¹⁹⁷. Halkın isteği ve çalışmalara katkısıyla ülkede hızla işlek bir telgraf ağı kurulmuştur.

2.2.1. Rize'de Telgraf

Telgraf teknolojisini ilk kez Kırım Savaşı sırasında (1853-56) kullanan Osmanlı Devleti ve halkı kısa zamanda bu teknolojiyi kullanabilmek ve aynı zamanda ülkenin her yanına ulaştırabilmek için yoğun çaba göstermiştir¹⁹⁸. Telgraf hatlarının döşenmesi daha çok siyasi ve askeri amaçla olmuştur. Osmanlı Devleti telgraf teknolojisine sahip olmadığı için hatların döşenmesi, İngiliz ve Fransız Şirketleri'nin tekliflerini değerlendirerek olmuştur. Kırım Savaşı yıllarında kullanılan telgrafın sağladığı yararlar yakından görülmüş, ülkenin her yerine ulaşması için çalışmalar yapılmıştır. XVIII. yüzyılda serbest ticaretin İngiltere'de ortaya çıkması ve özellikle buharlı gemilerle taşımacılıktaki maliyetin azalmasıyla getirdiği ekonomik dönüşüm neticesinde haberleşme, devletlerin dış ticari ilişkilerini sağlaması açısından stratejik olduğu kadar ekonomik olarak da önemini arttırmıştı¹⁹⁹. Karadeniz'de ticari faaliyetler için yoğunluğun artması haberleşmenin sorunsuz sağlanmasını gerektirmişti

Avrupalı özel şirketler Karadeniz'de telgraf hattı döşeme tekliflerinde bulunmaya başlamışlardı. Sunulan teklifler ve proje detayları arşiv belgelerindeki yazışmalarda karşımıza çıkmaktadır. İngiliz Topçu Yüzbaşısı Telgraf Müdürü Bedholf'un 1855 yılında gönderdiği yazıda Karadeniz'de denizaltından çekilen telgraf hatlarının güzel neticeleri olduğu tellerin Anadolu canibinde harp sahalarına kadar uzatılması hususu İngiltere hariciye vekiline de belirtilmiştir. Bu durumda telgraf hattının sonunda Kırım'da bulunan Sn. Corc Manastırı'na ve oradan Sinop'a kadar bir tel uzatılmasını teklif etmiştir. Sinop'tan tel denizaltından Trabzon Batum ve Redut Kale'ye ve Sohum Kale'ye uğrayarak Anadolu sahilleri boyunca uzatılması çok yararlı görülmüştür²⁰⁰.

Karadeniz boyunca çekilmesi planlanan telgraf hatları için diğer yazışma da Amerika ve Fransız şirketlerinin deniz altından bir telgraf hattı inşası düşüncesi ile

¹⁹⁷ Yazıcı, "Osmanlı Telgrafı'nda Dil Konusu", 759.

¹⁹⁸ Mustafa Kaçar, "Osmanlı Telgraf İşletmesi (1854-1871)", (Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, 1986) "Osmanlı Telgraf İşletmesi", 79.

¹⁹⁹ Fasih Dinç, 19. Yüzyıl Osmanlı Merkezileşmesinin Serbest Ticaret Faaliyetleriyle İlişkisi: Osmanlı Irak'ı Örneği, *Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 29, (2021), 405.

²⁰⁰ BOA, *HR.MKT.*, 125/97.

şirket ortaklarından olan Kurtiz, masrafların kendisi tarafından karşılanmak üzere 25 yıllığına işletme hakkı imtiyazı istemişti. 5 yıl içerisinde yapımını bitirmek koşulu ile İstanbul, Sinop veyahut Karadenizin bütün limanları arasını kapsayacak şekilde bir telgraf hattı inşası teklifinde bulunmuştur. Kurtiz, New York halkı vasıtasıyla 15 milyonluk sermayesi ve %7 faiz karşılığı temininde bulunduğu bütçesini Fransız görevlisine iletmiştir. Yapılan bu teklifin değerlendirilmesi için Osmanlı Devleti görevlilerine bilgi verilmiştir. Sermaye konusu ve güzergâhlarının da hemen hemen detaylı şekilde hazırlanmış olduğu bu teklifin hayata geçirilmemiş olmasından kabul edilmediğini söylemek mümkündür²⁰¹.

Haberleşmenin her türlü kolaylıkla sağlanabilmesi ve Karadeniz üzerinden iç kısımlara doğru telgraf hattı çekimi için çalışmalar yapılmıştır. 4.Ordu Müşiri Karadeniz üzerinden yani Trabzon'dan Erzincan'a bir hat çekilmesi için Erzurum valiliği ile yaptığı yazışma sonucu valilik gelen talebi uygun bulmuş ve mühendisler tarafından gerekli keşifler yapılmıştır²⁰². Batum'dan İstanbul'a oradan Adalar ve önemli bir ticaret merkezi olan İzmir'e kadar bir telgraf hattı çekilmesine dair hazırlıklar yapılmış ve yerel halkın bu konudaki talepleri ile telgraf direği gibi bazı malzemelerin temininde yardımcı olmaları gerektiği yazışmalarda yerini almıştır²⁰³.

Doğu- Batı arasındaki uluslararası telgraf haberleşmesinde stratejik bir konuma sahip olan Osmanlı Devleti transit telgraf hattı vasfını kazanmıştı. Hızlı ve sorunsuz iletişimi sağlamada etkili olmuş hem de mali açıdan karşılıklı yarar sağlayarak diğer devletlerle işbirliği içine girmiştir²⁰⁴. Yabancı şirketlerle yapılan anlaşmalar neticesinde Osmanlı Devleti'nin birçok noktasına telgraf hattı döşenmiştir. Yapılacak olan Kuzey telgraf hattı Batı Karadeniz'den başlayarak bütün Karadeniz bölgesini kapsamaktadır. Samsun merkez bölge olmak üzere Amasya üzerinden Samsun'a bağlanan hattın bir kolu Sinop'a bir kolu da Trabzon ve Rize'den geçerek Batum'a bağlanmak üzere rota oluşturulmuştu. Önemli ve büyük bir ticari yoğunluğun yaşandığı Trabzon, Rize ve Batum'un telgraf ağına da sahip olması gerekmektedir en önemli nedenlerinden biride Avrupa'nın Kafkasya ile irtibatının kurulması Batum

²⁰¹ BOA, *Hariciye Nezâreti Tercüme Odası (HR.TO.)*, 141/102.

²⁰² BOA, *HR.MKT.*, 443/88. H.21.01.1280; BOA, *İ.DH.*, 600/41802.

²⁰³ BOA, *A.MKT.NZD.*, 283/24.

²⁰⁴ Diren Çakılcı, Osmanlı Devleti'nde Uluslararası Telgraf İşbirliği: Sicilyateyn/İtalya Örneği, *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları Dergisi*, 13/25-26, (2016), 51-58.

üzerinden olacaktı²⁰⁵. Batum'a çekilmesi zorunlu görülen hat Rize üzerinden bağlantı sağlanarak çekilebilirdi²⁰⁶.

Telgraf hatlarının Samsun, Sinop, Trabzon, Rize, Batum'dan Tarsus'a kadar çekilmesi için irade çıkmış, gereken malzeme önceden Avrupa'dan sipariş edilmiş ve getirilmişlerdi. Dolayısıyla haberleşmenin hemen başlayabilmesi için gereken memurların gönderilmesi istenmiştir. İletişimin hemen kurulabilmesi için Rize, Batum ve Sinop'ta telgrafhaneler kurulması gerekli görülmüştü. Telgrafhanelerin yapımında genel geçer bir kural oluşmuş memur maaşları devlet tarafından ödenirken hatların çekilmesi ve telgrafhanelerin inşası halk tarafında karşılanır olmuştu. Karşılanmaması durumunda yerel gelirlere karşılanması gerekmekteydi²⁰⁷. Çekilmesi planlanan bu hat için Rize ahalisi ve dönemin ileri gelenleri ticari faaliyetler için gerekli ve de hattın çekilmesinin devlet için çok yararlı olacağını bu vesile ile masraflarının çoğunu da ahalinin karşılamaya hazır olduğunu bildirmiştir.

Osmanlı Devleti'nin Trabzon'dan Batum'a kadar telgraf hattı çekeceği bilgisini alan Rusya bu hattın Poti'ye bağlanması konusunda Osmanlı Devleti ile yeni bir posta ve telgraf anlaşması yapma isteğini deklare etmişti²⁰⁸. Avrupalı devletler ve Rusya için Batum'un bulunduğu bölge stratejik açıdan son derece önemli olduğundan çekilecek bir telgraf hattı hayati önem taşımaktaydı. Osmanlı Devleti yetkilileri de bu durumun farkında olup teklif sunan şirketler aracılığı ile bölgedeki haberleşmeyi kontrol etmeye çalışmıştır. Trabzon öteden beri büyük bir ticari şehirdi. Bahsi geçen bölge için telgraf hatlarının merkezi de Trabzon'du. Önce buradan başlayan telgraf hattı için Londra'dan Trabzon'a nakledilmek üzere 30 Nisan 1858 tarihinde William Viteli adındaki gemiye yüklenen telgraf teli, aletler, porselen fincan, demir makara ve halkalar 378 adet sandık ve paketin mukavelename gereğince gönderilmek üzere hareket etmesine karar verilmişti²⁰⁹. Trabzon ve Rize yoluyla bu bölgeye bir kol telgraf hattı çekilmesinin gerekli olduğu, ahali, memur ve tüccar tarafından da nakit konusunda yardım edilerek inşa olacağı bildirilmiştir Avrupa'dan getirilecek malzeme tutarı 20.574 Frank hazine tarafından ödenmiştir.

²⁰⁵ Mustafa Kaçar, "Osmanlı Telgraf İşletmesi", Çağın Yakalayan Osmanlı, ed. Ekmelettin İhsanoğlu- Mustafa Kaçar, İstanbul: IRCICA Yayınları, 1995, 94.

²⁰⁶ Kaçar, "Osmanlı Telgraf İşletmesi (1854-1871)", 87.

²⁰⁷ BOA, İrade Hariciye, (İ.HR.), 225/13164. H.26.12.1283.

²⁰⁸ BOA, HR.SFR., 1.15/38.

²⁰⁹ BOA, Hariciye Nezâreti Tercüme Odası (HR.TO), 53/15.

Tablo 4. Telgraf Hattı İçin Malzemenin Cinsi ve Tutarı

Cinsi	Miktarı	Fiyatı	Tutarı
11.nr Tel	13.500 kg	68,50	9247,50
İzolatör	31,50 ad.	0.95	2992,50
Makara	313ad.	6,50	2047,50
Çavuş Takımı	20 ad.	41	820
Maviron makine	4 ad.	470	1880
Eleman	200 ad.	1,50	300
Sigorta Ücreti			82,50
Nakliye ve Ambalaj			1580

Kaynak: BOA, İ.,MVL, 542/24336. (1864)

Rize-Batum telgraf hattı ile Avrupa'nın da önemli bir ticaret merkezi olan Kafkasya ile bağlantısının kurulacağı münasebetiyle konu hakkında devlet yetkilileri ve yerel yönetimler ile halk hemfikir olmuştur. Telgraf hattı için gereken direkler ahali tarafından temin edilecekti. Çekilmesine önem verilen Batum hattı için mecliste verilen bir kararla irade çıkarılmıştır.

Yapılacak bu hattın kabul olması üzerine Lazistan Mutasarrıflığı'ndan Maliye Nezareti'ne bir yazı gönderilmiştir. Bu gelişmenin sevindirici olduğu ve ahali ile tüccarın yardımları ne şekil yapmaları konusunda bilgi ve yönlendirme istediklerini bildirmiştir²¹⁰.Yapılması kararlaştırılan Rize-Batum telgraf hattı için ahalden her sınıf insan belirli miktarlarda bağışta bulunmuştur.

Trabzon-Rize-Batum telgraf hattı çok önemli görülmesine rağmen hemen çekilip kullanılmaya başlanamamıştır. Dönemin şartları gereği zaman zaman aksamalar meydana gelmiştir. Hattın çekilmeden önce ve çekildiği dönemdeki yaşanan aksamaların detayları birçok yazışmada görülmektedir. Çekilecek bu hat için temin edilen direkler Erzurum ve Tuna vilayetleri ambarlarında tutulurken hattın yapımından vazgeçildiği bir dönemde Lazistan Mutasarrıflığından 1865 tarihinde

²¹⁰ BOA, MVL., 711/112.

hattın yapımına tekrar başlanması ve çürümeye başlayan malzemenin hemen kullanılması istenmiştir²¹¹. Ocak 1869 tarihli belgede Trabzon-Rize-Batum hattındaki ağaçların yardımıyla temin edildiği fakat uzun süre bekletildikleri için çürümeye başladığı hattın devamının yapılabilmesi için İstanbul'dan tel, porselen ve görevli memurların gelmesi gerektiği bildirilmişti. Bu süreçte kış mevsiminin yaklaşmasından dolayı ağaçların kullanılabilirliği bozulmadan inşaatın biran evvel başlamasının zorunlu olduğu ve gereğinin yapılması istenmiştir²¹². Aksamalar olmasına rağmen Batum'dan hududa kadar hat bitirilmişti. Rusya tarafı da hattı bitirmiş iki taraf hattının sınırda birleştirilmesi Rusya memurları tarafından beyan edilmişti. Trabzon Vilayeti durum hakkında bilgi almıştır. Kastamonu'dan itibaren Rize'yi de kapsayan hattın Rusya ya kadar olan kısım bitirilmiş ancak İstanbul ile bağlantı sağlaması için gerekli olan Üsküdar hattı bitirilememiştir. Biran önce bitirilmesi istenmekteydi. Batum'dan sınır hududu olan Şevketil'e kadar uzatılmıştır²¹³.

Bahsi geçen hattın çekim aşamaları boyunca iki tarafta da çekilen hatlara herhangi bir zarar gelmemiştir. Birkaç ay içinde memur tayini gerçekleştirilmiştir²¹⁴. Batum telgraf hattında çalışacak memurların maaşları, müdür ve muharebe memurlarının sayıları belirlenmiştir. Batum telgraf merkezi müdürü, muharebe memuru ve Rize merkez memuru olacak şekilde belirlenmişti. Bir yıl içinde toplamda alacakları maaş 38.880 lira olarak hesaplanmıştır. Rize-Batum telgrafhanelerinde diğer çalışanların toplam maaşları 104.880 lira olarak belirlenmişti²¹⁵. Bahsi geçen bu hattın batı kısmında sadece Üsküdar'da olan kesiminin yapımı tamamlanamamıştı. Üsküdar hattının tamamlanması için hazineden İzmit Sancağı bütçesinden havale olunamadığından yarım kalmış bunun üzerine gereken masrafın posta ve telgraf hasılatından karşılanması gerektiğinin Maliye Nezareti'ne bildirilmesi üzerine izin verilmişti²¹⁶.

Rize-Batum telgraf hattında iletişimin başladığını Lazistan Meclisi mazbata ile Meclis-i Vala-yı Ahkâm-ı Adliye'ye bildirmiştir. Bu durumun Takvim-i Vekayi' de

²¹¹ BOA, *MVL.*, 728/39.

²¹² BOA, *MVL.*, 732/59.

²¹³ BOA, *HR.MKT.*, 733/71.

²¹⁴ BOA, *ŞD.*, 2406/14.

²¹⁵ BOA, *MVL.*, 7725/109.

²¹⁶ BOA, *HR.MKT.*, 733/82.

ilanı için Maarif Nezareti'ne de ilmühaber yazılmıştır²¹⁷. 1870'li yıllara gelindiğinde Batum sınırı sonuna kadar direkler dikilmiş, teller takılmıştır. Rusya tarafından Poti merkezine kadar da teller ve direkler çekilmişti. Trabzon valisi tarafından yapılması gerekenler hakkında merkeze telgraf gönderilmişti²¹⁸. Böylece hattın tamamlanmış olduğu ve aktif kullanım için merkezden gereken talimatların beklendiği anlaşılmaktadır. Bahsi geçen bu hat sadece Osmanlı Devleti için değil Rusya için de çok önemlidir.

Kafkasya ticaretinin önemli durağı Batum'dan Karadeniz kıyıları boyunca İstanbul ve Avrupa'ya kadar kısa ve güvenli haberleşme sağlanacaktı. 1872 yılında Roma'da yapılan Telgraf Konferansı'ndan sonra imzalanan kararname gereğince Rusya'nın Kafkasya üzerinden gerçekleştireceği haberleşmenin Osmanlı Devleti sınırından Nikola sınırına kadar yapılmış olan hat üzerinden bağlantı kurmak üzere Samsun, Kastamonu ve Trabzon merkezlerinin Poti merkezine bağlanması kararlaştırılmıştır. Samsun ve Trabzon merkezlerine 4 memur tayin edilecekti. Bahsi geçen hat için çalışacak memurların toplamda 13 bin 50 kuruş maaşı 1872 yılı için bütçeye alınması Telgraf ve Posta Nezareti'ne bildirilmiş ve hazineye belirlenen miktarın ayrılması için emir verilmiştir²¹⁹. Çekilen telgraf hatları ve telgrafhaneler aktif kullanıma başlandıktan sonra özellikle hızlı haberleşme sayesinde alışverişlerin sürat kazanmasında telgraf teknolojinin katkısı büyüktü²²⁰. Telgraf hattı bulunmayan yerler konusunda da çalışmalar devam etmiştir²²¹.

Telgraf hattı çekildikten sonra yeni kolların yapımı devam ederken Rize'de bulunan telgrafhane bakımsız kalmış ve Dâhiliye Nezareti'nden Sadaret'e yazılan bir yazı da Rize telgraf ve posta merkezinin uzun süredir tamir görmemesinden dolayı bazı mahallerinin yıkıldığı 1200 kuruş masrafla yapılması gerektiği bildirilmişti. Bu talebe gelen cevapta mevcut seneden bütçe ayrılamayacağından tamiratın mümkün olmadığı Dâhiliye Nezareti tarafından bildirilmişti. Telgraf ve Posta Nezareti'nden Dâhiliye Nezareti'ne yazılan başka bir dilekçede Rize posta ve telgraf merkezinin uzun süre tamir görmediğinden bazı yerleri tahrip olduğundan tamiri için gereken tutar olan

²¹⁷ BOA, *MVL.*, 1058/2.

²¹⁸ BOA, *HR.MKT.*, 725/32.

²¹⁹ BOA, *A.MKT.MHM.*, 450/7; BOA, *İ.DH.*, 663.46171/89.

²²⁰ Kaçar, "Osmanlı Telgraf İşletmesi (1854-1871)", 118.

²²¹ BOA, *ŞD.*, 1825/18.

1200 kuruş temin edilmediği takdirde ileride daha çok masrafa yol açacaktır. Masrafların karşılanması gereklidir denilmiştir²²².

XX. yüzyılın başlarında Rize merkezde bulunan telgraf ve postahane binasının merkez çarşı ve hükümet konağına uzak, ıssız bir mevkide bulunması sebebiyle merkezde yeni bir telgrafhane binasının acilen yapılması istenmiştir. Hükümet konağına yakın sahilden kolay ulaşılabilecek bir mahalde olması istenmiştir. Kullanılan telgrafhanenin 60 bin kuruşluk gelirinin üzerine ek 8250 kuruşla acilen yeni bir telgrafhanenin inşa edilebileceği Trabzon başmüdürlüğüne bildirilmiştir²²³. Ayrıca Trabzon'dan Rize'ye kadar yapılmış olan hattı korumak üzere 7 sıra çavuşu ve bir baş çavuş ve bir memurun istihdamıyla maaş tahsisi hususunda telgraf idaresinin talebi uygun görülmüştür²²⁴.

Rize Sancağı Telgraf ve Posta Merkezi'nin gelirinin düştüğü ve şehir merkezinin uzağında kaldığı sebebiyle de kasaba merkezinde yeniden bir daire inşası 1425 kuruşla taliplerine verildiği dolayısıyla yeni bir telgrafhanenin inşası için ihtiyaç duyulan 6000 kuruşun eski telgrafhane satışından ve 8250 kuruşundan telgraf nezaretinin 1886 senesi bütçesinden harcanması için başvurulmuştur²²⁵. Yapılan incelemelerin ardından gerekli izin verilmiştir. Bu planlamadan sonra Rize kayıklarının eskiden beri kayak çektikleri yere telgrafhane inşa edileceğinden yerel kişilerden İmamzade Keleş ve Laz Osmanzade Ömer tarafından Bahriye Nezareti'ne bir dilekçe verilmiştir²²⁶.

Sadece Rize'de bir telgrafhane yeterli görülmemiş Atina kazasında da bir telgrafhane yapılması gerekli görülmüş ve durum Trabzon'a bildirilmiştir. Yapılacak merkezin inşa masrafları ahali tarafından karşılanacağı taahhüt edilmiş ancak buraya tayin olunacak memur maaşları 600 kuruş olarak hesaplanmış ve devletten bu konuda destek istenmiştir²²⁷. Nahiye merkezinde kurulması istenen bu telgrafhane için yapılan başka bir yazışmada halkın binanın yapılacağı arsa dahil olmak üzere memur maaşları konusunda da yardımcı olacaklarını taahhüt etmiş olduklarını Posta ve Telgraf Nezareti'ne bildirmişlerdi. Gelen cevapta memur maaşları konusunda yeterli yardımın

²²² BOA, ŞD., 2513-35; BOA, ŞD., 2513/35.H.2603.1304.

²²³ BOA, İ.ŞD., 93/5523. H.05.02.1306.

²²⁴ BOA, HR.MKT., 576/84.

²²⁵ BOA, DH.MKT., 1557/22.

²²⁶ BOA, DH.MKT., 1486/6; DH.MKT, 1599/71

²²⁷ BOA, İD.İŞD., 28/1360.

gelmemesi halinde devlete aşırı yük getireceğinden konunun görüşülmesi Şura-yı Devlet'e havale edilmişti²²⁸. Atina ahali telgrafhane için başvuruda bulunmuştu. Telgrafhane binasının halkın yardımlarıyla inşası söz verildiğinden ve açılacak telgrafhanenin gelirlerinin memur maaşlarını karşılayacağı Trabzon valiliğinin gerekli araştırmasından sonra gerekli izin verilmişti²²⁹. Rize merkezinden Hopa'ya kadar olan telgraf hattı güzergâhı üzerinde bulunan Ardeşen nahiyesi için de bir telgrafhanenin gerekli olduğu ve fazla bir masrafa gerek kalmadan inşaat masraflarının ahali tarafından karşılanacağı bildirilmiş olup yine tayin olunacak memurların maaşlarını devletin ödemesi istenmişti²³⁰.

Viçe nahiyesinde kullanıma geçirilmiş telgraf hattı yaşanan iletişim aksaklıkları sebebiyle zaman zaman memurların müşkül durumda kaldığı anlaşılmaktadır.1899 tarihli belgede, Viçe'nin öte tarafında derenin taşmasından dolayı birkaç direği su götürmüş tel dereye düştüğü için telgraf memuru bunu yalnız başına yapamayacağından birkaç işçi ve zaptiyenin yanına verilmesini merkeze iletmiştir. Cevap alamayınca kendi çabalarıyla telgraf tellerini tamir etmiş fakat bu tamirati merkezin izni olmadan yaptığı için memurluktan çıkarılmış yerine başka memur tayin edilmiştir. Haksız yere çıkarıldığını yeniden memuriyete alınmasını talep etmiş gerekli incelemelerin yapılarak göreve iadesinin sağlanması için dilekçe vermiştir²³¹.

Rize'den Batum'a kadar kullanılan telgraf hatları üzerindeki Arhavi'de de bir merkez kurulması gerekli görülmüştür. Özellikle kış mevsimlerinde haberleşmenin sekteye uğraması öncelikle askeri sebeplerden dolayı Arhavi' de Redif Taburu bulunduğundan burada bir posta ve telgraf merkezi kurulması istenmiştir.1892 yılı bütçesine dâhil edilip o yıl içerisinde yapılması Şura-yı Devlet ve Meclis-i Mahsusa'da kararlaştırılmıştır²³².

Kura-i seba nahiyesinin telgrafhaneye ihtiyacı olduğu belgelerde yer almaktadır. Mülkiye müfettişi tarafından yazılan belgede bu nahiyede yazın yaylaya çıkmalarından dolayı nüfus yoğunluğu artmakta olup güvenliğin de sağlanması amacıyla Kura-i seba' dan bir telgraf hattının geçmesi Dâhiliye Nezareti'nden Maliye

²²⁸ BOA, *DH.MKT.*, 1181/15.

²²⁹ BOA, *İ.ŞD.*, 28/1360.

²³⁰ BOA, *DH.*, 127/2.

²³¹ BOA, *DH.MKT.*, 2171/32.

²³² BOA, *DH.MKT.*, 2046/81.; *DH.MKT.*, 2046/115.

Nezareti'ne yazılmıştır. Ancak Erzurum'a inşası tamamlanacak olan şose yol yapımı için harcama yapılacağından bu isteğin kabul edilmediği bildirilmiştir. Maliye Nezareti'nden Dâhiliye Nezareti'ne gönderilen tezkerede Mapavri nahiyesine de bir telgraf hattı çekilmesinin 1909 yılı bütçesine uygun olacağı bildirilmiştir²³³.

1869 yılında Rize merkezden çekilen her telgraf 20 kelimeyi bir kelime aşması halinde dahi 10 kelimelik ücrete tabi tutulurdu. Rize, Arhavi ve Batum'da her kelime 10 kuruştan hesaplanıyordu²³⁴. 1900 Trabzon Salnamesinde Rize'de dâhili telgraf muhaberatı ve her çeşit posta kabul eden merkezler Rize ve Of'tadır. Sadece dâhili telgraf kabulü yapan merkezler Atina, Arhavi ve Hopa'daki merkezlerdir²³⁵. 1904 Salnamesinde de durum aynı şekilde devam etmiştir. Bu tarihler boyunca Hopa, Arhavi, Atina ve Viçe telgraf merkezleri aktif olarak kullanılmaya devam etmiştir. Trabzon Salnamesinden edindiğimiz bilgiler doğrultusunda Rize'de 1869-1904 arasında Rize ve Rize'ye bağlı olan merkezlerde görev yapan memur ve çalışanların listesi şu şekildedir;

²³³ BOA, DH, MUI.,58/63.

²³⁴ Emiroğlu, TVS 1869, 70.

²³⁵ Kudret Emiroğlu, *Trabzon Vilayeti Salnamesi 1900 (TVS)*, (Ankara: Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı Yayınları, 2008), 259.

Tablo 5. 1870-1904 Telgraf ve Posta Memurları

Yıl	Sancak- Kaza-Nahiye				
	Rize	Atina	Hopa	Batum	Ardeşen
1870	Ahmet Raif (Telgraf Memuru)			Mehmet (Memur)	
1871	Mukbil (Memur) Osman(Posta Memuru)			Posta Memuru Mehmet Efendi	
1872	Telgraf ve Posta Memuru Raif Efendi			Telgraf ve Posta Müdürü Mukbil Efendi	
1873	Telgraf ve Posta Müdürü Raif Efendi		Telgraf ve Posta Memuru Raif Efendi	Telgraf ve Posta Müdürü Hasan Efendi	
1874	Nafiz (Telgraf ve Posta Memuru)		Telgraf Memuru Osman Efendi	Telgraf ve Posta Müdürü Hasan	
1875	Telgraf ve Posta Memuru Nafiz		Telgraf Memuru Osman	Telgraf ve Posta Müdürü Hasan	
1876	Telgraf ve Posta Memuru Nafiz		Memur Hurşit	Telgraf ve Posta Müdürü Cemal	
1877	Telgraf ve posta Memuru Şükrü	Telgraf ve Posta Memuru Nuri	Telgraf ve Posta Memuru Hurşit	Telgraf ve posta Müdürü Cemal	
1878	Telgraf ve Posta Memuru Şevki	Telgraf ve Posta Memuru Osman	Telgraf ve Posta Memuru Hurşit	Telgraf ve Posta Müdürü Lütfü. Muhabere Memuru Hazım. Muvakkat Muharebe Memuru Hafız. Lisan-ı Ecnebi Muhabere Memuru ve İddihad-ı Posta Memuru Filofilis.	

Tablo 5. (Devam) 1870-1904 Telgraf ve Posta Memurları

1879	Telgraf ve Posta Müdürü Latif. Memur Cemal. Memur Şevki	Telgraf ve Posta Memuru Osman.	Telgraf ve Posta Memuru Hurşit.
1881	Telgraf ve Posta Memuru Şevki. Memur Sami.	Telgraf ve Posta Memuru Osman.	Telgraf ve Posta Memuru Hurşit.
1888	Telgraf Müdürü Şevki		
1892	Telgraf Müdürü Mehmet Şevki.	Telgraf Memuru Osman Nuri.	
1894	Telgraf ve Posta Memuru Şevki. Telgraf ve Posta Memuru Berto.	Telgraf Memuru Osman Nuri	
1896	Telgraf ve Posta Memuru Naili. Muharebe Memuru Mustafa.	Telgraf Memuru Osman Nuri	Telgraf Memuru Mustafa
1898	Telgraf ve Posta Müdürü Nail. Memur Mustafa.	Telgraf Memuru Osman Nuri.	Telgraf Memuru Hasan Rüştü.
1900	Telgraf ve Posta Müdürü Naili. Memur Mustafa	Telgraf Memuru Osman.	Telgraf Memuru Hasan Rüştü
1901	Telgraf ve Posta Müdürü Naili. Memur Mustafa.	Telgraf Memuru Osman.	Telgraf Memuru Hasan Rüştü.
1902	Telgraf ve Posta Müdürü Naili. Memur Mustafa.		
1903	Telgraf ve Posta Dairesi Başmüdür Hacı Hakkı. Müfettiş Muavini Asaf	Telgraf ve Posta Memuru Hasan.	Telgraf Memuru Avni.
1904	Telgraf ve Posta Müdürü Naili	Posta ve Telgraf Memuru Hasan Rüşti	Telgraf ve Posta Memuru Hüseyin Avni (Arhavi Memuru Sabri)

Kaynak: Kudret Emiroğlu (hızl.), TVS (1870),1993, Cilt. 2,s.143; TVS (1871),1993, Cilt. 3,s.74; TVS (1872),1994,Cilt.4,s.73; TVS(1874),1995, Cilt.6,s.68; TVS (1875),1995,Cilt.7,s.83; TVS (1876), 1995, Cilt.8,s.83; TVS (1877), 1995, Cilt.9,s.77; TVS (1878),1999, Cilt.10,s.86-87; TVS (1879), 1999, Cilt.11,s.104-105; TVS (1881), 1999, Cilt.12,s.122-124; TVS(1888), 2002, Cilt.13,s.299; TVS(1892), 2052, Cilt.14,s.265-272; TVS(1894), 2007, Cilt.15,s.297-306; TVS(1896), 2007, Cilt.16.s.276-284; TVS (1898), 2007, Cilt.17.s.325-330; TVS(1900), 2008, Cilt.18,s.219-224; TVS (1901), 2008, Cilt.19,

s.148-151; TVS(1902), 2008, Cilt.20, s.271; TVS (1903), 2008, Cilt.21,s.26,425,429; TVS(1904), 2008, Cilt.22, s.368,373,374,377.

Trabzon, Rize, Batum telgraf hatlarının döşenmesi, kullanıma geçmesi konusunda yabancı şirketler ve Osmanlı Devleti konunun üzerinde önemle durmuş ve hattın çekilmesi için yoğun çaba gösterilmiştir. Bölge halkı da bu konuda yardımcı olmuş gerek bağış yaparak ve gerekse hatların yapım aşamasında destek vermişlerdir. I.Dünya Savaşı yıllarında Batum'un elden gitmesi durumu ortaya çıktığında kurtarılmasından sonra telgraf hatlarının nasıl tekrar kullanıma geçeceği konusu hakkında da planlar hazırlanmıştır. Ağustos 1918 tarihli belgede Batum'un kurtarılmasından sonra lazım gelen posta ve telgraf ihtiyacı için Batum posta ve telgraf müdürünün sürekli bir surette askeriye dairesine başvuruyordu. Tel ve eşya alınması ve asker tarafından işgal edilen binanın boşaltılarak telgrafhaneye tahsisi için 3. Ordu komutanlığına başvurusu Batum Mutasarrıflığı tarafından bir saldırı olarak görülmüş ve müdür hakkında olumsuz bir muamele gösterildiği ancak vilayet kanunu icabınca mutasarrıfla posta ve telgraf müdürlerini mercii olmadığı gerekçesiyle posta müdürlerinin askeriyeye müracaatı yanlış bir durum değildir, şeklinde cevapla durum düzeltilmeye çalışılmıştır²³⁶.

Rize ve çevresi konu edinilen çalışmada, Rize ve çevresindeki telgraf hatlarının planlanması, gerekli alt ve üst yapı çalışmalarının tamamlanması, malzemelerinin temin edilmesi sürecindeki gelişmeler gibi birçok detay belgelere yansıyan şekliyle ortaya çıkarmaya çalışıldı. Bu bölümde haberleşmenin hem devlet için hem de halkın yararına olması sebebiyle koordineli bir şekilde nasıl tesis edildiği açıklanmıştır.

²³⁶ BOA, *DH.İUM.*, 20.19/13.35.

3. BAYINDIRLIK

Tanzimat Dönemi Osmanlı Devleti'nin Genel Bayındırlık Politikası; Gülhane Hattı Hümayun 1839 (Tanzimat Fermanı) ile beraber Osmanlı Devleti geleneksel yönetim anlayışında köklü değişimlere yönelmiştir. Özellikle idari sistem olmak üzere birçok alanda başlatılan değişiklikler, modern ve hızlı işlemesi yönünde merkezi yönetimi kuvvetlendirecek şekilde düzenlemeler yapılmıştır. Tanzimat öncesinde Osmanlı Devleti sınırları içerisindeki imar faaliyetlerini merkezden değil eyalet ve sancaklar vasıtası ile yürütmekteydi. Her birim kendi sınırları dahilindeki yol, köprü vb. imarları kendileri yapmaktaydı. İmar işlerinde daha çok mevcut olanı koruma ve onarma yoluna gidilirken gereken yerlerde yenileri yapılmaktaydı. Tanzimat Dönemi ile bu durum değişmiştir. İmar faaliyetlerinin merkezden yürütülmesi hedeflenmiştir. Düşünülen değişimler için yeni birimler oluşturulmuştur²³⁷.

Tanzimat yenilikleri kapsamında bayındırlık faaliyetlerinin merkezden yürütülebilmesi için finansal ihtiyaçları karşılamak üzere Nafia Hazinesi kurulmuştur. İmar işlerinin ihtiyaçları bu birim tarafından karşılanacaktı. 1848'de Nafia Nezareti kurulmuştur. Bu nezaret zaman zaman değişikliğe uğramış başka nazırlıklarla birlikte yürütme işine devam etmiştir. Taşrada da halkın yararlanacağı kamu binaları ve diğer imar faaliyetlerinin keşifleri, ihtiyaçları için gerek duyulduğu takdirde mimar ve mühendisler bu birim bünyesindeki Ebniye Meclisi tarafından gönderilmekteydi²³⁸. 1870 yılına gelindiğinde Nafia Nezareti'nin vazifelerine dair bir nizamname yayınlanmıştır. Bu nezaretin bünyesinde Turuk ve Meabir İdaresi, Demir Yolları İdaresi, Maadin İdaresi ve sonradan ayrı bir nazırlık olacak olan Posta ve Telgraf İdaresi bulunmaktaydı böylece Anadolu'nun her yerinde bayındırlık faaliyetlerinin merkezden kolayca yürütülmesi hedeflenmiştir. Tanzimat ile birlikte sancakların alt birimi olan kazalar, sancaklara bağlı olarak bayındırlık faaliyetlerinde de aktif olacak şekilde idari sistemde öne çıkarılmıştır²³⁹. Bayındırlık faaliyetleri merkezden kazalar aracılığı ile yürütülmeye başlanmıştır. Bu kapsamda Lazistan sancak merkezinin

²³⁷ Emrah Çetin- Hicran Aydos, "Tanzimat Döneminde Osmanlı İmparatorluğu'nun Kalkındırma Düşüncesinin Bir Ürünü Olarak Meclis-i Umûr-i Nâfia", *Çeşm-i Cihan: Tarih, Kültür Sanat Araştırmalar E-Dergisi*, 8/1(2021), 3-4.

²³⁸ Aziz Tekdemir, "Tanzimat Dönemi Nafia Nezareti", *Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi* 1/1(2011), 121-124.

²³⁹ Erdem, *Sultan II. Abdülhamit Devri (1876-1908) Osmanlı Devleti'nde Bayındırlık Faaliyetleri*, 30.

Rize'ye taşınmasından sonra merkezde kamu binaları ve diğer hizmet yapılarına önem verilmiştir. Merkez olmanın gerektirdiği gibi yeni hizmet binaları ile yapılaşma sürdürülmüştür. Hükümet konağı, kışla, hapisane, hastane ve eğitim binaları gibi yapılar yapılmaya başlanmış ve tamir gerektirenler de onarılmak üzere sıraya alınmıştır. Tanzimat döneminde gerçekleştirilen kapsamlı reformlar Osmanlı Devleti'nin idari ve kurumsal yapısına getirdiği önemli değişiklikler kentlerin fiziki yapısına, dokusuna ve bina tiplerine de yansımıştır. Tanzimat yenilikleri çerçevesinde değişen taşra yönetimi, yeniden örgütlenen eğitim sistemi, idari örgütlenme vb. unsurlar Osmanlı Devleti'nde birçok kamusal alanını doğrudan merkezden yönetim şekline geçirmesi sonucu kent merkezlerinin mekânsal yapısına bahsi geçen döneme kadar yapılmamış mimari öğeleri kazandırmıştı. Bu yapıların başında da kaza merkezlerinde inşa edilmeye başlanan hükümet konakları gelir. Hükümet konakları yanında, çevresinde yer alan kışla, idadi, rüştiye gibi yeni okul binaları, adliye, jandarma, hapisane, belediye binası ile posta ve telgrafhane yapılmaktaydı. Bu yapılar hükümet konağı etrafında inşa edilerek hükümet meydanı adıyla anılmaya başlanmıştı .

3.1. Rize Hükümet Konağı

Tanzimat dönemine kadar taşradaki kazalarda hükümetin işlerini temsil eden kamu binası anlamında mahkemeler dışında binalar yoktu. Hükümet konağı Osmanlı Devleti'nde vilayet veya kazanın tüm resmi işlemlerinin görüldüğü devlet kompleksi işlevindeydi. Kaza birimindeki defterdarlık, zaptiye, ticaret, adliye, polis gibi hizmetlere ait bölümler hükümet konağı binasında yer alıyordu. Hükümet konakları genellikle 2 veya 3 katlı binalardı²⁴⁰. Rize sancak merkezi yapıldığında hükümet konağı yapılması gerekli görüldü²⁴¹. Yerel yönetim Rize'de hükümet konağı olarak kullanılan binanın harap halde olduğu memurları içine almakta yetersiz kaldığı, zaptiye askerlerinin belli bir noktada ikamet edemediklerini bildirmişti. İlk başlarda merkezde hükümet konağı olmadığı için Rize'nin önde gelen ailelerinden

²⁴⁰ Önder Aydın, "Sultan II. Abdülhamid Dönemi Hükümet Konakları Üzerine Bir Tipoloji Denemesi: Türkiye'deki Özelliklerinin Plan-Mekan Analizi", *GRİD MİMARLIK, PLANLAMA VE TASARIM DERGİSİ*, 5/1, (2022), 103-104.

²⁴¹ BOA, *İ.MVL.*, 525/23581. "Lazistan Sancağı'nın makarru bulunan Batum kasabasında öyle tarafı Devleti Aliye'den mirin konağı namıyla mahsus konak olmayıp mühim mi Emken Hükümet-i Mahaliye memurları ikame olunacak kadar şehriye 750 kuruş icarelü harapça bir konak.22 Cemaziyel evvel 1281".

Tuzcuoğulları'nın konağı devlete kalyon borcu bulunduğundan borcuna karşılık Vali Osman Paşa zamanında 25 bin kuruş bedel ile ahaliye satılmış ve ahalide bu konağı hükümet konağı olarak devlete tahsis etmiştir. Daha sonra Tuzcuoğlu Aziz Ağa'nın oğlu bu duruma itiraz etmiş gereken 25 bin kuruşun geri verilerek ve üstünde tamamlanmasını istemişti. Arsa parasının Mahmut Ağa'ya ödenerek terk edeceği arsa üzerine yeniden bir hükümet konağı yapılması ve ödenecek paranın kazanın 1869 yılına ihale olunan belediye sandığına ait Dellaliye Rüsümü bedelinden karşılanması Sancak İdare Meclisi tarafından kabul edilmiştir. Konağın yapılması için kazada teknik eleman olmadığından bir mühendisin gönderilmesi istenmiş bunun için Mühendis Biryo görevlendirilmiştir. Bu sebeple plan ve rapor Fransızca hazırlanmıştır. Bu rapora göre masraf 60 bin kuruşa ulaşacaktı²⁴². Lazistan Sancağı'nın mutasarrıflık merkezi olan Rize Hükümet Konağı'nın tamiri için 75 bin kuruş gerekmektedir. "Ebniye-i Emriye ve Vakfiye İnşaat ve Tamiratı Hakkında olan Nizamname"nin 14.maddesinde bin kuruş altındaki masrafların vilayetin iznine bağlı olduğundan ancak hükümet konağının bunun üzerinde 75.000 kuruş masraf gerekli olduğu için Dâhiliye Nezareti bütçesinden karşılanmasına karar verilmişti²⁴³.

Rize merkezinde yapılması planlanan hükümet konağı hakkında yazışmalar devam etmiştir. Hükümet konağının kat planlarında alt zemin katında zaptiye koğuşu, zabıt odası, gezinti mahalleri, zaptiyye-i muavenat için asakir-i sahane-i neferat koğuşu, çavuş odası, depo, odunluk ve 4 adet tuvalet bulunmaktaydı. Ana girişin bulunduğu 1.kat planında hukuk-u muhakeme odası, ceza müzakere odası, hukuk riyaset odası, hukuk ve ceza daireleri, kalem odası, sorgu ve komiser odası, mühendis ve zabıta kalem odası ile kahve ocağı yer almaktaydı. Üst katta ise nüfus odası, ticaret kalemi, tahrir ve virgü kalemi odası, meclis-i idare'ye ait odalar, tabur ağası ve muhasebe birimi odaları bulunmaktaydı²⁴⁴.

Yapılacak bu tür hizmet binalarında yerel halk her zaman bağışlarıyla elinden geleni yapmıştır. Planlanan hükümet konağının yapılması için toplanan yardımın başka bir yere harcanmış olduğu için bu miktarın aynen karşılanmasını istemişlerdi²⁴⁵.

²⁴² BOA, ŞD., 1826/15.

²⁴³ BOA, ŞD., 277/68.

²⁴⁴ Aydın, "Sultan II.Abdülhamid Dönemi Hükümet Konakları Üzerine Bir Tipoloji Denemesi: Türkiye'deki Özelliklerinin Plan-Mekan Analizi", 103.

²⁴⁵ BOA, DH.MKT.,1348/12.

Rize’de hükümet konağı inşası için ahali yardımı ile mal sandığında muhafaza edilmesi gereken 50 bin kuruşun ne şekilde sarf edildiği ile ilgili yazılan yazıya vilayet defterdarlığından herhangi cevap gelmemiştir²⁴⁶. Hükümet konağının yapımı 1888 yılında tamamlanabilmiştir. Konağın bir cephesi şehrin meydanına bakıyordu diğer cephesi denize karşıydı. Zemin katı kârgir, ikinci katı ahşaptandı²⁴⁷.

İlerleyen zaman içinde hükümet konağından onarılması gereken durumlar olmuştur. 1904 yılında hükümet konağının tamir edilmesi için karar alınmıştır. Tamir için gerekli 5274,5 kuruşun Trabzon Vilayeti bütçesine tamirat tertibi olarak eklenen paradan karşılanmasına izin verilmiştir²⁴⁸. Rize Hükümet Konağı’nın kiremitlerinin değiştirilmesi için vilayetten merkeze talepte bulunulmuştu ve kullanılan mevcut bina acınacak vaziyette olduğu ve tamiri için 500 kuruşun gerektiği bildirilmişti. Mevcut yıl geçici bütçesine eklenerek paranın gönderilmesi, ayrıca Rize Hükümet Konağı oluklarının tamiri için 600 kuruşun gönderilmesi kararı alınmıştı²⁴⁹. I.Dünya Savaşı yıllarında şehir işgal edilmeye başlamış ve 1915’te Rus Torpidosu Rize Hükümet Konağı’nı bombalayarak kullanılamaz hale getirmişti. Bombardımandan kayıtları muhafaza için bu yerlerin iç kesimlere çekilmesi ilgili yerlere yazılmıştır²⁵⁰. Bombardımanda hasar gören Rize Hükümet Konağı’nın yeniden düzenlenmesi için gerekli paranın gönderilmesi karar verilmiştir²⁵¹. Merkez hükümet konağı ve kullanılan binanın durumu çoğu zaman yetersiz olmasından dolayı tamir gerektiği anlaşılmaktadır.

3.2. Belediye Binası

Rize’de Hükümet Konağı yanı sıra bir belediye binasının olduğu da yazışmalara yansımıştır. Örneğin Rize’de yapımına başlanan bazı binaların yapılması planlanan yerler halk tarafından uygun bulunmaması üzerine şikâyet konusu olmuştur. Rize’de çekek mahallerinde yapılan inşaatı, emri dinlemeyerek devam ettiren belediye reisi hakkında gerekli işlemlerin yapılması için dilekçe verilmişti²⁵². Belediye

²⁴⁶ BOA, *DH.MKT.*, 1381/88; *DH.MKT.*, 1288/44.

²⁴⁷ İshak Güven Güvelioğlu, “Rize’nin Tarihe Gömülen Vakıf Eserleri”, (İstanbul: Rize Araştırmaları Vakfı İktisadi İşletmesi Yayınları, 2017), 205.

²⁴⁸ BOA, *BEO.*, 2283/171178.; BOA, *İ.DH.*, 1419/2.

²⁴⁹ BOA, *Maliye Nezareti Emlak-ı Emiriyye Müdüriyeti (ML.EEM.)*, 840/35; BOA, *Dâhiliye Nezâreti Mebâni-i Emiriye Hapishâneler Müdüriyeti (DH.MB.HPS.)*, 3/30.

²⁵⁰ BOA, *DH.EUM.5.ŞB.*, 17/13.

²⁵¹ BOA, *DH.ŞFR.*, 502/5.

²⁵² BOA, *DH.MKT.*, 1605/65.

tarafından yapılan binalar durdurulmamış ve halen yapılmakta olduğunu Rize liman reisi merkeze bildirmişti²⁵³. Bahsi geçen yerde yapımı yasaklanan bina inşaatının devam etmekte olduğundan teftiş için görevlendirilen Bahriye Miralay Hakkı Bey binanın tamamlandığını bildirmiştir. Bu çekek mahalline telgrafhane ve belediye dairesi yapılmaktaydı²⁵⁴.

Trabzon liman reisinin çekekler mahallinde karantina ve liman dairesi inşasına başlamak üzere Rize'ye gelmiş olduğundan, bahsi geçen yerlere inşaat faaliyetlerinin yapılmaması konusunda sandal reisi ve halk tarafından arzuhal gönderilmiştir²⁵⁵. Gemilerin ve sandalların çekek ve kalafat mahallerine, bina inşa edilerek işgal edilmemesi 1889 tarihli irade ile haber verilmişti. Yerel hükümetler bu emre uymamaktaydı. Rize'de şikâyet konusu olan bu mahalde belediye tarafından gayet geniş bir şose yol açılarak işgal edildiği gerekçesiyle Rize liman reisi durumu bildirmiştir bu müdahalenin men edilmesi için 1908'te vilayete tezkere yazılmıştır. Halkın ve devletin resmi kurumlarının amacına uygun hizmet binası inşası konusunda hemfikir olmadığı durumlarda uzun yıllar yazışmalar ve dilekçeler gönderilmiş şehir merkezi yavaş yavaş şekillenmeye devam etmiştir²⁵⁶.

3. 3. Kazalardaki Hükümet Konakları

Şehir merkezinde kamu binalarının yapımı devam ederken sancağa bağlı kazalarda da hükümet konakları inşa edilmiştir. Kazalarda hükümet konağı olarak kullanılan binaların başlangıçta kiralama usulü ile kullanıldığı anlaşılmaktadır. Hopa'nın Rus sınırı olmasından sonra daha önemli bir mevkie gelmesinden dolayı burada lazım olan kamu binalarının başında hükümet konağı gelmekteydi. İlk başlarda devlete ait bir konak binası bulunmuyordu. İdari değişikliklerle devlet taşradaki kaza idaresini hükümet konakları aracılığı ile yürütmeye başladı. Kiralık olarak kullanılan hükümet konağı binası artık kullanılmayacak hale geldiğinden geçici olarak yine kiralık bir yer olan kahvehaneye taşınmış ve öncesinde kullanılan binanın da tamirattan geçirilip sahibine teslim edilmesi gerektiği 1886 tarihli yazışmaya yansımıştır²⁵⁷. Bu tarihte Hopa ve Arhavi'yi etkileyen bir idari değişikliğe gidildi.

²⁵³ BOA, *DH.MKT.*, 1652/144.

²⁵⁴ BOA, *DH.MKT.*, 291/76.

²⁵⁵ BOA, *DH.MKT.*, 2424/130.

²⁵⁶ BOA, *DH.MKT.*, 1283/74; *Y.PRK.ASK.*, 53/93.

²⁵⁷ BOA, *DH.MKT.*, 1359/58.; *DH.MKT.*, 1419/99.; *DH.MKT.* 1457/97.

Hopa kazası merkezi Arhavi'ye nakledildi. Hükümet heyeti Hopa'da bulunuyordu. Hopa kazası merkezinin Arhavi'ye ve Hükümet Heyeti'nin Hopa'ya nakil olmasından dolayı merkez kazanın eskiden olduğu gibi Hopa'ya iadesine dair halkın ikiye ayrılan talepleri olmuş, telgraf ve dilekçeler merkeze gönderilmişti. Bu durum üzerine konu Şura-yı Devlet'e havale edilmiştir. Arhavi'de hükümet konağı ve diğer kamu binaları olmadığından dolayı kaymakamlık heyetinin oraya sevk edilmesi ek masraflara sebep olacağı gerekçesiyle Hopa sınırda olduğundan kaymakamlık merkezinin Hopa'da, müdürlük merkezinin de Arhavi'de olmasına karar verilmişti²⁵⁸. İdari değişiklikler yapıldığı sırada Hopa'da kullanılan hükümet konağı hala kiralıktı. Burada inşa edilecek bina için müteahhit Ali Şükrü Efendi görevlendirilmiştir²⁵⁹. Hopa kazasına, yapılacak olan bina Meclis-i İrade-i Kaza Azası Hasan ve Rifat Efendilerin devlete bağışladığı arsada olacak ve bir de kışla inşa edilecekti²⁶⁰. 1907 yılına ait bir belgede, çıkan bir yangında Hopa'daki hükümet konağı ve telgrafhanenin yandığı yazmaktadır. Buradan anlaşılacağı üzere bir hükümet konağı bu süre zarfında yapılmış ve kullanılmıştır²⁶¹. Bu tarihten iki yıl sonra yapılmış bir yazısmada Hopa kazasında halkın yardımıyla inşa edilen hükümet konağının tefriş harcamaları olduğu bildirilen 6.605 kuruşun Maliye Defter-i Hakani ve Adliye memurlarına ait odalar tefrişatının kendi masrafını karşılaması kural olduğundan kendilerinin karşılamasına izin verilmiştir²⁶². I. Dünya Savaşı sırasında ağır bombardıman gören bina kullanılamaz hale gelmiştir. Dönemin şartlarında çözüm olarak Gürcü İsmail Ağa isimli şahsa ait bir eve kira verilerek hükümet konağı olarak kullanılmıştır²⁶³.

Hopa'ya sınır Viçe ve Ardeşen'de de hükümet konakları bulunuyordu. Kamu binası olarak kullanılacak bir yer olmamasından dolayı Atina kazası müftüsü Hamit ve ileri gelenlerden Enderzade Osman ve Pirabdizade Hulusi, Ardeşen nahiyesinde bulunan binayı hükümet konağı olarak kullanmak üzere arsasıyla karşılıksız devlete bırakmışlardır. Bina Ardeşen nahiyesinde hükümet konağı olarak kullanılmak üzere alınmıştır²⁶⁴. Ardeşen Hükümet Konağı ise yağmur sularının taşması sebebiyle

²⁵⁸ BOA, *DH.MKT.*,1486/97.

²⁵⁹ BOA, *DH.MKT.*, 1141/43.; *DH.MKT.*, 1088/50.

²⁶⁰ BOA, *DH.MKT.*,1623/9.

²⁶¹ BOA, *ŞD.*, 1156/38.

²⁶² BOA, *DH.MKT.*, 2852/71.

²⁶³ BOA, *DH.MB.HPS.*, 20/29.

²⁶⁴ BOA, *DH.MKT.*, 1299/64.; *DH.MKT.*,1080/61.

yıkılmak üzere olduğu için tamiri için gerekli olan 938 kuruşun gönderilmesi istenmişti. Buradaki hükümet konağı için istenen miktar gönderilmiştir²⁶⁵. Viçe’de de bir hükümet konağı bulunuyordu. Viçe Hükümet Konağı’nın yıkıldığı yeniden yapılması için Trabzon Vilayeti’nden yazı gelmiştir. Taşradaki kamu binalarının inşaat ve tamir harcamalarının hazine bütçesine devredilmesinden dolayı gerekli izin istenmiştir²⁶⁶.

Rize merkezinin batı tarafında kalan Kura-i seba nahiyesinde mevcut bir hükümet konağı bulunmuyordu. Burada bir hükümet konağı bütün detayları ile ihtiyacı karşılayacak bir bina yapılması merkezden istenmişti²⁶⁷. Nahiyelerde ki hükümet konaklarının durumlarının merkezden farklı olduğu anlaşılmaktadır. Yapılması istenen bu kamu binalarında hem görevliler ikamet edebileceği şekilde hem de burada bir hapisane işlevi görmek üzere planlanmışlardır. Kazada yeni müdürlük oluşturulan Mapavri ve Karadere nahiyeleri müdürleriyle zaptiyelerinin ikameti için kamu binası olmadığından iki katlı üçer oda ve birer sofa ve alt katında birer koğuş ve birer hapisane olmak üzere hükümet konağı inşası gerekli görüldüğünden Mapavri için 3 bin, Karadere için 2500 lira masraf öngörülmüştür. Gereken miktarın kazanın belediye gelirlerinden ve mal sandığından karşılanması teklif edilmiştir. Bu teklif uygun görülmediğinden faiziyle birlikte kazanın Memleket Sandığı’ndan alınması uygun görülmüştür ve hemen inşa edilmesi istenmiştir²⁶⁸. Geçen süre zarfında bahsi geçen yerlerde planlanan kamu binalarının yapılamadığı anlaşılmaktadır. İhtiyacı gidermek için bu yerlerde bina kiralama usulü kullanılmıştır.

1911 yılında Kura-i seba nahiyesinin hükümet konağının tamiri için gereken miktarın gönderilmesi istenmiştir. Bu sürede kullanılan bir hükümet konağının olduğu sonucuna varabiliriz. 1913 yılında hükümet konağına ait senet gönderilmiştir²⁶⁹.

Mapavri nahiyesinde hükümet konağı olarak kullanılan bir yerin olduğu bilinmektedir. 1919 yılında Mapavri’de kiralık olarak kullanılan binanın aylık 500

²⁶⁵ BOA, *ML.EEM.*, 965/16.; BOA, *DH.MB.HPS.*, 18/18.

²⁶⁶ BOA, *DH.MKT.*, 2861/33.

²⁶⁷ BOA, *ŞD.*, 1826/27. “Rize kasasına bağlı Kura-i seba nahiyesinde hükümet konağı yoktur müdür ve memurlar şunun bunun hanesinde ikamet etmektedir. Tuğlen ve arzen 1510 arşın olmak ve fevkani 4 oda ve bir sofa bir abdesthane ve tahtani bir zaptiye koğuşuyla bir hapisane ve abdesthane-i şahane, kârgir olarak yapılmak üzere tahtaları mahalli zengin ileri gelenleri tarafından karşılanmak üzere bir kısmı Rize kazası beledi gelirinden karşılanmak üzere hükümet konağı inşasına biraz daha ayrıntı istenmek koşuluyla Meclis-i Umumi Vilayet tarafından karar olumlu karşılanmıştır”.

²⁶⁸ BOA, *ŞD.*, 1825/65.

²⁶⁹ BOA, *ML.EEM.*, 1037/9; *ML.EEM.*, 977/15.

kuruş kira bedelinin ödenme zamanının geldiği merkeze bildirilmiştir²⁷⁰. Savaş dönemi olmasından dolayı birçok kamu binasının bakım onarım işleri gerekirken yazışmalarda durum hakkında yardım istenmiş bu isteklere şartlara göre olumlu karşılık verilmiştir. Savaş döneminde işgal altında kalan Rize’de işgal sonrasında lüzumlu olan kamu binaları onarılmaya ve yapılmaya devam etmiştir.

3.4. Hapishaneler

Osmanlı Devleti’nde Tanzimat Dönemi itibariyle başlayan yenileşme hareketlerine kadarki dönemde hapis kavramının tutuklama ile özdeş olduğu söylenebilir. Bu nedenle XIX. yüzyıla kadar suçlular için özel hapishaneler inşa edilmemiştir. Suçlular daha çok zindanlarda tutulmuşlardır. Sultan II. Mahmut Dönemi’nde hukuk alanında da yapılan yenileşme hareketleriyle birlikte 1831 yılında İstanbul’da ilk defa genel bir hapishane yapılmıştır. Tanzimat Fermanı’ndan sonra 1840, 1851 ve 1858 yıllarında yapılan düzenlemelerle beraber Osmanlı Devleti’nde modern anlamda ilk hapishaneler kurulmaya başlandı²⁷¹. Özellikle Tanzimat sonrası modern hapishanelerin inşa edilmesi konusundaki büyük değişim beraberinde bu değişimi karşılayacak maddi yükü de getirmiş bu sebeple Osmanlı Devleti’nde birçok yerde yeni hapishane binaları inşa etmek yerine, hükümet konaklarının alt katlarında yer alan kısımlar hapishaneye dönüştürülmüştür²⁷².

Rize merkezde ve merkeze bağlı diğer kazalarda gerek duyulan önemli kamu binalarından biri de hapishanedir. Belgelerde suç işleme oranı yüksek bir şehir olarak tabir edilmekte olan Rize’de kullanışlı birer hapishaneye ihtiyaç duyuluyordu. Rize merkezde geçici olarak hapishane yapılan yer için aylık 500 kuruş kira ücretinin ödenmesine hapishaneler masrafları kapsamında karşılanmak üzere izin verilmiştir. Ancak gelecek yıllarda mutasarrıflık merkezinde bir hapishanenin yapılması lüzumlu görülmüştür²⁷³. Rize Hapishanesi’nin kesin olarak hangi tarihte inşa edildiği bilinmemekle beraber 1861 tarihli belgede Rize’de kullanılan bir hapishanenin olduğu

²⁷⁰ BOA, *DH.MB.HPS.*, 33/9.

²⁷¹ Hakan Tan, “Osmanlı Devleti’nde Hapishanelerin Islah Çalışmalarına Dair Bir İnceleme: Çarşamba Hapishanesi”, *History Studies*, 12/3 (2020), 1057-58.

²⁷² Murat Öntüğ- Banu Yılmaz, “XIX. Yüzyılın sonu XX. Yüzyılın Başlarında Rize Hapishanesi’nin Genel Durumu”, *Karadeniz Araştırmaları*, 18/69 (2021), 58.

²⁷³ BOA, *İ.ŞD.*, 48/2628.

bilinmektedir²⁷⁴ bu sebeple XIX. yüzyıl ortalarında yapıldığı tahmin edilmektedir²⁷⁵. 1865 tarihli bir arşiv belgesinde Lazistan merkezinde inşaat halinde bulunan hapishanenin hemen bitişiğinde belli bir miktar masrafla kadın hapishanesi yapımına müsaade edilmesi Lazistan Mutasarrıflığı tarafından Maliye Nezareti'ne iletilmişti. Daha sonrasında ise Lazistan Sancağı kadın hapishanesi için kiralık bir yer tutulduğu anlaşılmaktadır. Merkezde hapishane olarak kullanılan binanın hapishane işlevini karşılamak üzere uygun bir şekilde genişletilerek veya yeniden yapılarak hiç olmazsa tamir edilerek kullanışlı hale getirilmesi Mülkiye Müfettişi Ali Seydi Bey tarafından teftiş edilerek talep gönderilmiştir. Bu sürede hapishane tamirden geçirilmiştir²⁷⁶. Rize Hapishanesi iki katlı ve 4 koğuş bir avlu, tuvalet, mutfak ve bir çamaşırhaneden oluşmaktaydı²⁷⁷.

Kiralık olarak tutulup kullanılan bu yer üç ay sonra terkedilmişti. Birikmiş olan üç aylık kira borcunun Dâhiliye Tahsisatı'ndan ödenmesi kararlaştırılmıştır²⁷⁸. Kiralık olarak kullanılan kadın hapishanesi için 1905 yılında biriken kira borcunun ödenmesi konusu gündem olmuş söz konusu borcun ödenmesinde bir sakınca görülmemiş ve miktarın havale edilmesi istenmiştir²⁷⁹. Hapishanenin durumunun iyi olmadığı ve 30 mahkûmun Trabzon'a sevk edildiği bildirilmişti. Masraflar için gereken miktar gönderilmiştir²⁸⁰.

Mevcut hapishane 50-60 kişilik bir sayıyı bile kaldıramayacak durumdaydı. Ancak çoğu zaman burada ihtiyacın üzerinde 100 kişiyi aşkın mahkûm barındırılıyordu. Sağlık şartlarının bu koşullarda elverişsiz olmasının yanı sıra her türden suçlunun aynı yerde bulunması hapishaneyi ıslah etme amacından uzaklaştırmaktaydı²⁸¹. Bu yetersizlikten dolayı mahkûmların bir kısmı Bodrum Kalesi'ne sevk edilmişti. Zabita sayısı da bu hapishane için yeterli değildi. Bütün bu sebeplerle binanın ihale yoluyla satılarak yeniden ihtiyacı karşılayacak şekilde yeni bir binanın yapılması gerekmekteydi. Mevcut hapishane sahil kenarında bir yanında

²⁷⁴ BOA, *A.MKT.DV.*,201/13.

²⁷⁵ Öntüğ-Yılmaz, "XIX. Yüzyılın sonu XX. Yüzyılın Başlarında Rize Hapishanesi'nin Genel Durumu", 58.

²⁷⁶ BOA, *BEO.*, 2176/163144.

²⁷⁷ BOA, *DH.MB.HPS.*, 148/81.

²⁷⁸ BOA, *MVL.*,711/114.

²⁷⁹ BOA, *MKT.*, 974/26; BOA, *BEO.*, 2830/212193.

²⁸⁰ BOA, *DH.MB.HPS.*, 3/38.

²⁸¹ Öntüğ-Yılmaz, "XIX. Yüzyılın sonu XX. Yüzyılın Başlarında Rize Hapishanesi'nin Genel Durumu", 59.

medrese bir yanında kütüphane, karakol ve mezarlıkları bulunan merkezi bir konumdaydı. Birkaç yıl bu şekilde devam ettiği yazışmalardan anlaşılmaktadır²⁸². Rize Hapishanesi'nin inzibatça korunması için ilaveten ve tamir açısından inşası gerekli görülen mahallerinin inşa masrafları 10.600 kuruş tutmaktaydı ve bu miktarı karşılamının mümkün olmadığı bildirilmiştir²⁸³. Hapishanenin fiziki şartlarının çok da elverişli olmadığı yazışmalara yansımaya devam etmiştir. Rize Hapishanesi'nde hastaların tedavisini gerçekleştirmek üzere Vilayet Adliye Müfettişliği'nin talebiyle hapishane içinde veya dışında bir yerde hastaların tedavisi için uygun bir yer yapılması kararlaştırılmıştır²⁸⁴.

Bu süre zarfında bir kadın hapishanesi inşası için de yazışmalar yapılmıştır. Rize'de yapılması planlanan kadın hapishanesi için bir kadın koğuşu muhafaza odası, mutfak ve çamaşır hane ile lavabodan oluşan küçük bir hapishane düşünülmüştür. Kadın hapishanesi için aylık 150 kuruşla uygun bir yerde kiralık hapishane açılmasına izin verilmiştir. Yeni inşa edilecek hapishanenin hükümet konağı yakınında boş ve uygun bir arsa üzerine inşa edilmesi teklif edilmişti. Yeni hapishanenin hükümet konağı civarında uygun bir bina bulunmadığından ve kasaba içinde de kiralık yer tutulması durumunda inzibatça zorluklar yaşanacağı sebebiyle bir kadın hapishane binası hayata geçirilememiştir²⁸⁵. (Bkz. Ek 2)

Hopa ve Atina'ya da hastane odasıyla birlikte yeni hapishanelerin inşası tavsiyesinde bulunulmuştur²⁸⁶. Ayrıca Trabzon'dan Lazistan Hapishanesi'ndeki kalabalığın giderilmesi için başka bir yere nakilleri lüzum görülmüştür. Bodrum Hapishanesi'nde boş yer olup olmadığı sorulmuştur²⁸⁷. 1908 yılında Rize merkezde inşa olunacak hapishane masraflarının geri kalan mallardan karşılanmasına izin verilmiş olmasına rağmen yeterli olmayacağı anlaşılmıştır²⁸⁸. Merkez hapishane ile Atina ve Hopa kazalarının hapishanelerinin inşa masrafları olarak 27.518 kuruşun Trabzon Vilayeti'nin 1909 yılı malından karşılanması kararlaştırılmıştır²⁸⁹. Mevcut hapishane hakkında yetersiz olduğuna dair yazışmalar 1912'ye gelindiğinde de devam

²⁸² BOA, *MLEEM.*, 771/37; BOA, *DH.MUI.*, 301/16.

²⁸³ BOA, *DH.MKT.*, 558/48.

²⁸⁴ BOA, *MKT.*, 1049/44.

²⁸⁵ BOA, *DH.MB.HPS.*, 145/3.

²⁸⁶ BOA, *İ.DH.*, 1456/29.

²⁸⁷ BOA, *DH.MKT.*, 2824/77

²⁸⁸ BOA, *DH.MKT.*, 1291/64.

²⁸⁹ BOA, *DH.MKT.*, 2741/96; BOA, *BEO*, 3097/232220.

etmektedir. Lazistan Sancağı Hapishanesi'nin sağlık açısından uygun olmadığı ve içinde hastane bulunmadığından dolayı hastalananlar diğer hapishanelere sevk edilmekte bu durum da hastalığın bulaşmasına sebep olmaktaydı. Sancakta belediye tabibinden başka tabip olmadığından bir an önce gerekenlerin yapılması talep edilmiştir²⁹⁰.

Merkez hapishanesi için gerekli teftişler yapılmış ve eksikler tespit edilmişti. Rize Hapishanesi'nin giriş kapısının çok sağlam olmadığı mahkûmlar tarafından anlaşılmış ve kaçma ihtimaline karşı bir an evvel demirden bir kapı yapılması istenmişti. Hapishanenin kapısının çürük bulunması üzerine demirden bir kapı için gerekli işlemler yapıp masrafları gönderilmiş ve kapısı değiştirilmiştir²⁹¹.

Rize'nin kurtuluşundan sonra Rize Hapishanesi'nin işgal sırasında Ruslar tarafından yıkılmasından dolayı kiralanmış bir mağaza hapishane olarak kullanılmaya çalışılmış ancak binanın fiziksel şartları hapishane olmaya uygun olmadığı rapor edilmiştir. 1919 yılına gelindiğinde merkezdeki hapishanenin geçici olarak kullanıldığı binanın sağlığa uygun olmayışı ve kontrollerinin zor yapılması nedeniyle şehirde de birçok binanın yıkılmış olması dolayısıyla yeni bir bina yapılacak durumda olmadığından eski bir gönüllü deposuna ait bir binanın tamiri yapılarak hapishane olarak kullanılmasına Lazistan Mutasarrıflığı tarafından karar verilmiştir²⁹². Bu dönemde hapishane büyük olmadığından görevli kadrosu da az sayıda personelden oluşmaktaydı. 2 başgardiyân olmak üzere Sergardiyân Hasan Efendi, Sergardiyân Kamberzade Yusuf Efendi, diğer gardiyânlar Kaya Oğlu Ahmet, Dursun Ali isimli toplam 4 gardiyândan oluşmaktaydı. Hapishane müdürü Mehmet Şevki Efendi ve Raif Efendi'ydi. Bir de kâtip görev yapmaktaydı. Gardiyânlar yaklaşık 10 kişiye kadar arttırılmıştır²⁹³.

Rize'de işgal sonrasında Rusların inşaat faaliyetlerinden kalma bazı eşyalar kullanılarak eski hapishanenin yeniden tamir edilerek kullanılmasının daha uygun olacağı teklif edilmişti. Burada suç oranının fazla olması dolayısıyla büyük bir hapishane gerekli görülmüştür. Eski hapishanenin tamirinden başka çare olmadığı merkeze bildirilmiştir. Merkezde bulunan hapishane fiziki şartlar bakımından yeterli

²⁹⁰ BOA, *Dâhiliye Nezâreti Mebâni-i Emiriye Hapishâneler (DH.MB.HPSM.)*, 7/37; *DH.MB.HPS.*, 3/37.

²⁹¹ BOA, *DH.MB.HPS.*, 3/44; BOA, *DH.MB.HPSM.*, 15/38.

²⁹² BOA, *DH.MB.HPS.*, 49/40.

²⁹³ BOA, *DH.MB.HPS.*, 148/81; BOA, *DH.MB.HPS.M.*, 7/83.

olmadığı sürekli olarak hakkında bakım, onarım ve yeniden yapılması gibi yazışmalar yapılmıştır. 1920’de Rize merkez hapishanesi tamir edilip yanına yeni bir jandarma binası yapılmıştır. Bu yeni hapishane 5 koğuştan oluşmakta ve içinde hastanesi de bulunmaktaydı²⁹⁴. Merkezdeki hapishanenin yeterli olmadığı durumun idare edilmeye çalışıldığı tamir ve yeniden inşası hakkında uzun süre dilekçelerin verildiği görülmektedir. Merkeze bağlı kazalarda da kullanılan hapishane binalarının olduğu bilinmektedir²⁹⁵.

Kazalarda da durum aynı şekilde kendini göstermiştir. Hopa ve Atina kazalarındaki hapishaneler rutubetli ve sağlıksız olduğundan, sağlıklı ve emniyetli hapishanelerin yapılması Trabzon ve Kastamonu Vilayetleri Adli Müfettişliği tarafından istenmiştir. Hopa Hapishanesi’nin yapılması için vilayet dahilinde karşılık olmadığı hapishaneler ıslahatı için ayrılan nezaret bütçesinden karşılanmasının mümkün olacağı anlaşıldığından inceleme yapılması istenmiştir. Hopa kadın ve erkek hapishanesi tek katlı olarak planlanmıştır. Bir jandarma odası, gardiyan odası, kadın koğuşu, koridor, erkek koğuşları ve lavabolardan oluşmaktadır. Dış cephesi demir parmaklıklardan yapılmıştır²⁹⁶. 18 Nisan 1912 tarihli yazışmada Hopa’da inşa edilecek hapishanenin 30-40 kişi alabilecek büyüklükte olması gerektiği anlık mevcut mahkûm sayısının 20 kişi olduğu belirtilmiştir²⁹⁷. Sonraki tarihlerde hapishane esaslı bir tamirden geçirilmiştir²⁹⁸.

3.5. Liman

Rize’de liman ve rıhtım yetersizliği durumu zaman zaman deniz trafiğinde farklı alternatifleri doğurmuştur. Bu dönemde Rize Rüsumat Müdüriyeti’ne bağlı Yalı Boyu Gümrük İdaresi’nin bulunduğu Çeleknar adındaki yerde çarşı ve pazar bulunmadığı için Rize’ye iki saatlik mesafede bulunan Malpet (Derepazarı) liman mevkiinin kasaba şeklinde bir yer olduğundan Rusya’dan gelen gemilerin buraya yanaşarak yüklerini indirdiği belgelere yansımıştır. Bu durum Trabzon Rüsumat Nezareti’ne bildirilmiş ve buraya geçici olarak bir kolcu tayini istenmiştir²⁹⁹.

²⁹⁴ BOA, *DH.MB.HPS.M.*, 44/16.

²⁹⁵ BOA, *DH.MB.HPS.*, 57/21.

²⁹⁶ BOA, *Dâhiliye Nezâreti Tesrî-i Muamelat ve Islahat Komisyonu (DH.TMIKS.)*, 67/7.

²⁹⁷ BOA, *DH.MB.HPS.*, 145/67.; *DH.MB.HPS.*, 146/4.

²⁹⁸ BOA, *DH.MKT.*, 2725/95.

²⁹⁹ BOA, *İ.ŞD.*, 114/6862.

Rize merkezinde sahile yakın yerlerde ticaret faaliyetleri açısından hizmet binaları yapımı planları devam etmekteydi. Rize rüsumat müdüriyeti heyeti 340 kuruş aylıkla kiralık bir yerde kalmaktaydı. Bu bina ihtiyacı karşılayacak şekilde değildi. Hem ahşap hem de sair binalara yapışık vaziyetteydi. Birkaç odası da sahibi tarafından başkalarına kiralanmış ve genişliği de uygun değildi. Hayli zamandan beri bu eski gümrük idaresi tamir edilmediğinden dolayı harap durumdaydı. Trabzon Rüsumat Nazırı'na durum bildirmiştir. Gümrük binasının ve ambarlarının 6 ayda bitirilerek hizmete açılması planlanmıştır. Kârgir³⁰⁰ bir daire ile beraber ambar inşa edilmek üzere rüsumat namına 266 arşın arsa istimlak edilmişti ancak bir çalışma başlamamıştı. Rize rüsumat dairesince kurulacak bir komisyonla emaneten inşası zorunlu görülmektedir. İnşaat için gerekli malzemeler Rize, Trabzon ve Samsun'dan getirilmekteydi. Bunun içinde masraflara nakil ücretleri de dahil edilmekte olup çıkan ihaleye Rize ve Trabzon'dan sadece bir talipli çıkmıştı³⁰¹.

İnşasına karar verilen Rize Rüsumat İdaresi'ne mahsus bina ile sundurmanın Sancak Meclisi tarafından haritası ve keşif defteri yaklaşık yedi yıl sonra gönderilmiştir. Yapılan ihale Salih Efendi tarafından kazanılmış ise de ihaleye başka kişi girmedüğinden devleti zarara uğratmamak için emaneten devlet tarafından yapılması daha doğru olacağına karar verilmiştir. Kârgir bina, gümrük, ambar ve dairesi için bütçe ayrılmıştır. Ancak inşa masrafları için bütçeden karşılık bulunamamıştır. Trabzon Rüsumat Nezareti' de acil ihtiyaç olduğunu bildirmiştir. Gerekli paranın bütçeye konulması için istenmiştir. İstenilen şekilde bir gümrük bina

3.6. İskele

İskeleler denize kıyısı olan her şehir için öncelikle dış dünya ile irtibat kurmada hayati önem taşımaktadır. Bir sahil şehri olan Rize için de iskele aynı şekilde önem taşımaktadır. Rize İskelesi hem yolcu geçişi hem de ticari faaliyetler bakımından oldukça aktif bir iskeleydi. Rize tarihi boyunca önemini korumuş olan iskele amacına uygun malzeme ve kullanım şekli bakımından ihtiyaç ortaya çıktıkça düzenlemeler yapılmıştır. Karadeniz'de buharlı gemilerin faaliyetlerinin artması ve vapur seferlerinin düzenli olarak çalışmaya başlaması itibarıyla Rize için iskelenin önemini

³⁰⁰ Sami, "Kârgir", 1137.

³⁰¹ BOA, ŞD. 590/56.

daha da arttırmıştır. Osmanlı Devleti yönetiminden itibaren şehirde bir ahşap iskelenin varlığı belgelere yansımıştır.

Rize’de ticari faaliyetlerin gerçekleştirildiği deniz yolunun en önemli unsuru kullanılan iskeleydi. 1800’lü yıllarda Rize’de Memleket ve Rüsumat İskeleleri olarak bilinen iki iskele bulunmaktaydı. Rize’de belediyeye ait Memleket İskelesi ‘nin ahşaptan demire çevrilmesi için belediye çeşitli girişimlerde bulunmuştur. Bunun için de Memleket İskelesi’ne çıkan yolculardan kayıkçılar yolcu başı 5 kuruş alınması kararı alınmıştı. Alınan bu beşer kuruşun bir kuruşu demir iskelenin yapımı için kullanılacaktı. Bu karar başlangıçta Şura-yı Devlet Dairesi’nde görüşülmüş ve belediyenin bir kuruşunu alabileceği kararı verilmiştir³⁰². Öncelikle Rize’de Rüsumat Dairesi’ne yakın yerde bir iskele bulunmamasından dolayı zorluklar yaşanmakta ve bu zorlukların giderilmesi için Rüsumat Dairesi de bir demir iskele yapılması için teklif vermişti³⁰³. Yük alıp boşaltmakta çekilen müşkülâtın ortadan kaldırılması için bir demir iskele inşası teklifi Meclis-i İdare-i Liva’dan (Sancak Meclisi) vilayete yazılmıştı. Bunun içinde Müfettiş Nuri Efendi görevlendirilmiştir. Nuri Efendi raporunda iskelenin inşasının önemini vurgulamıştır³⁰⁴. Demirden iskele inşası için yerel halk ve idareciler defaten dilekçeler göndermişlerdir.

Bu iki iskele ahşap olduğu için tamir masrafları yeni bir iskele masrafını aşmakta olduğundan ahali tarafından yeniden demir bir iskele yapımı için dilekçe verilmiştir. Demirden yapımı planlanan iskele için Avrupalı mimarlara çizdirilen plana göre 50 bin kuruşa mal olması hesaplanmıştı³⁰⁵. Yapılacak yeni iskelenin masrafları için belediye tarafından alınacak vergiler Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından uygun görülmüş ve durum vilayete bildirilmiştir. Trabzon valisi bu izinden dolayı sadarete bir iki günde inşaata başlanacağını ve memnuniyet duyduklarına dair telgraf yazmıştır. Rüsumat Emni’de bu karar verildiğinden dolayı memnuniyetini bildirmiş ancak cevap hemen gelmemiş bu durum Şura-yı Devlet tarafından Nafia Nezareti’ne havale edilmiştir. Yapılması istenen iskele için Nafia İdaresi tarafından gereken incelemeler yapılmış ve masraflar için vergiler alınması karşılığında iskelenin yapımına onay verilmiştir. Planlanan iskele 40 metre uzunluğunda ortası dekovil usulünde demir yolu

³⁰² BOA, *İ.DH.*, 131/51; BOA, *DH.MKT.*, 219/80.

³⁰³ BOA, *DH.MKT.*, 1155/49.

³⁰⁴ BOA, *BEO.*, 3385/253822.

³⁰⁵ Dıġırođlu-Albayrak, “Rize İskelesi İnşa Projesi”, 103.

olacak şekildeydi. Bu plana göre belirlenen ölçülerdeki iskele ihtiyacı karşılamayacağı hatta taşan kısımları için iki buçuk metre ve her iki tarafta yaya kaldırımı için 75 cm hesabıyla iskelenin genişliğinin yaklaşık 4 metre olması gerekmektedir. Bunun için de malları hem yükleyip hem boşaltmada rahatlık açısından iskele üzerinde gidiş geliş hattı olması yüklü vagonların gümrüğe ve gümrükten iskeleye nakli esnasında vagonların toplandığı iskelenin üzerinde iki hat inşa ettirilmesinin ve baş taraftaki genişliğin 5 buçuk metre genişliğinde olması gerektiği belirtilmişti. İnşaat toplam 110 liraya ulaşacaktı. Rize’de bir iskele inşasına izin verildiği takdirde mahallince parası sağlandıktan sonra bir fenni memurun kontrolünde olarak izni verilirse bütçesi tedarik edildikten ve incelendikten sonra emaneten veyahut bir müteahhitte ihale yoluyla inşa edilmesinin hangisinin uygun olacağını belirlenmesi istenmiştir. Bunun karşılığında alınacak vergi uygun görülmektedir. Ancak bazı vergiler düşük görüldüğünden biraz yükseltilecek yeni liste verilmiştir. Ticaret ve Nafia Nezareti’nin uygun görmesi çerçevesinde değerlendirilerek kararlaştırılması Şura-yı Devlet tarafından uygun görülmüştür³⁰⁶. Rize’de demirden bir iskele yanında bir rıhtımın da yapılması istenmektedir. Mevcut iskelenin kullanılması ticari malların çıkarılması esnasında zayıfa da sebep olmaktadır³⁰⁷. Planlanan bu yapılar memleketin gelişmesi için de faydalı görülmüştür. (Bkz. Ek 3).

Daha sonra ise vergi alınarak gelirleriyle demir iskele inşa edilmesi kararından vazgeçildiği anlaşılmaktadır. Trabzon’da buna benzer bir uygulama için izin istenmiş ancak uygun görülmemiştir dolayısıyla Rize’de de böyle bir vergi alınması izni verilmemiştir³⁰⁸. Belediyenin ek bir vergi almasına müsaade edilmemiştir³⁰⁹. İthal ve ihraç mallardan ek bir vergi alınması kararlaştırılırsa bunun Gümrük İdaresi tarafından alınmasına karar verilmiştir³¹⁰. Yapılacak iskelenin inşası için konulan ithalat ihracat vergilerinin yetkisinin Rüşumat İdaresi’nde olduğu bildirilmiştir. Belediyenin bu teşebbüsten vazgeçmesi için emir yazılmıştır³¹¹. Halk bundan sonra da iskele yapılması için arzuhal sunmaya devam etmiştir. Buna binaen iskele inşası için karar alındığı İkdam Gazetesi’nin Kasım 1906 tarihli nüshasında neşredilmişti. Ancak irade

³⁰⁶ BOA, *İ.DH.*, 1326-B; BOA, *Y.A.RES.*, 112/83.

³⁰⁷ BOA, *Yıldız Sadâret Resmi Evrakı (Y.A.RES)*, 145/40.

³⁰⁸ BOA, *BEO.*, 3496/262155.

³⁰⁹ BOA, *DH.MKT.*, 2750/52.

³¹⁰ BOA, *ŞD.*, 603/50.

³¹¹ BOA, *BEO.*, 3466/259915.

daha gönderilmediğinden inşaata teşebbüs edilmemiş dolayısıyla denizden nakledilen malların nakil esnasında çeşitli zorluklar çekilmekte bulunduğu biran önce gönderilmesiyle ilgili tüccar tarafından telgraf gönderilmiştir³¹².

Demirden bir iskele inşası konusunda yaklaşık sekiz yıl süren yazışmalar sonucunda bir iskelenin yapılamadığı anlaşılmaktadır. Bu durumun ülkenin I. Dünya Savaşı hazırlıklarının yaşandığı döneme denk gelmesinin yapılamamasındaki en önemli etken olarak görülmektedir. Rize iskelesi haricinde Mapavri başta olmak üzere yabancı ve Osmanlı Devleti'ne ait gemiler ile vapurların merkeze bağlı kazalarda ithalat ve ihracat faaliyetleri mevcuttur. I. Dünya Savaşı sırasında Rus torpidolarının Hopa, Atina, Mapavri ve Rize sahillerini bombardımana tutmuş olduğu bu sırada Atina ve Mapavri iskelelerinin de bombalandığı belgelerde yer almaktadır³¹³. Mapavri yakınında Venka İskelesi'nin bombardımana maruz kaldığı ve Atina'nın Gure İskelesi'nde bir kayığa isabetsiz iki merminin atıldığı yazışmalarda mevcuttur³¹⁴. Bu belgelerden yola çıkarak savaş öncesinde ticari faaliyetlerin yaşandığı kazalarda da iskelelerin varlığı hakkında sınırlı bilgiler edinilmiştir. Ancak bu iskelelerin fiziki özellikleri hakkında belgelere rastlanmamıştır.

3.7. Deniz Fenerleri

Tarih boyunca deniz ulaşımında fenerler önemli fonksiyonlar üstlenmiştir. Gemicilere rehberlik ederek kayalıklara karşı uyarma vazifeleri başta olmak üzere limanlara güvenle yaklaşmalarını sağlamak için sahilin uc kesimleri ile burunlara ve kıyıdan kolayca görülebilecek yerlere yerleştirilmişlerdir. Buldukları yere ve öneme göre nitelendirilmişlerdir. Üç tarafı denizlerle çevrili Anadolu'da denizcilik faaliyetleri hayati önem taşımakta olup Osmanlı Devleti'nde deniz fenerlerinin XVI. yüzyıldan itibaren aktif olarak kullanıldığı bilinmektedir³¹⁵. Osmanlı Devleti'nde 1854-1914 yılları arasında toplam 205 fener yapılmış birçoğuna bakım onarım

³¹² BOA, *BEO.*, 3017/226258.

³¹³ Yeliz Usta- Zehra Aslan, "Rize'de Birinci Dünya Savaşı Yıllarında Rus Donanmasının Faaliyetleri ve Göçmenlerin Durumu", (1915-1917), *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 9/17 (2014), 74-76.

³¹⁴ BOA, *DH.EUM.* Şb.5., 20/52; *YPRK.ASK.*, 229/29.

³¹⁵ Zeynel Özlü-Mustafa Murat Çay, "Fenerlerin Deniz Ulaşımındaki Rolü ve Karadeniz Sahillerinde Kullanılan Fenerler", *Geçmişten Günümüze Karadeniz'de Ulaşım*, ed. Mehmet Okur vd.(Trabzon: Karadeniz Teknik Üniversitesi Yayınları 2020), 81.

yapılmıştır³¹⁶. Karadeniz'in gemi trafiğine açıldığı 1800'lü yıllardan itibaren deniz trafiğinin güvenliği bakımından deniz fenerlerinin sayısı arttırılmıştır.

1839 yılında Karadeniz'de toplam 5 fenerin olduğu bilinmekte ancak bu fenerlerin arasında Rize Deniz Feneri'nin olduğuna dair kesin bir bilgi bulunmamaktadır³¹⁷. Fenerler direktörü Mösyö Michel Osmanlı Devleti tarafından Karadeniz sahilinde yapılacak fenerlerin tamiri için görevlendirilmiştir. 1860 tarihli görevlendirme belgesinde “*bunların tesisi ve işalinden hasıl olacak muhasenat cihetiyle ehemmiyeti tariften müstağni bulunmuş olmağla*” fenerler için Trabzon, Sinop, Ereğli, İnebolu, Giresun, Lazistan ve Canik idarecilerine emir gönderilmiştir³¹⁸. Bu dönemde Rize'de fener kullanılıp kullanılmadığı hakkında kesin bir bilgi yoktur ancak 1883 yılında Rize burnunda kurulması hakkında fenerler idaresine bir yazı gönderilmiştir³¹⁹. Bu tarihten uzun zaman sonra 1918 yılına ait bir yazışmada Rize Feneri'nin tamiri ve Batum Feneri'ni teftiş etmek üzere gönderilecek bir makinist ve bir marangoz ile üç görevlinin pasaportları için polis müdüriyetine başvurulduğuna dair belgeden yola çıkarak bu aradaki dönemde Rize'de bir fenerin kullanıldığını söylemek mümkündür³²⁰.

Kullanılan fenerin ahşap ya da taş bir malzemeden yapılıp yapılmadığı kesin değildir çünkü bu dönemde geçici fenerlerin kullanıldığı bilinmektedir. 1918 yılında Trabzon-Rize Muvakkat Fenerleri yerine yeni sipariş olunup mahalline sevk olunan fenerler ve aydınlatma aletleri için gümrük vergisi talep edildiği belirtilmiştir. Gümrükten vergisiz geçmesi için kanunen bir sakınca görülmemiştir. 1918 yılında Rize'de seyyar fenerlerin kullanıldığı anlaşılmaktadır. Rize-Trabzon'daki fener memurlarıyla gardiyanlarına iki kat maaş verildiği halde bu fenerlerin bulunduğu mahallerde yaşanan mahrumiyetten dolayı geçinmekte zorluk çektiklerinden hizmetlerini terk etmekte ve yerlerine başkaları bulunamamaktaydı. Eğer erzak ve ekmek verilmezse dört kat maaş karşılığında dahi bu görevi yürütmek istemeyecekleri belgelere yansımaktadır³²¹. Pirinç, şeker, ekmek, bulgur gibi gıda maddeleri verildiği

³¹⁶ Koca, “Denizlerimizi Aydınlatanlar: Türkiye’de Fenerlerin Kuruluşu ve Gelişimi”, 114.

³¹⁷ Yasemin Nemlioğlu Koca, “Denizlerimizi Aydınlatanlar: Türkiye’de Fenerlerin Kuruluşu ve Gelişimi”, *Journal of ETA Maritime Science(Jems)*, 6/2,(1018), 109.

³¹⁸ BOA, *HR.MKT.*, 439/31.

³¹⁹ BOA, *Hariciye Nezâreti Tahrirat-ı Hariciye Odası, (HR.TH.)*, 52/55.

³²⁰ BOA, *Dâhiliye Nezâreti Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti Seyrû Sefer Müdüriyet (DH.EUM.SSM.)*, 66/65.

³²¹ BOA, *DH.İ.UM.*, 19-16/1-18.

halde yeterli derecede memur bulmakta güçlük çekilmekteydi. Gereken destek ve erzağın verilmemesi halinde bu görevi yapacak kimse bulunamayacak hale geliyordu. Fenerlerin yakılmaya devam etmesi için gereken desteği verme işlemi Harbiye Nezareti'ne verilmiştir³²². Ek teşvikler gerekliliği vurgulanmıştır³²³. Seyyar fenerlerin kullanımı konusunda bu görevi yerine getirebilmek kolay bir iş olmadığı gibi fenerler için tecrübeli gardiyan ve görevliler ile geçici fenerlerin kullanımı bir süre daha devam ettirilmiştir. Rize kıyıları gemiler için oldukça zorlu sular olduğundan dolayı seygar fenerlerle Rize sahili boyunca gerekli yerlerde seygar fenerle bu güvenlik işini yerine getirmeye çalışmışlardır.

3.8. Karantinahaneler

Karadeniz'in ticarete açılmasıyla yaşanan yoğun deniz trafiği Rize-Batum arasındaki ticaret ve alışveriş trafiğinin artması kolera veya bulaşıcı hastalıkların kolaylıkla taşınmasına sebep olmuştur. Modern karantinalar Osmanlı Devleti'nde ilk kez II. Abdülhamid döneminde kurulmaya başlamıştır. Karantinalar ilk başlarda sadece tecritten ibaret sayılmış zamanla bulaşın hayvan, böcek, eşya hatta mekândan dahi olabileceği anlaşıldığından karantinalarda suda bekletme, ateşle yakma, tütsü gibi işlemler uygulanmaya geçirilmiştir. XIX. yüzyılda karantinahaneler daha çok limana yanaşan gemilerin patentinin ve sıhhi durumunun kontrol edilmesinden sorumlu yerler olmuştur. Profesyonel dezenfekte işlemini yerine getiren yerler ise tahaffuzhanelerdir. Bu yapılanmanın işleyişi ise önce karantina hekimi kontrolleri yapmakta kararı olumlu olursa gemiden mal, eşya ve yolcu indirilmekte yoksa tahaffuzhane dezenfekte edilmekteydi³²⁴.

Koleranın yayılmaya başlaması Karadeniz'de karantinaların kurulmasını zorunlu hale getirmiştir. Hopa'nın Rus sınırı olmasından sonra karantina mahalli olarak kabul edilmiştir³²⁵. Batum tarafından gelecek olan gemiler ve kayıklar Hopa Karantinahanesi'nde bekletileceklerdi³²⁶. Bu sürede Hopa'da karantina işlemini yapmak üzere bir askeri hekim görevlendirilmiştir³²⁷. Çok süre geçmeden Hopa'da

³²² BOA, *DH.İ.UM.*, 20/2.

³²³ Özlü-Çay, "Fenerlerin Deniz Ulaşımındaki Rolü ve Karadeniz Sahillerinde Kullanılan Fenerler", 90.

³²⁴ Yaşayanlar, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Doğu Karadeniz Sınırında", 402.

³²⁵ BOA, *A.MKT.MHM.*, 3/96.

³²⁶ BOA, *A.MKT.MHM.*, 5/18.

³²⁷ BOA, *BEO.*, 29/2113.

oluşturulacak karantina kordonları için Trabzon Vilayeti'nden elli kadar zabıt görevlendirilmiştir³²⁸. Rize-Batum arası alışveriş kesilmediğinden ahalinin karantinaya alınmadan geçişinin engellenmesi kararlaştırılmıştır³²⁹. Kolera salgını arttığı dönemde Trabzon Polathane Karantinahane'sinin kapasitesi aştığı için Hopa Karantinahanesi'ne daha fazla yük düşmüş ve burası artık bir tahaffuzhane görevi üstlenmiştir³³⁰. 1893'de Hopa'da Tahaffuzhane görev yapmaktaydı³³¹. Koleranın arttığı dönemlerde Kerç'den Hopa'ya kadarki sahillerin karantinaya alınması gereken yerler sınıfına sokulmuştur. Bunun için de Hopa'da inşa olunan karantina barakalarının inşası ve harcamaları için Lazistan Sancağı Mal Sandığı'ndan karşılanması istenmiştir³³². Bu barakaların kapasitesi fiziki şartları hakkında ayrıntılı bilgi bulunmamaktadır. Batum'un Osmanlı Devleti sınırları dışında kalmasından sonra Hopa, Sinop, Polathane karantinahaneleri önemli işlevler üstlenmiştir.

3.9. Eğitim Binaları

Osmanlı Devleti'nde Sultan II. Mahmut'tan itibaren devlet eliyle eğitimin yaygınlaştırılması temel politika haline gelmiştir³³³. Konumuz eğitim olmadığından eğitim sistemine değinmeyerek eğitim için kullanılan okul binalarını ve kapasiteleri hakkında bilgi vermeye çalışacağız.

Rize merkezinde yapılması planlanan mevcut hali yeterli gelmeyen diğer yapıların başında okul binaları gelmekteydi. Geleneksel olarak eğitim veren medreseler Rize'de de bulunmaktaydı. İlk defa devlet eliyle Rize'de rüştiye açılmıştır. 1875'te Rize kasabasında inşa olunan Rüştiye Mektebi bitirilmiş ve bir muallim atamasının gerçekleştirilmesi ve lazım olan kitapların gönderilmesi için Trabzon Vilayeti'ne yazı yazılmıştır. 1886 yılında Rize Rüştiyesi için istenen haritalar gönderilmiştir³³⁴. 1888 yılına gelindiğinde Rize Rüştiye Mektebi'nin öğrenci sayısı artmış ve Rize halkı bu durumun görüşülmesi için arzuhal göndermiştir. Yapılan ilk

³²⁸ BOA, *BEO.*, 33/2467.

³²⁹ BOA, *BEO.*, 30/2232.

³³⁰ BOA, *BEO.*, 41/3036.

³³¹ BOA, *DH.MKT.*, 1993/82.

³³² BOA, *A.MKT.MHM.*, 561/1.

³³³ Niyazi Berkes, *Türkiye'de Çağdaşlaşma*, (İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2013), 230.

³³⁴ BOA, *Maârif Nezareti Mektubî Kalemi (MF.MKT.)*, 32/8- 92/22.

mektebin halk yardımlarıyla yapıldığı arzuhalde belirtilmiştir³³⁵. 1893'te yeni programa göre eğitime devam eden mektepte muallim sayıları da artmaktaydı³³⁶. Rize Rüştüyesi'nin gündüzlü İdadi Mektebi'ne dönüştürülmesi için Lazistan İdare Meclisi mazbata sunmuştu. Bütün rüştiye mekteplerinin ıslah ve bazılarının idadiye dönüştürülmesi düşünüldüğünden istek olumsuz karşılanmıştır³³⁷. Rüştüyede iki muallim, bir Rika muallimi, bir Fransızca muallimi ve bir bevvap (kapıcı) görev yapmaktaydı³³⁸. 1894 yılında Rize Rüştüyesi eğitime kesintisiz devam etmiştir³³⁹.

Halk 1885'ten itibaren Rize'de bir idadi mektebi inşası için arzuhal sunmaya devam etmiştir³⁴⁰. Bu dönem bir mektep inşasının başladığı bilinmektedir. Mektebin arsası üzerinde bir takım anlaşmazlıkların olduğu belgelere yansımıştır. İdadi Mektebi'nin inşaatına tapusuz arazilerine müdahale edildiği iddiasıyla Metozade Osman ve Mehmet itirazda bulunmuşlardır. İtirazlar davaya sebep olmuştur³⁴¹. Mektebin yapımı için vilayetle görüşmeler devam etmiştir. 1887 yılında Mekteb-i İdadi'nin gece okuluna dönüştürülmesi düşünülmüştür. Eğer bu şekilde dönüştürülür ise sınıfların düzenlenebilmesi için planın bir mühendis tarafından yaptırılıp gönderilmesi vilayet tarafından bildirilmiştir. Rize merkezinde idadi için ayrılan bir bütçenin olduğu bilinmektedir. Vilayet bu bütçenin gönderilmesini istemiş ancak okul yapımının izni çıkmadan önce Rize merkezden bu miktarın gönderilmemesi Lazistan Mutasarrıflığı tarafından Maarif Nezareti'ne yazılmıştır³⁴².

İdadinin personel harcamaları Maarif Nezareti'ni ihtiyatlı olmaya sevk etmiştir. Rize'de idadi yapımının yüksek maliyete mal olacağı sebebiyle yazışmalar yapılmıştır. İdadinin inşası için 200 bin kuruş gerekmektedir ve Liva İdaresi'nden bildirilmiştir. Sancağın maarif gelirlerinden idadi inşasına yeterli derecede para birikmiş ise de yıllık geliri olan 10.000 kuruş mektebin masraflarına yetmeyecektir. Okulun yıllık masrafı 50.000kuruşa ulaşacaktır. Bunun yerine idadi programının 5 sene üzerine kurulması eğitimin 2 senesinde rüştiye programının uygulanması 3

³³⁵ BOA, *MF.MKT.*, 98/34.

³³⁶ BOA, *Maârif Nezareti Tedrisat-i İbtidaiyye Kalemî (MF.İBT.)*, 35/7.

³³⁷ BOA, *MF.MKT.*, 197/7.

³³⁸ BOA, *MF.İBT.*, 49/66.

³³⁹ BOA, *MF.İBT.*, 39/52.

³⁴⁰ BOA, *MF.MKT.*, 93/119.

³⁴¹ BOA, *DH.MKT.*, 1416/76.

³⁴² BOA, *MF.MKT.*, 93/115.

senesinde de idadi program uygulanması durumunda mevcut rüştiyenin idadi programını da yerine getirebileceği belirtilerek izin için Sadaret'e yazı sunulmuştur³⁴³.

Rize'nin bütçesinde mektebin yapımı için gereken miktarın biriktirildiği merkeze bildirilip inşası için yeniden izin istenmiş keşif defterinin hazırlanması talep edilmiştir. Israrlar karşısında karar alındığı anlaşılıyor. İnşaat için alınacak kereste ve taş için komisyon kurulmuştur. Gerekli taşın merkezden ve yakın çevreden temin etmek imkânı olmadığı belirtilmiş Lazistan Mutasarrıfı hazırlıkların hızlandırılması, mektebin inşası için merkezden izin istenmiştir.³⁴⁴. Bunun üzerine karar Şura-yı Devlet'e intikal etmiştir. Rize'de maarif gelirlerinden sarf olunmak üzere inşası kararlaştırılan idadının masraflarını karşılamaya yetmeyeceğinden rüştiye mektebinin lağvıyla ona verilen tahsisatın idadiye eklenerek idadi ile rüştiyenin birleştirilmiş programla yapılması kararlaştırılmıştı. Alınan kararda ahşap işlerinin yapılması için müteahhiti bulunmuş ise de taş işleri için talep veren olmamıştır. Mektebin inşası büyük inşaatlardandı. Bunun için taş işçiliği şart görülmüştür. Meclis-i İdare-i Liva ile Meclis-i Belediye azasından bir kişi ile yine bir sancak mühendisinden oluşan komisyonla inceleme yapılacak, keşif defteri düzenlenecekti ve Maarif Nezareti'ne gönderilecekti. İdadının inşasına karar verilmiştir³⁴⁵.

İdadi mektebi yapılmadan Trabzon Vilayeti'nden yeni bir düzenleme kararı alınmıştır. Trabzon İdadisi'ne akşam eğitimi ilave edilerek eğitime devam edilmesi ve bunun da sancaklarda yeniden idadi inşasını gerektirmeyeceği mütalaa edilmiştir, Fakat Rize Mekteb-i Rüştiyesi'nin "*müşkil ve belki müstahyel görüldüğünden ve livayı mezbur Rüştiye Mektebi dahil mevcut şekilde istiaba kâfi olmadığından bahisle Rize'de mükemmel bir Rüştiye Mektebi tesisi ile iktifa edilerek*" yine vilayetin diğer sancak merkezlerinde de idadi inşasından vazgeçilmesi bunun yerine Trabzon idadisinin akşam kısmı açılması kararlaştırılmıştır. Her sene zorunlu masrafları çıktıktan sonra bile kalacak miktarı idadi mektebini bir sene değil bir ay bile idareye kâfi gelmeyecekti. Bir mektep inşa edilse bile eğitim için gerekli masraflar karşılanamayacaktır. Bunun yerine merkez vilayette inşa edilen idadiye 300 gece talebesini kaldırabilecek Trabzon İdadisi' ne yönlendirilmesi kararlaştırılmıştır³⁴⁶.

³⁴³ BOA, *MF.MKT.*, 100/60.

³⁴⁴ BOA, *ŞD.*, 210/28.

³⁴⁵ BOA, *Meclis-i Vükela Meclis-i Vükela Mazbataları (MV.)*, 48/61.

³⁴⁶ BOA, *MF.MKT.*, 136/59.

Rize halkı merkezde bir idadinin olmasını zorunlu görmekteydi. İdadi için Rize'deki öğrenciler Trabzon'daki idadiye gönderilmekteydi. Mesafesi uzak olduğundan okul ihtiyacı çok gerekli görülüyordu. Ulema, müderrisler ve eşraf, idadinin açılması için birçok kez dilekçe vermişlerdi. Mekteb-i idadi inşa edilmek için bir arsa bağışlanmış ve masrafların yarısı ahali tarafından taahhüt edilmişti. Vilayet Maarif Müdürü'nün Rize'de olduğu bir sırada idadinin inşaatı kararlaştırılmıştır³⁴⁷. Aradaki bu dönemde Rize'deki erkek öğrenciler Trabzon İdadisi' nin akşam kısmında eğitim görmekteydi ve Trabzon İdadisi' nin de ücretli ve ücretsiz kısımları bulunduğu için ücretli kısmında sorun yaşamaktaydılar. Bu durumdan dolayı rüştiye mektebinin akşam kısmı da açılmıştır³⁴⁸.

1909 yılına gelindiğinde Lazistan Sancağı merkezinde inşa olunacak idadi mektebi için verilen halkın topladığı para sancak merkezinden gönderilmiştir. Ayrıca keşif name ve taahhüt senedi de Maarif Müdürlüğüne gönderilmiştir. Trabzon Vilayeti kanalıyla Maarif Nezareti'ne taahhüt senedi gönderilmiştir³⁴⁹. Artık Rize'de bir idadi mektebi yapıldığı anlaşılmaktadır. 1919 yılında Rize'de bir idadi olduğu ve eğitim gördüğü kesinleşmiştir³⁵⁰.

Rize'de merkeze bağlı nahiye ve kazalarda da rüştiye mektepleri bulunuyordu. Bu binalar halkın desteğiyle yapılmakta ve devlet bu okullara öğretmen atamaktaydı. Mapavri' de rüştiye açılmıştı. Bir muallimin yeterli olmadığı ikinci bir muallimin atanması için ahali istekte bulunmuş ancak Maarif Nezareti yeterli bütçe olmadığından bu isteğe olumsuz cevap vermiştir. Daha sonra Mapavri Rüştiyesi' nde iki muallim ve bir bevvabın görev yaptığı belgelerden anlaşılmaktadır³⁵¹.

1906 yılında Atina kazası Mollaveyis köyünde halk yardımı ile yapılan 3 katlı 30 odalı 2 geniş salonu bulunan rüştiye ve idadi yapılmak üzere devredilmiştir. Muallim atanması için nahiye meclisinden de talep gönderilmiştir³⁵². Bu sırada Hemşin'de de bir rüştiye faaliyette bulunuyordu³⁵³. Ayrıca Çinçiva köyünde de bir rüştiye faaliyette bulunuyordu³⁵⁴. Çinçiva'daki mektebin Hemşin merkezine

³⁴⁷ BOA, *BEO.*, 2072/155347.

³⁴⁸ BOA, *MF.MKT.*, 1069/9.

³⁴⁹ BOA, *MF.MKT.*, 1177/94.

³⁵⁰ BOA, *DH.UMVM.*, 40/56.

³⁵¹ BOA, *MF.İBT.*, 125/80; *MF.İBT.*, 125/80; BOA, *MF.İB.*, 249/66.

³⁵² BOA, *MF.İBT.*, 354/34.

³⁵³ BOA, *MF.İBT.*, 332/47.

³⁵⁴ BOA, *MF.İBT.*, 298/293.

taşınması kararı alınmıştı. Kararın alınmasından sonra merkez 13 köy ahalisi okula uygun bir hane tahsis etmişlerdir. Kara birçok anlaşmazlıklara sebep olmuştur. Kaymakamlık da bu karara destek vermiş, ancak taşınmanın masraflı olacağı anlaşıldığından bu karardan vaz geçilmiştir³⁵⁵. Halk kısa süre sonra Mollaveyis köyünde bir rüştiye mektebi inşa ederek Maarif Nezareti'ne terk etmiştir³⁵⁶. Mollaveyis' te inşa edilen rüştiyenin Maarif Nezareti'ne devredildiğine dair karar verilmiştir³⁵⁷. Çinçiva' daki mektebin merkeze taşınması girişimleri bundan sonra da devam etmiştir. Hemşin ve Çinçiva' daki rüştiyenin durumunu belirlemek üzere her iki yerlerin ve komşu köylerin nüfus bilgileri istenmiştir³⁵⁸. Taşıma yerine Çinçiva' daki rüştiyenin devam etmesiyle Hemşin'deki mektep için ayrıca tahsisat gönderilmesi kararlaştırılmıştır³⁵⁹. Ancak bütçe sorunları sebebiyle bu kararın uygulamaya geçirilmediği anlaşılmaktadır³⁶⁰.

Vilayet Meclisi'nden Maarif Nezareti'ne gönderilen yazıda bölge nüfus açısından büyük olduğundan açılması için yeniden talep yazılmıştır³⁶¹. Hemşin'in okul konusunda yazışmaları yaklaşık altı yıl boyunca devam etmiştir. Çinçiva' da bulunan rüştiyenin Hemşin merkezine taşınması konusunda Atina Kaymakamı ve Atina Maarif Komisyonu ve Trabzon Maarif Müdürü tavsiyede bulunmuştur. Yayınlanan her nahiye merkezinde bir rüştiye mektebi açılması tavrı gereğince mektebin taşınması için başvurular devam etmiştir. Bu başvurular sonuç vermiş, merkeze yakın 32 köy eğitimden mahrum kalacağı gerekçesiyle Hemşin merkezinde halk yardımıyla inşa olunan mektep binasına taşınmasına karar verilmişti³⁶². 1912 yılında bu mektebe İstanbul'dan bir muallimin ataması gerçekleşmiştir³⁶³.(Bkz. Ek 4)

Rize'ye bağlı kazalarda da rüştiyeler açılmıştır. Hopa kazası Arhavi nahiyesinde 1876 yılında bir rüştiye inşa edilmiş ve muallim atanmıştır³⁶⁴. Bu mektepte iki muallim ve bir kapıcı görev yapmakta ve 73 öğrenci kapasitesi bulunmaktaydı. Daha sonra yeni öğrenciler eklenmiştir. 1895 yılına gelindiğinde okul

³⁵⁵ BOA, *MF.İBT.*, 347/56.

³⁵⁶ BOA, *MF.İBT.*, 353/36.

³⁵⁷ BOA, *MF.İBT.*, 354/70.

³⁵⁸ BOA, *MF.İBT.*,354/71.

³⁵⁹ BOA, *MF.İBT.*, 358/86.

³⁶⁰ BOA, *MF.İBT.*,359/69.

³⁶¹ BOA, *MF.İBT.*, 361/1.

³⁶² BOA, *MF.İBT.*, 358/38.

³⁶³ BOA, *MF.İBT.*, 409/12; *MF.İBT.*,408/43.

³⁶⁴ BOA, *MF.MKT.*, 40/3.

bakımsızlıktan oturulmayacak bir hale gelmiştir. Civar mahalle ibtidai mekteplerinin usulü cedide eğitim gören öğrencilerinden her yıl öğrenci alınmasının faydalı olacağına dikkat çekilerek eğitimine devam etmesinin yararlı olacağı belirtilmiştir³⁶⁵.

3.10. Hastaneler

Şehir merkezinde hükümet konağı, hapisane gibi önemli kamu binalarının yanında hastane de yapılmıştır. 1889 yılında Rize’de iki hastane hizmete girmiştir. Şehirde Askeri ve Gureba Hastanesi’nin inşaatı bitirilmiştir³⁶⁶. Yine aynı yıl resmi açılışı yapıp hizmet vermeye başlamıştır³⁶⁷.

3.11. Muvakkithane

Osmanlı- Türk medeniyetinde imaret olarak bilinen kamu binalarından olan muvakkithaneler, geçmişte astronomi bilimi ile ilgili önemli kurumlardan biridir. Zaman ölçme bilgisi dışında matematik ve astronomi öğretilen eğitim merkezlerindendi. Osmanlı Devleti’nin hemen her şehir ve kasabasında bulunurdu³⁶⁸. Muvakkithaneler içinde kadran, usturlap, sekstant, kum saati, güneş saati gibi aletlerle zaman ölçümü yapılırdı. Buradaki görevliye muvakkit denirdi. 1902 yılında Rize İskelesi yakınında bir muvakkithane inşa edilmiştir³⁶⁹. İskelenin aktif kullanılmasından dolayı buraya gelenler açısından faydalı olacağı düşüncesi ile inşa edilmiş olan bu yapı 3X3 ebadında ufak bir oda kadardı.

Rize Muvakkithanesi’nin ana malzemesi kesme taş olup kapı ve pencereleri ahşaptandı³⁷⁰. Çokgen planlı olup çatısı alaturka kiremit ile kaplı bir yapıydı. Giriş kapısı dikdörtgen formlu ve kesme taş söveliydi. Giriş kapısı üzerinde dikdörtgen pano içinde kitabesi yer almaktaydı³⁷¹. Yapının ön tarafında iki yana açılan genişçe kapısı bulunmakta diğer cephelerinde de kemerli demir parmaklıklı pencereler

³⁶⁵ BOA, *MF.İBT.*, 49/4.

³⁶⁶ BOA, *DH.MKT.*, 1682/41.

³⁶⁷ BOA, *DH.MKT.*, 1512/111.

³⁶⁸ Tülay Zorlu, “Salnamelere Göre Doğu Karadeniz Bölgesi Muvakkithaneleri”, *Bellekten*, 78/283, (2014), 907.

³⁶⁹ Güvelioğlu, “Rize’nin Tarihe Gömülen Vakıf Eserleri”, 105.

³⁷⁰ Erdal Zeki Tomar, *Anadolu Muvakkithaneleri*, (Konya: Selçuk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2011), 311.

³⁷¹ Zorlu, “Salnamelere Göre Doğu Karadeniz Bölgesi Muvakkithaneleri”, 926.

bulunmaktaydı³⁷². Pencere formları beşik kemerli dikdörtgen formlu taş söveli³⁷³. Rize Muvakkithanesi'nin hangi tarihe kadar kullanıldığı hakkında kesin bir bilgiye ulaşamamıştır. Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde mekanik saatlerin artması, Sultan II. Abdülhamit Dönemi'nde de saat kulelerinin yaygınlaşması ile muvakkithanelerin işlevi azalmış zamanla birer birer yok olmuşlardır³⁷⁴.



³⁷² Kudret Emiroğlu, *Trabzon Vilayeti Salnamesi 1904 (TVS)*, (Ankara: Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı Yayınları, 2009), 176.

³⁷³ Zorlu, "Salnamelere Göre Doğu Karadeniz Bölgesi Muvakkithaneleri", 926.

³⁷⁴ Zorlu, "Salnamelere Göre Doğu Karadeniz Bölgesi Muvakkithaneleri", 907.

4.SONUÇ

İnsanlık tarihi boyunca ulaşım ve haberleşme birbirleriyle paralel olarak gelişmiş ve her çağda farklı boyutlara ulaşmıştır. İnsanlar, kavimler ve devletlerarası iletişimde ulaşım her zaman önemini korumuştur. Yeni buluşlar, gelişen teknoloji ulaşım ağını ve dolayısıyla haberleşmeyi kolaylaştırmış hızlı ve güvenilir kılmıştır. Yollar sistemli ve düzenli hale getirilmiştir. XIX. yüzyılda yaygınlaşmaya başlayan makineleşme kendini ulaşım sahasında göstermiş, buharlı gemiler, demir yolu ulaşımı, vapur taşımacılığı gibi çeşitli vasıtalarla devletlerin daha da güçlenmesini sağlamıştır. Haberleşme unsuru bu ulaşım vasıtalarının etkisiyle var olan sistemlerini dönüştürerek eski zor ve uzun zaman alan yapısından daha hızlı, güvenli ve kolay kullanılan bir yapıya dönüşmüştür.

XIX. yüzyıl itibariyle yaygınlaşmaya başlayan makineleşme teknolojinin artık çok farklı bir boyuta gelmesine neden olmuştur. Bütün dünyada olduğu gibi Osmanlı Devleti’de gelişen teknolojiye kayıtsız kalmamış imkânları dâhilinde her yeni teknolojiyi kullanma yoluna gitmiştir. Doğu Karadeniz’de yer alan Rize şehri ve çevre kazaları da bütün bu gelişmelerden nasibini almıştır.

Çalışmada Doğu Karadeniz Bölgesi’nde liman kenti özelliğine sahip Rize ve çevresinin XIX. yüzyılda ulaşım, haberleşme ve bayındırlık faaliyetlerinin gelişim sürecinde özellikle arazi yapısı ve hava şartları nedeniyle ulaşım konusunda birçok zorlukla karşılaşmış olduğu sonucuna varılmıştır. Büyük bir liman kenti olan Trabzon ile elverişli bir limana sahip Batum şehri arasında kalmış olması Rize’nin bir geçiş yeri olmasına neden olmuştur. Rize’de yapılması planlanan yolların yapım çalışmalarının arazi yapısı nedeniyle çok maliyetli oluşu planların hayata geçirilmesinde zorluklara neden olmuş birçoğu yarıda kalmıştır. Düzenli yolların sahil boyu ilerlediği anlaşılmaktadır. Bu durumun geçiş güzergâhı olması nedeniyle Batum’a ulaşma vasıtası olarak lüzumlu görülen kısımların yapımına gayret edildiği sonucuna varılmıştır. Rize’den Doğu Anadolu’ya ulaşabilmek için planlanan Rize-Erzurum Yolu’nun da planlandığı gibi yapılamadığı anlaşılmaktadır.

Kara yolu ulaşımındaki zorlukların yanı sıra deniz yolunun da aktif olarak kullanıldığı bu şehirde limanın korunaklı olmaması sebebiyle olumsuz hava şartlarından fazlasıyla etkilenmiştir. Gemiler iskeleye yanaşmakta zorluk çekmekte

olduklarından gemideki yük ve yolcular kayıklarla iskeleye çıkarılmış, bu durum ticareti olumsuz etkilemiştir. Yeni bir iskele yapımına karar verilmiştir. Bu vesile ile deniz yolunun daha kullanışlı hale gelmesi istenmiş ancak bu girişimin de proje aşamasında kaldığı anlaşılmıştır.

I. Dünya Savaşı yıllarında işgal altında kaldığı dönemde de Ruslar tarafından projelendirilen demir yolu yapımına teşebbüs edilmiştir. Ancak bu proje de hayata geçirilememiştir. Ulaşımın bu denli zorluklar neticesinde sağlandığı şehirde haberleşme konusunda özellikle deniz postacılığının aktif olduğu görülmektedir. Posta vapurları sayesinde şehirde haberleşme sağlanırken telgraf teknolojisinin gelişmesiyle Trabzon-Rize-Batum telgraf hattının yapımı kararlaştırılmış ve halkın da destekleriyle hayata geçirilmiştir. Telgraf hattı yapım aşamasında Rize, Trabzon ve Batum arasında iletişimin sağlanmasında geçiş güzergâhı olmuştur. Rize’de haberleşme konusu ulaşımın sağlanmasına göre daha kolay ve hızlı bir şekilde şehirde sağlanmıştır.

Çalışmamızda elde ettiğimiz bir diğer sonuç ise Rize, Lazistan Sancağı’ nın merkezi olduktan sonra bayındırlık faaliyetlerinde kamu binalarının ön planda olduğu konusudur. Merkezde bulunan birçok kamu binası uzun süre kiralama usulüyle kullanılmıştır. Yeni kamu binalarının yapılması için girişimler Rize’nin sancak merkezi olmasıyla başlamıştır. Rize’de kamu binalarının arsaları genellikle yerel halk tarafından bağışlanmaktaydı. Eğitim binaları da benzer girişimlere konu olmuştur.

KAYNAKÇA

- Akyıldız, Ali, *Osmanlıda Ulaşımın Modernleşmesi*, İstanbul: Timaş Yayını, 1.Baskı, 2019.
- Ak, Orhan Naci, *Rize'nin Yönetim Tarihi*, Rize: Çınar Eğitim, Kültür ve Yardımlaşma Derneği Yayınları, 2008.
- Albayrak, Gökçen C.-Dığıroğlu Filiz. "Rize İskelesi İnşa Projesi", *Rize Defteri 2*, ed. İsmail Kara. 99-113. İstanbul: Dergâh Yayını, 1.Basım,2013.
- Aslan, Taner, "Osmanlı Devleti'nde Avusturya Postaları", *Tarih ve Gelecek Dergisi*, 8/3 (2022), 714-728.
- Aslan, Zehra, "Doğu Karadeniz'in Gerçekleşmeyen "Demir yolu" Rüyası", *İndependet Türkçe*. (11 Ağustos 2021), <https://www.indyuturk.com/node/397691>
- Avcı, Yasemin, *Osmanlı Hükümet Konakları Tanzimat Döneminde Kent Mekânında Devletin Erki ve Temsili*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2017.
- Aydın, Önder, "Sultan II. Abdülhamid Dönemi Hükümet Konakları Üzerine Bir Tipoloji Denemesi: Türkiye'deki Özelliklerinin Plan-Mekan Analizi", *GRİD MİMARLIK, PLANLAMA VE TASARIM DERGİSİ*, 5/1, (2022), 97-128.
- Aydos, Hicran-Çetin Emrah, "Tanzimat Döneminde Osmanlı İmparatorluğu'nun Kalkındırma Düşüncesinin Bir Ürünü Olarak Meclis-i Umûr-i Nâfia", *Çeşm-i Cihan: Tarih, Kültür Sanat Araştırmalar E-Dergisi*, 8/1,(2021), 2-13. (Erişim: 13 Ocak 2023) <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/1799075>.
- Başaran, Sinan, "Rize'de Kurulan Belediye Teşkilatlarının Tarihçesine Genel Bir Bakış", *Iğdır Üniversitesi Sosyal Bilgiler Dergisi*, 15(2018), 209-231.
- Bay, Abdullah, "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Rize'nin İdaresi", *19.Yüzyıldan Cumhuriyet'e Rize*, 23-53. ed. Abdullah Bay- Resul Turan. Ankara: Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi Yayınları, 2021.
- Berkes, Niyazi, *Türkiye'de Çağdaşlaşma*, İstanbul: Yapı Kredi Yayını, 19. Baskı 2013
- Bostan, İdris, "Rize", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*,35/147-151. İstanbul: TDV Yayınları, 2008.
- BOA, Osmanlı Arşivi, *Ali Emiri Mahmut I,[AE.SMHD.I]* 126/9153.
- BOA, Osmanlı Arşivi, *Sâdaret Mektubî Kalemî Nezaret ve Devaîr, [A.MKT.NZD]*, Dosya No. 297, Gömlek No. 7; 107/95; 283/24.
- BOA, Osmanlı Arşivi, *Sâdaret Mektuî Muhimme Kalemî, [A.MKT.MHM]*, Dosya No.500, Gömlek No.38 ; 450/ 7; 3/96; 5/ 18; 561/ 41;

- BOA, Osmanlı Arşivi, *Sadâret Mektubî Kalemi Meclisi Vâlâ Evrakı*, [A.MKT.MVL], Dosya No. 78, Gömlek No. 5.
- BOA, Osmanlı Arşivi, *Sadâret Mektubî Kalemi Vilayat Evrakı*, [A.MKT.UM], Dosya No. 83, Gömlek No. 83.
- BOA, Babıali Evrak Odası Evrakı, [BEO], 30/2232; 2283/171178; 2267/169694; 29/2113; 3022/32; 3385/253822; 3496/262155; 3466/259915; 3017/226258; 29/2113; 33/2467; 30/2232; 41/3036; 2830/212193; 1231/92292; 2176/163144; 2072/155347.
- BOA, Osmanlı Arşivi, *Dâhiliye Nezâreti Mektubi Kalemi*, [DH.MKT], Dosya No. 1682, Gömlek No. 41; 1496/ 18; 1583/ 49; 1959/ 73; 807/ 1; 1973/ 61; 2473/ 41; 2500/ 82; 1557/ 22; 1486/ 6; 1599/ 71; 2171/ 32; 2046/81; 2046/ 115; 2098/ 72; 1348/ 12; 1381/ 88; 1288/ 44; 1605/ 65; 1652/144; 291/ 76; 1359/ 58; 1419/ 99; 1457/ 97; 1486/ 97; 1141/43; 1088/ 50; 1623/ 9; 1181/ 15; 1299/ 64; 1080/ 61; 2861/ 33; 2852/ 71; 558/ 48; 2824/ 77; 1291/ 64; 2741/ 96; 2725/ 95; 219/ 80; 1155/ 49; 2750/ 52; 2412/ 27; .2424/130; 1283/ 74; 1993/ 82; 1416/ 7; 1682/ 41; 1512/ 111; 974/26; 1049/ 44.
- BOA, Osmanlı Arşivi, *Dâhiliye Nezâreti Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti İkinci Şube*, [DH.EUM.2.Şb], Dosya No.2, Gömlek No. 52.
- BOA, Osmanlı Arşivi, *Dâhiliye Nezâret-i Emniyet-i Umumiye Müdüriyet-i Beşinci Şube*, [DH.EUM.5.Şb.], Dosya No. 17, Gömlek No. 13; 20/52.
- BOA, Osmanlı Arşivi, *Dâhiliye Nezâreti Tesrî-i Muamelat ve Islahat Komisyonu*, [DH.TMIK.S], Dosya No. 15, Gömlek No. 68; 5/85; 67/7;
- BOA, Osmanlı Arşivi, *Dâhiliye Nezâreti Tesrî-i Muamelat ve Islahat Komisyonu Muamelat*, [DH.TMIK.M], Dosya No. 46, Gömlek No. 14; 162/23; 243/61;
- BOA, Osmanlı Arşivi, *Dâhiliye Nezâreti Şifre Kalemi*, [DH.ŞFR], Dosya No. 446, Gömlek No. 55; 44/55; 445/105; 594/61; 502/5;
- BOA, Osmanlı Arşivi, *Dâhiliye Nezâreti Umur-i Mahalliye ve Vilayât Müdürlüğü Evrakı*, [DH.UMV.M], Dosya No. 60, Gömlek No.54; 74/34; 40/56.
- BOA, *Osmanlı Arşivi, Dâhiliye Nezâreti Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti Seyrû Sefer Müdüriyet*, [DH.EUM..SSM], Dosya No. 66, Gömlek No. 65.
- BOA, Osmanlı Arşivi, *Dâhiliye Nezâreti Mebâni-i Emiriye Hapishâneler Müdüriyeti*, [DH.MB.HPS], Dosya No. 3, Gömlek No. 37; 3/44; 57/21; 145/67; 146/4; 49/40; 3/38; 145/3; 148/81; 18/18; 33/9; 20/29; 3/30.
- BOA, Osmanlı Arşivi, *Dâhiliye Nezâreti İdare*, [DH.ID], Dosya No.3, Gömlek No.54; 15/10; 74/62; 127/2.
- BOA, Osmanlı Arşivi, *Dâhiliye Nezâret-i Muhaberât-ı Umumiye İdaresi*, [DH.MUI], Dosya No.58, Gömlek No. 63; 136/33; 301/16; 301/16;

- BOA, Osmanlı Arşivi, *Dâhiliye Nezâreti Mebâni-i Emiriye Hapishâneler*, [DH.MB.HPS.M], Dosya No. 15, Gömlek No. 38; 7/83; 44/16; 7/37;
- BOA, Osmanlı Arşivi, *Dâhiliye Nezâret-i İdare-i Umumiye*, [DH.İUM], Gömlek No. 19, Dosya No. 16, 1/18; 20/2; 20/19/13/35;
- BOA, Osmanlı Arşivi, *Dâhiliye Nezâret-i İdare-i Umumiye Ekleri*, [DH.İUM.EK], Dosya No.49, Gömlek No. 51.
- BOA, Osmanlı Arşivi, *Evkâf, Evkâf Defteri*, [EV.d.], Defter No.19290
- BOA, Osmanlı Arşivi, *Hariciye Nezareti İdare*, [HR.İD], Dosya No. 40, Gömlek No.1
- BOA, Osmanlı Arşivi, *Hariciye Nezâreti Siyasi Kalemi*, [HR.SYS], Dosya No. 2377, Gömlek No. 23; 1746/12.
- BOA, Osmanlı Arşivi, *Harita. Dosya*, [HRT.h], Harita No. 0960.
- BOA, Osmanlı Arşivi, *Hariciye Nezâreti Mektubî Kalemi*, [HR.MKT], Dosya No. 443, Gömlek No. 88; 125/97; 277/76; 733/71; 733/82; 725/32; 576/80; 576/84; 439/31; 476/69; 671/61; 277/76;
- BOA, Osmanlı Arşivi, *Hariciye Nezâreti Tahrirat-ı Hariciye Odası*, [HR.TH], Dosya No. 52, Gömlek No. 55.
- BOA, Osmanlı Arşivi, *Hariciye Nezâreti Tercüme Odası*, [HR.TO], Dosya No. 53, Gömlek No. 15; 141/102.
- BOA, Osmanlı Arşivi, *Hariciye Nezareti Petersburg Sefareti*, [HR.SFR1], Dosya No. 15/, Gömlek No. 8.
- BOA, Osmanlı Arşivi, *İrade Dâhiliye*, [İ.DH], Dosya No. 252, Gömlek No. 15453; 600/41802; 663.46171/ 89; 1419/2; 1456/29; 131/51; 1326-B; 252/15453.
- BOA, Osmanlı Arşivi, *İrade Hariciye*, [İ.HR], Dosya No. 225, Gömlek No. 13164.
- BOA, Osmanlı Arşivi, *İrade Meclis-i Vâlâ*, [İ.MVL], Dosya No. 542, Gömlek No. 24336.
- BOA, Osmanlı Arşivi, *İrade Meclis-i Umui*, [İ.MLU], Dosya No. 8, Gömlek No. 14.
- BOA, Osmanlı Arşivi, *İrade Telgraf ve Posta*, [İ.PT], Dosya No. 9, Gömlek No.37.
- BOA, Osmanlı Arşivi, *İrade, Meclis-i Mahsûs*, [İ.MMS], Dosya No. 168, Gömlek No. 14.
- BOA, Osmanlı Arşivi, *İrade Şura-yı Devlet*, [İ.ŞD], Dosya No. 42, Gömlek No. 2224; 93/5523; 28/1360; 48/2628; 114/6862; 48/2628.
- BOA, Osmanlı Arşivi, *Maliyeden Müdevver Def. Maliyeden Müdevver Defterler*, [MAD.d], Defter No. 4271.

- BOA, Osmanlı Arşivi, *Maârif Nezareti Mektubî Kalemi*, [MF.MKT], Dosya No. 32, Gömlek No. 8; 92/22; 98/34; 197/7; 93/119; 93/115; 100/60; 136/59; 1069/9; 1177/94; 405/15; 40/3.
- BOA, Osmanlı Arşivi, *Maârif Nezareti Tedrisat-i İbtidaiyye Kalemi*, [MF.İBT], Dosya No. 49, Gömlek No. 66; 39/52; 35/7; 354/34; 377/17; 332/47; 298/293; 359/9; 347/56; 353/36; 354/70; 354/71; 358/86; 359/69; 361/1; 358/38; 409/12; 408/43; 49/4; 125/80.
- BOA, Osmanlı Arşivi, *Maliye Nezareti Emlak-ı Emiriyye Müdüriyeti*, [BML.EEM], Dosya No. 965, Gömlek No. 16; 1037/9; 977/15; 771/37; 840/35;
- BOA, Osmanlı Arşivi, *Meclis-i Vükela Meclis-i Vükela Mazbataları*, [MV], Dosya No. 48, Gömlek No. 61.
- BOA, Osmanlı Arşivi, *Meclis-i Vâlâ Meclis-i Vâlâ Evrak-ı*, [MVL], Dosya No. 711, Dosya No. 112; 728/39; 732/59; 1058/2; 7725/109; 711/114; 23/18.
- BOA, Osmanlı Arşivi, *Plan kroki, Plan Kroki*, [PLK.p], Dosya No.6217.
- BOA, Osmanlı Arşivi, *Şura-yı Devlet*, [ŞD], Dosya No. 1831, Gömlek No.14; 185/ 11; 1826/ 35; 2406/14; 1825/18; 2513/ 35; 1826 /15; 277/68; 1156/ 38; 1826/27/; 1825/ 65; 603/50; 590/ 56; 210/28.
- BOA, Osmanlı Arşivi, *Yıldız Sadaret Hususi Maruzat Evrakı*, [Y.A. HUS], Dosya No. 175, Gömlek No. 110.
- BOA, Osmanlı Arşivi, *Yıldız Perakende Askeri Maruzâtı*, [Y.PRK.ASK], Dosya No. 9101, Gömlek No. 85; 53/93; 56/44; 49/19; 151/19; 229/29.
- BOA, Osmanlı Arşivi, *Yıldız Sadâret Resmi Evrakı*, [Y.A.RES], Dosya No.112, Gömlek No. 83; 145/40.
- BOA, Osmanlı Arşivi, *Yıldız Perakende Umum Vilayetler*, [YPRK.UM], Dosya No. 37, Gömlek No. 57.
- BOA, Osmanlı Arşivi, *Zaptiye Nezâreti Zaptiye Nezâreti Belgeleri*, [ZB], Dosya No. 334, Gömlek No. 4.
- Çadırcı, Musa, “Tanzimat Döneminde Karayolu Yapımı”, *Tarih Araştırmaları Dergisi*,15 (1995), 154-155.
- Çakılcı, Diren, Osmanlı Devleti’nde Uluslararası Telgraf İşbirliği: Sicilyateyn/İtalya Örneği, *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları Dergisi*, 13/25-26, (2016), 51-82.
- Çay, Mustafa Murat- Özlü Zeynel, “Fenerlerin Deniz Ulaşımındaki Rölü ve Karadeniz Sahillerinde Kullanılan Fenerler”, *Geçmişten Günümüze Karadeniz’de Ulaşım*,81-114. ed. Mehmet Okur vd. Trabzon: Karadeniz Teknik Üniversitesi Yayınları, 2020.

- Çetin, Emrah, *Tanzimat'tan Meşrutiyet'e Karayolu Ulaşımı*. Ankara: Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2013.
- Çetin, Cemal, "Anadolu İskeleleri ve Karayolu Bağlantıları(XVI Yüzyılın Sonları)", *The Journal of Academic Social Science Studies*, 28 (2014), 354-356.
- Deveci, Muhammet Ali, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Bitlis Vilayetinde Ulaşım ve Haberleşme*, Hatay: Hatay Mustafa Kemal Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2019.
- Dinç, Fasih, 19. Yüzyıl Osmanlı Merkezileşmesinin Serbest Ticaret Faaliyetleriyle İlişkisi: Osmanlı Irak'ı Örneği, *Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 29, (2021), 399-434.
- Durmuş, Buşra, *1880-1914 Yılları Arasında Karadeniz'de Kaçakçılık (Silah ve İnsan)*, Ordu: Ordu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2021
- Ekinci, İlhan, "Osmanlı Vapur Kumpanyaları ve İmajları Hakkında", *Kebikeç İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırma Dergisi*, 21 (2006), 73-96.
- Emir, Osman, "M.Ö.VI. Yüzyıllarda Samsun ve Çevresinde Kolonizasyon Faaliyetleri", *Samsun Sempozyumu 13-16 Ekim 2011*, ed. Mahmut Aydın-Bekir Şişman vd. 3/663-672. Samsun: Ceylan Ofset Yayını, 2011.
- Emiroğlu, Kudret, *Trabzon Vilayeti Salnamesi 1869 (TVS)*, 1, Ankara: Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı Yayınları, 1993.
- Emiroğlu, Kudret, *Trabzon Vilayeti Salnamesi 1870 (TVS)*, 2, Ankara: Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı Yayınları, 1993.
- Emiroğlu, Kudret, *Trabzon Vilayeti Salnamesi 1871 (TVS)*, 3, Ankara: Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı Yayınları, 1993.
- Emiroğlu, Kudret, *Trabzon Vilayeti Salnamesi 1872 (TVS)*, 4, Ankara: Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı Yayınları, 1994.
- Emiroğlu, Kudret, *Trabzon Vilayeti Salnamesi 1873 (TVS)*, 5, Ankara: Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı Yayınları, 1995.
- Emiroğlu, Kudret, *Trabzon Vilayeti Salnamesi 1873 (TVS)*, 6, Ankara: Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı Yayınları, 1995.
- Emiroğlu, Kudret, *Trabzon Vilayeti Salnamesi 1875 (TVS)*, 7, Ankara: Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı Yayınları, 1995.
- Emiroğlu, Kudret, *Trabzon Vilayeti Salnamesi 1876 (TVS)*, 8, Ankara: Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı Yayınları, 1995.
- Emiroğlu, Kudret, *Trabzon Vilayeti Salnamesi 1877 (TVS)*, 9, Ankara: Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı Yayınları, 1995.

- Emirođu, Kudret, *Trabzon Vilayeti Salnamesi 1878 (TVS)*, 10, Ankara: Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı Yayınları, 1999.
- Emirođu, Kudret, *Trabzon Vilayeti Salnamesi 1879 (TVS)*, 11, Ankara: Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı Yayınları, 1999.
- Emirođu, Kudret, *Trabzon Vilayeti Salnamesi 1881 (TVS)*, 12, Ankara: Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı Yayınları, 1999.
- Emirođu, Kudret, *Trabzon Vilayeti Salnamesi 1888 (TVS)*, 13, Ankara: Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı Yayınları, 2002.
- Emirođu, Kudret, *Trabzon Vilayeti Salnamesi 1892 (TVS)*, 14, Ankara: Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı Yayınları, 2005.
- Emirođu, Kudret, *Trabzon Vilayeti Salnamesi 1894 (TVS)*, 15, Ankara: Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı Yayınları, 2007.
- Emirođu, Kudret, *Trabzon Vilayeti Salnamesi 1896 (TVS)*, 16, Ankara: Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı Yayınları, 2007.
- Emirođu, Kudret, *Trabzon Vilayeti Salnamesi 1898 (TVS)*, 17, Ankara: Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı Yayınları, 2007.
- Emirođu, Kudret, *Trabzon Vilayeti Salnamesi 1900 (TVS)*, 18, Ankara: Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı Yayınları, 2008.
- Emirođu, Kudret, *Trabzon Vilayeti Salnamesi 1901 (TVS)*, 19, Ankara: Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı Yayınları, 2008.
- Emirođu, Kudret, *Trabzon Vilayeti Salnamesi 1902 (TVS)*, 20, Ankara: Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı Yayınları, 2008.
- Emirođu, Kudret, *Trabzon Vilayeti Salnamesi 1903 (TVS)*, 21, Ankara: Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı Yayınları, 2008.
- Emirođu, Kudret, *Trabzon Vilayeti Salnamesi 1904 (TVS)*, 22, Ankara: Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı Yayınları, 2009.
- Erdem, Sevim, *Sultan II. Abdülhamit Devri(1876-1908) Osmanlı Devleti'nde Bayındırlık Faaliyetleri* Elazığ: Fırat Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2010.
- Erol, Burak Gani, “Ortaçağda Rize ve Çevresi”, *Başlangıçtan 19. Yüzyıla Rize Tarihi*, 154-210. ed. Burak Gani Erol-Ali Güveloğlu-Eyüp Kul. Ankara: Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi Yayınları, 2021.
- Güveloğlu, Ali, “Rize'nin Eskiçağ Tarihi Araştırmalarında Karşılaşılan Bazı Sorunlar Üzerine Notlar”, *Başlangıçtan 19. Yüzyıla Rize Tarihi*, 23-42.ed. Burak Gani Erol-Ali Güveloğlu-Eyüp Kul. Ankara: Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi Yayınları,

2021.

- Güvelioğlu, İsak Güven, *Rize'nin Tarihe Gömülen Vakıf Eserleri*, İstanbul: Rize Araştırmaları Vakfı İktisadi İşletmesi Yayınları, 1.Baskı 2017.
- Gülsoy, Ufuk, "Osmanlı Devrinde Anadolu ve Bağdat Demir Yolları", *Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz- Demiryolları*, 287-308. ed. Vahdettin Engin- Ahmet Uçar-Osman Doğan. İstanbul: Çamlıca Yayını 2.Baskı. 2013.
- Halaçoğlu, Yusuf, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme(Menziller)*, İstanbul: İlgi Kültür Sanat Yayıncılık Ltd. Şti, 1.Baskı, 2014.
- Halaçoğlu, Yusuf," Osmanlı İmparatorluğu'nda Menzil Teşkilatı Hakkında Bazı Mülahazalar", *Osmanlı Araştırmaları Dergisi*, 2/2,(1981), 123-132.
- Halaçoğlu, Yusuf, "Menzil", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, 29/159-161. Ankara: TDV Yayınları, 2004.
- Hamzaoğlu, Kubilay, "XIX. Yüzyılda Trabzon Vilayetinde Kaçakçılık Güzergâhları ve Rotaları", *History Studies*, 12/6, (2020),3108-3126.
- Hut, Davut, "Buharlı Gemiler Çağında Osmanlı Deniz ve Nehiryolu Ulaşımı", *Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz- Demiryolları*,107-145. ed. Vahdettin Engin-Ahmet Uçar-Osman Doğan. İstanbul: Çamlıca Yayını 2.Baskı. 2013.
- Hut, Davut, "Rize'de Osmanlı Dönemi Vapur Ulaşımı", *Rize Defteri*3, 27-45. ed. İsmail Kara İstanbul: Rize Belediyesi Kültür Yayınları, 2016
- Kaçar, Mustafa, *Osmanlı Telgraf İşletmesi (1854-1871)* İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 1986.
- Kaçar, Mustafa, "Osmanlı Telgraf İşletmesi", *Çağını Yakalayan Osmanlı*, 45-120, ed. Ekmelettin İhsanoğlu- Mustafa Kaçar, İstanbul: IRCICA Yayınları, 1995.
- Kalyoncuoğlu, Kamil Semih, *Lazistan Sancağı'nın Sosyo Ekonomik Yapısı (1877-1918)*, İstanbul: Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2019.
- Karal, Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi V.Cilt Nizam-ı Cedid ve Tanzimat Devirleri (1877-1856)*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2011.
- Karakaş Özur, Nazan, *Rize Şehri'nin Kuruluş ve Gelişmesi*, Ankara: Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2001.
- Karakulak, Mesut, *Osmanlı Sularında Rus Vapurları Buharlı Çağında Rus Vapur Ve Ticaret Kumpanyası (1856-1914)*, Ankara: Türk Tarh Kurumu Yayınları, 2019.
- Kâhya, Esin, "Türkiye'de İlk Demir Yolları", *Bellekten LII* 22, 52/202. (Nisan 1988), 209-218.

- Keskin, Özkan-Sönmez, Ali, “Telgrafın Osmanlı İmparatorluğu’nda Yayılması: Çanakkale Telgraf Hattı Örneği”, *Ankara Üniversitesi Osmanlı Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 25 (2009), 67 -81.
- Kısa, Ahmet “1.Dünya Savaşı Yıllarında Trabzon Vilayetinde Yolların Durumu ve Askeri Nakliyat Üzerine Etkileri”, *Geçmişten Günümüze Karadeniz’de Ulaşım*, ed. Mehmet Okur, Ülkü Köksal, Volkan Aksoy, Trabzon: Karadeniz Teknik Üniversitesi Yayınları, 2020.
- Koch, Karl, *REISE, IMPONTISCHHE GEBIRGE (Prof. Dr. Karl Koch’un 1843- 1844 Yıllarında Doğu Gezileri) (Prof. Dr. Karl Koch’ un Rize Dağlarındaki Seyehatleri,)* çev. Tahir Devenci, ed. Muzaffer Arıcı, Odak Ofset Yayınları, 2.Baskı.1995.
- Koca, Yasemin Nemlioğlu, “Denizlerimizi Aydınlatanlar: Türkiye’de Fenerlerin Kuruluşu ve Gelişimi”, *Journal of ETA Maritime Science(Jems)*, 6/2,(2018), 103-117.
- Köse, Bayram Arif, Ortaçağda Rize ve Çevresinin Tarihi Coğrafyası Hakkında Bir Değerlendirme”, *History Studies Internatioal Journal Of History* 6/4(2014) 71-86.
- Küçükuşurlu, Murat, “Meşrutiyet Devrinde Trabzon-Erzurum Demir yolu Teşebbüsleri”, *Osmanlı Araştırmaları Dergisi*, 32/32, (2008),283-322.
- Öndeş, Osman, *Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi*, İstanbul: İMEAK Deniz Ticaret odası Yayınları, 2013.
- Öntuğ, M.Murat – Yılmaz, Banu, “XIX. Yüzyılın sonu XX. Yüzyılın Başlarında Rize Hapishanesi’nin Genel Durumu”, *Karadeniz Araştırmaları Dergisi*, 18/69 (2021), 57-69.
- Öztürk, İlker, *Osmanlı İmparatorluğu’ndan Günümüze Demir Yollarının Gelişimi*, İstanbul, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2009.
- Şemseddin Sami, *Kâmûs-i Turkî*, İstanbul: Çağrı Yayınları 2010.
- Sarı, Mustafa “Ermenistan İçin Karadeniz’e Bir Çıkış Kapısı: Batum-Kars Demir yolu Projesi(1919-1920)”, *Tarihte Ermeniler ve Ermeni Meselesi*. 721-724. ed. Bünyamin Kocaoğlu, Samsun: Kültür Yayınları, 2017.
- Satan, Ali, “Osmanlı’nın Demir yolu Çağına Girişi”, *Osmanlı’da Ulaşım Kara-Deniz-Demiryolları*, 209-236. ed. Vahdettin Engin- Ahmet Uçar-Osman Doğan, İstanbul: Çamlıca Yayını, 2.Baskı, 2013.
- Selen, H. Sadi, “Türkiye’nin Yol Sistemleri”, *Coğrafya Dergisi* 3/4,(Ocak 1943), 352-371.
- Soydemir, Selman, “Osmanlı Devrinde Hac Yolları”, *Osmanlı’da Ulaşım Kara-Deniz-*

Demiryolları, 53-66.ed. Vahdettin Engin- Ahmet Uçar-Osman Doğan, İstanbul: Çamlıca Yayını, 2.Baskı, 2013.

Tan, Hakan, “Osmanlı Devleti’nde Hapishanelerin Islah Çalışmalarına Dair Bir İnceleme: Çarşamba Hapishanesi”, *History Studies*, 12/3 (2020), 1057-1084.

Taştemir, Mehmet, ”Klasik Devirde Osmanlı’da Kara Ulaşımı ve Yollar”, *Osmanlı’da Ulaşım Kara-Deniz- Demiryolları*, 13-37.ed. Vahdettin Engin- Ahmet Uçar-Osman Doğan, İstanbul: Çamlıca Yayını, 2.Baskı, 2013.

Tekel, İlhan – İlkin, Selim, Osmanlı İmparatorluğu’nda On Dokuzuncu Yüzyılda Araba Teknolojisi ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler”, *Çağını Yakalayan Osmanlı*, 395-482.ed. Ekmelettin İhsanoğlu- Mustafa Kaçar, İstanbul: IRCICA Yayınları, 1995.

Tekdemir, Aziz, “Tanzimat Dönemi Nafia Nezareti”, *Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi* 1/1(2011),121-144.

Toptaş, Seyfi, *İttihat ve Terakki Cemiyeti ve Osmanlı Posta ve Telgraf Teşkilatı*, Ankara: Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2004.

Tomar, Erdal Zeki, *Anadolu Muvakkithaneleri*, Konya: Selçuk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2011.

Turan, Resul, “Connecting To Trabzon Russia: Batumi-Trabzon Military Reilway Project (1916-1917)”, *International journal of Russian Studies* 9/1 (2021/1) 55-63.

Turan, Resul-Usta, Veysel, *Yarım Kalmış Bir Rüya: Trabzon-Erzurum, Trabzon-Batum Demir yolu Projeleri*, İstanbul: Sarender Yayınları, 2022.

Tural, Osman, vd., *Geçmişten Günümüze Posta*, Ankara: PTT Genel Müdürlüğü Yayını. 2007

Usta, Yeliz- Aslan, Zehra, “Rize’de Birinci Dünya Savaşı Yıllarında Rus Donanmasının Faaliyetleri ve Göçmenlerin Durumu”, (1915-1917), *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 9/17 (2014), 71-84.

Uygun, Süleyman, “Karadeniz Suları İçinde Fransız Pauquet Vapur Kumpanyası (1878-1914)”, *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 20 (2016), 137-172.

Uygun, Süleyman, *Mesajeri Maritim Kumpanyası ve Osmanlı Devleti’nde Fransız Sömürgeciliği (1851-1914)*, Sakarya: Sakarya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2013.

Yaşayanlar, İsmail, “Osmanlı İmparatorluğu’nun Doğu Karadeniz Sınırında Emraz-ı Sâriye İle Mücadele: Batum Karantinahaneleri” ,*Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 28 (2020), 401-412.

Yazıcı, Nesimi, “Osmanlı Telgrafi’nda Dil Konusu”, *Ankara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, 26/1-4, (1983), 751-764.

Yazıcı, Nesimi, “Tanzimatta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı”, *Ankara Üniversitesi Osmanlı Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 3/3 (1992), 333-376.

Zorlu, Tülay, “Salnamelere Göre Doğu Karadeniz Bölgesi Muvakkithaneleri”, *Bellekten*, 78/283 (2014), 907-930.



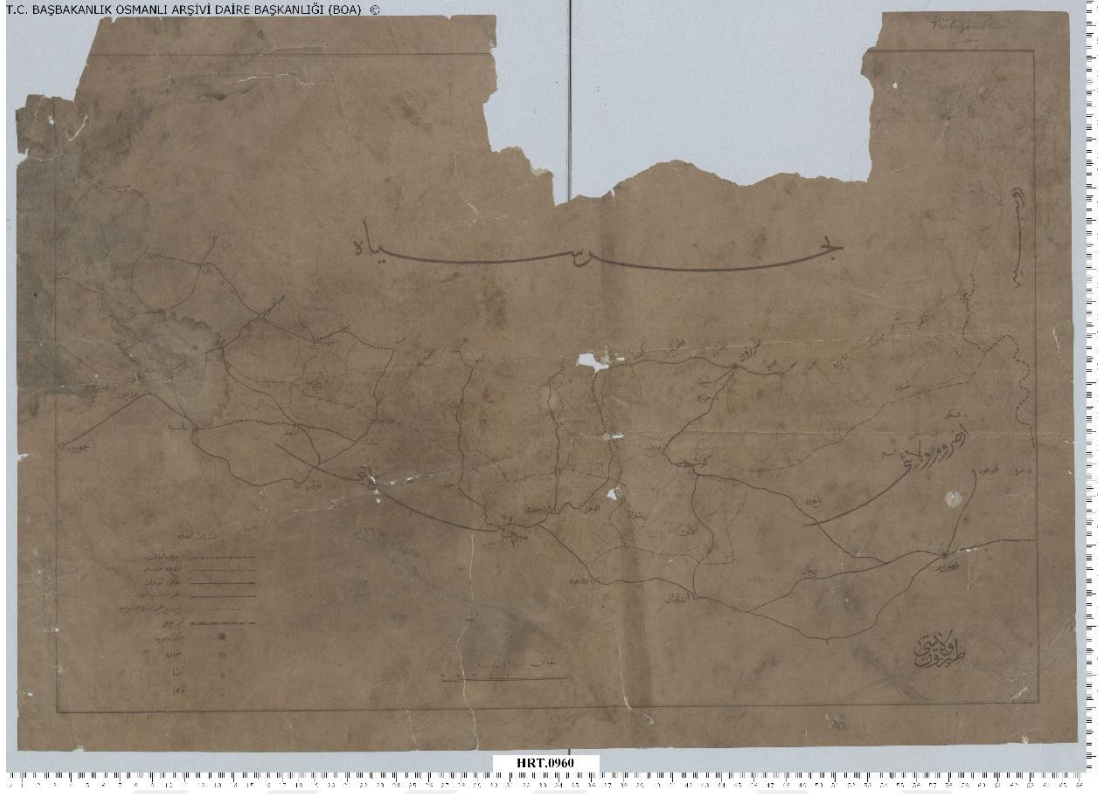
EKLER

Ek-1. Rize Kara Yolu Haritaları

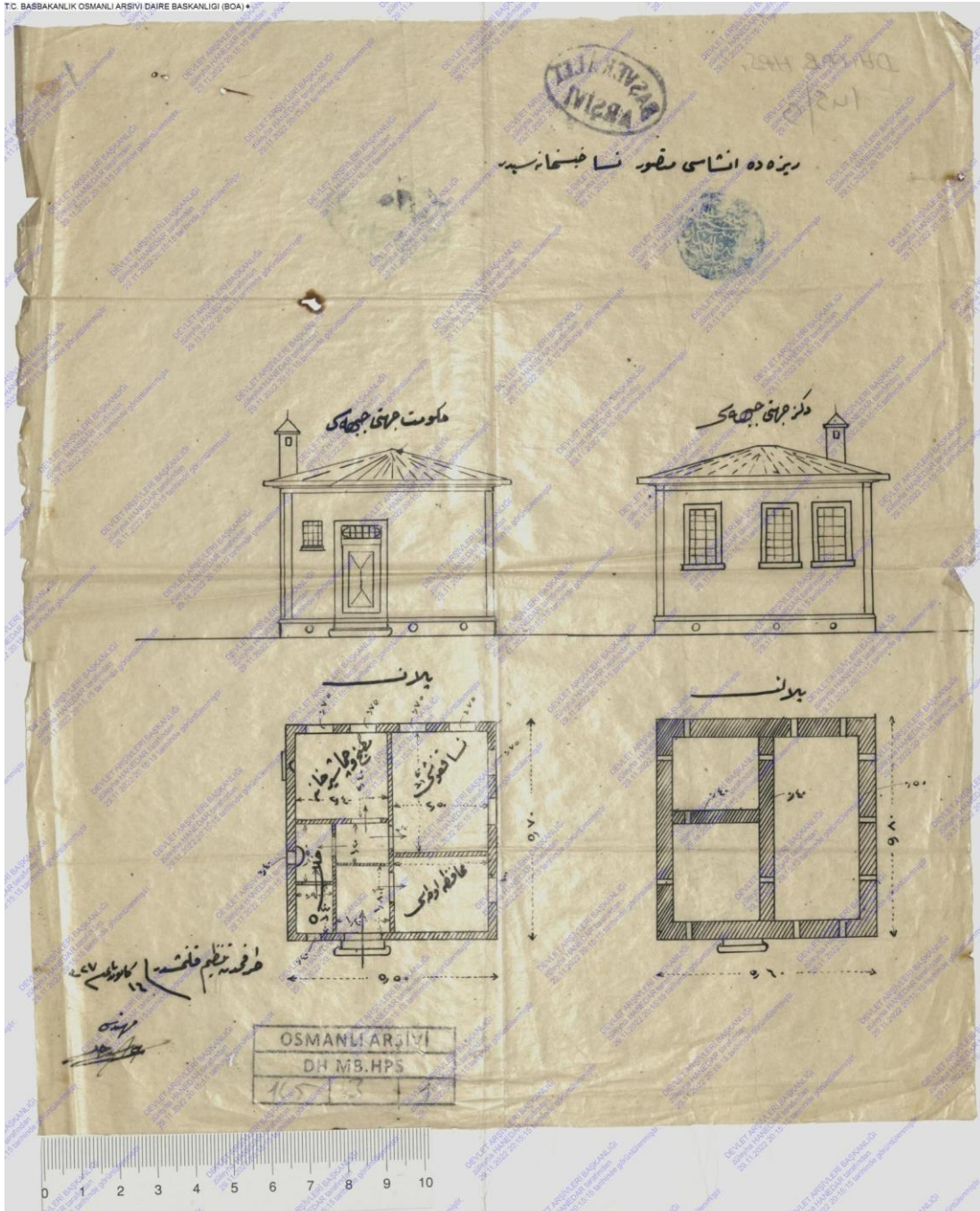


Rize Şose Yol Haritası (HRT.h. 00960)

Ek-1 (Devam). Rize Kara Yolu Haritaları

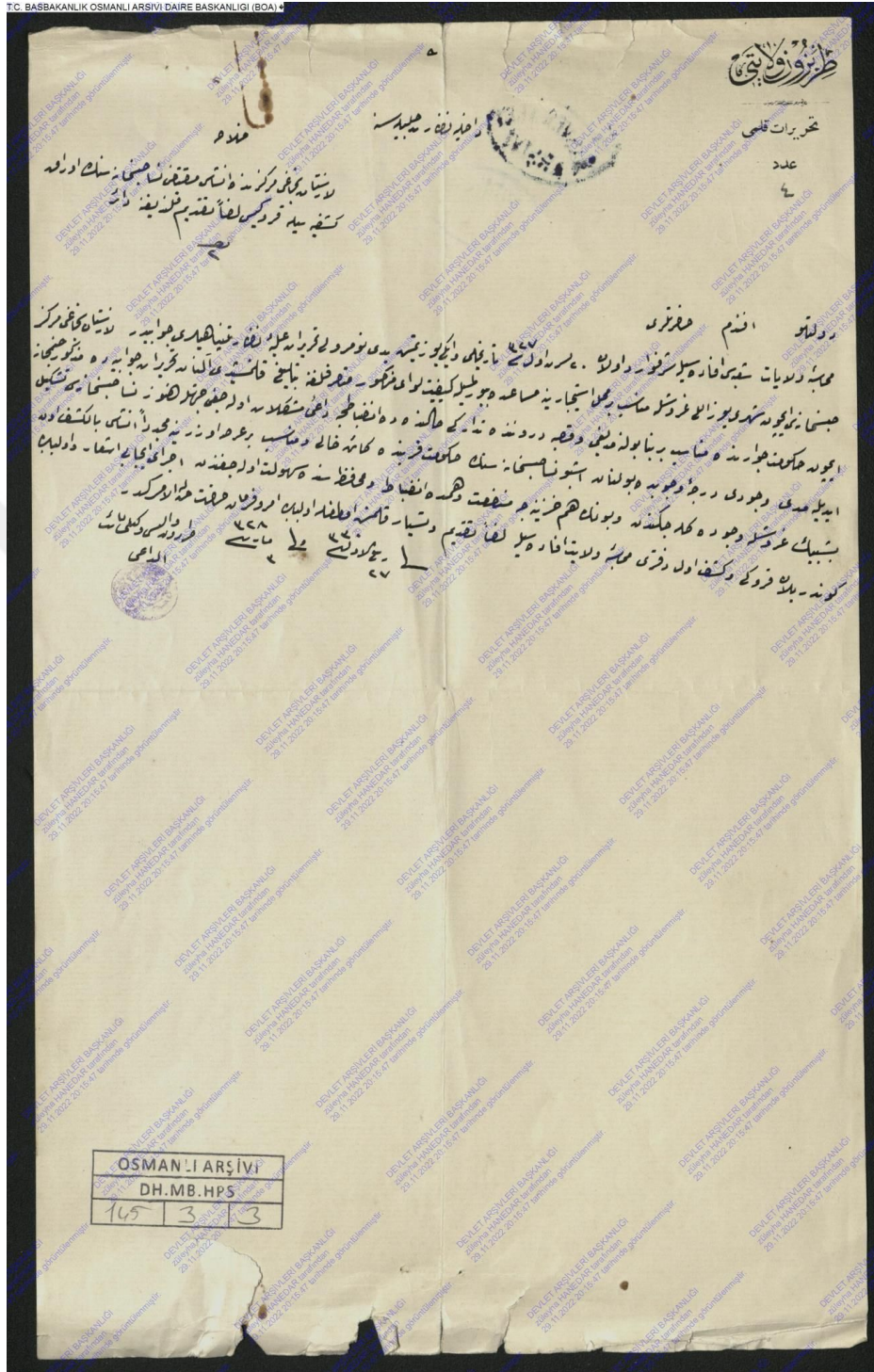


Ek-3. Rize Hapishane Projeleri



Rize Hapishane Projesi (DH. MB. HPS. 145/3)

Ek-4. Rize Hapishane Projeleri



DH.MB.HPS.00145.00003.003

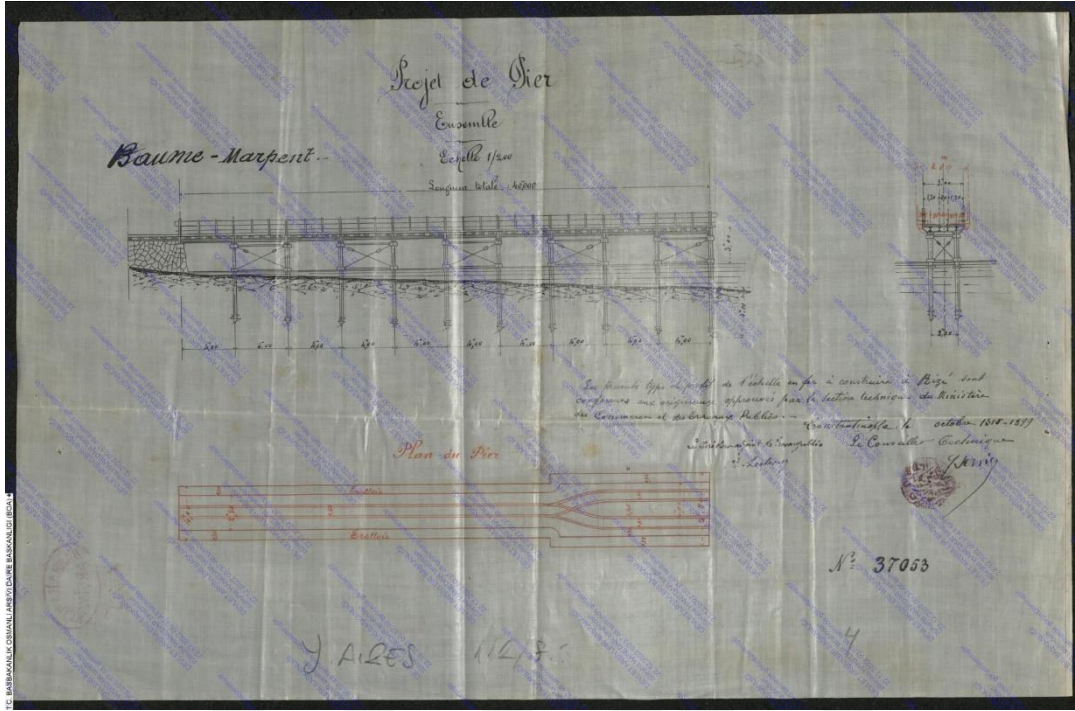
Rize Hapishane Projesi ile İlgili Belge
(DH. MB. HPS. 145/3)

Ek-5. Rize Hapishane Hapishanesi



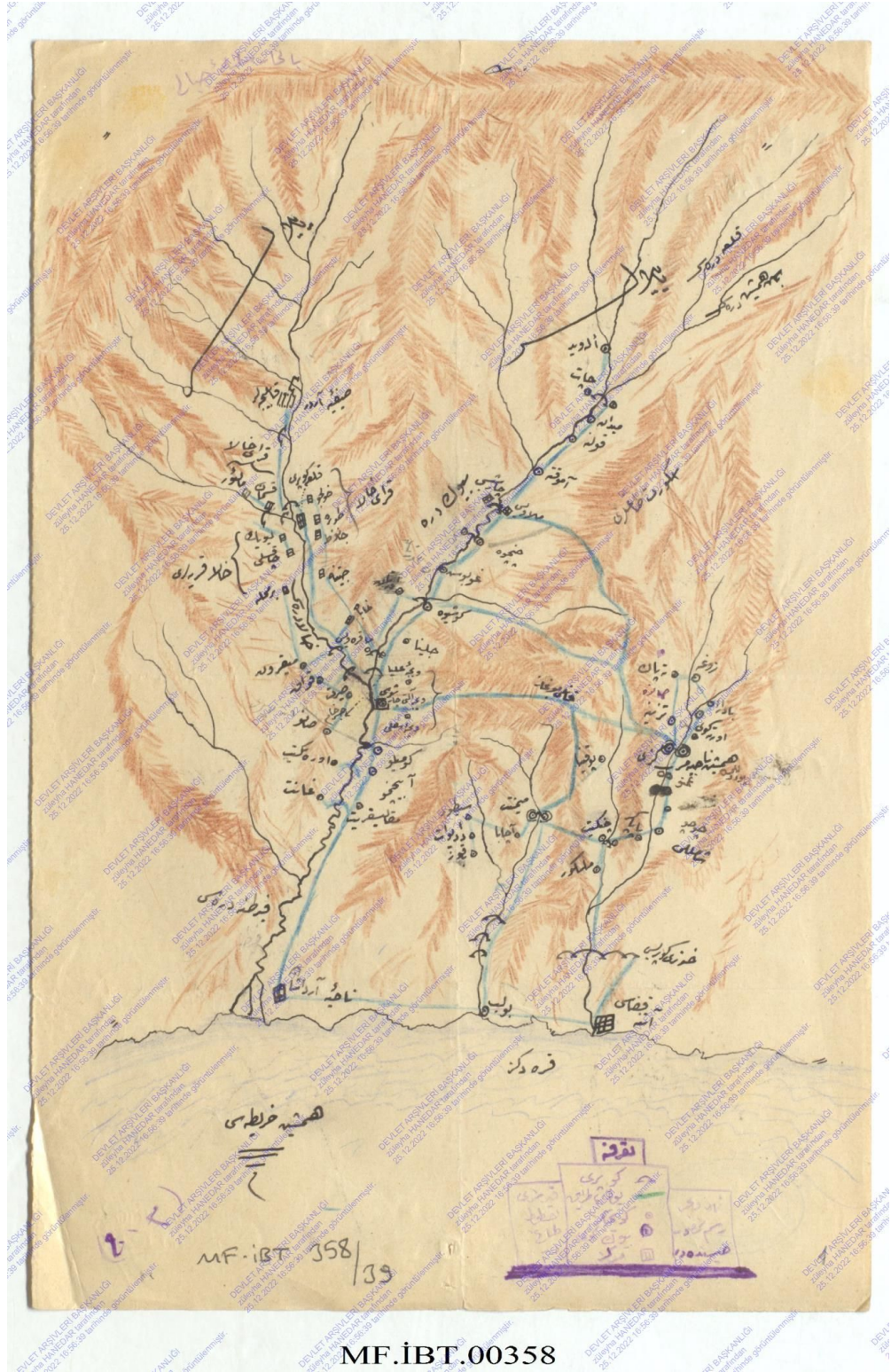
Rize Hapishanesi (FTG/1761)

Ek-6. Rize İskele Projesi



Rize İskele Projesi (Y.A.RES.112/83)

Ek-7. Hemşin Çiçiva Okullar, Yol Güzergâhları Haritası



Hemşin Çiçiva Haritası (MF.İBT.358/39)