

ULUSLARARASI SOSYAL ARAŐTIRMALAR DERGİSİ THE JOURNAL OF INTERNATIONAL SOCIAL RESEARCH

Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi / The Journal of International Social Research
Cilt: 13 Sayı: 72 Ağustos 2020 & Volume: 13 Issue: 72 August 2020
www.sosyalarastirmalar.com Issn: 1307-9581

DOĞU KARADENİZ BÖLGESİ'NİN İDARİ TARİHİ (1920-2012)* ADMINISTRATIVE HISTORY OF THE EASTERN BLACK SEA REGION (1920-2012)

Engin Çağdaş BULUT**

Öz

Osmanlı Devletinden kalan idari teşkilatın üzerinde Cumhuriyetin ilanından sonra köklü değişiklikler olmuştur. Eski vilayet sisteminin değiştirilmesi esnasında Doğu Karadeniz Bölgesinde de birçok değişiklik yaşanmıştır. Yeni vilayet sistemi bölgeyi parçalara ayırıyor ve her parçayı bağımsız hale getiriyordu. Böylece Trabzon merkezli büyük bir idari birim yerine, altı adet küçük çapta vilayet kuruldu. Bu taksimat planlandığı kadar kolay değildi. Altı idari birimden her biri vilayet olma sürecinde kendine has etkenlere sahipti. Bölgedeki idari değişikliklerin nedenleri dikkate alındığında da bu farklılıklar beş ana faktör üzerinde yoğunlaşmıştır: coğrafya, ulaşım, iktisat, nüfus, güvenlik. Cumhuriyet döneminde giderek küçülen vilayet sınırları, kendi içlerinde artan ilçe ve nahiye sayılarıyla birlikte bölünmeye devam etmiştir. Örneğin yüzölçümüne göre 68. sırada yer alan Trabzon, sahip olduğu 18 ilçe sayısı ile 11. sıradadır. Bu durumun nedeni bahsi geçen beş faktörle birebir ilişkilidir. 1920 yılında başlayan değişiklikler, 2012 yılında Trabzon'un büyükşehir olmasına kadar incelenmiştir. Trabzon, Rize, Artvin, Giresun ve Gümüşhane illerini içeren bu çalışma, gerek il gerekse ilçe ve nahiye bazında idari taksimattaki değişim sürecini irdeleyerek, etkili olan faktörleri ortaya koymak üzere yapılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Doğu Karadeniz Bölgesi, İdari taksimat, İdari tarih, Vilayet, Kaza.

Abstract

Radical changes occurred on the administrative organization remaining from the Ottoman State after the declaration of the Republic. During the replacement of the old provincial system, many changes occurred in the Eastern Black Sea Region. The new provincial system divided the region into pieces and made each piece independent. Thus, six small-scale provinces were established instead of a large Trabzon-based administrative unit. This division was not as easy as planned. Each of the six administrative units had unique factors in the process of becoming a province. Considering the causes of administrative changes in the region, these differences are concentrated on five main factors: geography, transportation, economics, population, security. The borders of the province, which gradually became smaller during the Republic period, continued to be divided along with the number of districts and sub-districts. For example, Trabzon, which is 68th in terms of surface area, is 11th with 18 districts. The changes that started in 1920 were examined until Trabzon became metropolitan in 2012. This study, which includes the provinces of Trabzon, Rize, Artvin, Giresun and Gümüşhane, was carried out to examine the effective factors by examining the process of change in administrative division on both provincial and district and sub-district levels.

Keywords: Eastern Black Sea Region, Administrative division, Administrative history, Province, District.

* "Doğu Karadeniz Bölgesi'nin İdari Tarihi" adlı makale çalışmasının başlangıçtan 1950 yılına kadar olan dönemi 2013 yılında tamamlanan "Doğu Karadeniz Bölgesi'nin İdari Tarihi (1923-1950)" adlı yüksek lisans tezinden faydalanılarak yazılmış olup Karadeniz Teknik Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri Koordinatörlüğü tarafından desteklenmiştir. Proje Numarası: KTÜBAP- 8622.

** Dr., ORCID: 0000-0002-4744-2629, bulut8713@gmail.com.



Giriş

1919 yılında Osmanlı Devleti sınırları içerisinde İstanbul dahil 15 vilayet, 17 bağımsız ve 35 mülhak liva olmak üzere toplam 67 idari birim yer alıyordu. TBMM'nin açıldığı tarihte ise 71 vilayet ve liva vardı. Daha sonra Kars, Ardahan ve Batum'un da katılmasıyla bu sayı 74'e çıkmıştır. 20 Ocak 1920'de ilan edilen yeni anayasanın 10. maddesinde "Türkiye coğrafi vaziyet ve iktisadi münasebet noktai nazarından vilayetlere, vilayetler kazalara münkasem olup kazalar da nahiyelerden tereküp eder." hükmü vardır. Bu hüküm gereğince Osmanlı döneminden kalan livaların bağımsız vilayetlere dönüşme süreci başlamıştır (Küçüküçürlü, 2009, 24-25).¹

Cumhuriyetin ilanından sonra yürürlüğe konan 1924 anayasasında bir önceki anayasaya göre idari taksimatla ilgili daha çok madde yer almakla birlikte, daha sonra detaylı bir kanun hazırlanacağı için bu anayasada da yerel yönetimlere ve taksimat hakkında tafsilata girilmemiştir. 1924 Anayasasında 89, 90 ve 91. maddeler vilayetlere ayrılmıştı. 89. maddede tıpkı 1921 anayasasının 10. maddesinde olduğu gibi, vilayetlerin kazalardan, kazaların nahiyelerden, nahiyelerin ise kasaba ve köylerden oluştuğu belirtilmiştir. 90. maddede bu idari birimlerin tüzel kişilikleri olduğu, 91. madde de ise vilayetlerdeki yetki genişliği ve görev ayrımı üzerinde durulmuştur (T.C. Resmi Gazete, 24.05.1924). Bundan sonra idari taksimat, idari yöneticilerin yetki ve görevleri gibi konuları açıklığa kavuşturmak üzere; 1926 yılında *Teşkilat-ı Mülkiye Kanunu*, 1929 yılında yürürlüğe giren *Vilayet İdaresi Kanunu* ve 1949 yılındaki *İl İdaresi Kanunu* yürürlüğe girmiştir. Bu kanuna göre; "Türkiye coğrafya durumu ve ekonomi ilişkileri bakımından illere, iller ilçelere, ilçeler bucaklara bölünmüştür ve bucaklar da kasaba ve köylerden meydana gelir" (T.C. Resmi Gazete, 18.06.1949).

1. Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Doğu Karadeniz Bölgesi'nin İdari Tarihi

Osmanlı İmparatorluğu zamanındaki Doğu Karadeniz Bölgesi'nin idari tarihi, fetihten Cumhuriyete büyük oranda kadar takip edilebilmektedir. Osmanlı İmparatorluğu bölgeyi fethettiği sıralarda beylerbeylik ve sancaklardan oluşan idari sistemle yönetilmekteydi. Bu kapsamda merkezi Trabzon olan bir sancak oluşturulmuş ve Trabzon Sancağı bir süre müstakil kaldıktan sonra ilk olarak Rum Beylerbeyliğine bağlanmıştır (Tekindağ, 1979, 467). 1590 yılından sonra genişlikleri sınırlandırılan beylerbeylikleri eyalet olarak anılmaya başlanmıştır (İnalçık, 2009, 109). Doğu Karadeniz Bölgesinde eyaletten vilayete geçiş hemen gerçekleşmemiştir. 1864 nizamnamesiyle birlikte yeni oluşturulmaya başlayan idari birimler bölgede 1867 yılındaki nizamname ile uygulamaya konulmuştur. Devlet salnameleri takip edildiğinde 1864 yılında merkez livasının Trabzon olduğu, bunun dışında Ordu, Karahisar-ı Şarki, Gümüşhane ve Lazistan livalarının yer aldığı görülmektedir (Salname-i Devlet-i Aliye-i Osmaniye, 1864).

Osmanlı İmparatorluğundan cumhuriyete kalan idari birimlerden 1876 yılında çıkartılan "*İdare-i Nevahi Nizamnamesi*" ile her 200 hanenin bir nahiyeye sayılması kararlaştırılmıştır (Önen ve Reyhan, 2011, 243). Bu kapsamda Trabzon vilayetinde oluşturulan başlıca nahiyeler: merkez kazada Akçaabat, Yomra, Maçka ve Vakfısagır; Ordu kazasında Perşembe, Ulubey ve Hapsamana (Gölköy); Rize kazasında Kura-yı Seb'a (İkizdere), Kara ve Mapavri (Çayeli); Vakfıkebir kazasında Şarlı (Beşikdüzü); Gümüşhane livası Torul kazasında ise Kürtün nahiyesidir (Tönük, 1945, 210).

1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı sonucunda imzalanan Ayastefanos Antlaşması ile Kars, Ardahan, Batum ve Bayezid sancakları Rusya'ya terk edilmişti. Daha sonra Berlin Antlaşmasında Bayezid Osmanlı'ya geri verildi. Bu antlaşmadan sonra Trabzon vilayetine bağlı Lazistan livasının merkezi Batum'un işgali nedeniyle Rize'ye nakledildi. Savaşın önce altı kaza ve altı nahiyeye sahip livada sadece Hopa ve Atina kazaları ile Arhavi, Hemşin, Vakıf nahiyeleri Osmanlı tarafında kalmıştır. Ulaşım bakımından kolay olması nedeniyle Vakıf nahiyesi sonradan Erzurum'a bağlanmıştır. Böylece Lazistan livası Rize, Atina ve Hopa kazaları ile Mapavri, Karadere, Kura-yı Seb'a, Hemşin, Arhavi ve Viçe (Fındıklı) nahiyelerinden oluşturuldu (Demirel, 2008, 249-256). 1908 yılına gelindiğinde Trabzon vilayetinde Trabzon, Gümüşhane, Canik ve Lazistan olmak üzere dört liva vardı. Birinci Dünya Savaşı sırasında Ruslar Doğu cephesinden taarruz ederek Erzurum, Gümüşhane, Rize ve Trabzon'u işgal etti. Vilayet merkezi Ordu'ya taşındı ve işgale uğramayan kazalar geçici olarak Canik livasına bağlandı. Böylece Tirebolu, Giresun ve Ordu kazaları

¹ İttihat ve Terakki partisinin 1916 yılındaki programında idari taksimatın vilayet-kaza-nahiye şeklinde düzenleneceği belirtilmişti. 1917 yılında hazırlanan tasarıda mülhak livalar ile ilgili hazırlanan kanun tasarısında bu livaların bağımsız hale getirilmesi öngörülmüyordu. Böylece merkezden yönetilecek bu livalar vilayet haline dönüştürülecekti. Livaların müstakil olması; karar verme gücü, iktisadi gelişme yeteneği ve yerel yönetimlere tanınan yetki nedeniyle eğitim, sanayi ve ticaretin gelişmesiyle sonuçlanacaktır. Hazırlanan bu tasarı o dönemdeki mevcut anayasa uymadığından livalara vilayet yerine müstakil mutasarrıflık denilmesine karar verilmiştir. Meclis-i Mebusan'da kabul edilen bu tasarı, ayan meclisinde görüşülmeden her iki mecliste dağıldığından yasalasamıştır. (Keskin, 2009, 238-239)



seferberliğin sonuna kadar Canik mutasarrıflığı tarafından yönetildi (Karagöz, 2006, 77-78). 15 Şubat 1918'de Gümüşhane, 24 Şubat 1918'de Trabzon ve 2 Mart 1918'de Rize'nin kurtuluşuyla birlikte Trabzon yeniden vilayet haline getirildi. Artvin ise 7 Mart 1921 de Gürcistan'la yapılan Batum anlaşması gereğince Türk tarafına bırakılmıştır.

1.1. Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Doğu Karadeniz Bölgesindeki İlçelerin Durumu

1.1.1. Trabzon'un İlçeleri

Trabzon'un en eski kazalarından biri olan Akçaabat kazasının ilgili öşür defteri dikkate alındığında 1847-1850 yılları arasında kaza olduğu anlaşılmaktadır. 1848 yılındaki bir rapora göre Trabzon'un kazaları arasında sayılan Akçaabat'a bağlı İskefiye, Vakfikebir ve Şarlı isiminde idari birimlerden bahsedilir. Bu durum o dönemlerde Vakfikebir'in kaza olmadığını göstermektedir. 1864 yılındaki vilayet nizamnamesi ile yeniden nahiye haline gelen Akçaabat 1886 yılına kadar bu durumda kalmış, bu tarihte yeniden kaza olmuştur (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA), 30.11.1.0/164.27.4, 28.11.1943).

Görel kazasıyla Akçaabat kazası arasında yer alan Vakfikebir kazası "Fol" ya da "Büyük Liman" olarak da anılırdı (Karadenizli, 1954, 41). 1850 yılında Akçaabat kazasına "Vakfikebir Fol Deresi" olarak bağlı görünen Vakfikebir, 1851 yılında kaza haline getirilmiştir. 1858-1861 yılları arasında Tonya birimi Vakfikebir'e bağlıdır. 1869'da Vakfikebir kazası Tonya ile birlikte merkeze bağlı bir nahiye haline getirilmiş, 1873 de ise yeniden kazaya yükseltilmiştir (Aygün, 2010, 48-52; Karadenizli, 1954, 45). Vakfikebir'e ait dört nahiye vardır: İskefiye, Tonya, Şarlı, Şalpazarı. Sürmene 1873 yılına kadar nahiye iken, muhtemelen 1871 yılındaki vilayet nizamnamesi gereğince bu tarihte kaza haline getirilmiştir (Karadenizli, 1954, 45). Sürmene kazası Araklı (Karadere), Dağbaşı ve Köprübaşı olmak üzere üç adet nahiyeye sahiptir. Bunlardan Araklı ve Köprübaşı daha sonra kaza haline gelecektir. Of kazasının ne zaman kaza haline getirildiği kesin olarak bilinmemekle birlikte, kaza 1881-1888 yılları arasında kısa bir süreliğine Rize'ye bağlanmıştır (Aygün, 2010, 58).

Eski Adı Cevizlik olan Maçka kazası Çaykara'nın kaza oluşuna kadar denize kıyısı olmayan tek kazaydı. Tanzimat'ın ilanı sıralarında Gümüşhane'ye bağlı olan Maçka kazası 1847 yılında yapılan idari değişikliklerle Trabzon'a bağlanmıştır (Aygün, 2010, 46). Bu tarihten yeniden kaza olduğu tarihe kadar Maçka merkeze bağlı bir nahiye olarak yönetilmiştir. Maçka'nın kaza haline getirilmesinin nedeni diğer kazalara göre farklılık arz eder. Maçka nahiyesi havarilerden birinin buraya geldiği iddialarından ötürü Kudüs ve Aynoroz'dan sonra Hristiyanlar için üçüncü kutsal yerd. Bu nedenle müstakil bir metropolitlik olan Maçka'daki kilise ve manastırlara, Rus Çarlığı ve Trabzon'un Ortodoks Rum zenginleri tarafından sürekli yardım ediliyordu. Bu bölgede birçok papaz yaşıyordu. Bu durumun ortaya çıkmasından sonra Dahiliye Nezaretine Maçka'nın kaza olması ve atanacak mülkiye mezunu bir kaymakam tarafından yönetilmesi önerilmiştir. Böylece köylerde mescit ve mektep yaptırılarak din değiştirmenin önüne geçilmesi planlanmaktaydı (Ayni, 2009, 111). Dahiliye nezaretince kabul edilen tekliften sonra Maçka 1910 yılında kaza haline getirilmiştir (Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA) İ.DH., D,1482, 1328/C-19, 12.Ca.1328/1910).

1.1.2. Rize'nin İlçeleri

1864 yılında ilan edilen vilayet nizamnamesi ile kaza haline gelen Pazar kazasının Ardeşen ve Hemşin olmak üzere iki adet nahiyesi vardı. Nüfusunun hemen hemen hepsi Laz olan ve kendi dillerinde konuşan kaza halkının hissiyatları tamamen Türklükle alakalıydı. Dolayısıyla bu bölgeye Laz demek mümkün değildi (Harris, 2005, 50; Us, 1966, 78). Eski adı Mapavri olan Çayeli kazası ilk olarak 1870 yılında nahiye haline getirilmiştir (Trabzon Vilayet Salnamesi (TVS), H. 1287 (1870), 83).

1.1.3. Giresun'un İlçeleri

Eski adı Karahisar-ı Şarki olan Şebinkarahisar, adını 24 Ekim 1926 tarihli bir kararname ile almıştır. 1520 yılında Rum eyaletinin bir sancağı olan Karahisar, 1534 yılında Erzurum eyaletine bağlanmıştır. Daha sonra 1867 yılında Erzurum'dan alınıp Sivas'a bağlandı. 1912 yılında Karahisar sancağı; Karahisar merkez, Suşehri, Alucra, Koyulhisar ve Mesudiye kazalarından oluşmaktaydı (Birken, 1976, 143,146). 19.yüzyılın ikinci yarısında Trabzon eyaletine bağlı olan Tirebolu kazası engebeli bir coğrafyadaydı. Önemli bir limana sahip olan kaza, Harşit ve Yağmurdere aracılığı ile Gümüşhane madenlerinin taşınmasında rol oynuyordu. Tirebolu'nun 1869'da 79 köyü bir de Görel nahiyesi vardı (Sümer, 1992, 128).

Görel 1486 yılında Akçaabat nahiyesine bağlı bir kasaba idi. 1583-1600 yılları arasında "Yavebolu nam-ı diğer Görel" adıyla kaza haline getirildi. Evliya Çelebi eserinde Görel'yi Trabzon'a bağlı bir nahiye olarak belirtmiştir (Evliya Çelebi, 1996, 450). 1848-1866 yılları arasındaki devlet salnamelerine göre Görel ma'a Yavebolu adıyla Trabzon'un kazalarından biriydi. Bu tarihten sonra sadece Görel adıyla zikredilmeye



başlandı. 1868 yılında Tirebolu'ya bağlı bir nahiye olan Görele, 1872-73 yıllarında bizzat merkezden idare edilen bir nahiye idi. 1874-75 yıllarında ise Görele müstakil bir kaza olarak görülmektedir (Bilir, 2007, 67-70).

Otlukbeli Savaşından sonra Osmanlı hakimiyetine giren Alucra bölgesi idari teşkilatta Karahisar-ı Şarki sancağına bağlı bir nahiye merkezi idi. 1850 devlet salnamesinde Karahisar-ı Şarki'nin bir kazası olarak görülmüyordu. Alucra'nın 1881'de Avarak, Teşdik, Karabörk, Kemallı, Zil ve Misnilon adlarında altı, 1889'da Kemallı, Zil, Zihar, Avarak adlarında dört, 1906'da Mindeval adında bir nahiyesi vardı (Yüksel, 2009, 106-111).

Bulancak adı ilk olarak 1850 devlet salnamesinde "Ordu ma' Bayramlı ve Bulancak" olarak belirtilmişti. Ordu'nun kazalarından biri olarak Bulancak isminin geçtiği son kayıt 1865 yılındadır. Bu tarihten sonra muhtemelen Akköy kazasına dahil edilmiştir 19.yüzyılın ikinci yarısında Giresun'a dahil olan Akköy birimi nahiye olarak teşkilatlandırıldığından Bulancak adıyla pek bilgi bulunmamaktaydı. Ancak salnamelerdeki bilgiler dikkate alındığında Akköy nahiyesinin merkezinin Bulancak kasabası olduğu çok yüksek bir ihtimaldi. Nitekim 1915 yılına ait belgelerde Akköy yerine Bulancak ismi kullanılıyordu. Bazı tarihi kaynaklara göre Keşap ilçesi 1515'te Trabzon sancağının Kürtün kazasına bağlı bir yerdi. 1735 ve 1774 yılları ile 19. yüzyılın başlarında ise Trabzon eyaletine bağlı bir kazaydı. 1847'de Giresun kazasıyla birlikte Trabzon'dan alınıp Şebinkarahisar'a bağlanan Keşap, (Aygün, 2010, 46). 1890'da Trabzon merkez sancağına bağlı Giresun kazasının bir nahiyesiydi (Akten vd., 1998, 18).

1.1.4. Gümüşhane'nin İlçeleri

Merkezi Ardasa kasabası olan Torul, 1876 yılında kaza olarak Gümüşhane'ye bağlanmıştır. Birinci Dünya Savaşında tamamen harap olan kaza cumhuriyet devrinde yeniden inşa edildi (Okay, 1938, 34). Torul'un Harşit ve Kürtün adında iki nahiyesi vardı. Kelkit 17.yüzyılın sonları ile 18.yüzyılın başlarında Erzurum sancağının bir nahiyesi idi. 19.yüzyıl başlarında ise Erzurum'un kazaları arasında yer aldı. Daha sonra Gümüşhane'ye bağlanan Kelkit, 1866 yılındaki bir düzenleme ile Erzincan'a bağlanana kadar bu durumunu korudu. Bir yıl Erzincan'a bağlı kalan kaza 1867 yılında Kelkit ve Şiran ile birlikte Gümüşhane sancağına katıldı. 1878 yılında Bayburt sancağının kuruluşu esnasında bu sancağa ilhak edilen Kelkit, sancağın lağvedilmesinden önce yeniden Gümüşhane'ye bağlanmıştır (Özger, 2007, 83-85). 1865 yılına kadar Erzurum'a bağlı olan Şiran kazası 1867 yılında Bab-ı Ali'nin kararıyla Kelkit'e bağlı bir nahiye haline getirildi. 1870 yılında yeniden kaza olan Şiran birkaç tepe arasında ve oldukça düz bir yerde kurulmuş bir yerleşim alanıydı. 1878 yılında Bayburt'a bağlanan kaza daha sonra yeniden Gümüşhane sınırlarına katılmıştır (Macit, 1973, 69).

Milli Mücadele ve Cumhuriyet döneminde idari taksimatın Doğu Karadeniz Bölgesine etkileri livaların vilayete dönüşme süreciyle birlikte başlamıştır. Osmanlı Devletinden kalan bir idari bilim olarak Trabzon vilayetinden ilk olarak 18 Haziran 1920'de Lazistan livası koparak müstakil hale gelmiştir (BCA, 30.18.1.1/1.4.5, 18.06.1920). Lazistan'ı 5 Ağustos 1920'de Gümüşhane (BCA, 30.18.1.1/1.8.11, 05.08.1920), 1921'de de Ordu ve Giresun izlemiştir. Doğu Karadeniz Bölgesi'nin idari tarihi iki dönemde (1920-1950 ve 1950-2015) anlatılırken dikkat edilmesi gereken iki husus vardır. Bunlardan birincisi bazı idari birimlerin kuruluş gerekçeleri gerek kanunlarda gerek de kanuna ek komisyon raporlarında mevcut değildir. Bu nedenle bu birimler hakkında elde edilebilen bilgiler aktarılmıştır. İkinci husus ise dilde Türkçeleşme çabalarına paralel olarak 1949 yılında çıkartılan İller İdaresi Kanunu çerçevesinde vilayetlerin "il", kazaların "ilçe" ve nahiyelerin de "bucak" olarak adlandırılmasıdır. Bu kapsamda tutarlı olunması açısından 1950 yılına kadarki bölümde vilayet, kaza ve nahiye terimleri kullanılırken, daha sonrasında il, ilçe ve bucak terimleri kullanılmıştır.

2. 1920-1950 Yılları arasında Doğu Karadeniz Bölgesindeki İdari Değişiklikler

2.1. Trabzon

Trabzon vilayeti livaların müstakil vilayetler haline getirilip eski vilayet sınırlarının küçültülmesinden önce merkez kazalar dahil 17 kazadan oluşuyordu. Yukarıda bahsi geçen idari taksimattaki değişikliklerden sonra vilayet, merkez kaza hariç beş kazadan ibaret kaldı. Bu kazalar; Sürmene, Maçka, Akçaabat, Of ve Vakfikebir'dir. Bu kazaların dışında vilayet sınırları içerisinde Araklı, Yomra ve Tonya olmak üzere üç adet de nahiye vardır. Bunlardan Yomra ve Tonya merkez kazaya bağlıydı. Araklı ise Sürmene kazasının bir nahiyesi durumunda idi. Tonya nahiyesi daha sonra Vakfikebir kazasına bağlanmıştır. 1943 yılında Kireçhane adıyla yeni bir nahiye teşkil edilerek merkez kazaya dahil edilmiştir (BCA, 30.11.1.0/164.27.4, 28.11.1943). 1948 yılında Çaykara'nın kaza olmasıyla birlikte vilayetteki kaza sayısı merkez kaza hariç altıya yükselmiştir.



2.1.1. Trabzon'un İlçeleri

1950 yılına kadar Akçaabat kazasındaki tek değişiklik 1943 yılında Merkezi Haçka köyü olmak üzere Düzköy'ün nahiye haline gelmesidir. Vakfikebir'de ise dört nahiye vardır: İskefiye, Tonya, Şarlı ve Şalpazarı. 1926-1927 yılı devlet salnamesinde Trabzon merkez kazasına bağlı olan Tonya nahiyesi 1927-1928 yılı devlet salnamesinde Vakfikebir'e bağlıdır (Devlet Salnamesi, 1926-1927; Devlet Salnamesi, 1927-1928). Yine bahsi geçen ikinci salnamede Şarlı ya da Şalpazarı nahiyeleri yer almaz. Çünkü 1926'da çıkartılan Teşkilat-ı Mülkiye Kanunu ile Şarlı nahiyesi ilga edilmiştir. Şalpazarı ve merkezi Akhisar köyü olmak üzere Şarlı nahiyesi; Vakfikebir'in köylerinin önemli bir kısmının kaza merkezine uzak olması ve bundan dolayı halkın hükümetle olan işlerinde müşkülât çekip zaman kaybetmesi gibi nedenlerle 1930 yılında oluşturulmuştur (BCA, 30.11.1.0/58.28.3, 28.09.1930). İskefiye ise halk ile hükümet arasındaki ilişkileri daha iyi düzenlemek, idareyi halka daha çok yakınlaştırmak amacıyla 1943 yılındaki kanunla nahiye haline getirilmiştir (BCA, 30.11.1.0/164.27.4, 28.11.1943).

Of kazası Kadahor (Çaykara), Hayrat ve Dernekpazarı isimlerinde üç adet nahiyeye sahipti. Bunlardan Kadahor ve Dernekpazarı 1948 yılında Of kazasından ayrılarak yeni bir kaza teşkil etmiştir. Bu kazanın kuruluşu kapsamında Of kazasına bağlı Kadahor ve Dernekpazarı nahiyeleri kaldırılmıştır. Çaykara kazasının başlıca kuruluş nedeni coğrafi şartların elverişsizliğidir. Of ilçesi Karadeniz kıyısından iç kesimlere doğru derelerin oluşturduğu vadiler tarafından bölünmüş dağlık ve engebeli bir araziye kapsamaktadır. Bu arazi üzerinde yaklaşık 1200 km² alana sahip 47 bin insanın yaşadığı Kadahor ve Derne nahiyeleri vardır. Bu nahiyelerin köyleri Of kaza merkezine 30 ila 70 km. arasında uzaklıktadır. Coğrafi engeller ve nüfus yoğunluğunun fazla olması halkın resmi işlerinde çok zaman kaybetmesi ve her türlü mevsim koşullarında yollarda zorluklarla karşılaşmasına yol açmaktaydı. Dolayısıyla, bölgenin kalkınması açısından gerekli olan denetleme işlerini sağlamak mümkün olmadığından Of-Bayburt yolu üzerindeki Çaykara'nın, (Kadahor) Dernekpazarı'nı da kapsayarak kaza olması kabul edilmiştir (BCA, 30.11.1.0/195.31.20, 12.12.1947). Çaykara kazasının kurulması sırasında kaldırılan Dernekpazarı nahiyesi 1949 yılında merkezi Kondu köyü olmak üzere tekrar kurulmuştur. Halkın ihtiyaçlarını karşılaması, hükümetle olan işlerini kolayca halledebilmesi ve daha teşkilatı tam oturmayan yeni Çaykara kazasının işlerini hafifletmek için, valilik tarafından yapılan Dernekpazarı'nın nahiye olması teklifi bakanlıkça kabul edilmiştir (BCA, 30.11.1.0/202.34.13, 27.12.1948, T.C. Resmi Gazete, 05.01.1949).

2.2. Rize

Birinci Dünya Savaşı sırasında Batum'un işgaliyle birlikte Lazistan Vilayetinin merkezi Rize'ye taşınmıştı. Hopa ve Pazar kazalarının yanı sıra vilayet sınırları içerisinde sadece Hemşin ve Arhavi nahiyeleri kalmıştı. 18 Haziran 1920'de bağımsız bir liva haline gelen Lazistan'ın ismi yaşanan karışıklıkların önüne geçmek amacıyla 29 Kasım 1923 tarihinde Rize olarak değiştirilmiştir. 1926-1927 yılına gelindiğinde Rize merkez kazasına bağlı Çayeli (Mapavri), Karadere (Kalkandere) ve İkizdere (Kura-yı Seb'a) olmak üzere üç nahiye vardı. Ancak arazinin engebeli ve yüksek olması nedeniyle birçok yerleşim nahiye merkezlerine uzak kalmaktaydı. Dolayısıyla bu üç nahiye mülki teşkilat noktasında ihtiyacı temin edememekteydi. Hükümetle işlerini halletmek için günlerce yollarda kalmak zorunda olan halk bu durumdan çok muzdaripti. Gerek bu sebeplerle, gerek idari ve inzibati hususlar nedeniyle bu kazada iki nahiyeye daha ihtiyaç vardı. Bu ihtiyaca binaen 1930 yılında merkez kaza sınırları içerisinde İyidere ve Gündoğdu nahiyeleri kurulmuştur (BCA, 30.11.1.0/58.28.3, 28.09.1930). 1933 yılına gelindiğinde Rize ve Artvin illeri birleştirilerek Çoruh namıyla yeni bir vilayet oluşturuldu. Bu vilayetin oluşturulma gerekçesi ise nüfusları ve gelirleri az olan iki vilayetin inkişafa müsait görülmemesidir. Ayrıca sınırda yer alan bölgede kuvvetli bir vilayet teşkilatına ihtiyaç vardı. Sonuç olarak 20 Mayıs 1933 yılında iki buçuk yıl ömrü olacak Çoruh vilayeti kuruldu. Ancak iki buçuk yıl sonra Rize yeniden ayrı bir vilayet olmuş, Hopa kazası Artvin'e bağlanmıştır (TBMM ZC, Devre 4, Cilt 15, İçtima 54, 20.05.1933). Böylece 1944 yılında Çayeli'nin kaza olmasına kadar Rize'nin tek kazası Pazar kazası kalmıştır.

2.2.1. Rize'nin İlçeleri

1944 yılında Rize merkez kazasına bağlı Çaybaşı nahiyesi ilga edilerek, yine merkeze bağlı Gündoğdu nahiyesinin köyleriyle birlikte ilk ismi Çaybaşı olan Çayeli kazası kuruldu. Bu kazanın kuruluş amacı engebeli ve geniş bir sahaya yayılmış olması, yoğun nüfusu bulunması, vilayet merkezine uzak olması nedeniyle halk ve hükümet işlerindeki zorlukları ve işlerin gecikmesini önlemek, çay ekim sahasını arttırmak ve tek kazalı olan vilayeti idari teşkilat bakımından kuvvetlendirmektir (BCA, 30.11.1.0/169.23.14, 19.08.1944). Çayeli kazasının Gündoğdu ve Kaptanpaşa adlarında iki nahiyesi vardı.

Çayeli kazasının inkişafından sonra 1944 yılında Güneyce kazasının da kurulması ile Pazar'la birlikte Rize'nin kaza sayısı üçe çıkmıştı. Güneyce isminden de anlaşıldığı üzere Rize merkez kazasının



güneyinde bugünkü İkizdere kazası sınırları içerisinde kurulan bir kazaydı. Nüfusu fazla olan ve engebeli dağınık bir araziye yayılmış bulunan Rize merkez kazasının işlerini hafifletmek ve idari yönetimdeki güçlükleri gidermek için İkizdere ve Karadere nahiyelerinden alınan köylerle birlikte kurulmuştu (BCA, 30.11.1.0/176.18.7, 12.07.1945). Ancak bu kazanın ömrü kısa olmuştur. Merkezi Güneyce olan kazanın merkezinin İkizdere nahiyesinin merkezi Çağrankaya köyüne taşınması ile birlikte Güneyce, 1952 yılında köy haline gelmiş ve İkizdere kendi adıyla ilçe merkezi olmuştur (T.C. Resmi Gazete, 28.06.1952).

2.3. Çoruh (Artvin) Vilayeti

Çoruh vilayetinin merkezi Artvin kazasıdır. Artvin çok dik bir arazide kurulmuştur. Etrafı dağlarla çevrili Çoruh'un güney kıyısında yerleşen şehre gerek 1878'den önceki Osmanlı idaresinde gerekse yarım asırlık Çarlık Rusya idaresinde imar eli değmemiştir. Ne yapılmışsa halk tarafından yapılmıştır. Artvin yeni kurulan Çoruh vilayetinin merkezi olduktan sonra biraz canlanmaya başladı (Doğu Gazetesi, 11.09.1937, 2). Rus işgalinden kurtarılan Artvin hakkında çıkarılan bir kanunla; Artvin merkez, Borçka ve Şavşat kazaları ile Kemalpaşa nahiyesinde haklarını başka bir devlet hesabına kullanıp buralarını bırakmış olan Rus tebaasına ait toprakların ve yapıların mülkiyetinin devlete intikal ettiği belirtilmiştir. Buna göre bu mülkiyet hakkı muhacirlerin ve mültecilerin çıkarına kullanılıp belirli ölçüde yapı ve araziler parasız olarak bu gruplar üzerine tapu edilecekti (T.C. Resmi Gazete, 14.06.1934).

Artvin ve çevresi 1921 yılında ana vatana katıldıktan sonra 4,5 ay süreyle Ardahan Sancağı'na bağlanmıştı. Bu dönemde Yusufeli kazası Erzurum, Hopa kazası da Rize sınırlarına dahildi. Daha sonra yine aynı yıl içerisinde çıkarılan kanunla kurulan Artvin livası; Artvin (merkez), Şavşat ve Borçka kazalarından oluşuyordu (T.C. Resmi Gazete, 18.07.1921). 1924 yılında ülke genelinde tüm livaların müstakil hale getirilmesi için yapılan çalışmalar gereğince Artvin'de bağımsız bir vilayet haline gelmişti. 1926 yılında ilan edilen "Teşkilat-ı Mülkiye" kanunu ile Artvin vilayetinin de sınırlarında değişiklik oldu. Bu kanunla birlikte Yusufeli kazası Erzurum'dan alınıp Artvin'e bağlanırken, Borçka kazası ise nahiye haline dönüştürüldü (T.C. Resmi Gazete, 26.06.1926).

Yaklaşık dokuz sene müstakil bir vilayet olarak varlığını sürdüren Artvin, daha sonra alınan karar gereğince Rize vilayetiyle birleştirildi. Artvin vilayetinin Rize ile birleştirilmesiyle kurulan Çoruh vilayetine dâhil olan bölgeler Rize merkez kazası ile birlikte Pazar ve Hopa kazaları, Artvin merkez kazası ile birlikte Borçka ve Şavşat kazaları idi. Yusufeli kazası ise bu kanunla Artvin'den alınıp tekrar Erzurum'a bağlanmıştı. Çoruh vilayeti her ne kadar güçlü bir vilayet teşkil etmek amacıyla kurulmuş ise de bu yolda başarılı olunduğu söylenemez. Merkezi Rize olan bu vilayetin kuruluşundan sonra da umumi hayatında günden güne ilerleyen ve ağırlaşan bir durgunluk ve gerileme başlamıştı. İki buçuk sene devam eden bu durum halkın bütün işlerini durdurmuştu. Muhtelif diğer sebeplerinde eklenmesiyle halk fakir düşmüş, yolsuzluk gibi en çetin zorluklarla karşılaşan insanlar arasında bir ümitsizlik ve ızdırap ortaya çıkmıştı (BCA, 30.10.0.0/65.434.4, 20.07.1936). Nitekim İsmet Paşa'da Kars ve Artvin'in harap ve unutulmuş halini gördükten sonra; "Kars'ı ve Artvin'i bir an evvel soyup tahrir etme fikrinde değil, bütün kuvvetlerimizle son ana kadar muhafaza etmek kararında olduğumuza içeriği ve dışarıyı kesin olarak inandırmak mecburiyetindeyiz." demiştir. Bu konuşmadan da anlaşıldığı üzere Artvin halkının devlete olan inancı zayıflamıştı. İsmet Paşa Artvin muntkasına girdiğinde burasının Rize'den idare olunamayacağını anlamıştı. Artvin ve ilçelerinin yerinden ve dikkatlice idaresi önemliydi. Bu nedenle bir ülke için zenginlik olarak gördüğü Artvin'in yeniden il olmasına karar vermişti (Öztürk, 2011, 34-36).

Çoruh vilayeti 25 Aralık 1935 tarihinde alınan kararlar ile yeniden ikiye ayrılmıştı (T.C. Resmi Gazete, 04.01.1936). Bu kararın gerekçesinde evvelce bir vilayet halinde idare edilen Artvin'e bağlı olan kazaların Çoruh vilayetinin merkezi olan Rize'ye çok uzak olduğu belirtilmekteydi. Aralarında bulunan yüksek dağlar nedeniyle irtibatı kesilen bu yerleşim yerlerinde idari, iktisadi ve inzibati çabaların sonuçsuz kalmasının önüne geçilmesi için Artvin'in yeniden vilayet olması faydalı görülmüştü. Yeniden kurulacak Artvin vilayeti; Artvin merkez, Hopa, Şavşat ve Yusufeli kazalarını ihtiva ederken vilayetin adı Artvin yerine Çoruh olmuştu. Bu bölgelerin dışında kalan Rize merkez ve Pazar kazası ise Rize vilayeti adıyla yeniden bir vilayet olarak teşkil edilmişti (TBMM ZC, Devre 5, Cilt 7, İçtima 21, 25.12.1935). Artvin merkez kazasına bağlı iki nahiye vardır. Bunlar; beş köyü olan Berta (Ortaköy) nahiyesi ile on köyü olan Sirya (Zeytinlik) nahiyesidir. Kaza olmadan önce Ardanuç da Artvin'in üçüncü nahiyesi idi.

2.3.1. Artvin'in İlçeleri

1921 yılına kadar Rus, İngiliz ve Gürcülerin işgaline uğrayan Şavşat, bu yılda yeniden Türk sınırlarına dahil oldu. Daha önceleri Ardanuç kazasına bağlı bir nahiye olan Şavşat, Artvin vilayetinin kurulması ile birlikte Borçka ve Ardanuç ile birlikte Artvin'e bağlandı. 18 Temmuz 1921 tarihli ve 133 sayılı kanunla merkezi Yeniköy olmak üzere Şavşat kazası kurulmuştur (T.C. Resmi Gazete, 18.07.1921). Şavşat kazasının Mirya ve Meydancık nahiyeleri vardı. Meydancık nahiyesinin eski adı İmrehav idi. Ancak



İmrehav'ın merkezi olan Dutlu köyü gerek Şavşat'a uzak olması gerekse nahiyeye çevresi itibari ile coğrafi olarak elverişsiz bir konumda idi. Merkezin daha elverişli Meydancık köyüne taşınması ile İmrehav olan nahiyeye ismi de Meydancık olarak değişmiştir (BCA, 30.11.1.0/127.64.4, 10.12.1938).

Çoruh vilayetinin en güneyinde yer alan Yusufeli kazası Erzurum vilayeti sınırında yer almaktaydı. Erkinis ve Ersis adlarında iki nahiyeye sahip olan Yusufeli kazası 1926 yılında Teşkilat-ı Mülkiye Kanunu ile birlikte Erzurum'dan alınıp Artvin'e bağlanmıştır. 1933 yılında Çoruh vilayetinin oluşturulması sırasında tekrar Erzurum'a bağlanan Yusufeli, 1935'de Çoruh vilayetinden Rize'nin ayrılması üzerine tekrar bu vilayete bağlanmıştır. Yusufeli'nin merkezi konusunda da birçok tartışmalar vardır. 1926'da Artvin'e bağlandığı esnada daha yakın olması nedeniyle kaza merkezi Ersis'ten Öğdem'e taşınmıştır. Tekrar Erzurum'a bağlandığı sıralarda yeniden Ersis'e alınması gündeme gelmişse de 1935'de Yusufeli'nin tekrar Artvin'e bağlanması üzerine çabalar sonuçsuz kaldı. Uzun süre Öğdem'de kalan kaza merkezi 11 Şubat 1950'de kabul edilen 5531 sayılı kanunla ismi Yusufeli olarak değiştirilen ve Ahalt, Vecanket, Kozahora mahallerinden oluşan Ahalt köyüne taşındı (Küçükkuşurlu, 2010, 45).

Borçka kazası 1926 yılında yürürlüğe giren Teşkilat-ı Esasiye Kanunu ile birlikte nahiyeye seviyesine düşürülmüştü. Fakat Borçka arazisinin teşekkülü, sınırda bulunması, ahalisinin vaziyeti ve özellikle Hopa-Borçka-Artvin-Ardahan yolu üzerinde bulunması nedeniyle yeniden kaza haline getirilmesi zorunlu görülmüştü. Ayrıca Borçka ve Batum arasında bir şose mevcut olup, bu yol tekerlekli vasıtaların geçebildiği yegane yol olduğundan, Borçka askeri açıdan da öneme sahipti. Tüm bu nedenlerden ötürü 1928 yılında Borçka tekrar kaza haline getirilmiştir (TBMM ZC, Devre 3, Cilt 4, İçtima 77, 19.05.1928). Borçka kazasının Maçahel, Maradit ve Murgul olmak üzere üç nahiyesi vardı. Bunlardan bakır madeninin de yoğun olarak bulunduğu Murgul daha sonra kaza haline getirilecektir.

1933 yılına kadar Rize'ye bağlı olan Hopa kazası, bu tarihte yeni kurulan Çoruh vilayetine bağlanmıştır. 1935'de Çoruh vilayetinin yeniden ikiye ayrılması sırasında Rize yerine Çoruh tarafına bırakılan Hopa'nın Rize'ye bağlı iken Viçe, Arhavi ve Kemalpaşa olmak üzere üç nahiyesi vardı. Daha sonra Viçe ve Arhavi nahiyesi Çoruh'a bağlı olmak üzere kaza haline dönüştürülecektir. Çoruh vilayetinin denize kıyısı olmayan kazalarından biri de Ardanuç'tur. Ardanuç'un Artvin merkeze bağlı bir nahiyeye iken kaza haline gelmesi oldukça sancılı bir süreçtir. Ardanuç kaza merkezinin neresi olacağı konusunda Adakale, Tütünlü ve Harmanlı köyleri arasında bir mücadele vardı. Merkezi Harmanlı olmak üzere Ardanuç kazasının kurulması konusunda 1937 yılında alınan Vilayet İdare Heyeti Kararı ile Türlü İşler Encümeni kararları mevcut kadro olmadığından uzun bir süre gerçekleştirilemedi (BCA, 490.1.0.0/504.2023.3, 25.12.1945). Nihayet 1945'de yürürlüğe giren kanunla Ardanuç kaza haline gelebilmiştir. Ardanuç'un kaza haline getirilmesinin başlıca nedenleri; çok geniş ve engebeli bir alana dağılmış olması, il merkezine uzaklığından ötürü hükümet ve halk işlerinin yanı sıra güvenlik ve zabıta işlerinin de aksamasıdır. Kültür bakımından da geri kalmış olan Ardanuç'un kalkındırılması amacını da içeren yasaya göre önce Harmanlı olarak düşünülen kaza merkezi daha sonra Tütünlü olarak değiştirilmiştir. Ayrıca Kuraç nahiyesi de Ardanuç'a bağlanmıştır (BCA, 30.11.1.0/176.18.7, 12.07.1945). Ancak Tütünlü'nün merkez yapılması Ardanuç halkını memnun etmemiştir. CHP teşkilatı ve Çoruh milletvekilleri başta olmak üzere yapılan girişimler sonucunda kaza merkezi 1948'de Adakale'ye, 1954'de de Meydanlar'a taşınmıştır (BCA, CHP, 490.1.0.0/504.2023.3, 10.11.1947).

Viçe, 1947 yılına kadar nahiyeye halinde yönetilmekte iken kaza yapıldığı sırada merkezinin Gavre yani bugünkü adıyla Fındıklı olması üzerine Fındıklı adıyla kaza haline getirilmiştir. 1947 yılında nahiyeden kazaya yükseltile Fındıklı'nın kuruluş nedeni bölgenin coğrafi olarak bağlı bulunduğu Hopa kazasına uzak kalmasıdır. Fındıklı kurulduktan sonra 1953 yılına kadar Çoruh vilayetine bağlı kaldı. Ancak daha sonra vilayet merkezi Artvin'e olan uzaklığı 130 kilometreyi aşan kaza halkının muzdarip olması üzerine 4 Aralık 1953 de kazanın Rize'ye bağlanmasına karar verildi (TBMM ZC, Dönem 9, Cilt 25, Toplantı 4, 27.11.1953).

2.4. Giresun

Giresun 4 Nisan 1921'de vilayet olmadan önce Trabzon'a bağlı kazalardan biriydi. Giresun'un vilayet olma sürecinde birçok tartışma yaşanmıştır. Tirebolu ve Ordu kazalarının Giresun'a bağlanmasını öngören kanun layihasının görüşülmesi sırasında mecliste birçok karşı fikir ortaya çıkmıştır. Bunlardan birisi Ordu'nun Giresun'a bağlanması yerine Giresun'un Ordu'ya bağlanmasıdır. Bir diğeri Ordu ve Giresun'un ayrı ayrı vilayet haline getirilmesidir. Tüm bu görüşler üzerine yeniden tadil edilen yasa tasarisına göre yeni vilayet Giresun merkez olmak üzere Trabzon vilayetinden ilhak edilecek Tirebolu ve Görele kazaları ile daha önce Karahisar-ı Şarki'ye tabii olan Kırık nahiyesinden teşekkül edecekti. Ordu kazası ise Fatsa, Ünye ve Mesudiye kazalarının katılması ile ayrıca bir vilayet olacaktı. Karahisar-ı Şarki tarafının yoğun itirazları üzerine Mesudiye'nin Karahisar-ı Şarki de kalması yönündeki değişiklikle beraber kanun kabul edildi ve Giresun vilayet haline geldi (TBMM ZC, Devre 1, Cilt 6, İçtima 1, 30.11.1336). Merkez



kaza dışında Tirebolu ve Görele olmak üzere iki kazadan oluşan Giresun vilayetine 1933 yılında lağvedilen Şebinkarahisar ve Alucra'nın da katılımıyla kaza sayısı dörde çıktı. Bundan bir yıl sonra 1934 de Bulancak'ın ve 1945'te Keşap'ın da kaza olmasıyla birlikte kaza sayısı artmıştır.

2.4.1. Giresun'un İlçeleri

Livaların vilayetlere çevrilmesinden sonra 1923 yılında vilayet olan Şebinkarahisar 1933 yılına kadar bu statüde kaldı. 1926 yılında Suşehri, Alucra, Koyluhisar ve Mesudiye kazaları Şebinkarahisar'a bağlıydı. 1929 yılında Dahiliye Vekili Şükrü Kaya'nın izlenimlerine göre Şebinkarahisar'ın en önemli problemlerinden biri ulaşım idi. Uzun süre bakımsız kalan yollar yağmurlarında etkisiyle iyice harap olmuştu. Suşehri-Şebinkarahisar yolu, Kelkit çayı üzerindeki vasıtaların geçmesini sağlayan ve yıkılan büyük köprü, Suşehri-Zara ve Suşehri-Erzincan yolları bakıma muhtaç olan yerlerdi. Fakat bunların yapımı için vilayetin geliri müsait değildi. Yine bu rapora göre vilayette çeşitli hastalıkların tedavisi, okulların yetersizliği, memurların yolsuzlukları gibi birçok sorun mevcuttu (BCA, 30.10.0.0/64.432.8, 06.07.1929). Bunlar dikkate alındığında Şebinkarahisar'ın bir vilayet olarak kendine yetmediği ve varlığını sürdürmekte zorlandığı görülmekteydi. Giresun ve Ordu'nun müstakil hale getirilmesi sırasında Şebinkarahisar'da bir takım topraklarını kaybetmişti. Böylece iyice zayıflayan vilayet 1933 yılında kaza haline getirildi. Bu değişikliğin nedeni 108 bin nüfusa sahip olan Şebinkarahisar'ın gelirinin giderinden az olması ve mahalli ihtiyaca bile yetmemesiydi. Ayrıca kısmen Ordu ve Giresun'un hinterlandı durumunda olan bu vilayet gelişmeye elverişli değildi. İhracatı hemen hemen yok gibiydi ve askeri öneme de sahip değildi (TBMM ZC, Devre 4, Cilt 15, İçtima 2, 20.05.1933). İlgili kanunla birlikte Şebinkarahisar ve Alucra Giresun'a bağlanırken, Suşehri ve Koyluhisar Sivas'a, Mesudiye ise Ordu'ya bağlanmıştı (Bilir, 2007, 67-70).

Cumhuriyetin ilanından sonra yaklaşık 22 yıl daha nahiye olarak kalan Keşap'ın daha sonra kaza durumuna yükseltilmesine karar verilmişti. Çok engebeli bir arazi ve kalabalık nüfusa sahip olan Keşap nahiyesi vilayet merkezine uzak bulunduğu için halkın hükümetle olan işlerini halletmesinde güçlükler yaşıyordu. Ayrıca işi yoğun olan merkez kazada bu nahiyenin gelişmesi için istenilen yürütme ve kontrol görevlerini yapamamaktaydı. Bu zorlukların ortadan kaldırılması ve bölgenin her açıdan gelişiminin desteklenmesi için 1945 yılında merkezi Keşap olmak üzere yeni bir kaza kurulmuştur (BCA, 30.11.1.0/176.18.7, 12.07.1945; TBMM ZC, Dönem 7, Cilt 18, Toplantı 2, 02.06.1945).

2.5. Gümüşhane

1920 yılında müstakil liva haline getirilen Gümüşhane 1924 yılında anayasanın 89. Maddesi gereğince diğer bütün müstakil livalar gibi vilayet olmuştu. Gümüşhane'nin Kelkit, Torul ve Şiran kazalarını ihtiva etmek üzere üç kazası vardı. 1926 yılında Erzurum'dan alınan Bayburt kazası da Gümüşhane vilayetine bağlanmıştı. Bu değişikliklerle beraber 1926 yılında Gümüşhane'nin sahip olduğu kaza sayısı dörde, nahiye sayısı ise dokuza yükseldi. Bunlar; Torul, Şiran, Bayburt ve Kelkit kazaları ile Kovans, Yağmurdere, Köse, Harşid, Kürtün, Kurum, Pulur, Maden ve Hart nahiyeleriydi (Okay, 1938, 25-28).

2.5.1. Gümüşhane'nin İlçeleri

Birinci Dünya Savaşında Ruslar tarafından işgal edilen Bayburt, 20 Şubat 1918'de kurtarılmasından sonra 1926 yılına kadar Erzurum'a bağlı kalmıştı. Bu tarihte Gümüşhane'ye bağlanan Bayburt'un Hart, Pulur ve Ma'den isimlerinde üç adet nahiyesi vardı (Devlet Salnamesi, 1927-28, 1138). Teşkilat-ı Mülkiye Kanunu'nun görüşmeleri sırasında Bayburt'un Gümüşhane'ye bağlanması konusu da tartışılmıştı. Gümüşhane vilayet merkezi olmasına rağmen Bayburt'tan daha az nüfusa sahipti. 1945 sayımında Gümüşhane merkez nüfusu 3.894'ten ibaret iken Bayburt'ta 10 bine yakın insan yaşamaktaydı. Bu nedenle Bayburtlular zaman zaman kendi kazalarının vilayet merkezi olması istemekteydiler (Darkot, 1996, 837). Fakat Gümüşhane'nin bulunduğu kavşak noktası, onu Bayburt'a karşı üstün kılan özelliklerden biriydi. Bayburt hem Trabzon'a hem de bölgedeki diğer şehirlere Gümüşhane'ye göre daha uzak kalmaktaydı. Bayburt ancak 1989 yılında çıkarılan kanunla Aydın-tepe (Hart) ve Demirözü (Pulur) kazalarıyla birlikte vilayet olabilmıştır.

3. 1950-2012 Yılları arasında Doğu Karadeniz Bölgesindeki İdari Değişiklikler

3.1. Trabzon

1950 yılından sonra Trabzon ilinde birçok idari değişiklik meydana gelmiştir. Bunlardan en önemlisi merkez ilçe hariç ilçe sayısının altıdan 17'ye çıkmış olmasıdır. Yeni kurulan ilçelerin çoğu son 30 sene içerisinde ilçe haline gelmiştir. Bunlardan ilki 1953 yılında ilçe olan Araklı'dır. Karadere bölgesi sahilden içeriye doğru 80 km. derinlik gösteren ve gittikçe daha engebeli bir hal alan coğrafyaya sahipti. Bölgede toplam 40 bine yakın nüfusu olan ve iktisadi bir merkez özelliği bulunan Araklı, ayrıca Sinop'tan sonra civardaki en doğal limana sahip oluşu nedeniyle de önemliydi. Günden güne iktisadi ve ticari bünyesinin gelişmekte bulunuşu ve ilçe teşkilatı barındırabilecek kapasiteye sahip oluşuyla da dikkat çekmekteydi.



Bölge köylerinin ilçe merkezi Sürmene'ye Araklı üzerinden gitmeleri de başta zaman kaybı olmak üzere birçok soruna yol açmaktaydı. Tüm bu sorunları gidermek için Sürmene ilçesine bağlı Karadere bucağı, merkezi Araklı olmak üzere yeni bir ilçe kurulması kararlaştırılmıştır. Araklı'nın bir de Haruksa bucağı vardı (6068 nolu Kanun ve ekleri, 27.02.1953).

Vakfikebir ilçe merkezine 30 km. uzakta olan Tonya bucağı engebeli bir coğrafya üzerinde bulunmaktaydı. 1954 yılında Ortamahalle merkez olmak üzere ilçe haline getirilmesi sırasında Akçaabat'ın Düzköy bucağına bağlı olan Kadahor, Sidiksa köyleri ile Gümüşhane ili Torul ilçesinin Kürtün bucağına bağlı Fol ve Yeniköy'de Tonya ilçesine bağlanmıştır (6324 nolu Kanun ve ekleri, 04.03.1954). Trabzon merkez ilçeye bağlı Yomra ve Arsin bucaklarının ilçe olma süreçleri ise sancılıdır. Eskiden Yomra bucağına bağlı olan Arsin daha sonra bucak haline getirilmişti. Yomra ilçe olacağı sırada iki bucak arasında ilçe merkezi olma tartışmaları çıkmıştır. Arsin tarafı yeni kurulacak ilçe merkezinin Arsinizir olmasını isterken Yomra tarafı da Durana köyü olmasını istiyordu. 1946'da başlayan bu tartışmalar devam ederken ödenek yetersizliği nedeniyle yeni ilçe projesi aksadı. 1955'de tam teşekküllü bucaklar olarak teşkilatlandırılan Yomra ve Arsin bucakları, 1957 yılında ayrı ayrı ilçe haline getirilmiştir (CHP Arşivi, No, 57815, 21.11.1946).

Trabzon şehrinde yeni ilçe kurulmasına 1987'ye kadar ara verilmişti. Bunun nedenlerinden biri tam teşekküllü bucak sayısının arttırılmasıdır. Tam teşekküllü bucaklar eski tip nahiyelerden farklı olarak kendi tapu ve vergi memurlarını, hatta ödenek varsa adli makamları da içlerinde barındırırlardı. Böylece vatandaşın ilçe merkezine gitmesine gerek kalmazdı. Bu kapsamda 1954 yılında Şalpazarı, Beşikdüzü ve Köprübaşı bucakları, 1955'de Arsin ve Yomra bucakları, 1956'da Dernekpazarı bucağı tam teşekküllü bucak haline getirilmiştir (T.C. Resmi Gazete, 13.01.1954/04.08.1955/27.06.1956).

Otuz yıllık bir aranın ardından 1987 yılında yeni ilçelerin kurulması yeniden gündeme geldi. Bahsi geçen yılda yürürlüğe giren kanunla Beşikdüzü ve Şalpazarı bucakları Trabzon'a bağlı birer ilçe haline geldiler. Beşikdüzü bucağı nüfusunun fazlalığı, gelişmiş ekonomi ve gelecekteki iktisadi potansiyeli ilçe olmaya uygundu. Ayrıca sosyal açıdan gelişiminin sağlanması için de ilçe haline getirilmesi faydalı görülmüştür. Şalpazarı bucağı ise Vakfikebir'e uzak oluşu, kış aylarında ulaşım zorlukları yaşanması, köylerin ve yörenin dağınık oluşu nedenleriyle ilçe yapılmıştır. İlçe yapılması halinde daha iyi hizmet götürülüp denetim sağlanacağı öngörülmüştür (3392 nolu Kanun ve ekleri, 19.06.1987).

1990 yılına gelindiğinde Doğu Karadeniz Bölgesi'nin en kapsamlı ilçe teşkili için gerekli yasa yürürlüğe girdi. Trabzon'a da bu yasaya göre beş yeni ilçe katılmıştır. Trabzon'un Of ilçesine bağlı Hayrat bucağı mevcut kurum ve kuruluşları ve konumu itibarıyla 30 adet köyün merkezi durumundaydı. Bucağın ilçeye dönüştürülmesi ile ekonomik canlılığın artması ve daha çok hizmet sunulması beklenilmekteydi. Hayrat'ın dışında Vakfikebir'e bağlı Çarşıbaşı bucağı, Akçaabat'a bağlı Düzköy bucağı, merkezi olan Kondu Belediyesi'nin adı Dernekpazarı olarak değiştirilmesi şartıyla Çaykara'ya bağlı Dernekpazarı bucağı ve Sürmene'ye bağlı Köprübaşı bucağı ilçe haline getirilmiştir. Bunlardan Hayrat ilçesinin Balaban bucağı, Düzköy ilçesinin ise Çayırbağı ve Çalköy bucakları vardır (3644 nolu Kanun ve ekleri, 09.05.1990).

Trabzon il merkezini ilgilendiren bir diğer değişiklikte *On Üç İlde Büyükşehir Belediyesi ve Yirmi Altı İlçe Kurulması ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun*'dur. Bu kanunla birlikte Trabzon merkez ilçesi Ortahisar adını almıştır (T.C. Resmi Gazete, 06.12.2012).

3.2. Rize

Rize ili 1950'de sonra, ilçe sayısında en çok artış yaşanan illerden biridir. Bu tarihten sonra Rize'de sekiz tane ilçe kurulmuştur. Bunlar sırasıyla İkizdere, Ardeşen, Kalkandere, Çamlıhemşin, Güneysu, Derepazarı, Hemşin ve İyidere'dir. Önceki bölümde de bahsi geçtiği üzere Güneysu ilçesinin adı İkizdere olarak 1952 yılında değişmiştir. Kronolojik olarak İkizdere'den sonra kurulan ilçe Ardeşen'dir. Coğrafi olarak engebeli bir arazide bulunan Ardeşen bölgesinden bağlı bulunduğu idari birim olan Pazar kazasına ancak vadilerden gidilebilmekteydi. Kara ve deniz yolları üzerinden sağlanacak ulaşım düşünüldüğünde nüfusu 30 bine yaklaşan bölgede daha kolay ulaşım sağlanabilecek olan Ardeşen'in merkez olmasıyla yeni bir kaza kurulması kararlaştırılmıştır. Ayrıca Yukarıviçe köyü merkez olmak üzere Çamlıca nahiyesi de 1953 yılında ilçe haline getirilen Ardeşen'e bağlanmıştır (6068 nolu Kanun ve ekleri, 27.02.1953).

Kalkandere ve Çamlıhemşin ilçelerinin kurulması için gerekli kanun 1957 yılında çıkartılmıştır. 1955 yılında tam teşekküllü nahiyeye haline getirilen Karadere nahiyesi dağlık bir bölgeyi ihtiva edip bağlı bulunduğu Rize merkez kazasına 25 km. uzaktaydı. Rize-Erzurum yolu nahiyenin merkezi Medrese kasabasından geçmekteydi. Karadere nahiyesinin en önemli sorunu kan davaları nedeniyle yaşanan asayiş sorunudur. Merkez kazada adliyeyi en çok meşgul eden işler Karadere bucağına ait cinayet davalarıdır. Devlet otoritesinin en uzak köylerde kurulabilmesi ve bu kan davalarının önlenmesi bucağın ilçe haline getirilmesi ile mümkün olacaktı. Halka idarede kolaylık sağlamak, bölgenin idari, iktisadi ve inzibati



durumlarını daha yakından kontrol etmek ve çok ağır olan Rize merkez kazasının yükünü azaltmak maksadıyla Karadere bucağının ilçe yapılmasına karar verilmiştir. Bu amaçla 1957 yılında Karadere bucak merkezi Medrese kasabası olmak üzere Kalkandere adıyla ilçe haline getirilmiştir. Çamlıhemşin'in ilçe olmasının nedenleri ise bağlı bulunduğu Ardeşen ilçesinin bazı köylere çok uzak oluşu ve Çamlıca nahiyesinin bu köyler için merkez teşkil etmesi, giderek artan nüfusun Fırtına deresini aşıp Ardeşen'e gelmesinin çok zor olması, adli ve inzibati işlerin gerçekleştirilmesindeki güçlükler ve gecikmelerdir. Adı geçen bucak bağlı bulunduğu Ardeşen ilçesinden uzak olduğu için iktisaden zayıf durumdadır. Halkı da sahil kısmından tamamen farklı bir karaktere sahiptir. Tüm bu nedenlerden ötürü burada bir ilçe kurulması elzem hale gelmektedir. Dolayısıyla merkezi Çamlıca "Yukarıviçe" kasabası olmak üzere Çamlıhemşin adıyla ilçenin kurulmasına karar verilmiştir. Ancak bu kanunda Çamlıhemşin ilçesi 1960 yılına kadar kurulacak ilçeler arasında gösterildiğinden kuruluş süreci 1960'da tamamlanmıştır. (7033 nolu Kanun ve ekleri, 27.06.1957).

Rize ilinde de tıpkı diğer illerde olduğu gibi 1957'den 1987'ye kadar başka ilçe kurulmamıştır. 1987 yılında kurulan ilçe ise Güneysu'dur. Rize ili merkez ilçesi Güneysu bucağının; hızla gelişen bir ekonomisi ve ticaret merkezi olma özelliği vardır. Kamu hizmetlerinin sürat ve verimlilikle sağlanması için Güneysu bucağının ilçe olmasına karar verilmiştir. Rize ilinin kalan ilçeleri 1990 yılında kurulmuştur. Bu ilçeler: Derepaşarı, Hemşin ve İyidere'dir. Bunlardan Hemşin ilçesinin merkezi Ortaköy bucağının merkez kasabası olan Hemşin kasabasıdır. Derepaşarı ve İyidere merkez ilçeden, Hemşin ise Pazar ilçesinden ayrılarak kurulmuştur (3644 nolu Kanun ve ekleri, 09.05.1990).

3.3. Çoruh (Artvin)

1950 yılından sonra Çoruh vilayetinde sadece iki yeni ilçe daha kurulmuştur: Arhavi ve Murgul. Diğer illerden farklı olarak 1956 yılına çıkartılan kanunla Çoruh ilinin adı Artvin olarak değiştirilmiştir (6668 nolu Kanun, 17.02.1956). Arhavi bucağının içinde bulunduğu coğrafi şartlar gereğince diğer ilçelerle hiçbir bağı yoktu. İlçe merkezi olan Hopa'ya gidebilmek için Arhavi'den geçmek gerekiyordu. Hopa'ya gitmek için de dağları aşmak gerekiyor, bu durum sahilinden 30-40 km. içerde olan Arhavi halkını müşkül duruma sokuyordu. Bu nedenle de 1954 yılında Arhavi, Musazade, Çernovat ve Hacılar adlı üç yerleşim biriminin birleştirilmesi ile ilçe haline getirilmiştir (6324 nolu Kanun ve ekleri, 04.03.1954).

1953 yılında Yusufeli'ye bağlı Ögdem bucağı, 1954'de yine Yusufeli'ne bağlı Ersis bucağı, 1955'de Şavşat'a bağlı Meydancık ile Borçka'ya bağlı Murgul bucağı kurulmuştur. Son olarak 1956'da bahsi geçen Ögdem bucağı tam teşekküllü bucak haline getirilmiştir (T.C. Resmi Gazete, 09.12.1953/13.01.1954/04.08.1955/27.06.1956). 1987 yılında ilçe olan Murgul'un merkezi ise Göktaş bucak merkezidir. Bunun dışında Murgul'a bağlı bir de Damar adındaki bucak vardır (3392 nolu Kanun ve ekleri, 19.06.1987).

3.4. Giresun

Giresun'un mevcut on altı ilçesinin dokuzu 1950 yılından sonra kaza haline gelmiştir. Bunlardan Espiye ve Dereli'nin 1957 yılında çıkarılan kanunla ilçe haline getirilmesi kararlaştırılmış fakat Dereli'nin kuruluşu 1958 yılını bulmuştur. Tirebolu ilçesine bağlı olan Espiye bucağının en uzak köyü Tirebolu'ya 90 km. dir. Mesafenin uzaklığı dolayısıyla halk resmi işlerini görebilmek için günlerce yol yürüyerek Tirebolu ilçesine gelip orda kalmak suretiyle zaman kaybetmekteydi. Bu nedenle halk idari işler dışında bütün işlerini Espiye bucağında görmekte idi. Nitekim Espiye bucağı 1954 yılında tam teşekküllü bucaklardan biri haline getirilmişti. Ekonomik anlamda gelişmiş olan Espiye'ye 5 km. uzaklıkta bulunan Zefre limanı da büyük gemileri dahi barındıracak kapasitede olması nedeniyle nahiyeye önem katmaktaydı. Tüm bunlar nedeniyle Espiye bucağı ilçe haline getirilmiştir. Yağlıdere bucağı da Tirebolu'dan alınarak Espiye'ye bağlanmıştır (7033 nolu Kanun ve ekleri, 27.06.1957). Giresun vilayetinin merkez ilçesine bağlı bulunan Dereli bucağının en yakın köyü 25, en uzak köyünün 77 km. uzaklıkta bulunmaktaydı. Arazinin çok engebeli oluşu ve kışının sert ve bol karlı geçmesi nedeniyle burada bir ilçe kurulması zaruri idi. Kışın Giresun yolu kapalı olduğu için Yavuzkemaş bucağı ahalisi de merkezle irtibatı Dereli üzerinden sağlamaktaydı. Bu yüzden bucağa 20 km. uzaklıkta kurulacak Dereli ilçesinin Yavuzkemaş'e de faydası olacağından, adı geçen bucak Dereli'ye bağlanmıştır (7033 nolu Kanun ve ekleri, 27.06.1957).

Yukarıda bahsedilen iki ilçenin kuruluşundan sonra Giresun ilinde de yaklaşık 30 yıl başka ilçe kurulmamıştır. Ancak bu dönemde başka idari değişiklikler meydana gelmiştir. 1953 yılında Gümüşhane'nin Torul ilçesine bağlı Harşit bucağı Giresun'un Tirebolu ilçesine bağlanmıştır (T.C. Resmi Gazete, 17.06.1953). Yine Giresun'un Alucra ilçesine bağlı Mindeval bucağı, Bulancak ilçesine bağlı Piraziz bucağı 1954 yılında ve Giresun merkez ilçesine bağlı Dereli bucağı 1955 yılında tam teşekküllü bucak haline getirilmiştir (T.C. Resmi Gazete, 05.04.1954/04.08.1955). Giresun ili içerisinde kurulan diğer ilçeler 1987 yılında Piraziz ve Yağlıdere ile 1990 yılında Çanakçı ve Güce ilçeleridir. Giresun ili Espiye ilçesine bağlı



Yağlıdere bucağının 30 köyü ve 1 kasabası vardı. İktisadi yönden gelişmiş olan bucağın dağlık coğrafyasında kamu hizmetlerinin hızlandırılması için ilçe olması faydalı görülmüştür (3392 nolu Kanun ve ekleri, 19.06.1987). Ayrıca 1990 yılındaki aynı kanunda Çamoluk ve Doğankent ilçelerinin Giresun ya da Gümüşhane'ye bağlanma hususunun bölgede yapılacak halkoylaması sonucunda belirleneceği açıklanmıştır. Nihayetinde bu iki ilçe de Giresun'a bağlanmayı tercih etmiştir. Giresun ilinin Alucra ilçesine bağlı Çamoluk bucağı mevcut okul ve kamu kuruluşları ile yörenin merkezi durumundadır. Halka daha etkin ve süratli hizmet sağlanması, ekonomik, sosyal ve kültürel kalkınmanın hızlandırılması için ilçe teşkilatı kurulmasına karar verilmişti (3644 nolu Kanun ve ekleri, 09.05.1990).

3.5. Gümüşhane

Gümüşhane ilindeki idari değişikliklerin en önemlisi Doğu Karadeniz Bölgesi içerisinde yeni bir ilin kurulmuş olmasıdır. Bayburt ilçesi Gümüşhane'den ayrılarak 1989'da il haline getirilmiştir. Kronolojik sıralamayla gidersek Gümüşhane'deki ilk idari değişiklikler Daha önce bahsi geçtiği üzere Torul'a bağlı Harşit bucağının Giresun'un Tirebolu ilçesine bağlanması ve Torul'a bağlı Kürtün (1954), Bayburt'a bağlı Hart (1954), merkez ilçeye bağlı Yağmurdere (1956) bucaklarının tam teşekküllü hale getirilmesidir (T.C. Resmi Gazete, 13.01.1954/27.06.1956). Bir diğer değişiklik Köse, Aydıntepe ve Demirözü'nün 1987'de ilçe oluşudur. Bunlardan Aydıntepe ve Demirözü Bayburt ilçesinin sınırlarında yer alan bucaklardı. Köse ise Kelkit'e bağlı bir bucaktı. Aydıntepe'ye bağlı Arpalı bucağı, Demirözü'ne bağlı Gökçedere bucağı ve Köse'ye bağlı Salyazı bucağı da vardı (3392 nolu Kanun ve ekleri, 19.06.1987).

Gümüşhane iline bağlı olan Bayburt bölgede önemli bir idari merkezdir. İlçe, tarihi geçmişi ve konumu itibarıyla bölgesinde gelişim göstermekteydi. İdari yapının bir gereği olarak il merkezlerinin sırf bu yönden belirgin bir gelişme gösterdiği bilinmektedir. Zayıf bir yapıya sahip ve gelişme imkânları kısıtlı olan mekânların fazlalığı ülke ekonomisi üzerinde olumsuz etkilere neden olmaktadır. Bayburt merkez olmak üzere Aydıntepe ve Demirözü ilçelerinin, ayrıca kanunla ilçe haline getirilen Erzurum'un İspir ilçesine bağlı Pazaryolu bucağının katılmasıyla oluşacak Bayburt ili bölgenin sosyal, ekonomik ve ticari açıdan kalkınmasına yardımcı olacaktır. Pazaryolu'nun katılımı halk oylamasına bağlıdır. Bayburt'ın bir de Maden adında bucağı vardır. Böylece 1989 yılında il olan Bayburt ile birlikte Doğu Karadeniz Bölgesindeki il sayısı altıya çıkmıştır (3578 nolu Kanun ve ekleri, 15.06.1989).

Gümüşhane ilindeki son idari değişiklik Kürtün'ün ilçe oluşudur. 1954 yılında tam teşekküllü bucak olan Kürtün 1990 yılındaki 130 ilçe kurulması hakkında çıkartılan kanunun içerisinde yer almıştır. Bu kanun çerçevesinde merkezi Ulubey kasabası olmak ve ismi Kürtün olarak değiştirilmek üzere Kürtün ilçesi kurulmuştur. Gümüşhane'nin Torul ilçesinden ayrılarak kurulan Kürtün'ün Çayra adında bir de bucağı vardır (3644 nolu Kanun ve ekleri, 09.05.1990).

4. Doğu Karadeniz Bölgesinde İdari Taksimat Değişikliklerine Neden Olan Faktörler

İdari taksimat düzenlemeleri aslında eskiden beri süre gelen değişmez kriterlere bağlı bir husus değildir. Bu tür düzenlemeler yöreye özgü nedenlerle olabileceği gibi devletin idare politikasındaki değişiklikler de bu düzenlemelerin nedeni olabilir. Bu faktörlerin çoğu zaman iç içe geçmiş bir zincirin halkaları gibi karmaşık olmakla birlikte yine de belirleyiciliklerini korumuşlardır. Doğu Karadeniz Bölgesindeki idari taksimat değişikliklerinin nedenleri incelendiğinde; beşeri hayatı şekillendirerek, nüfusun ve yerleşmenin temel unsurlarını oluşturan bu faktörler: coğrafya, ulaşım, iktisat, demografik yapı ve güvenlik meseleleridir.

Coğrafya bir idari birimin yeryüzü üzerinde bulunduğu konumunu belirlemesi bakımından önemlidir. Eğer bir idari birim deniz kıyısında ise farklı, dağlık veya iç kesimdeyse farklı avantaj ve dezavantajlara sahiptir. İdari taksimatta coğrafyanın etkisi daha çok yeryüzü şekilleri ve iklim çerçevesinde gerçekleşir. Bir bölgenin yer şekilleri ve iklimi o bölgedeki idari birimin diğerlerinden ayrılmasının en büyük nedenlerinden biridir. Çevresinde yüksek dağlık araziler bulunan yerleşim yerleri bu dağların ve engebenin izin verdiği ölçüde kendilerine en yakın merkezlere bağlanırlar. Çünkü buradaki amaç halkın mağdur olmaması ve devlet işlerinin sorunsuz yürüyebilmesidir. Coğrafyanın en önemli belirleyiciliği ulaşım üzerindeki etkisidir. Yerleşim yerleri arasındaki ulaşım ağı; yükselti, engebe ve iklim şartlarına göre her iki tarafın yaşam standartlarını daha yukarı ya da aşağı taşımaktadır. Dolayısıyla bir ilçe veya köyün hangi şehre ya da bucağına bağlanması gerektiği birinci derecede uzaklık ve gidiş-geliş süresiyle alakalıdır. Halkın devlet ile olan işlerini yürütebilmesi için şehir ya da ilçe merkezine gitmek zorunda olması, bu merkezlerin ulaşılabilirlik konusunda uygun konumda bulunmaları zorunluluğunu doğurmaktadır.

Doğu Karadeniz Bölgesi'nin coğrafi durumu idari taksimatı kolaylaştıracak şartlara sahip değildir. Batıda Aşağı Yeşilirmak, doğuda Aşağı Çoruh güneyde Kelkit ve Çoruh vadileriyle kuzeyde Karadeniz arasında kalan bu saha çoğunlukla dağlık bir bölgedir. Batıdan doğuya doğru yükseltisi artmakta olan bu



dağların en yükseği 4000 metreye yaklaşmaktadır. Geniş dalgalı inişlere ve çıkışlara sahip olan dağlarda kıyı bölgesiyle iç bölgesini bağlayan geçitler yer alır. Bu zorluktaki bir coğrafyanın idari taksimata etkisi, yüzölçümü küçük olmasına rağmen çok sayıda ilçeye bölünmüş vilayetlerin ortaya çıkması olmuştur.

Ulaşım ise bir bölgede gerek idari, gerek ekonomik, gerekse inzibati şartları etkilemektedir. Bir bölgenin ulaşım açısından bahsederken sadece kara yollarını değil, demiryolları ve deniz yollarını da göz önünde tutmak gerekir. Gelişmiş bir kara veya demiryoluna sahip bir birim önem arz ettiği kadar deniz kıyısında bulunan şehirlerdeki liman varlığı da özellikle ekonomik ve askeri açıdan çok önemlidir. Limanlar iç kesimlerdeki yerleşim birimlerinin ihracat ve ithalatlarını yürütebilmeleri için çıkış noktalarıdır. Dolayısıyla bir limana sahip olan bölgeler aynı zamanda iç taraflarda birde hinterlanda sahip demektir. Bu hinterlant bölgenin kalkınması için gerekli olan ticari faaliyetlerin sürekli canlı tutulmasını sağlamaktadır. Bu anlamda incelediğimiz bölgedeki en güzel örnek Trabzon'dur. Eskiçağlardan beri bölgenin en önemli limanı olan Trabzon Limanı, Uzakdoğu'dan Anadolu'ya uzanan tarihi transit yolunun batı ucundaki en önemli çıkış noktalarından birisidir. Bunun bir sonucu olarak, sadece Doğu Karadeniz'in değil, Kuzey İran ve Doğu Anadolu'nun da batıya açılan kapısı olarak, asırlar boyu önemini korudu. Bu özelliğinin başka bir getirisi de bölgenin idari taksimatında her zaman merkez olma vasfını kazanmasıdır.

İdari taksimat uygulanırken bir birimin bağlı olacağı kaza ile iktisadi ilişkileri göz önünde tutuluyordu. Bu izahata göre denize kıyısı olmayan bir yerleşim yerinin eğer coğrafi ve ulaşım şartları da müsait ise limanı olan bir şehre ya da kazaya bağlanması beklenmiştir. Ancak bu birim limana sahip olan merkeze çok uzaktaysa veya bu merkezle elverişli bir ulaşım ağına sahip değilse, o zaman kendisine en yakın idari birime bağlanır. Böylece bu idari birimin sahip olduğu avantajları kullanarak ticari faaliyetlerini sürdürebilir. Bu durum bazen tartışmalara neden olmakla birlikte, bazı yerlerin nereye bağlanacağı konusunda da belirsizliklere yol açmaktadır. Örneğin; Yusufeli ilçesinin bazen Erzurum bazen de Çoruh vilayetine bağlanması, Hopa'nın sahip olduğu liman nedeniyle Çoruh vilayetinin merkezi olma isteği, Giresun ve Ordu vilayetlerinin kuruluşu gibi birçok konuda ulaşım etkeni tartışılmıştır.

İdari taksimatta belirleyici olan diğer bir unsur iktisattır. İktisadi faaliyetler iki yönlüdür. Bunlardan birincisi bölgenin kendi içerisinde gerçekleşen ve halkın geçimini sağlayan iktisadi faaliyetlerdir. Bu faaliyetlerin seviyesi halkın refahı ve yaşam standartlarını etkiler. Bu faaliyetler içerisinde tarım, madencilik, sanayi gibi iş kolları yer alır. Üretilen ürünlerin ihracı ya da eksik ürünlerin ithali noktasında her bölgede belirli idari birimler ön planda yer alır. Gerek coğrafi konumun getirisi gerekse ulaşım ağının merkezinde yer alması nedeniyle bu birimler taksimat sırasında merkez olarak tercih edilirler. Doğu Karadeniz Bölgesinde bu anlamda ön plana çıkan idari birim Trabzon vilayetidir. Trabzon, sahip olduğu liman nedeniyle ihrac ve ithal ürünlerinin merkezi konumundaydı. Bu limanın varlığı bölgenin en gelişmiş ulaşım ağıyla birleştiğinde daha da değerli hale gelmekteydi. Trabzon limanına çıkarılan mallar Zigana ve Kop geçitleri vasıtası ile iç bölgelere aktarılmaktaydı. Aynı şekilde iç bölgelerde üretilen tarım, hayvanat ve maden ürünleri gibi ticari metalar da Trabzon limanı sayesinde bütün dünyaya ulaşmaktaydı. Bu ulaşım yollarının avantajlarından faydalanmak ve bu bölgeye yakın olmak içinde gelen yatırımların çoğu Trabzon şehri ve çevresine yapılmaktaydı.

İkinci iktisadi faaliyet ise devletin idare olunabilmesi için vatandaşlarından vergi toplamasıdır. Vatandaşların kendilerine sağlanan devlet hizmetlerine katkıda bulunabilmesi için çeşitli dallarda birçok vergi toplanır. Bu vergilerin bir kısmı yerel idarelere bırakılır ve bu idarelerin kendi kendilerini yönetmeleri beklenir. Özellikle Cumhuriyet'in ilk yıllarında ekonomik zorluklar nedeniyle bu yönde bir politika izlenmiştir. Bu politika sonucunda kendi kendine yetecek geliri olmayan vilayetler kaza statüsüne düşürülmüş ya da birleştirilmiştir. Ayrıca vilayet olmayı hak eden kazaların vilayet yapılmaması ve bu icraatın sürekli ertelenmesinin de en büyük nedeni maddi durumdur. Her yeni vilayet yeni mülki, adli, sağlık ve eğitim kurumlarına ihtiyaç duymaktadır. Bu kurumlarda çok sayıda memur kadrosu istihdam edilmektedir. Dolayısıyla bütçeyi bu yük altına sokmamak için özellikle Cumhuriyet'in kuruluş devrinde vilayet sayısını arttırmamanın aksine azaltma yoluna gidilmiştir. Doğu Karadeniz Bölgesindeki idari taksimat yeniden yapılandırılırken ekonomik veriler sık sık gündeme gelmiştir.

İdari taksimatı etkileyen bir diğer faktör de insan faktörüdür. Bölgelerin il, ilçe, bucak ya da köy olarak ayrılması oradaki nüfusla paraleldir. Bir bölgede nüfus arttıkça köyden vilayete doğru kademe kademe geçiş başlar. Tabii ki bu değişimde tek etken nüfus değildir. Ancak nüfusu çok olan yerin gelir ve gider dengesi de bu durumdan etkilenir. Nüfus sadece sayısal olarak değil yapısal olarak da taksimatı etkileyebilir. Bir bölge de yaşayan insanların etnik kökenleri yada dini inançları da idari haritamızda çeşitli bölümlenmelere tesir etmiştir. Örneğin; Trabzon'un Maçka ilçesinin nahiyeden kazaya dönüştürülmesinin nedenlerinden biri de oradaki din değiştirme olaylarının önüne geçmektir. Yine Bitlis'in il olması sırasında bölgenin Türklük merkezi olması bir faktör teşkil etmiştir.



Bir bölgenin veya birimin idari taksimattaki yerinin belirlenmesinde, o bölgenin veya birimin asayişini sağlama hususu da önemli bir faktördür. Güvenlik birimlerinin çoğu, yerleşim yerlerinin merkezlerinde konuşlandırıldığı için herhangi bir olay anında bölgeye intikal etme süreleri önemlidir. Örneğin Fındıklı ilçesinin Çoruh'tan alınıp Rize'ye bağlanması sırasında, bu etken göz önüne alınmıştır. Yine farklı etnik kökene ve dini inanışlara sahip insanların bir arada yaşadığı yerlerde de bu güvenlik durumuna dikkat edilmiştir. Cumhuriyetin kuruluş yıllarında yaşanan isyanlardan sonra isyan bölgelerindeki idari taksimat, özellikle asayiş unsuru gözetilerek yapılmıştır. Hatta inzibati gerekliliklerden dolayı, Munzur vilayetinin valiliği ile bölge kumandanlığı birleştirilmiş ve askerlerin mülki idareye karışmasına göz yumulmuştur.

Sonuç

Doğu Karadeniz Bölgesi Osmanlı'dan günümüze kadar geçen süreçte birçok kez idari açıdan değişiklik yaşamıştır. Osmanlı döneminde zaman zaman Canik Sancağının da dahil olmasıyla Trabzon merkezli vilayet sınırları Orta Karadeniz Bölgesini de içine almıştır. Doğu Karadeniz Bölgesi içerisinde yaşanan değişikliklerin büyük bölümü ilçe ve nahiye odaklı olmakla birlikte özellikle livaların kaldırılıp vilayetlerin oluşturulması kapsamında il bazında da idari taksimat hareketli olmuştur. Bölgede geçmişten gelen il, ilçe ve nahiyelerin birçoğu uzun süre varlığını sürdürmüştü. Cumhuriyet döneminde bunlara yenileri eklenmiştir. Bayburt Doğu Karadeniz Bölgesinde oluşturulan son il olmuştur. Böylece 1920 yılında tek vilayet ve 17 kazadan oluşan Doğu Karadeniz Bölgesi, 1950 yılında beş vilayet 30 kaza, 2012 yılında ise altı vilayet 64 ilçeden oluşmuştur. Özellikle 1987 ve 1990 yıllarındaki toplu kanunlar ile çok sayıda ilçe kurulması sırasında bölgede büyük bir hareketlilik olmuştur. Bu kapsamda Doğu Karadeniz Bölgesi'nin günümüzdeki idari yapılanmasına özellikle üç dönemdeki atılımıyla ulaştığı söylenebilir. Bunlar; 1920-1935 arası, 1944-1955 arası ve 1987-1991 arasıdır. Doğu Karadeniz Bölgesi'nin coğrafi şartlarının zorluğu ve buna paralel olarak ulaşımda yaşanan aksamalar; yoğun nüfuslu yerleşim birimlerinde yaşayan halkın devletle olan ilişkilerinde mağdur olmasına neden olmuştur. İktisadi kaygılar, kalkınma hamlelerinden yeterli karşılık bulma çabaları ve sınırlı da olsa güvenlik endişelerinin de idari taksimatı etkilediği tespit edilmiştir. Aynı kaygılar nedeniyle geniş yetkilere sahip Erzurum merkezli Üçüncü Umumi Müfettişlik de kurulmuş ve Giresun hariç Doğu Karadeniz Bölgesinde yer alan iller, merkezi yönetimi güçlendiren bu idari yapılanma içerisinde yer almıştır. Günümüzde ise artan nüfusla birlikte büyüyen şehirlerde büyükşehirler oluşturularak idari birimlerin merkezi yönetimler yerine, yerel yönetimlerle kalkındırılması gibi bir politika izlenmektedir. Bu kapsamda 750 bin nüfusunu geçen Trabzon'da Doğu Karadeniz Bölgesi'nin ilk büyükşehri olmuştur.

KAYNAKÇA

Arşiv Kaynakları

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA)

- BCA, 30.18.1.1/1.4.5, 18.06.1920.
BCA, 30.18.1.1/1.8.11, 05.08.1920.
BCA, 30.11.1.0/164.27.4, 28.11.1943.
BCA, 30.11.1.0/58.28.3, 28.09.1930.
BCA, 30.11.1.0/195.31.20, 12.12.1947.
BCA, 30.11.1.0/169.23.14, 19.08.1944.
BCA, 30.11.1.0/176.18.7, 12.07.1945.
BCA, 30.10.0.0/65.434.4, 20.07.1936.
BCA, 30.11.1.0/127.64.4, 10.12.1938.
BCA, 490.1.0.0/504.2023.3, 25.12.1945.
BCA, 30.10.0.0/65.432.8, 06.07.1929.
BCA, 30.10.0.0/71.468.14, 27.12.1941.
BCA, 30.1.0.0/33.195.5, 24.04.1939.
CHP Arşivi, No: 57815, 21.11.1946.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

- BOA, İ.DH., D:1482, 1328/C-19, 12.Ca.1328/1910

Resmi Yayınlar

Salnameler

- Salname-i Devlet-i Aliye-i Osmaniye, 1864.
Trabzon Vilayet Salnamesi, 1870.
Devlet Salnamesi, 1926-1927, 1927-1928.

TBMM Zabıt Cerideleri

- Devre 5, Cilt 7, İçtima 21, 25.12.1935.
Devre 3, Cilt 4, İçtima 77, 19.05.1928.
Dönem 9, Cilt 25, Toplantı 4, 27.11.1953.
Devre 1, Cilt 6, İçtima 1, 30.11.1336.



Devre 4, Cilt 15, İçtima 2, 20.05.1933.
Dönem 7, Cilt 18, Toplantı 2, 02.06.1945.

Resmi Gazete

18.07.1921, No: 21.
24.05.1924, No: 71.
26.06.1926, No: 404.
14.06.1934, No: 2727.
04.01.1936, No: 3197.
05.01.1949, No: 7097.
18.06.1949, No: 7236.
28.06.1952, No: 8144.
17.06.1953, No: 8434.
09.12.1953, No: 8578.
13.01.1954, No: 8606.
05.04.1954, No: 8676.
04.08.1955, No: 9069.
27.06.1956, No: 9343.
06.12.2012, No: 28489.

Kanunlar

6068 nolu Kanun ve ekleri, 27.02.1953.
6324 nolu Kanun ve ekleri, 04.03.1954.
6668 nolu Kanun, 17.02.1956.
7033 nolu Kanun ve ekleri, 27.06.1957.
3392 nolu Kanun ve ekleri, 19.06.1987.
3578 nolu Kanun ve ekleri, 15.06.1989.
3644 nolu Kanun ve ekleri, 09.05.1990.

Araştırma ve İnceleme Eserleri

Akten, İbrahim ve diğerleri (1988). *Dünden Bugüne Keşap*. Giresun: Keşap Belediyesi Yayınları.
Ayni, Mehmet Ali (2009). *Hatıralar*. (Haz. İsmail Dervişoğlu), İstanbul: Yeditepe Yayınları.
Bilir, Ali (2007). *Geçmişten Günümüze Görele*. İstanbul: Kitabevi Yayınları.
Birken, Andreas (1976). *Die Provinzen des Osmanischen Reiches*. Germany: Hesseische Druckerei GmbH.
Emecen, Feridun M. (2005). *Doğu Karadeniz'de İki Kıyı Kasabasının Tarihi Bulanacak-Piraziz*. İstanbul: Kitabevi Yayınları.
Harris, Vorley (2005). *The Reports of Last British Consul in Trabzon 1949-1956*. (Ed. Christopher Harris), İstanbul: Isis Press.
İnalçık, Halil (2009). *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ (1300-1600)*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
Karadenizli, Kemal (1954). *Trabzon Tarihi*. Ankara: Trabzon Kalkınma Cemiyeti Neşriyatı.
Keskin, Nuray Ertürk (2009). *Devletin Toprak Üzerinde Örgütlenmesi*. Ankara: Tan Kitabevi Yayınları.
Macit, A. Nuri (1973). *Gümüşhane İli ve İlçeleri*. Samsun: Macit Kitabevi.
Okay, Vehbi (1938). *Cumhuriyetin 15. Yılında Gümüşhane*. Gümüşhane: Gümüşhane İlbaylığı.
Önen, Nizam ve Reyhan, Cenk (2011). *Mülkten Ülkeye*. İstanbul: İletişim Yayınları.
Özger, Yunus (2007). *XIX. Yüzyılda Bayburt (1830-1900)*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum.
Öztürk, Saygı (2011). *İsmet Paşa'nın Kürt Raporu*. İstanbul: Doğan Kitabevi.
Sümer, Faruk (1992). *Tirebolu Tarihi*. İstanbul: Tirebolu Kültür ve Dayanışma Derneği.
Tönük, Vecihi (1945). *Türkiye'de İdare Teşkilatı*. Ankara: Kanaat Basım ve Ciltlevi.
Us, Asım (1966). *1930-1950 Atatürk, İnönü, İkinci Dünya Harbi ve Demokrasi Rejimine Giriş Devri Hatıraları*. İstanbul: Doğruluk Matbaası.
Yüksel, Ayhan (2009). *Giresun Tarihinden Sayfalar*. İstanbul: Giresun Valiliği Yayınları.

Makaleler

Aygün, Necmettin (2010). Osmanlı Devletinde İdari Taksimat Alanındaki Düzenlemelerin Taşradaki Yansımaları: Vakfıkebir, Şarlı ve Tonya Örneği (1840-1918). *Karadeniz Araştırmaları Dergisi*, S. 26, s. 35-77.
Darkot, Besim (1996). Gümüşhane. *İstanbul, İslam Ansiklopedisi*, (c. 4, ss. 836-837). İstanbul: TDV İslâm Araştırmaları Merkezi.
Demirel, Muammer (2008). Doğu Anadolu'da İdari Yapılanma (1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'ndan Sonra). *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, S. 37, s. 247-258.
Artvin'in Yarını. *Doğu Gazetesi*, 11.09.1937, s. 2.
Karagöz, Rıza (2006). II. Meşrutiyet Döneminde Canik Sancağında İdari Yapılanma. *Geçmişten Geleceğe Samsun Sempozyumu*, (Haz. Cevdet Yılmaz), s. 65-82.
Küçükkuşurlu, Murat (2009). Türkiye'de Livaların Vilayete Dönüştürülmesi. *Hacettepe Üniversitesi Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi*, C. 5, S.10, s. 23-50.
Tekindağ, M. C. Şehabettin (1979). Trabzon. *İslam Ansiklopedisi*. (c.12/1, ss. 455-477). İstanbul: TDV İslâm Araştırmaları Merkezi.