




## CUMHURİYET DÖNEMİ KENTSEL GELİŞİMİNE ÇARPICI BİR ÖRNEK: SAMSUN\*

SAMSUN: A STRIKING EXAMPLE OF THE URBAN DEVELOPMENT IN MODERN TURKEY

**Özlem GÜNEŞ ERDOĞU**   
Dr, ozlgunes@gmail.com

**Levent ÜNER**   
Prof. Dr., İstanbul Aydın Üniversitesi, İktisadi İdari Bilimler Fakültesi,  
Kamu Yönetimi Bölüm Başkanı, leventurer@hotmail.com

### Makale Bilgisi

Türü: Araştırma makalesi  
Gönderildiği tarih: 17 Mayıs 2023  
Kabul edildiği tarih: 10 Ekim 2023  
Yayınlanma tarihi: 29 Ekim 2023

### Article Info

Type: Research article  
Date submitted: 17 May 2023  
Date accepted: 10 October 2023  
Date published: 29 October 2023

### Anahtar Sözcükler

Samsun; Kentleşme; Toplumsal Değişme; Sosyal Tarih; Tekel; Tütün Ekonomisi

### Keywords

Samsun; Urbanization; Social Change; Social History; Tobacco Economy; Turkish State Monopoly

### DOI

10.33171/dtcfjournal\_29.10.2023.8

### Öz

19. yüzyılın ikinci yarısında tütün tarımı ve ticareti ile tanışana kadar küçük bir sahil kasabası görünümünde olan Samsun, bu tarihten sonra, Osmanlı'nın son yüzyılındaki benzerleri gibi önemli bir liman kentine dönüşmüştür. Tütün sektörünü ulusal kalkınmanın önemli bir unsuru olarak gören Cumhuriyet hükümetleri döneminde sektöre yapılan devlet yatırımları ile birlikte ise Samsun, artık bir hafif sanayi kenti kimliğine bürünerek Karadeniz'in en büyük şehri olmuştur. Özellikle 1960'lı yıllara gelindiğinde kentteki tütün endüstri ve ticaretinin hacmi çok büyümüş ve bu büyüme 1980'lerin başına kadar sürmüştür. Öyle ki, daha 100 yıl öncesinde sadece kendir ve kereste üretilen, balıkçılık yapan küçük kasaba; 1960'lı yıllarda, fabrika ziline çalmasıyla birlikte sayıları on binleri aşan tütün işçisi kadınların beyaz önlükleriyle sokaklara döküldüğü modern bir kent hâline gelmiştir. Toplumsal yaşamı kökünden etkileyecek bu değişimin en görünür sonuçlarından biri, -kentnin fiziksel yapısında ve mekânsal örgütlenmesinde görülen değişimle birlikte- ulaşım, sağlık ve eğitim olanaklarındaki iyileşme olmuştur. Limanı, demiryolları, karayolu bağlantıları, havalimanı, koleji ve hastaneleri ile Samsun, Cumhuriyet dönemi kentleşme anlayışı içerisinde ideal olarak tanımlanabilecek bir kent örneği teşkil etmiştir. Bu makale, kentte ulaşım, sağlık, eğitim gibi olanaklarda meydana gelen artış, tarihsel gelişimi içerisinde aktararak, Cumhuriyet döneminin tütüne ilişkin politikasının, yerelde kentleşme üzerindeki etkisini gösterebilmeyi hedeflemektedir. Elbette ki, bu etkinin, burada incelenenlerin yanında başka birçok toplumsal sonuçları olmuştur. Ancak, makalenin hacmi gereği bu sonuçların, takip edecek başka makalelerde incelenmesi gerekmektedir. İktisat politikaları-sanayileşme-kentleşme etkileşimi, bu makalede, kentteki değişimin sadece belirli bir alanı (kamusal hizmet) ile sınırlandırılmıştır.

### Abstract

The city of Samsun, which had the appearance of a small coastal town until it met with tobacco agriculture and trade in the second half of the 19th century, turned into an important port-city like its counterparts in the last century of the Ottoman Empire. By the state investments made in the sector during the governments of young Turkish Republic, which saw the tobacco sector as an important element of national development, Samsun, as a light-industry city now, has become the largest city of the Black Sea. Especially in the 1960s, the capacity of tobacco industry and trade in the city grew a lot, and this growth continued until the early 1980s. So that, by the 1960s, Samsun which was a small town just produced hemp and timber and fished 100 years ago, turned into a modern city where more than tens of thousands of tobacco worker women took to the streets in their white coats when the bell of tobacco factory rang. One of the most visible results of this change, which would radically affect social life, has been the improvement in transportation, health and education opportunities, together with the change in the physical structure and spatial organization of the city. With its modern port, railways, road connections, airport, college and hospitals, Samsun has constituted an example of a city that can be defined as ideal within the urbanization approach of the Republican period. This article aims to show the effect of the tobacco policy of the Republican period on local urbanization by conveying the increase in opportunities such as transportation, health and education in the city in its historical development. Of course, this influence has had many other social consequences besides those examined here. However, due to the volume of the article, these results should be examined in following articles. The interaction of economic policies-industrialization-urbanization, in this article, has to be limited to only a certain area of change in the city (public service).

\* Bu makale; İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Ana Bilim Dalı'nda Prof. Dr. Levent ÜNER danışmanlığında 2021 yılında tamamlanan "19. ve 20. Yüzyıllarda Samsun Kentinin Tütün Tarımı ve Sanayii Çerçevesinde Ekonomik ve Toplumsal Gelişimi" başlıklı doktora tezinden üretilmiştir.

## Giriş

Üretim tarzı tarihsel süreç içerisinde değiştikçe, bazı toplumsal ilişkilerle birlikte kendi mekânını üretir. Toplumsal mekânın kendisi de üretim tarzına hem sonuç, hem de neden ve gerekçe olarak müdahale etse de, bu üretim tarzıyla birlikte değişir. 19. yüzyıldan itibaren dünya geneline yayılmaya başlayan kapitalizm (ve modernite) de kendi mekânı olarak yeni kentler yaratmış ya da mevcut yerleşimleri modern kentlere dönüştürmüştür ve bu dönüşüm süreci halen devam etmektedir (Lefebvre, 2019, s. 24-28). 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Avrupa ekonomisi ile bütünleşmeye başlayan Osmanlı İmparatorluğu'nun kentleri de bu dönüşüm sürecinden etkilenerek, yeni üretim ilişkileri ve ticaret mekanizmalarının gerekleri doğrultusunda şekil değiştirmeye başlamıştır. Cumhuriyetin kurulmasının ardından ise -hem yeni mekânsal yapılanması hem de bu yapı içindeki yeni yaşam tarzıyla modernleşmenin bir sembolü olarak görülen- kentlerin büyümesi hızlanmış ve kentleşme, kalkınma hamlelerinin bir ayağı olarak kabul edilmiştir.<sup>1</sup>

Karadeniz kıyılarındaki orta büyüklükte bir sahil kasabası olan Samsun da, 19. yüzyıldan itibaren yaşanan iç ve dış dinamiklerin etkisiyle, önce bir ihracat merkezine, daha sonra da bir (hafif) sanayi kentine dönüşerek, 20. yüzyılın ortasında Karadeniz Bölgesi'nin en büyük şehri haline gelmiştir. İlk bakışta, Osmanlı topraklarının kapitalist pazara açılmasının (tarımsal ürünler ve madenlerin ihraç edildiği mekânlar olarak) liman kentleri üzerinde yarattığı etkinin klasik sonucu gibi görünen bu değişimin, daha yakından incelendiğinde kendi içinde önemli farklılıklar barındırdığı görülmektedir. Her ne kadar Orta Karadeniz Bölgesinde yetişen tarımsal ürünlerin ihracatının yapıldığı liman olmak, kentin ekonomisini önemli ölçüde geliştirmiş olsa da; Samsun'un bu denli bir ekonomik ve toplumsal değişim geçirmesindeki temel faktör, endüstriye yönelik bir yapılanmayı da beraberinde getiren "tütün ve tütün mamulleri" üretimi olmuştur.

Tütünün, hem il genelindeki en önemli tarımsal ve ticari ürünü hem de en büyük sanayi kolunu oluşturduğu Samsun, bir dönem Türkiye'nin en önemli ekonomik faaliyetlerinden biri olan tütün sektöründeki gelişmelerin etkisine birebir açık olacak düzeyde, tütüne endeksli bir ekonomik yapılanma içerisinde olmuştur. İlde 19. yüzyıl ortalarında başlayan ve giderek artan tütün yetiştiriciliği, Cumhuriyet

<sup>1</sup> Ne var ki, kalkınmakta olan birçok ülkede olduğu gibi, Türkiye'de de kentleşme idealize edilenden çok farklı bir boyutta gelişmiş; sanayileşmeyle aynı hızda ilerlemeyen kentsel nüfus artışı birçok mekânsal ve toplumsal soruna yol açmıştır. Türkiye kentleşmesinin 1980 öncesindeki genel eğilimi ve özellikleri için bkz. Kongar, 1985, s. 397-420.

döneminde en yüksek seviyesine ulaşmış; aynı zamanda kentte önemli bir tütün imalat ve sigara sanayii gelişmeye başlamıştır. Böylece köylerine ve kent merkezine doğru büyük bir göçe sahne olan eskinin bu küçük sahil kasabası, Cumhuriyet döneminde sektörde yaşanan büyümeyle birlikte, Karadeniz'in en büyük şehrine ve bir işçi kentine, sektörün işgücü yapısı gereği de bir kadın-işçiler kentine, dönüşmüştür. 1980'li yıllarda tütün sanayiinin ülke ekonomisindeki önemini kaybetmesine paralel olarak, Samsun ekonomisinde de önemli değişimler yaşanmış; tütün yetiştiricisi köylüler ile kent merkezinde istihdam olanakları daralan genç nüfus daha büyük şehirlere göç etmeye başlarken; kentte işsizlik, yoksulluk ve şiddet gibi toplumsal sorunlarda büyük artış yaşanmıştır.

1980'li yıllara kadar Samsun ili genelindeki tarımsal üretim, sanayi üretimi, liman ticareti ve istihdam alanlarında birincil ekonomik faaliyeti oluşturan tütün sektörünün yarattığı ekonomik büyümenin neden olduğu kentleşme ve toplumsal değişim, çeşitli çalışmalarda farklı yönleriyle ortaya konmuştur. Bu çalışmada ise kentsel ve toplumsal değişimin daha çok kamusal hizmet alanlarını oluşturan ulaşım, eğitim, sağlık ve kültür olanaklarındaki gelişmeler araştırma konusu edilmiştir. Çalışma, dönemselsel olarak, Cumhuriyet'in kuruluşundan başlayarak - iktisat politikalarında önemli değişimlerin yaşandığı- 1980'li yıllara kadar uzanmakta ve böylece önce devletçi sanayileşme ve ardından kalkınma anlayışının ön planda tutulduğu (yaklaşık 60 yıllık) bir dönemi kapsamaktadır. Söz konusu süre zarfında kentin mekânsal örgütlenmesi ve yaşam biçimi üzerinde çok önemli etkileri olan ulaşım, eğitim, sağlık ve kültüre ilişkin olanaklarda görülen değişimlerin toplumsal alandaki etkileriyle birlikte ortaya konması bu çalışmanın temel amacını oluşturmaktadır. Böylelikle, ekonomik büyüme ve kalkınmanın, kentsel yaşam olanaklarındaki artış üzerindeki etkisinin, belirli bir mekânsal örnek üzerinden izlenebilmesi ve bu etkinin (özellikle kamu yatırımlarının ağırlıklı olduğu) farklı illerdeki sonuçlarının araştırılacağı benzer çalışmalara bir örnek teşkil etmesi hedeflenmektedir. Ekonomik yapı ve kentsel değişim arasındaki ilişkinin daha fazla çalışmada ortaya konması, bunların birbirleriyle karşılaştırılması ve böylelikle Türkiye kentleri için bir genelleme yapılabilmesi olanağını sunacaktır. Çalışmanın bütününde tarihsel yöntem uygulanmış, olaylar neden sonuç ilişkisi içerisinde ele alınmış ve kaynak olarak arşiv belgeleri, kurum yayınları ve çeşitli araştırmalardan yararlanılmıştır. Konunun tarihsel bütünlüğü içerisinde anlaşılabilmesini sağlamak için, kentin Cumhuriyet döneminde kentsel alanda yaşadığı belli başlı değişimlere geçmeden önce, Samsun'un tarihine de kısaca yer verilmiştir.

## SAMSUN'UN KISA TARİHİ

Osmanlı İmparatorluğu döneminde Samsun, ekonomik faaliyeti (daha çok Osmanlı tersanelerinde kullanılan) kereste ve kendir üretimi ile sınırlı olan orta ölçekli bir balıkçı kasabasıdır. İmparatorluk topraklarının uluslararası kapitalist ticarete açıldığı 19. yüzyılda, civar bölgelerde yetişen tarımsal ürünlerin ihracatının yapıldığı ve karşılığında Avrupa mamul ürünlerinin getirildiği Samsun'un liman faaliyetlerinde bir canlanma başlamıştır. Dönemin iki büyük Karadeniz liman şehri olan Trabzon ve Sinop'a kıyasla, Samsun'un daha geniş tarımsal alanlara ve iç bölgelerle bağlantı kurmaya daha elverişli coğrafi şartlara sahip olması, şehrin bu denizdeki uluslararası ticarete giderek daha fazla öne çıkmasına neden olmuştur.

Diğer yandan aynı yüzyılın ortalarında tütün bitkisi ile tanışan Samsun'da, tütün yetiştiriciliği birkaç on yıl içerisinde büyük artış göstermiştir. Samsun'un ve kazası Bafra'nın iklim ve toprak yapısı tütün yetiştirmeye o kadar uygundur ki, burada yetişen tütünlerin kalitesi kısa zamanda dünya çapında ün kazanmış ve yüzyıl sonuna gelindiğinde kentten yapılan dış ticarete tütün ilk sırayı alır hale gelmiştir. 1800'lü yılların ortasından itibaren Kafkasya bölgesinden başlayan göçler, tütün tarımı için ihtiyaç duyulan işgücünün sağlanmasına yardımcı olurken, Samsun'un etnik ve dini yapısında da değişime neden olmuştur. Bölgedeki tütün yetiştiriciliğinde önemli bir ağırlığı olan Rumlar ise, Birinci Dünya Savaşını takip eden yıllarda mübadeleye tabi tutularak yerlerini Yunanistan'dan gelen muhacirlere bırakmışlardır. Büyük çoğunluğu Yunanistan'ın en önemli tütün bölgesi olan Kavala ve çevresinden gelen bu mübadiller, ildeki tütün tarımının önemini kaybetmemesi için özellikle Samsun ve Bafra civarına yerleştirilmişlerdir.

Tütün ihracatı, Cumhuriyet'in kuruluş yıllarında devletin en önemli döviz kaynağını oluştururken, 1883 yılında kurulan ve tütün tekeli elinde bulunduran çok uluslu Tütün Rejisi, demiryolları ile birlikte, Türkiye Cumhuriyeti tarafından millileştirilen ilk şirketlerden olmuştur. Cumhuriyet döneminde tütün yetiştiriciliği, kırsalda geniş kesimler için çok önemli bir gelir kaynağı olurken; sigara gibi mamul tütün ürünlerinin ithalatı yasaklanmış; böylece geniş bir yurt içi pazarı bulunan tütün mamullerinin üretimi de Tekel İdaresince gerçekleştirilerek ülkede önemli bir tütün endüstrisi oluşturulmuştur. Tekel, Reji'den devraldığı birkaç sigara fabrikasına yenilerini eklerken, bir yandan da tütün bitkisinin ihracat edilmek ya da sigara fabrikasında kullanılmak üzere hazır hale getirilmesini sağlayan Yaprak Tütün Bakım ve İşleme Atölyeleri kurmuştur. Bu atölyelerin en büyüklerinden biri ise Samsun'a inşa edilmiştir. *Büyük İşleme* adı verilen ve binlerce işçinin çalıştığı bu

atölyenin yanında Tekel'e ve ihracat yapan tütün tüccarlarına ait daha birçok tütün atölyesi Samsun'un en büyük istihdam olanaklarını oluşturmuştur. Buralarda işlenen tütünlerin bir kısmı yurt dışına ihraç edilmekte, bir kısmı harmanlarda kullanılmak üzere yurt içindeki diğer sigara fabrikalarına gönderilmekte ve bir kısmı da Samsun'un sembolü haline gelmiş olan Tarihi Sigara Fabrikasında kullanılmaktadır. 1887 yılında Reji tarafından inşa edilen ve çoğunluğu kadın olmak üzere 1500'den fazla işçinin çalıştığı bu tarihi fabrika, 1996 yılında üretimi bırakarak, bir tüketim mekânına (Alışveriş Merkezine) dönüştürülmüş olsa da göz alıcısı mimarisikle kent meydanını süslemeye devam etmektedir.

Cumhuriyet'in özellikle ilk 50 yılında Samsun'da tütün sektörü çok genişlemiş ve sektörün yarattığı iş olanakları buraya doğru çevre illerden ve Doğu Karadeniz'den büyük bir göç yaşanmasına neden olmuştur. Gerek Samsun'un tütün yetiştirilen köylerinde tütüncülük yapmak gerekse de kent merkezindeki tütün fabrikası ile işleme atölyelerinde çalışmak üzere binlerce insan Samsun'a göç etmiştir. Böylece Samsun'un hem ekonomisi hem de nüfusu giderek büyümüş ve Samsun Karadeniz'in en büyük şehri ve bölge merkezi haline gelmiştir. Tüm bu gelişmeler Samsun'a daha fazla devlet yatırımı yapılmasını sağlarken, şehrin sosyal ve kültürel olanaklarının da artmasına neden olacaktır. Sonuç olarak Samsun, tarımsal ve endüstriyel kalkınmanın bir arada ilerlediği, işgücünün sektörler arasında dengeli olarak dağıldığı, üstelik sanayi sektöründe modern Türkiye'nin vizyonunu yansıtır şekilde ağırlıklı olarak kadın işgücünün istihdam edildiği, ticaretin geliştiği, Batı kentlerindeki gibi demiryolunun, operanın ve tiyatroların bulunduğu çağdaş bir kent özelliği göstermiş ve bu yönüyle Cumhuriyet döneminin kentleşme anlayışını yansıtan örnek bir kent olmuştur.

Çalışmamızın konu edindiği döneme girmemekle birlikte, konunun bütünlüğü açısından, şehrin 1980'lerden sonrakini dönemini de özetlemek gerekmektedir. 1980'li yıllarda devlete hâkim olan iktisat yaklaşımının değişmesi ve özelleştirme politikalarının başlamasıyla birlikte, tütün sektörü ülke çapında olduğu gibi Samsun ekonomisinde de giderek önemini kaybedecektir. 2000'li yıllara gelindiğinde il genelinde tütün yetiştiriciliği yok denecek kadar azalırken, Tekel'e ait tütün işleme tesisleri de kapanacaktır. Tarihi fabrikanın yerine açılan Balıca Sigara Fabrikası ise British-American Tobacco Şirketine satılacaktır. Böylelikle, diğer tarımsal ürünlerden tütün kadar kar elde edemeyen tütüncüler köylerini terk ederken; il merkezinde tütün sanayiinden arda kalan boşluğun başka sanayi yatırımları ile yeterince doldurulamaması sonucunda başlayan işsizlik nedeniyle de çeşitli

toplumsal sorunlar ortaya çıkmaya başlayacaktır. Sonuç olarak bir zamanlar yarattığı istihdam olanakları ile göç çeken bir cazibe merkezi olan Samsun, 2000'li yıllarda en fazla göç veren şehirlerden biri haline gelmiştir.

## **CUMHURİYET DÖNEMİNDE SAMSUN'UN ULAŞIM, SAĞLIK, EĞİTİM VE KÜLTÜR OLANAKLARINDAKİ GELİŞMELER**

19. yüzyılın sonlarından itibaren yeni ticaret ve üretim ilişkileri ile tanışan Samsun'un mekânsal özellikleri, bu yeni ekonomik ilişkiler ile bunlara eşlik eden siyasal ve toplumsal gelişmelerin etkisiyle birçok değişime uğramıştır.<sup>2</sup> Gerek yeni üretim ilişkilerinin gerekse de değişen (ve değişmesi istenen) toplumsal yaşam biçiminin ihtiyaçları, büyük bir "kentsel yeniden inşa" sürecini doğurmuştur. Yeni yollar, meydanlar, hastaneler, okullar, kamu binaları, parklar, bankalar, yeni ürünlerin sergilendiği yeni mağazalar, tütün fabrikası ve atölyeleri, heykeller, artan nüfusun ihtiyacını karşılamaya yönelik yeni konutlar ve daha birçok yeni yapı kent merkezini doldurmaya, genişletmeye ve dönüştürmeye başlamıştır. Elbette ki bu çalışmada bunların tümüne yer vermek imkânı bulunmamakta, konunun sınırlılığı gereği en temel kamusal hizmet alanlarının gelişimi ile yetinilmek durumundadır. Burada sıralanan alt-başlıkların seçiminde doğrudan kamu yatırımlarıyla geliştirilmiş olan alanlara öncelik verilmiş olmakla birlikte; yereldeki idari yetkililer ve kurum yöneticileri tarafından gelişimi desteklenmiş olan spor kuruluşları ile kamu ve özel sektörün bir arada faaliyet gösterdiği bankacılık faaliyetlerine de kısaca yer verilmiştir.

### **1. Ulaşım**

Sanayi kapitalizminin etkisini göstermeye başladığı kentlerde ilk olarak yeni üretimin birimleri (fabrika ve atölyeler) inşa edilirken, yeni bir ulaşım ağının gerekliliği de ortaya çıkmaktadır. Üretime katılacak işgücünün üretim mekânlarına ulaşımını sağlayacak kent-içi yollar ile burada üretilecek ürünlerin (ve bunun için kullanılacak hammaddenin) taşınmasını sağlayacak ulusal (ve uluslararası) bir yol ağının oluşturulması gerekir.

<sup>2</sup> Buradan mekânın, üzerinde yaşanan ekonomik ve toplumsal ilişkiler karşısında salt edilgen bir konumda olup, sadece "değişen" konumunda olduğu sonucunu çıkarmamak gerekir. Mekânın kendisi hem bu ilişkilerin yeniden şekillenmesinde "etken" olarak yer alır hem de bu ilişkilerin bir sonucudur. Ancak, çalışmamızın kapsamı gereği burada bu kuramsal tartışmalara yer verilmemiş, konu sadece mekânsal (kentsel) alanda yaşanan değişim ile sınırlı tutulmuştur.



Cumhuriyetin kurulduğu yıllarda, yurt genelinde gerek karayolları gerekse demiryolları son derece yetersiz durumdaydı. Yolların yetersizliği, ulaşım için harcanan zaman kadar, ticarete nakliye masraflarını da artırıyordu. Bu dönemde, hayvan ile çekilen taşıtla, Ankara-Samsun arası 96 saatte aşılıyordu (KGM, 2016). Böylelikle, gemi ile Amerika'dan un getirmek, Çorum'dan getirmekten ucuza mal olurken; Ankara'da kıyyesi 7-8 kuruş olan buğdayın fiyatı da, kıyı kentlerinde 14-15 kuruşa çıkıyordu (Arı, 1991, s. 611). Bu durumda, Doğu ve İç Anadolu şehirlerindeki tüccarlar, mallarını Samsun yerine, (İstanbul'a demiryolu bağlantısı bulunan) Ankara'ya getirmeyi tercih ediyorlardı. Bu koşulda, yol yapımı, özellikle de taşımacılıkta çok daha avantajlı olan demiryolu yapımı, Cumhuriyet kadrolarının öncelik vermesi gereken konulardan biri durumundaydı<sup>3</sup>. Nitekim Osmanlı Devleti döneminde, 50 yıllık bir sürede, verimli tarımsal bölgeleri limanlara bağlamak amacıyla, çoğunluğu Avrupa sermayesi tarafından inşa edilen ve işletilen 4 bin kilometrelik demiryolunun yanına, Cumhuriyetin ilk 14 yılında 3 bin kilometrelik yeni demiryolu eklendiği gibi, mevcut hatlar da millileştirildi<sup>4</sup>. Her ne kadar demiryollarını küçük yerleşimlere ve köylere bağlayan ikincil yolların yapımına yeterince ağırlık verilmediyse de; kurulan demiryolu ağı, ekonominin yanında, yeni ülkenin oluşturulmasında da çok önemli rol oynadı (Pamuk, 2014, s. 179-180).

Samsun'un ticari gelişimi açısından iki demiryolu hattının yapımı gerekli görülüyordu: Biri Samsun'u Sivas'a ve (oradan) Ankara'ya bağlayacak<sup>5</sup> şehirlerarası hat ve diğeri de Samsun'un (biri batısında, biri de doğusunda yer alan) tarım deposu niteliğindeki iki ilçesini, Bafra ve Çarşamba'yı il merkezine bağlayacak sahil hattı.

19. yüzyılın sonlarında, Samsun'u Sivas'a bağlayacak bir demiryolu hattının inşası için birkaç girişimde bulunulmuş; bazı yabancı şirketlerle bu hususta anlaşmalar yapılmış; ancak, çeşitli nedenlerle, inşaat çalışması bir türlü

<sup>3</sup> Kuşkusuz yol yapımı, özellikle de -dönemin şartları itibarıyla- demiryolları, yeni kurulan bir ulus devlet için, yolcu ve yük taşımacılığındaki faydaları kadar, (askerler ve kolluk kuvvetlerinin yurdun her bölgesine ulaştırılarak merkezi devlet otoritesinin sağlanabilmesi, yargı ve eğitim ağının oluşturulması gibi) çeşitli siyasi ve askeri nedenlerle de son derece önemlidir. Ancak biz, konumuzu daha yakından ilgilendirdiği için, sadece ticari boyutuna değindik.

<sup>4</sup> Dönemin teknolojik imkânları ile son derece zor ve masraflı olan demiryolu yapımı için Cumhuriyetin ilk yıllarında ayrılan kaynakların bütçe ve GSYH içindeki payları ise, "daha sonraki dönemlerde en büyük inşaat projesi olarak öne çıkan GAP'tan" çok daha yüksektir (Pamuk, 2014, s. 179).

<sup>5</sup> 1924 yılında, Ankara-Sivas demiryolu hattının inşasına başlama kararı alınmıştır. Böylece, Samsun'u Sivas'a bağlamak, dolaylı yoldan Ankara ile de demiryolu bağlantısını kurmak anlamına gelecektir. Sivas, önceden beri, Samsun limanına varan ticaret yolu güzergahının ana noktalarından biri olduğu için, doğrudan Ankara'ya bir hat oluşturmak yerine, Sivas ile demiryolu bağlantısı kurulmasına öncelik verildiği anlaşılmaktadır.

başlayamamıştır. En son 1914 yılında, hattın inşası ve işletilmesi imtiyazı “Regie General” adındaki Fransız “şimendifer” şirketine verilmiştir. Ancak bu kez de savaşın başlaması nedeniyle hattın yapımı gerçekleşmemiştir. Lozan Barış Antlaşması kapsamında imzalanan ve Osmanlı döneminde verilen imtiyazların tanınmasına ilişkin 12. Protokolün<sup>6</sup> 2. maddesine göre; Antlaşmanın kabulünden itibaren altı aylık bir süre zarfında, Reji General Şirketi, Samsun-Sivas hattına ilişkin imtiyaza “herhangi bir sebepten dolayı” tekrar sahip kılınmadığı takdirde, Türkiye Hükümeti, bu şirkete, talebi üzerine ve telafi maksadıyla yeni bir imtiyaz vermeyi kabul etmiştir. Türkiye için bir diğer seçenek de, söz konusu şirketin, hattın inşası için yapmış olduğu keşif masrafı ile harcadığı malzemenin bilirkişi heyetince tespit edilecek tutarının tazminat olarak ödenmesi olarak sunulmuştur (TBMM, 2019, s. 84-85).

Demiryolu yapımını öncelikle yapılması gereken işler arasında gören Cumhuriyet hükümetlerinin, Barış Antlaşmasının hemen akabinde, Samsun-Sivas hattını gündeme aldığı anlaşılmaktadır. Hattın hem hükümet tarafından inşasının hem de Reji General’e yaptırılması seçeneklerinin tartışıldığı görülmektedir (BCA, 30-18-1-1/8-43-18, 22.12.1923 ve 30-18-1-1/12-75-17, 15.02.1925). Sonuçta, hattın hükümet tarafından inşasına başlanmış<sup>7</sup> ve şirkete tazminat ödenmiştir (BCA, 30-18-1-1/27-71-7, 25.12.1927). Hat üzerindeki Kavak durağı 1926 yılında (BCA, 30-10-0-0/152-75-13, 01.05.1926), Amasya durağı ise 1927’de (BCA, 30-10-0-0/45-290-24, 15.10.1927) hizmete açılmıştır.

1932’de tamamlanan Samsun-Sivas demiryolu, ilin ulaşım olanaklarını önemli ölçüde artırmıştır<sup>8</sup>. Demiryoluyla Sivas üzerinden Erzurum, Konya, Malatya ve Ankara bağlantılarının da sağlanmasıyla, Samsun’un tarımsal ürünleri ve -elbette- tütün mamullerinin, daha düşük taşıma giderleriyle taşınma ve pazarlanması olanağı doğduğu gibi; ilin ihtiyacı olan tüketim malzemeleri de buraya daha kolay ve ucuz bir şekilde ulaşır olmuştur. Ayrıca Samsun bir ihracat ve ithalat merkezi konumunda olduğu için; demiryolunun, buradan taşınacak olan ithal ve ihraç mallarının da maliyetini düşüreceği açıktır.<sup>9</sup>

<sup>6</sup> Osmanlı İmparatorluğu Memalikinginde İta Edilmiş Bazı İmtiyazata Dair Protokol ve Beyanname.

<sup>7</sup> Hükümetin hattın yapım aşamasında Alman mühendisleri görevlendirdiği görülmektedir. Bkz: BCA, 30-11-1-0/14-25-8 (08.06.1925); BCA, 30-11-1-0/14-25-17 (09.06.1925); BCA, 30-11-1-0/15-29-2 (23.06.1925) ve BCA, 30-11-1-0/23-11-17 (17.03.1926).

<sup>8</sup> Ankara-Sivas hattı ise bundan iki yıl kadar önce tamamlanmış; Sivas’a ilk tren 1930 yılında varmıştır.

<sup>9</sup> Samsun-Sivas demiryolu, Samsun’un ticari faaliyetlerini artırdığı gibi, bu hat sayesinde dış pazara açılma olanakları artan Doğu Anadolu’nun tarım merkezlerindeki üretimin artmasına da önemli katkı sağlamıştır. Sivas’a demiryolu ulaşımı bulunan (böylece Samsun’a da ulaşabilen) Erzurum ve Kars’ta



Samsun, demiryolu ulaşımı bulunan, Zonguldak haricindeki<sup>10</sup> tek Karadeniz şehridir. Üstelik Zonguldak, bir ticaret ya da liman kenti özelliği göstermemekte; ekonomik faaliyeti madencilik ile sınırlı kalmaktadır. Bu nedenle, Karadeniz'in orta noktasındaki elverişli konumu ile Samsun'un, yolcu ve yük taşımacılığı konusunda Zonguldak ile herhangi bir rekabeti söz konusu olmamıştır. Samsun demiryolunun, 1960'ların başında hizmete açılan Samsun limanı ile birleştirilmesi ise, şehrin ticari faaliyeti açısından büyük bir kolaylık sağlamıştır. Sonuç olarak, diyebiliriz ki; demiryolu ulaşımı ve liman inşası, Samsun'u, "Orta Anadolu ve Doğu illerinin Karadeniz'deki ithalat-ihracat merkezi" olma yolunda rakipsiz kılmıştır. Demiryolu ulaşımının, 1980'lere kadar yolcu ve yük taşımacılığındaki üstün yeri düşünüldüğünde, Samsun'un Cumhuriyet dönemindeki hızlı gelişimine yapmış olduğu katkı açıktır.

Bunun yanında, bir şehir için demiryolunun, "çağdaşlaşma" konusundaki önemli yerinden de kısaca bahsetmek gerekebilir. 20. yüzyıl başlarında (ve aslında demiryolu projeleri eksik kalmış ülkeler için günümüzde de) bir yerleşim yerinin, çağın şartlarına uyum sağlamış, modern bir görünüm kazanması konusunda, o yerleşime raylı sistem yoluyla ulaşım sağlanabiliyor olması, deyim yerindeyse, *olmazsa olmazlardandır*. Ayrıca, demiryolunun yapımı ve sonrasındaki bakım ve işletilmesi, önemli bir istihdam alanı oluşturduğu gibi; garları, lojmanları ve "Demirspor" kulüpleri ile demiryolu işletmeleri, kent mekânı ve sosyal yaşamında önemli etkilere sahiptir. Samsun'da da tren garı, ray hattı ve demiryolu lojmanları şehrin çehresinde önemli değişiklikler yaptığı gibi; 1929 yılında kurulan *Şimendifer Spor*<sup>11</sup> da kentin sosyal yaşamında derin izler bırakmıştır. 1945 yılında *Samsun Demirspor Kulübü*ne dönüşen mavi-lacivertli futbol takımı için tahsis edilen kulüp lokali binası, bugün *Samsun Kent Müzesi* olarak, şehrin demiryolları ile olan hikâyesini gelecek kuşaklara anlatmak gibi bir işlevi de üstlenmiş durumdadır.

Samsun demiryolu projesinin ikinci ayağını oluşturan Çarşamba ve Bafra hattının yapımı için ise devreye Nemlizade ailesinin girdiği görülmektedir. Nemlizade ailesinin, "Samsun-Çarşamba-Terme ve Samsun-Bafra-Alaçam arasında" tesis edilecek olan demiryolunun yapımı ve işletilmesi imtiyazını talep etmesi üzerine

---

tahıl üretimi, 1934 yılında, sırasıyla 78 bin tondan 372 bin tona ve 67 bin tondan 264 bin tona yükselmiştir (Yerasimos, 1980, s. 695).

<sup>10</sup> Demir-Çelik Fabrikasının bulunduğu Ereğli'den başlayan ray hattı, Zonguldak-Karabük-Çankırı üzerinden Ankara'ya ulaşmaktadır. Zonguldak-Ankara arasında (bir gün Zonguldak'tan ve bir gün de Ankara'dan kalkmak üzere) hafta boyunca işleyen Karaemas Ekspresi bulunmaktaydı.

<sup>11</sup> "Samsun-Sivas Hattı Spor Kulübü" adıyla da bilinmektedir.

kendileri ile görüşmelere başlanmış (BCA, 30-18-1-1/7-31-2, 01.09.1923) ve 1923 yılı sonlarında, “Nemlizade mahdumları adına Canik eski mebusu Şükrü” ile Nafia Vekaleti arasında yapılan sözleşme kabul edilmiştir (BCA, 30-18-1-1/8-42-3, 02.12.1923). Bu, yerel bir girişimci tarafından teşebbüs edilen ilk demiryolu inşası olacaktır. Burada dikkat çeken bir nokta, (1939 tarihli bir Tekel kaynağında belirtildiğine göre) devletin o dönemde demiryollarını çoğunlukla tütünden elde edilen gelirle yapmış olmasının (İnhisar İdaresi, 1939, s. 38) yanında; demiryolu yapımındaki ilk özel teşebbüsün sermayesinin kaynağını da esas olarak tütün ticaretinin oluşturmasıdır. Bu durum, tütün sektörünün yarattığı finansal kaynağın, gerek yurt genelinde gerekse Samsun özelinde, imar faaliyetleri üzerindeki katkısına önemli bir örnektir. Neticede, Nemlizade Galip Beyin imtiyaz sahibi olduğu hattın yapımı için “Samsun Sahil Demiryolları A.Ş.” adında bir şirket kurulmuş (BCA, 30-18-1-1/11-45-15, 21.09.1924) ve temel atma töreni -Mustafa Kemal’in de katılımıyla- 21 Eylül 1924’te gerçekleştirilmiştir. Açılış konuşmasında Mustafa Kemal, sahil hattının önemine vurgu yapmış ve “Nemliogullarını bu teşebbüs ve muvaffakiyetlerinden dolayı tebrik ederim” (Arı, 1991, s. 612) demiştir. Hattın Çarşamba’ya kadar olan ve *dar hat*<sup>12</sup> şeklinde inşa edilen (35 kilometrelik) kısmı 1926’da tamamlanmış (BCA, 30-10-0-0/151-69-21, 09.08.1926) olsa da; diğer bölümleri yapılamamıştır. Samsun-Kızılıçık arasında sahile paralel ilerledikten sonra denizden biraz uzaklaşarak (saatte ortalama 15 km hızla) yaklaşık 2 saatte Çarşamba’ya ulaşım sağlayan hat üzerinde 5 durak bulunmaktaydı (İpek, 2006, s. 340). Vagonlarının yan tarafları ilkbahar ve yaz aylarında (seyir amacıyla) açık tutulan Çarşamba treni, ilçeden gününbirlik Samsun’a gidiş gelişleri kolaylaştırırken; Çarşambalı köylüler Cumartesi pazarına ürünlerini bu tren ile getirmiş ve Samsun merkezde oturanlar ise bu treni daha çok pikniğe ve denize gitmek için kullanmışlardır. Buna karşılık tren hattı, hedeflenen yük ve yolcu talebine ulaşamamış ve şirket bütçesi 1928’den itibaren sürekli açık vermiştir. Bunun nedenlerinden biri, demiryolu hattının Yeşilirmak’ı aşip kaza merkezine ulaşamamasıdır. Ayrıca şirketin ticarî bir kurum olarak ayakta kalabilmesi için hattın doğuda Terme ve batıda Bafra’ya kadar uzatılması gerekirken, söz konusu hatların inşası “şirketin mali vaziyetinin uygunsuzluğu nedeniyle” gerçekleştirilememiştir. Hattın beklenen doluluk düzeyine erişememesinin bir diğer nedeni ise demiryolu hattı ile aynı tarihlerde Samsun-Çarşamba şosesinin de yapılmış olmasıdır. Tren istasyonuna yakın olmayan yerleşimler, (istasyona kadar

<sup>12</sup> Dar hat, 75 cm genişliğindedir.

karayolunu kullanmak zorunda olduklarından) araç değiştirmek yerine, doğrudan (döneminin en iyi yollarından biri olan) şose yolu kullanmayı tercih etmekteydiler. Üstelik demiryolu ile taşınan mallar kayıt altına alınarak çeşitli vergilere tabi tutulurken; kamyonlar hiçbir resmî işleme uğramadan şehre ulaşabilmekteydi. Bunlara ek olarak; kentte, tren yolu ile doğrudan bağlantısı bulunan, modern bir limanın bulunmaması da özellikle ihracat ile uğraşan tüccar açısından, trenin cazip bir araç olması önünde engel teşkil ediyordu. Tüm bunların sonucunda Şirket, ücretlerde indirim yapmak gibi politikalarla yolcu sayısı ve yük taşımacılığını artırmak istemişse de nakliyat konusunda kamyonlarla rekabet edememiş ve 1931 yılında hattın işletilmesi hakkı Devlet Demiryollarına devredilmiştir. 1955 yılına kadar devlet demiryollarınca işletilen hat, bu tarihte kullanıma kapanmıştır (İpek, 2006, s. 340-347). Daha sonra Samsun-Çarşamba arasında günübirlik gidiş gelişlerin artması nedeniyle 1980'lerde hat üzerinde banliyö trenleri işletilmiş, ancak bu uygulama da 2005 yılında sonlandırılmıştır. Böylelikle yaklaşık 15 yıldır kullanılmayan ray hattı, günümüzde atıl bir durumda bulunmaktadır.

2010 yılı Ekim ayında ise, Samsun Tren Garından başlayarak sahil boyunca batıya (Bafra yönünde) ilerleyerek (Ondokuz Mayıs ilçesindeki) Üniversitede son bulan bir hafif raylı sistem (tramvay) işleme sunulmuş ve bir yıl sonra da tramvay hattı, bu kez doğu yönünde, yaklaşık 13 km uzatılarak (Çarşamba'ya kadar olmasa da) Tekkeköy'e ulaştırılmıştır (SAMULAŞ, 2020). Böylece kent, hedeflenenden çok uzun yıllar sonra, şehir-içi raylı ulaşımına kavuşabilmiştir.

Cumhuriyetin ilk yıllarında öncelik demiryollarına verilirken<sup>13</sup>; İkinci Dünya Savaşı sonrasında ise -Amerikan yardımları ve otomotiv sektöründeki gelişmenin etkisiyle- karayolu taşımacılığı ön plana çıkmıştır (Pamuk, 2014, s. 230). Cumhuriyet ilan edildiğinde, ulusal sınırlarımız içinde; 13.900 km'si stabilize şose ve 4.450 km'si toprak olmak üzere, toplam 18.350 km yol ve 94 köprü vardı (KGM, 2016, s. 9). Aynı dönemde, Canik Sancağı sınırları dâhilindeki karayolunun uzunluğu ise 300 km kadardı. Çoğunluğu sahil şeridinde bulunan bu yolların Samsun'dan Ünye ve Fatsa'ya kadar olan kısmı 115 km, Bafra ve Alaçam'a kadar olan kısmı ise 90 km kadardı. 85 km uzunluğundaki bir başka yol da Ünye'den iç kısma, Niksar'a (Tokat) uzanmaktaydı (İpek, 2006, s. 335).

<sup>13</sup> İkinci Dünya Savaşına kadar, bütçe içinde en önemli yatırım kalemini demiryolları yapımı oluşturmaktaydı (Pamuk, 2014, s. 230).

Samsun'un, 19. yüzyılın ortalarına doğru bir liman kenti olarak ön plana çıkmaya başlaması, kentin çevre yerleşimlerle ve limanı kullanan diğer şehirlerle ulaşım sorununun çözülmesi gerekliliğini de artırmıştı. 1852 yılında, Samsun yolunun ne kadar masrafla yapılabileceğinin tespit edilebilmesi amacıyla "taşlık, bataklık ve düzlük yerlerden üç nevi numune" alınıp sonucun Nafia Vekaletine bildirilmesi istenmişti (BOA, C..NF../13-606-0, H:14.03.1269/M:26.12.1852). 1883'te tamamlanan ve Diyarbakır'a kadar uzanan şose yolun ve üzerindeki köprülerin, henüz 1896'da "pek fenalaşmış olduğu" bildirilerek tamiri gündeme gelmiş (BOA, BEO 782 58648 0, H: 07.12.1313/M: 20.05.1896) olsa da diğer Karadeniz şehirlerinin iç bölgelerle olan bağlantısını sağlayan yollara göre, Samsun yolu Cumhuriyetin ilk yıllarında yine de iyi durumdaydı. Bu nedendir ki Mustafa Kemal, 1924 yılındaki yurt gezisi kapsamında bulunduğu Trabzon'da iken, Erzurum'da deprem olduğu haberini öğrendiğinde, (Trabzon'dan karayolu ile Erzurum'a geçmek yerine) gemi ile Samsun'a dönüp, oradan karayolu ile Sivas'a ve akabinde Erzurum'a geçmiştir (Önder, 1975).

Samsun ticari hayatı açısından birincil önemde görülen Samsun-Sivas yolu, dönemi için iyi bir güzergâh sayılmakla birlikte, yenilenmeye de ihtiyaç duymaktaydı. Bu nedenle, 1929'da Samsun-Sivas yolu için genel bütçeden 10 bin lira ayrılmıştı (BCA, 30-18-1-2/2-15-24). Buna karşılık, Samsun'un artık yeni ülkenin başkenti olan Ankara'ya da düzgün bir karayolu ile bağlanması gerekiyordu. Sonuçta, Ankara-Samsun yolu için de çeşitli bakım ve onarım çalışmaları yapılmış ve 1949 yılında, otobüs ile Samsun'dan Ankara'ya 20 saatte ulaşma imkânı sağlanmıştır (KGM, 2016, s. 32-33).

Samsun'un Bafra ve Çarşamba ile olan karayolu bağlantısı da Cumhuriyet'in kurulduğu yıllarda son derece kötü durumdaydı. Bafra tütününü, develerle ve büyük zorluklar aşarak Samsun'a taşınırken; Çarşamba'nın tarımsal ürünleri de yolun çok kötü olması sebebiyle bazen Yeşilirmak üzerinden denize ve oradan da kayıklarla Samsun limanına taşınıyordu. Kötü yol koşulları ürünlerin zarar görmesine ve nakliye masraflarının da artmasına neden oluyordu. Bu durumda, bir yandan sahilde bir demiryolu hattı planlayan hükümet, diğer yandan (1924'te) Samsun-Bafra-Alaçam şosesini projelendirip inşaatına başlamış ve 1927'de de Çarşamba yakınlarına (Dikbiyık'a) kadar olan yolu düzgün hale getirmiştir. Böylece, il genelinde yapılan yol çalışmaları sonucunda, "vilayet dâhilindeki devlet yollarının uzunluğu, 1933 yılı itibariyle, 281 kilometresi şose olmak üzere, 331 kilometreye" ulaşmıştır (İpek, 2006, s. 333-336).

Samsun'un ulaşım faaliyetleri konusunda en geç başlanan projenin liman inşaatı olduğu anlaşılmaktadır. Osmanlı döneminde şehirde modern bir liman bulunmuyor; yolcu ve yük taşımacılığı kıyadaki iskeleler aracılığıyla sağlanıyordu. Cumhuriyetin ilk yıllarında Samsun'a bir liman inşa edilmesi konusunda birçok girişimde bulunulduğu ancak, projenin bir türlü hayata geçirilemediği anlaşılmaktadır. Liman inşası için yerli-yabancı birçok şirketle görüşmelerde bulunulmuştur. Bunlardan bazıları ve kendileriyle görüşüldüğü yıllar şu şekildedir: Ottoman-American Development Company, 1923 (BCA, 30-10-0-0/206-410-13, 11.10.1923); Türkiye Millî Bankası, 1924 (BCA, 30-18-1-1/12-66-9, 04.01.1924); Societe Technigue Algerien ve Societe National de Travaux, 1927 (BCA, 30-18-1-1/26-60-18, 09.11.1927); General Mougin et Banque Courvoisier Berthoud, 1928 (BCA, 30-10-0-0/207-412-12, 06.06.1928). Samsunlu tütün tüccarı Nemlizade ailesinin, demiryolu için olduğu gibi, liman inşasına da talip oldukları; 1926 yılında Nemlizade Sıtkı Bey'e, "Samsun limanının hükümet hesabına inşası için" üç ay süreyle opsiyon verildiği (BCA, 30-18-1-1/21-60-3, 22.09.1926) görülmektedir. Ancak, liman inşaatının başlaması için 1950'lere kadar beklemek gerekecektir. 1944 yılı Ocak ayında, "yükleme ve boşaltma işlerinin süratle yapılması için" Samsun Limanındaki Özel İdareye ait bir ve Belediyeye ait altı iskelenin *Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü* emrine verilmesi karara bağlanmış (BCA, 30-18-1-2/104-6-17, 06.01.1944; BCA, 30-18-1-2/104-6-18, 06.01.1944) ve bir aydan kısa bir süre içinde de Samsun limanının söz konusu müdürlüğe devri gerçekleştirilmiştir (BCA, 30-18-1-2/104-9-22, 29.01.1944)<sup>14</sup>. İskelelerden müteşekkil Samsun limanının, çağın gereklerine uygun olarak inşa edilmesi için gereken proje ve etüt çalışmalarına ise 1949 yılında başlandığı (BCA, 30-18-1-2/118-93-18, 27.01.1949) ve (bir Alman mühendislik şirketine ihale edilen) liman inşaatının 1950'li yıllar boyunca devam ettiği görülmektedir (BCA, 30-18-1-2/130-86-1, 31.10.1952; BCA, 30-18-1-2/134-103-20, 25.12.1953; BCA, 30-11-1-0/249-4-12, 03.02.1955; BCA, 30-11-1-0/266-25-29, 19.09.1957).<sup>15</sup> 1963'te üzerine ilk elektrikli vinçlerin kurulması ile hizmet vermeye başlayan ve Türkiye'nin Karadeniz'deki en büyük limanı olan Samsun Limanı, 1953 yılından beri T.C. Devlet Demiryolları tarafından işletilmekte olmakla birlikte, günümüzde işletme hakkı bir anonim şirkete kiralanmış durumdadır. Türkiye'nin Karadeniz'de demiryolu bağlantısı bulunan tek uluslararası

<sup>14</sup> Devir alınan iskelelerde bulunan deniz nakil araçları da yine aynı müdürlükçe satın alınmıştır (BCA, 30-18-1-2/104-10-8, 04.02.1944).

<sup>15</sup> Samsun Ticaret ve Sanayi Odası 1963 Yılığında, liman inşaatının başlangıç tarihi 1954 baharı ve işletmeye açılma tarihi de 14 Aralık 1960 olarak verilmektedir (Samsun TSO, 1963, s. 12).

limanı olan Samsun limanından ithalat, ihracat ve transit yüklerde demiryolu vagonlarına yükleme, boşaltma ve taşıma hizmetleri verilebilmektedir.

Samsun'a hava ulaşımı ise 1957 yılında başlamıştır. 1960'ların başında haftada bir gün Samsun'dan Ankara, İstanbul ve Trabzon'a yolcu taşınmaktaydı (Samsun TSO, 1963, s. 11). İlk havalimanı, bugünkü Eğitim Araştırma Hastanesi arazisinde olmakla birlikte, buranın inişlerde çeşitli olumsuzluklar taşınması nedeniyle, 15 Aralık 1998'de Çarşamba'da yeni bir (uluslararası) havalimanı kullanıma açıldı (<https://dhmi.gov.tr>). Bugün Samsun'dan, çok sayıda yurtiçi ve yurtdışı yerleşime havayolu ulaşımı bulunmaktadır.

## 2. Sağlık

Cumhuriyet Döneminde Samsun'a sağlık hizmetleri alanında da önemli yatırımlar yapıldığı görülmektedir. Samsun'un en büyük hastanesi olan İşçi Sigortaları Kurumu (daha sonraki adıyla SSK) Hastanesi, 1963 yılında 250 yatak kapasitesine sahiptir. Söz konusu yılda Samsun Merkez'de, 175 yataklı bir *Devlet Hastanesi*, 125 yataklı bir *Göğüs Hastalıkları Hastanesi*, 50 yataklı bir *Doğum ve Çocuk Bakımevi* ile 80 yataklı bir de *Askerî Hastane* bulunmaktadır. Ayrıca *Verem Mücadele* ile *Deri ve Tenasül Hastalıkları* Dispanserlerinin yanında, bir *Sahil Sıhhiye Merkezi* ile bir de *Ana ve Çocuk Sağlığı Merkezi* yer almaktadır. Bunlar dışında, şehir merkezine uzak olan Taflan'da ve Tekeköy'de birer "Ana ve Çocuk Sağlığı Şubesi" bulunduğu görülmektedir. Belediyeye ait sağlık kuruluşları ise *Zührevi Muayene Evi* ile *Belediye Tabipliği*dir. Söz konusu dönemde Samsun'da özel sağlık hizmetlerinin de başlamış olduğu dikkati çekmektedir. Kentte, (12 yataklı) *Karadeniz Sağlık Yurdu* ve (60 yataklı) *Beyoğlu Doğum ve Cerrahi Kliniği* adında iki özel sağlık kurumu mevcuttur. Tüm bunlara ek olarak derneklere ait olduğu belirtilen ikinci bir *Verem Savaş Dispanseri* ile *Kızılay Kan Merkezi* de şehir merkezinde yer alan sağlık kuruluşları arasında yer almaktadır (Samsun TSO, 1963, s. 12-14).

Söz konusu hastanelerin yatak kapasitelerinin yıldan yıla artırılmış ve sağlık tesislerinin ek binalarla desteklenmiş olduğu görülmektedir. Samsun için 400 yataklı bir Devlet Hastanesinin planlandığı Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1964 Yılı Programında, Samsun'un sağlık alanında en fazla yatırım alan illerden biri olduğu dikkati çekmektedir (DPT, 1963, s. 165-166).

Samsun'un taşra ilçeleri arasında bir Devlet Hastanesi bulunan tek yer ise Bafra'dır. Söz konusu devlet hastanesinin yatak kapasitesi 75'tir. Diğer ilçelerde ise sadece Sağlık Merkezleri bulunmaktadır. Bunlar arasında yatak kapasitesi en fazla



olan ise 20 yataklı Çarşamba Sağlık Merkezidir. Bafra'da bir devlet hastanesi olmasının yanında, 7 köyünde de "Ana ve Çocuk Sağlığı Şubesi" bulunmaktadır. Diğer ilçeler için ise böyle bir durum söz konusu değildir. Çarşamba daha kalabalık bir ilçe olmasına karşın<sup>16</sup> devlet hastanesi, ilin tütün yetiştiriciliği açısından en önemli ilçesi olan Bafra'ya yapılmıştır. Her iki ilçenin benzer özellikte birer deltaya sahip olduğu göz önüne alındığında, Bafra'nın devlet yatırımlarını daha fazla çekmesinin tütünden kaynaklandığı anlaşılmaktadır.

### 3. Eğitim

Samsun nüfusunun demografik nitelikleri incelendiğinde; şehirdeki okuma yazma oranının, benzer ölçekteki şehirlere nazaran, özellikle de kadın okuryazarlığında, oldukça yüksek olduğu görülmektedir. 1960'lı yılların başında şehirdeki ilkokul ve öğrenci sayıları ise şu şekildedir<sup>17</sup>:

Tablo 1: Samsun'daki okul ve öğrenci sayıları, ilköğretim, 1960

(1960/61) İlköğretim	Merkez Kazada	Merkez köylerde	Diğer kaza merkezlerinde	Diğer köylerde
Okul sayısı	20	62	46	472
Öğrenci sayısı	11.557	5.517	22.255	33.628
Nüfus	87.688	70.192	75.282	421.440

Tablodan anlaşıldığı kadarıyla, köylerde okula giden (ilköğretim çağındaki) çocukların sayısı, köyler nüfusunun yaklaşık olarak 13'te biri kadar iken; Samsun Merkezde bu oran 1/8'e ve diğer ilçe merkezleri toplamında ise 1/4'e kadar çıkmaktadır. Bu durum Merkeze bağlı 104 köyün 42'sinde ve taşra ilçelere bağlı toplam 730 köyün de 258'inde okul bulunmaması nedeniyle, buradaki çocuklardan imkânı olanların ilçe merkezlerindeki okullara gitmesinden kaynaklanıyor olmalıdır. Bu nedenle, taşra ilçelerin merkez nüfusları toplamı (75 bin) oldukça düşük olmasına karşın, öğrenci sayısı bu denli yüksek görünmektedir. İlçe merkezlerinde öğrenci sayısının fazla olmasının bir diğer nedeni de, buralarda kız çocuklarının (köylerdeki nispetle) okula gitme oranlarının -muhtemelen- daha fazla olmasıdır.

<sup>16</sup> 1960 nüfus sayımına göre Çarşamba nüfusu Bafra'dan yaklaşık 10.200 kişi fazladır. Aynı yılda Çarşamba'da 140 köy bulunurken, Bafra'nın köy sayısı 109'dur.

<sup>17</sup> Okul ve öğrenci sayıları STO 1963 Yıllığı'ndan alınmış; metnin devamındaki oranlar ise nüfus sayımlarından elde edilen bulgular kullanılarak tarafımızca hesaplanmıştır.

Hesaplamalarımıza göre; Merkez'e bağlı köylerde okul başına 89 öğrenci düşerken, diğer köylerde 71 öğrenci düşmektedir. Şehir merkezinde ise okul başına düşen öğrenci sayısı 578 iken, diğer kaza merkezlerinde bu sayı 483 olmaktadır.

1960'lı yıllarda Samsun'un köylerinde önemli bir okullaşma faaliyeti yürütüldüğü anlaşılmaktadır. Zira yukarıda verilen rakamlar, sadece iki yıl sonrasında, 1962/63 eğitim öğretim döneminde, önemli bir artış göstermiştir. Buna göre; Merkez ilçedeki okul sayısı aynı kalırken, Merkez'e bağlı köylere 7 tane daha okul açılmış; diğer köylerde ise 37 yeni köy okulu faaliyete geçmiştir. Ayrıca 1962 yılında, 125 köy okulu ihaleye çıkarılmıştır. Köy okullarında eğitim gören çocuk sayısı da 10 binden fazla artış göstermiştir (Samsun TSO, 1963, s. 14). İldeki kaza merkezlerinde okuyan öğrenci sayısındaki artış miktarı ise 6 bine yakındır. Samsun'da özellikle taşra köylerindeki okullaşma oranında görülen bu artışın, 1960 yılı sonrasında, ülke genelindeki kırsal alanda kalkınma ve okuma-yazma oranının artırılmasına yönelik faaliyetlerden bağımsız olmadığı açıktır. Birinci Kalkınma Planının (1963-1967) 1964 Program Kitabında, ülkedeki kalkınma sorununun öncelikle köyler ile ilişkilendirildiği, şu sözlere ifade edilmektedir:

Memleketimizin iktisadi, sosyal ve kültürel yapısıyla ilgili çeşitli meseleler *Toplum Kalkınması* gibi bir metodun uygulanmasını zorunlu kılmaktadır. Bu meseleler en basit tanımı ile köy ve köy nüfusuna giden hizmet dalları ve bu hizmet dalları ile köy nüfusu arasında karşılıklı etki-tepki ilişkilerinin şimdiki durumundaki özelliklerden ileri gelmektedir (DPT, 1963a, s. 255).

1962/63 eğitim-öğretim döneminde Samsun'da bulunan "ortaöğretim" kurumları ile öğrenci sayıları ise şu şekildedir (Samsun TSO, 1963, s. 14):

- Mithat Paşa Ortaokulu (1.562), Namık Kemal Ortaokulu (1.067), Devrim Ortaokulu (182), İmam Hatip Okulu (63);
- Ondokuz Mayıs Lisesi (1.315), Ticaret Lisesi (544), Maarif Koleji (211);
- Kız Enstitüsü (Akşam Sanat ile beraber 915), Kız Öğretmen Okulu ve Eğitim Enstitüsü (130) ile Olgunlaşma Enstitüsü (41).

Bu okullar arasında üzerinde durulması gerekenlerden birisi Maarif Koleji ve diğeri de Olgunlaşma Enstitüsüdür. Maarif Vekaleti (Millî Eğitim Bakanlığı) tarafından, ülke çapında yabancı dille eğitim yapacak *Maarif Kolejlerinin* kurulması

kararı doğrultusunda açılan 6 kolejden biri<sup>18</sup> olan *Samsun Maarif Koleji*, 8 Aralık 1955 tarihinde, (günümüzde yıkılmış olan) eski Samsun Müzesi binasında, 26 yatılı öğrencisiyle eğitim öğretime başlamıştır. Ardından Kız Sanat Enstitüsü ve Merkez Ortaokulunun eski binalarında eğitim öğretim hizmeti vermiştir. Bir yıl İngilizce hazırlık, 3 yıl ortaokul, 3 yıl da lise olmak üzere toplam 7 yıl yatılı eğitim görülen Samsun Koleji, 1955'te geçici binada hizmet vermeye başlamış (MEBa) ve 1958 yılında (Devlet Hastanesi ile birlikte) Kolej binasının projesinin belirlenmesi için bir müsabaka düzenlenmiştir (BCA, 30-18-1-2 149/38-9, 22.07.1958). Buna karşılık, bina inşaatı yarım kalmış ve 1963 yılında inşaatın bitirilmesi için karar alınmıştır (BCA, 30-18-1-2 169/22-1, 30.04.1963). Samsun'a Kolej binası yapımının (İstanbul ve İzmir'deki Kolej binalarıyla birlikte) Birinci Kalkınma Planının 1964 Yılı Programında da yer aldığı görülmektedir (DPT, 1963b, s. 154-155). Nihayetinde Kolej, 1971-72 eğitim-öğretim döneminde, 30 dönüm arazi üzerine kurulmuş olan yeni binasına taşınarak, Türkiye'nin en yüksek yüzölçümüne sahip liselerinden biri olmuştur. 1964-1965 eğitim-öğretim yılında ilk olarak 12 gündüzlü kız öğrenci alan Kolej'in adı, 1975'te (Maarif Kolejlerinin Anadolu Liselerine dönüştürülmesi kararının ardından) *Samsun Anadolu Lisesi* olarak değiştirilmiştir (www.sksal.org.tr).

Bakanlığın, Robert Koleji gibi "ecnebi" okullarına bir alternatif olarak kurduğu anlaşılan Maarif Kolejlerindeki eğitime, özellikle yabancı dil eğitimi konusuna, oldukça önem verdiği anlaşılmaktadır. Zira kuruluşlarından hemen sonra, bu okullarda (toplam) 18 yabancı uyruklu öğretmenin çalıştırılması için karar verildiği görülmektedir (BCA, 30-18-1-2/144-83-11, 06.10.1956). Samsun Maarif Kolejinde görev yapan yabancı öğretmenler arasında Ronald Carlton Jennings<sup>19</sup> gibi tanınmış isimler bulunsa da; -Kolejli olsun olmasın- neredeyse tüm Samsunluların tanıdığı Carl Tobey (ya da Samsunluların verdiği isimle *Kartopu*) kadar iz bırakanı olmasa gerektir. İlk kez 1955 yılında İngilizce öğretmeni olarak göreve başladığı<sup>20</sup> Samsun Maarif Kolejinden, 1983 yılında emekli olan (Princeton Üniversitesi Tarih Bölümü mezunu) Carl Tobey, 1991 yılında Samsun'da vefat etmiş ve Kıranköy mezarlığına

<sup>18</sup> Maarif Koleji açılan diğer 5 il İstanbul (Kadıköy), İzmir (Bornova), Eskişehir, Konya ve Diyarbakır'dır. Maarif Kolejlerinin adı 1975'te *Anadolu Lisesi* olarak değiştirilmiş ve bir yıl sonrasında da sayılarının artırılmasına karar verilmiştir.

<sup>19</sup> Amerikalı tarihçi Jennings, 1960'lı yıllarda Samsun Maarif Kolejinde öğretmenlik yapmıştır (Erdoğan, 2016).

<sup>20</sup> Tobey hakkında arşivde bulabildiğimiz en eski belge, kendisinin 1972 yılında Kolejde sözleşmeli olarak çalıştırılmasına karar verilmesine ilişkindir (BCA, 30-18-1-2/279-24-2, 16.03.1972). Bundan sonra Tobey'nin sözleşmesinin 1975-1976 eğitim dönemine dek her yıl yeniden uzatıldığı görülmektedir (BCA, 30-18-1-2/290-88-9, 24.11.1972; BCA, 30-18-1-2/329-24-17, 16.03.1972).

defnedilmiştir (Baytop, 2007, s. 77). Bugün hala Samsun Anadolu Lisesinde onun ismini taşıyan ve kendisinin düzenlemiş olduğu bir bahçe bulunan Tobey; Samsun ve Kuzey Anadolu illerinden topladığı bitki örneklerini Edinburgh'a, P. H. Davis'e göndererek "Flora of Turkey" projesine geniş yardımda bulunmuştur. Kasketi, el örgüsü süveteri, nargile ve bağlamasıyla Samsun'dan biri haline gelmiş olan Tobey, İngilizce öğretmenliği yapmanın yanında, gezdiği köylerdeki insanları modern tarım teknik ve uygulamaları konusunda da bilgilendirmeye çalışmıştır (Baytop, 2007, s. 77).

Samsun'daki bir diğer önemli eğitim kurumu Olgunlaşma Enstitüsüdür. Türkiye'nin dördüncü *Kız Teknik Öğretim Olgunlaşma Enstitüsü* 1960 yılında Samsun'da açılmıştır. İlki 1945'te İstanbul'da açılan ve ilköğretim mezunu kız öğrencilerin mesleki bilgi ve becerilerini geliştirerek meslek sahibi olmalarına imkân sağlayan iki yıllık bu enstitülerin amacı; *"geleneksel Türk giyim ve el sanatları alanlarında araştırma, geliştirme, değerlendirme, arşivleme ve üretim çalışmaları yaparak bunların yaşatılmasını sağlamak"* şeklinde tanımlanmıştır (MEBb).

Samsun'a başka önemli eğitim yatırımları da yapıldığı görülmektedir. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı kapsamında (8 il ile birlikte) Samsun'a bir Sağlık Koleji, (7 ilde olduğu gibi) bir Ticaret Lisesi ve bir de Kız Öğretmen Okulu yapılması öngörülmüştür (DPT, 1963b, s. 147-148, 159). Böylelikle, ticaret ve tütün sektörüyle birlikte önemli bir ekonomik gelişme gösteren Samsun'un, toplumsal alanda da gelişmesini sağlamak üzere, kamu yatırımlarından önemli ölçüde faydalandırılmış olduğu anlaşılmaktadır.<sup>21</sup>

#### **4. Kültürel ve Sportif Faaliyetler**

Cumhuriyetin kurulduğu yıllarda Samsun'da, başlıca uğraşları futbol olan, fakat binicilik, yüzme, koşu gibi diğer sportif faaliyetleri de kısmen yürüten çeşitli spor kulüpleri bulunuyordu. Samsun'da Cumhuriyet öncesinde kurulmuş olan spor kulüplerinin dikkat çeken tarafı; bunların dinsel cemaatler temelinde kurulmuş

<sup>21</sup> Kentte, Tekel İşletmelerinde örgütlü Teggıda-İş Sendikası ve onun bağlı bulunduğu Türk-İş'in de çalışanların eğitimine yönelik çeşitli seminer ve kurslar düzenledikleri görülmektedir. Sendikanın yayın organında çıkan haberlerden, işçilerin, (bazısı şehir dışında da yapılan) bu etkinliklere katılım konusunda oldukça istekli oldukları anlaşılmaktadır. Bu eğitim ve bilgilendirme amaçlı etkinliklerden bazıları özel olarak kadınlara yöneliktir. Samsun Bölge Şubesi, 1990'larda, Samsun ve ilçelerinde, kadın işçilerin sorunları ile kadın ve çocuk sağlığına yönelik çok sayıda seminer düzenlemiştir. Seminer listesi için bkz. TEKGIDA-İş, 1995, s. 32. Kimi etkinliklere, akademik personel desteği de sağlanmaktadır. Örneğin; 1996 yılında Türk-İş Eğitim Merkezinde yapılan "Taban Eğitimi"nde KTÜ Rektör Yardımcısı ile İktisadi ve Ticari Bilimler Fak. Dekanı "sosyal devlet, ekonomik kalkınma ve sendikalar" konularında dersler vermiştir. Kursiyer listesindeki isimlerden anlaşıldığı kadarıyla, söz konusu eğitime, 50 erkek ve 15 kadın üye katılmıştır (TEKGIDA-İş, 1996, s. 22).

olmalarıdır.<sup>22</sup> 1909'da kurulmuş olan *Tenvir-i Efkar*, Müslümanlar arasında kurulan ilk spor kulübüdür. Onu 1919 yılında kurulan *Samsun İdman Yurdu* izlemiştir. Milli Mücadele döneminde bir süre kapalı kalan ve 1923'te yeniden açılan İdman Yurdu, "Karadeniz'in en güçlü kulübü" idi (Sarısakal, 2007, s. 43). 1920'lerde gerek Samsun Merkez'de gerekse diğer ilçelerde<sup>23</sup> ardı ardına spor kulüpleri kurulmaktaydı. Sarısakal'a göre; spor kulüpleri, halkın spor yapması ve eğlenmesi işlevinin yanında, eğitim faaliyetleri ve sosyal etkinlikler açısından da önemli bir rol üstlenmişlerdi ((Sarısakal, 2007, s. 51-52). Şüphesiz spor kulüplerinin itici gücü, "Sağlam kafa sağlam vücutta bulunur" diyen Mustafa Kemal'in ve diğer Cumhuriyet yöneticilerinin tavrı idi. Spor kulüpleri yereldeki idari yetkililer ve kurum yöneticilerince desteklenmekteydi. Örneğin; Türk Ocağı Spor ile Al Yıldız Sporun birleşmesi ile kurulan Samsunspor Kulübü (1927) "Vali Kazım Paşa, Fırka Komutanı Naci Paşa, Müdafai Milliye Örgütü ve Yelkencizade Şükrü Bey" gibi bürokrat ve esnaflardan yardım ve destek görmekteydi (Sarısakal, 2007, s. 48).

Tütün fabrikası çalışanları, 1929 yılında, lacivert formalarıyla *Tütün Fabrikası Spor Kulübü* şemsiyesi altında spor eğitimi almaya ve müsabakalara katılmaya başladılar. Aynı yıl demiryolu çalışanları da *Şimendifer Spor Kulübü*nü kurmuşlardı (Sarısakal, 2007, s. 48). Kurum takımlarına<sup>24</sup>, 1952'de *Yol Spor Gençlik Kulübü*<sup>25</sup> ve 1959'da da *Toprak Spor Gençlik Kulübü* katılmıştır. Sarısakal, 1953 yılında Samsun'da bulunan kulüpler arasında *Tekel Gençlik Kulübü*nü de saymakta; ancak bu kulübün kuruluş tarihini vermemektedir. *Alaçam Tütün Spor Gençlik Kulübü* ise 1963 yılında kurulmuştur (Sarısakal, 2007, s. 67-68). Samsun'u bundan sonraki yıllarda, Türkiye çapında (kimi zaman I. ve kimi zaman da II. Ligde<sup>26</sup>) temsil edecek olan kırmızı beyazlı<sup>27</sup> Samsunspor Kulübü ise, 1965 yılında, beş yerel kulübün

<sup>22</sup> Ermeni gençlerin kulüplerinin ismine rastlayamadıysak da Sarısakal, Rum gençlerin kurduğu *Atlas Spor Kulübü*nün adını zikretmektedir (Bkz. Sarısakal, 2007, s. 41).

<sup>23</sup> İlçe kulüpleri de oldukça iddialı takımlar kurmuşlardır. Bunlardan Bafra Spor, 1937'de Türkiye Şampiyonu olmuştur (Sarısakal, 2007, s. 65).

<sup>24</sup> Yılmaz'a göre; futbolcu transferinin pek yaygın olmadığı söz konusu tarihlerde, müessese takımları, oyuncularına "maaşlı bir iş" vermektedir. Diğer takımlar ise "takım elbise, günlük yemek gibi şeyler" vadetmekteydi (bkz. Yılmaz, 2009a, s. 49).

<sup>25</sup> 1963-64 Sezonu Türkiye Kupasında çeyrek final oynayan *Yol Spor*, bu dereceye yükselen ilk amatör Samsun takımıdır. Kulübün, Türkiye futbol tarihindeki önemli bir yeri de efsane futbolculardan Tanju Çolak'ın ilk lisanslı kulübü olmasıdır. Çolak, 1979'da, henüz 16 yaşında iken, Yol Spora "bir Yedigün gazoz bir de pasta karşılığında" transfer olmuştur (bkz. Yılmaz, 2009a, s. 49).

<sup>26</sup> Türkiye Profesyonel Ligi, 1959 yılında kurulmuştur (Yılmaz, 2009b, s. 59).

<sup>27</sup> Kulüp otobüsünün 1989 yılında Havza'da geçirdiği ve can kayıplarının yaşandığı kaza sonrasında, takım formasının renkleri arasına siyah da eklenecektir.

birleşmesi ile kurulacaktır ((Sarısakal, 2007, s. 69). 1970 yılında, “Türkiye Futbolunun Ordinaryüsü” Lefter Küçükandonyadis’in de teknik direktörlüğünü yaptığı takım, birinci olamasa da, birkaç kez Türkiye üçüncülüğü ve dördüncülüğünü kazanmıştır (<https://samsunspor.org.tr>).

Samsun, Karadeniz şehirleri arasında kültürel faaliyetler alanında da öncü bir şehirdir. Kentte çok erken dönemlerde tiyatrolar bulunmaktaydı ve bunlardan biri de tütün ticareti yapan meşhur “Nemlizade” ailesi tarafından kurulmuş olan *Nemlizade Tiyatrosu* idi. Kentte tiyatrolardan sonra sinema salonları da açılmaya başlamıştı. Samsun’a ilişkin olarak gerçekleştirdiğimiz sözlü tarih görüşmelerinden, kentte sinemaya yoğun bir ilgi olduğu anlaşılmaktadır. Tüm bunların dışında, Samsun’un kültürel alandaki en önemli kurumunun Devlet Opera ve Balesi olduğu söylenebilir. Türkiye’nin altıncı Devlet Opera ve Balesi Samsun’da açılmıştır ve Karadeniz Bölgesinde ilk ve tek olma özelliğine sahiptir (TÜİK, 2012, s. XIV).

## 5. Bankacılık

Samsun’da ticari faaliyetlerin artmasına paralel olarak bankacılık faaliyetlerinin de artış gösterdiği anlaşılmaktadır. 1923 yılı öncesinde Samsun’da Osmanlı Bankası’nın yanında, kişilere ait küçük çaplı banka-komisyon-sigorta şirketlerinin bulunduğu görülmektedir. Cumhuriyet sonrasında Samsun’da şubeleri açılan ilk bankalar ise şu şekildedir: 1927’de Ziraat Bankası ile İş Bankası; 1933’te T.C. Merkez Bankası; 1946’da Türkiye Emlak Bankası; 1951’de Yapı ve Kredi Bankası; 1955’te Türkiye Halk Bankası, 1957’de Türk Ticaret Bankası; 1959’da Türkiye Kredi Bankası; 1961’de Akbank ve 1963’te Öğretmenler Bankası (Samsun TSO 1963, s. 32-33)<sup>28</sup>. T.C. Merkez Bankası, Türkiye’de faaliyete başlamasından iki yıl sonra, 1933 yılında Samsun’a şube açmıştır. O tarihte sadece Ankara, İstanbul ve İzmir’de şubesi bulunmaktadır. 1933 yılında (bir diğer liman şehri) Mersin ile birlikte Samsun’a da şubesi açılmış; böylece Merkez Bankası şubesi bulunan il sayısı 5 olmuştur. 1980 yılı itibariyle 20 ilde şubeleri bulunan Merkez Bankası, Samsun’da 111 kişilik personel kadrosuna sahiptir.<sup>29</sup>

Bankaların varlığı, sadece esnaf ve tüccarın değil, tütün ekicilerinin kredi ihtiyacının karşılanmasında da önemli rol oynamıştır. STO 1963 Yılığında konu ile ilgili şöyle söylenmektedir: “Ziraat Bankasının ziraî kredilerini artırmasına muvazi

<sup>28</sup> 1962 Ocak ayında Samsun’daki bankalarda bulunan tasarruf mevduatı yaklaşık 38 milyon TL ve ticari mevduat ise 7,2 milyon TL kadardır (Samsun TSO, 1963, s. 32-33).

<sup>29</sup> Böylece Samsun, Merkez Bankası’nın en fazla personel bulundurduğu 5. il konumundadır. Banka şubelerine ilişkin bilgiler TCMB, 1981, s. 95’teki tablodan alınmıştır.



olarak diğer bankalar da memleketimizin zirai ve iktisadi hayatında mühim rol oynayan mahsullerimizden tütün için mühim miktarda plasman ayırmışlardır.” (Samsun STO, 1963, s. 33). Yıllıkta, şehirdeki zirai krediler konusunda sadece tütünden bahsetmesi de ayrıca dikkate değerdir.

## **Sonuç**

Tütün, Samsun ekonomisinde 19. yüzyıldan itibaren önemli bir yer tutmaya başlamış ve sektörün önemi Cumhuriyet döneminde daha da artarak ildeki temel ekonomik faaliyet alanlarının (tarım, ticaret ve sanayi) her birinde tütün birincil unsuru oluşturmuştur. Kent ekonomisinde tütünle birlikte yaşanan büyüme, beraberinde hızlı bir kentleşme ve toplumsal değişmeyi de getirmiştir. Yaşanan değişimin belirli bir alanı ile sınırlandırılmak durumunda kalmış olsa da bu çalışma, ekonomik büyüme ile kentsel ve toplumsal değişme arasında karşılıklı ve pozitif bir ilişki olduğu savını destekleyecek önemli bulgular ortaya koymuştur. Bu bulgular, disiplinler arası bir bakışla ele alındığında ortaya şu sonuçlar çıkmaktadır:

Samsun kentinin ekonomik büyümesi, tütün sektörünün ulusal düzeydeki gelişimi ile birebir bağlantılıdır. Cumhuriyet hükümetlerinin tütünü ulusal kalkınmanın finansmanında en önemli araçlardan biri olarak görmesi, hem yurt içinde hem yurt dışında tütünleri ile ün salmış olan Samsun’un tütün yetiştiriciliğinde ön plana çıkmasını hızlandırmıştır. Aynı şekilde, tütün mamulleri üretiminin Tekel bünyesine alınması ve ithalatının yasaklanmış olması sayesinde, ülke genelinde tütün tarımının yanında tütün sanayii de büyük bir gelişme göstermiş; tütünden başka önemli bir sanayi kolu bulunmayan Samsun da bu büyümeden payını en fazla alan illerden biri olarak, on binlerce işçinin istihdam edildiği bir sanayi merkezine dönüşmüştür.

Samsun’da yetiştirilen tütünlerin önemli bir kısmının gemilerle yurt dışına gönderiliyor olması kente modern bir liman inşa edilmesinde en önemli etkenlerden biri olmuştur. Samsun’un coğrafi şartlarının, diğer Karadeniz şehirlerine kıyasla, iç bölgelere geçişe daha elverişli bulunması ve geniş tarımsal alanları içeren bir hinterlanda sahip olması da şehrin limanının ithalat ve ihracatta öne çıkmasındaki bir diğer faktörü oluşturmuştur.

Bunun yanında, Samsun’da üretilen tütün mamullerinin iç bölgelere ulaştırılabilmesi için, demiryolu ve karayolu bağlantılarının da güçlendirilmesi gerekmiştir. Aynı şekilde bu yollar, Samsun’un hinterlandı ile Anadolu’nun iç bölgelerinin liman ile olan bağlantısının sağlanması için de zorunlu hale gelmiştir.

Sonuç olarak Samsun'un ekonomik olarak büyümesi, buraya yapılacak devlet yatırımlarının artmasını sağlamış; bu yatırımların artmasıyla da Samsun'un iktisadi ve toplumsal gelişimi daha da hız kazanmıştır. Böylece Samsun, bir zamanlar çok gerisinde olduğu, Karadeniz'in gözde ticaret limanı Trabzon'u arkasında bırakarak bölgenin iktisadi, toplumsal ve kültürel açıdan en gelişmiş şehri olmuştur.

Burada dikkati çeken en önemli nokta, kentin yereldeki ekonomik ve toplumsal gelişiminin ulusal ölçekteki iktisat politikalarının gelişimi ile birebir bağlantılı oluşudur. Gerek tütün sektöründeki gelişme gerekse de kente yapılan diğer yatırımlar Cumhuriyet dönemi hükümetlerinin izlediği makro-ekonomi politikaları ve toplumsal değişim projeleri ile yakından ilişkilidir. Ulusal düzeydeki gelişmeler ise daha geniş bir perspektiften bakıldığında küresel ölçekteki gelişmelerin etkisiyle şekillenmektedir. Bir başka deyişle, yerel (kentsel) düzeydeki ekonomik ve toplumsal gelişmeler, ulusal ve küresel gelişmelerden bağımsız olarak değerlendirilemez. Buna karşılık, yerelin, ulusal ve küresel ölçekteki gelişmeler karşısında tamamen edilgen bir konumda bulunduğu da iddia edilemez. Samsun'un, bu makalede üzerinde yeterince duramadığımız coğrafi ve beşeri özellikleri de buradaki ekonomik ve toplumsal gelişimi önemli ölçüde etkilemiştir. Dolayısıyla üst ölçekte yaşanan değişim, farklı yerel birimlerde, söz konusu yerel birimin özgün koşulları gereğince, farklı sonuçlara yol açabilmektedir.

### **Kaynakça**

#### **Arşiv Belgeleri**

BCA. (T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Cumhuriyet Arşivi Daire Başkanlığı. Fon Kodu/Kutu No-Dosya No-Sıra No, Tarih)

BCA. 30-18-1-1/8-43-18, 22.12.1923.

BCA. 30-18-1-1/12-75-17, 15.02.1925.

BCA. 30-11-1-0/14-25-8, 08.06.1925.

BCA. 30-11-1-0/14-25-17, 09.06.1925.

BCA. 30-11-1-0/15-29-2, 23.06.1925.

BCA. 30-11-1-0/23-11-17, 17.03.1926.

BCA. 30-18-1-1/27-71-7, 25.12.1927.

BCA. 30-10-0-0/152-75-13, 01.05.1926.

BCA. 30-10-0-0/45-290-24, 15.10.1927.

BCA. 30-18-1-1/7-31-2, 01.09.1923.

BCA. 30-18-1-1/8-42-3, 02.12.1923.

BCA. 30-18-1-1/11-45-15, 21.09.1924.

BCA. 30-10-0-0/151-69-21, 09.08.1926.

BCA. 30-18-1-2/2-15-24

BCA. 30-10-0-0/206-410-13, 11.10.1923.

BCA. 30-18-1-1/12-66-9, 04.01.1924.

BCA. 30-18-1-1/26-60-18, 09.11.1927.

BCA. 30-10-0-0/207-412-12, 06.06.1928.

BCA. 30-18-1-1/21-60-3, 22.09.1926.

BCA. 30-18-1-2/104-6-17, 06.01.1944.

BCA. 30-18-1-2/104-6-18, 06.01.1944.

BCA. 30-18-1-2/104-9-22, 29.01.1944.

BCA. 30-18-1-2/104-10-8, 04.02.1944.

BCA. 30-18-1-2/118-93-18, 27.01.1949.

BCA. 30-18-1-2/130-86-1, 31.10.1952.

BCA. 30-18-1-2/134-103-20, 25.12.1953.

BCA. 30-11-1-0/249-4-12, 03.02.1955.

BCA. 30-11-1-0/266-25-29, 19.09.1957.

BCA. 30-18-1-2/149-38-9, 22.07.1958.

BCA. 30-18-1-2/169-22-1, 30.04.1963.

BCA. 30-18-1-2/144-83-11, 06.10.1956.

BCA. 30-18-1-2/279-24-2, 16.03.1972.

BCA. 30-18-1-2/290-88-9, 24.11.1972.

BCA. 30-18-1-2/329-24-17, 16.03.1972.

BOA. (T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı)

BOA. C..NF../13-606-0, H:14.03.1269/M:26.12.1852.

BOA. BEO 782 58648 0, H: 07.12.1313/M: 20.05.1896.

### **Kitap ve Makaleler**

Arı, K. (1991). Samsun-Çarşamba Demiryolunun Temel Atma Töreni ve Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın Samsun Gezisi. *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 7(21), 609-622.

Baytop, A. (2007). Kuzey Anadolu'da Amerikalı bir bitki toplayıcısı: Carl Tobey (1918-1991). *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, 8(2), 77-82).

DPT (1963a). *Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963-1967) 1964 Yılı Programı: Genel ve Katma Bütçe, Döner Sermaye ve İktisadî Devlet Teşekkülleri Yatırımları*. Ankara: Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı.

DPT (1963b). *Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963-1967) 1964 Yılı Programı: Genel ve Katma Bütçe, Döner Sermaye ve İktisadî Devlet Teşekkülleri Yatırımları*. Ankara: Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı.

Erdoğan, M. A. (2020). Jennings, Ronald Carlton. *İslâm Ansiklopedisi* (Göz. geç. 2. bs. EK-Cilt 1, s. 691-692). Ankara: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları.

İnhisar İdaresi (1939). *Köy Çocukları İçin Tütüncülük Bilgisi*. İstanbul: İnhisarlar Tütün İstitüsü Neşriyatı B Serisi No: 10.

İpek, N. (2006). Samsun sahil demiryolu. C. Yılmaz (Ed.). *Geçmişten Geleceğe Samsun* (Cilt 1) içinde (s. 333-348). Samsun: Samsun Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları.

Kongar, E. (1985). *İmparatorluktan Günümüze Türkiye'nin Toplumsal Yapısı* (5. bs., Cilt 2). Ankara: Remzi Kitabevi.

Lefebvre, H. (2019). *Mekânın Üretimi* (6. bs.). İstanbul: Sel Yayıncılık.

Önder, M. (1975). *Atatürk'ün Yurt Gezileri*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Pamuk, Ş. (2014). *Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi: Büyüme, Kurumlar ve Bölüşüm*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Samsun TSO (1963). *1963 Yılı Raporu*. Ankara: (Yayınevi yok).

Sarısakal, B. (2007). *Samsun Eğlence Tarihi*. Samsun: Samsun Büyükşehir Belediyesi Kültür ve Eğitim Hizmetleri Yayını, 3.

TCMB (1981). *TCMB Yıllık Rapor 1980*. Ankara: (Yayınevi yok).

TEKGIDA-İş (1995). *TEKGIDA-İş Sendikası Samsun Bölge Şubesi 9. Olağan Genel Kurul Faaliyet, Denetim ve Hesap Raporu, 1992-1995.*

TEKGIDA-İş (1996). *TEKGIDA-İş Dergisi, 69, (s.y.)*

TÜİK (2012). *Seçilmiş Göstergelerle Samsun 2011.* Ankara: TÜİK Yayın No: 3801.

Yerasimos, S. (1980). *Az gelişmişlik Sürecinde Türkiye* (3. bs.). (B. Kuzucu, Çev.). İstanbul: Gözlem Yayınları.

Yılmaz, M. (Derleyen). (2009a). 1960'lı Yıllarda Samsun Futbolu. *Samsunspor: Kırmızı Beyaz Siyah.* İstanbul: İletişim Yayınları.

Yılmaz, M. (Derleyen). (2009b). Samsunspor'un İlk Onsekiz Yılı. Samsunspor: Kırmızı Beyaz Siyah, M. Yılmaz (Derleyen). İstanbul: İletişim Yayınları.

### **İnternet Kaynakları**

<https://dhmi.gov.tr>

<http://samsunkentmuzesi.com/>

<http://samsunkolejliler.org.tr/tr/>

KGM, (2016). *Dünden Bugüne Karayolları.* Karayolları Genel Müdürlüğü. <http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionImages/KGMimages/Gorseller/DundenBuguneKarayolları/tarihce.pdf>

MEBa. *Samsun Anadolu Lisesi,* <http://sal55.meb.k12.tr>

MEBb. *Ankara Olgunlaşma Enstitüsü,*

[http://ankaraolgunlasma.meb.k12.tr/icerikler/okulumuzun-tarihcesi\\_180339.html](http://ankaraolgunlasma.meb.k12.tr/icerikler/okulumuzun-tarihcesi_180339.html)

SAMULAŞ (2020). *Samsun Büyükşehir Belediyesi Ulaşım A.Ş.,* [www.samulas.com.tr](http://www.samulas.com.tr)

TBMM (2019). *Osmanlı İmparatorluğu Memalikinde İta Edilmiş Bazı İmtiyazata Dair Protokol ve Beyanname / Lozan Barış Antlaşması, 12. Protokol,* [https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR\\_KARARLAR/kanun-tbmmc00200343.pdf](https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR_KARARLAR/kanun-tbmmc00200343.pdf)

[www.samsunport.com.tr](http://www.samsunport.com.tr)

### **Summary**

This study has based on our doctoral thesis on the social and economic development of Samsun in the framework of tobacco farming and industry. Both the thesis and this study claims that economic growth has affected the urbanization and social-change. In this article we tried to show that the economic growth dependent on tobacco farming and industry has

increased the government investments on urbanization of Samsun and these investments both increased the economic and social growth in the city.

We used archive records, institutional publications and research books to get information about the subject and we interpreted these resources with an interdisciplinary approach.

Our study periodically starts with the establishment of the Turkish Republic; includes the decades when statist industrialization and development approaches were adopted and ends in the 1980s, when a new economic approach began to settle.

Tobacco had started to be the main instrument of Samsun's foreign trade since the last quarter of 19th century, and the importance of the tobacco in economy increased even more in the Republican period. As a result of increasing investments starting from the first years of the Republic, tobacco became the primary element in each of the main economic activity areas (agriculture, trade and industry) in the province of Samsun. The growth experienced with tobacco in the urban economy has brought about a rapid urbanization and social change. Although limited to a certain area of this great change, this study revealed important findings to support the argument that economic growth has a reciprocal and positive relationship with urbanization and social change. From the point of an interdisciplinary perspective, we may draw such conclusions from these findings:

The economic growth of the city of Samsun was directly related to the development of the tobacco sector at the national level. The fact that republican governments saw tobacco as one of the most important tools in financing national development has accelerated Samsun, which is famous for its tobacco both at home and abroad, to come to the fore in tobacco cultivation. Likewise, thanks to the inclusion of the production of tobacco products within the scope of Tekel and the prohibition of their importation, the tobacco industry has made great progress in addition to tobacco agriculture throughout the country. Being one of the provinces that received the highest share of this growth, Samsun, which had not any important industry branch other than tobacco, has turned into an industrial centre where tens of thousands of workers are employed.

The fact that a significant quantity of the tobacco grown in Samsun was sent abroad by ships has been one of the most important factors in the construction of a modern port in the city. Another factor that brought forth a need for a port was the raising exportation amounts of the other agricultural products came around the large hinterland of Samsun city. On the contrary with the other mountainous and rugged cities of Black-Sea Region Samsun has large farmlands and plains, as well as the second largest delta plain of Turkey. Moreover the geographical conditions of Samsun, compared to other cities on the region, is more convenient for the transition to the cities of inner regions. Thus Samsun was functioning as a port of all those cities around it and also of the cities like Sivas in longer distance. As a consequence, Samsun port became an important centre of import and export for a large region of the country. Of course, a modern port alone was not enough to meet the needs of the trade in the city. Railways and road connections had to be constructed and/or strengthened in order to transport the products from and to the port. Railway and public roads were also important for the transportation of tobacco products produced in Samsun to the inner regions.

As a consequence, the economic growth of Samsun has increased the state investments to be made here and with the increase in these investments, Samsun's economic and social development gained momentum. Thus, Samsun has become the most economically, socially and culturally developed city of the region, leaving Trabzon -once the favourite port city of the Black Sea- behind.

The most striking point here is that the local economic and social development of the city is directly related to the development of national economic policies. Both the development in the tobacco sector and other investments in the city are closely related to the macro-economic policies and social change projects followed by the governments of the Republican era. Developments in national-level, on the other hand, are shaped by the impact of developments in global-scale when looked from a broader perspective. In other words, economic and social developments at the local (urban) level cannot be evaluated



independently of national and global developments. On the other hand, one cannot claim that the local is in a completely passive position against national and global developments. The geographical and social characteristics of Samsun, which we cannot focus on adequately in this article, have also significantly affected the economic and social development of the city. Therefore, the change experienced in the upper scale may lead to different results in different local units due to the specific conditions of the local unit in question.