

**KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ  
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**





**KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ**  
**FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**



**Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsünde**

**Unvanı Verilmesi İçin Kabul Edilen Tezdir.**

**Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : / /**

**Tezin Savunma Tarihi : / /**

**Tez Danışmanı :**

**Trabzon**

## ÖNSÖZ

Tez çalışmamın planlanmasında, araştırılmasında ve yürütülmesinde desteğini esirgemeyen, bilgi ve tecrübelerinden yararlandığım sayın hocam Dr. Öğr. Üyesi Fulya ÜSTÜN DEMİRKAYA sonsuz teşekkürlerimi sunarım. Değerli görüşleriyle tezin şekillenmesine katkıda bulunan tez jüri üyeleri Prof. Dr. Ömer İskender TULUK ve Prof. Dr. Haşim KARPUZ'a teşekkür ederim.

Alan çalışmasında yardımlarını esirgemeyen Y. Mimar Esra İMAMOĞLU YILMAZ'a, Arş. Gör. Kübra SAĞLAM'a, Mimar Lütfü ÖZGENÇ'e, Mimar Celal GÜLER'e ve adlarını sayamadığım fakat verdikleri bilgilerle çalışmaya katkı sağlayan herkese teşekkürü borç bilirim.

Çalışmalarında elinden gelen desteği sağlayan ve her zaman yanımda olan Y. Mimar Selen KOÇ'a ve Şehir Plancısı Elif OFLAS'a teşekkür ederim.

Çalışma alanı hakkında değerli bilgilerini ve elindeki arşivi paylaşan Araştırmacı Yazar Adnan Güngör ÜÇÜNCÜOĞLU'na teşekkür ederim.

Bugünlere gelmem için büyük fedakârlıklar yapan ve her zaman karşılıksız sevgi ve desteklerini hissettiğim annem Sebahat TAŞCI ve babam Şemsi TAŞCI'ya, beni hiçbir zaman yalnız bırakmayan Hatice AKTAN ve Özgen AKTAN'a bana kazandırdıkları her şey için sonsuz şükranlarımı sunarım.

Tüm hayatım boyunca bana moral ve motivasyon kaynağı olan ablam Gonca TAŞCI ERSÖZ'e ve kardeşim Miray TAŞCI'ya teşekkür ederim.

Son olarak akademik çalışmalarındaki zihinsel yorgunluğun yanı sıra bu uzun ve zorlu sürecin her anında yanımda olan, tezde yer alan profesyonel fotoğraf ve hava çekimleriyle çalışmama büyük katkı sağlayan eşim Burak AKTAN'a sonsuz teşekkür ederim.

Işın İrem AKTAN

Trabzon 2021

## TEZ ETİK BEYANNAMESİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Sürmene-Bayburt Kervan Yolu Üzerinde Yer Alan Han Yapıları Ve Mimari Özellikleri” başlıklı bu çalışmayı baştan sona kadar danışmanım Dr. Öğr. Üyesi Fulya Ü. DEMİRKAYA'nın sorumluluğunda tamamladığımı, verileri/örnekleri kendim topladığımı, deneyleri/analizleri ilgili laboratuvarlarda yaptığımı/yaptırdığımı, başka kaynaklardan aldığım bilgileri metinde ve kaynakçada eksiksiz olarak gösterdiğimi, çalışma sürecinde bilimsel araştırma ve etik kurallara uygun olarak davrandığımı ve aksinin ortaya çıkması durumunda her türlü yasal sonucu kabul ettiğimi beyan ederim. 20/10/2021

Işın İrem AKTAN

# İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa No</u>
ÖNSÖZ.....	III
TEZ ETİK BEYANNAMESİ.....	IV
İÇİNDEKİLER.....	V
ÖZET.....	VIII
SUMMARY.....	IX
ŞEKİLLER DİZİNİ.....	X
TABLolar DİZİNİ.....	XIV
1. GENEL BİLGİLER.....	1
1.1. Giriş.....	1
1.2. Sorunun Belirlenmesi.....	4
1.3. Tezin Amacı ve Kapsamı.....	5
1.4. Araştırma Alanı ve Sınırları.....	6
1.5. Yöntem.....	8
1.5.1. Mevcut Literatür.....	14
1.5.2. Arşiv Kaynaklarının Taranması.....	20
1.5.4. Alan Çalışması.....	21
1.5.5. Verilerin Analizi ve Değerlendirilmesi.....	23
1.6. Trabzon ve Tarihi Arka Plan.....	24
1.6.1. Trabzon Kentinin Ticari Önemi.....	29
1.7. Sürmene-Köprübaşı Tarihi/Coğrafyası/Kültürü.....	33
1.7.1. Tarihi Arka Plan.....	33
1.7.2. Coğrafik Yapı.....	36
1.7.3. Sosyal, Kültürel ve Etnik Yapı.....	37
1.8. Kadim Ticaret Yolu: İpek Yolu.....	40
1.8.1. İpek Yolu ve Trabzon.....	49

1.8.1.1. Sürmene Bayburt Ticaret Yolu.....	58
2. YAPILAN ÇALIŞMALAR.....	64
2.1. Sürmene ve Bayburt Arasındaki Han Bölgeleri .....	64
2.2. Avulot Han Bölgesi ve Mimari Yapılanma.....	66
2.3. Kahvedüzü Han Bölgesi ve Mimari Yapılanma.....	68
2.3.1. 1 Numaralı Yapı .....	71
2.3.2. 2 Numaralı Yapı .....	73
2.3.3. 3 Numaralı Yapı .....	75
2.3.4. 4 Numaralı Yapı .....	77
2.3.5. 5 Numaralı Yapı .....	79
2.3.6. 6 Numaralı Yapı .....	81
2.3.7. 7 Numaralı Yapı .....	83
2.4. Soğuksu Han Bölgesi ve Mimari Yapılanma .....	85
2.4.1. 1 Numaralı Yapı .....	88
2.4.2. 2 Numaralı Yapı .....	90
2.5. Harmantepe Bölgesi ve Mimari Yapılanma .....	92
2.6. Ağaçaşu Bölgesi ve Mimari Yapılanma.....	94
2.6.1. 1 Numaralı Yapı .....	96
2.7. Seslikaya Han Bölgesi ve Mimari Yapılanma.....	98
2.8. Köşk Han Bölgesi ve Mimari Yapılanma.....	100
2.8.1. 1 Numaralı Yapı .....	103
2.8.2. 2 Numaralı Yapı .....	105
2.8.3. 3 Numaralı Yapı .....	107
2.9. Taşlı Han Bölgesi ve Mimari Yapılanma.....	109
2.9.1. 1 Numaralı Yapı .....	112
2.9.2. 2 Numaralı Yapı .....	114
2.9.3. 3 Numaralı Yapı .....	117

2.9.4. 4 Numaralı Yapı .....	119
2.10. Limonsuyu Han Bölgesi ve Mimari Yapılanma.....	121
2.10.1. 1 Numaralı Yapı .....	124
3. BULGULAR VE İRDELEME.....	126
3.1. Han Bölgelerindeki Tarihi Yapılar .....	126
3.2. Yerleşim Durumu .....	129
3.3. Plan Şeması .....	131
3.4. Cephe Özellikleri / Malzeme ve Yapım Tekniği.....	141
3.5. Üst Örtü .....	146
4. SONUÇLAR VE ÖNERİLER.....	152
5. KAYNAKLAR.....	156
ÖZGEÇMİŞ	

Yüksek Lisans Tezi

ÖZET

SÜRMENE-BAYBURT KERVAN YOLU ÜZERİNDE YER ALAN HAN YAPILARI  
VE MİMARİ ÖZELLİKLERİ

Işın İrem AKTAN

Karadeniz Teknik Üniversitesi

Fen Bilimleri Enstitüsü

Mimarlık Anabilim Dalı

Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Fulya Ü. DEMİRKAYA

2021, 154 Sayfa, 0 Sayfa Ek

İpek Yolu; doğu ile batı arasındaki ticari ilişkilerden dolayı oluşan ticaret yollarından biri olmasının yanı sıra yüzyıllar boyunca farklı milletler, diller, dinler ve kültürler arasında köprü görevi görmüştür. Anadolu'daki ticaret-kent-ulaşım kavramları bağlamında önemli bir yeri olan İpek Yolu üzerinde birçok çalışma yapıldığı görülmektedir. Fakat çalışmalar daha çok yol güzergâhları ve bu güzergâhlardaki ticari faaliyetleri konu edinmektedir. İlk çağlardan beri Doğu Karadeniz kıyılarında önemli bir limana sahip Trabzon kenti, doğudan ve güneyden gelen ticari yolların kesiştiği bir kavşak noktasıdır. Trabzon'dan geçen İpek Yolu'nun bir kolu olan Sürmene-Bayburt Kervan Yolu güzergâhı ve bu yol güzergâhının çevresinde oluşan mimari yapılanmanın önemli bir araştırma konusu olduğu düşünülmektedir. Çalışmanın amacı, Sürmene-Bayburt Kervan Yolu'nun bu bölgede konumlanmasının nedenlerinin irdelenmesi, bu yolun bölgeye kazanımlarının araştırılması, bölgedeki sosyal yapılanmanın incelenmesi ve mevcut tarihi yapıların kayıt altına alınması olarak sınıflandırılabilir. Belirlenen amaçlar doğrultusunda izlenecek yöntemler; yazılı ve sözlü literatür taraması, yol güzergâhı ve bu güzergâh ile bölgedeki tarihi yapıların ilişkisini anlatan haritaların hazırlanması, han bölgelerinde tespit edilen yapıların planlarının çıkarılması, fotoğraflanması ve koordinat noktalarının alınması olarak belirlenmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** İpek Yolu, Kervan Yolu, Hanlar Bölgesi, Trabzon, Bayburt



Master Thesis

SUMMARY

KHAN STRUCTURES AND ARCHITECTURAL STRUCTURING ON SURMENE  
BAYBURT CARAVAN ROAD

Işın İrem AKTAN

Karadeniz Technical University  
The Graduate School of Natural and Applied Sciences  
Architecture Program  
Supervisor: Asst. Prof. Dr. Fulya Ü. DEMİRKAYA  
2021, 154 Pages, 0 Appendix

Silk Road; in addition to being one of the trade routes formed due to the commercial relations between the east and the west, it has served as a bridge between different nations, languages, religions and cultures for centuries. It is seen that many studies have been carried out on the Silk Road, which has an important place in the context of trade-city-transportation concepts in Anatolia. However, studies mostly focus on road routes and commercial activities on these routes. The city of Trabzon, which has an important port on the Eastern Black Sea coast since ancient times, is a junction point where commercial roads from the east and south intersect. The Sürmene-Bayburt Caravan Road route, which is a branch of the Silk Road passing through Trabzon, and the architectural structuring around this route are thought to be an important research topic. The aim of the study can be classified as examining the reasons for the location of the Sürmene-Bayburt Caravan Road in this region, investigating the benefits of this road for the region, examining the social structure in the region and recording the existing historical structures. The methods to be followed in line with the determined objectives; written and oral literature review, preparation of maps describing the road route and the relationship between this route and the historical structures in the region, drawing up the plans of the structures determined in the inn areas, photographing and taking the coordinate points.

**Key words:** Silk Road, Caravan Road, Camel Train, District of Inns, Trabzon, Bayburt

## ŞEKİLLER DİZİNİ

	<b><u>Sayfa No</u></b>
Şekil 1. Sürmene-Bayburt Han Bölgeleri'ni gösteren harita.....	7
Şekil 2. Envanter çalışmasında izlenen basamaklar.....	8
Şekil 3. Küçük Asya ve Suriye haritası (URL-21).....	9
Şekil 4. Kafkas ülkeleri ve komşu Türk ve İran eyaletleri haritası (URL-22).....	10
Şekil 5. Asya'da Rus-Türk savaş alanı haritası (URL-23).....	10
Şekil 6. Küçük Asya-Suriye ve Mezopotomya haritası (URL-24).....	11
Şekil 7. Küçük Asya'daki Rus-Türk sınırının haritası (URL-25).....	11
Şekil 8. Alan çalışması rotası.....	22
Şekil 9. Komnenos Hanedanlığı'nın ulaştığı sınırlar (Üstün Demirkaya, 2014).....	25
Şekil 10. 1904 tarihli Trabzon Vilayeti haritası (T.C. Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı) ...	26
Şekil 12. Doğu Karadeniz tarihi kronolojisi (Kazaz, 2016).....	28
Şekil 13. 1909 Osmanlı İmparatorluğunda Trabzon Sancağı.....	32
Şekil 14. Sürmene-Bayburt yol güzergâhını gösteren harita (Crow, Bryer, 1997).....	33
Şekil 15. Trabzon'un ilçeleri (URL-6)'dan işlenerek.....	37
Şekil 16. Ortaçağ ticaret (Asya) haritası (William, 1926). (İşlenerek).....	43
Şekil 17. İpek Yolu haritası (Bozkurt, 2000).....	43
Şekil 18. Şian'dan İstanbul'a kadar İpek Yolu (URL-10).....	46
Şekil 22. İpek Yolu kültür haritası(URL-14).....	48
Şekil 21. Modern İpek Yolu Projesi'nde Doğu ve Batı'yı birbirine bağlayan koridorlar (Kulaklıkaya, 2013). .....	49
Şekil 23. Karadeniz Bölgesi haritası (URL-26).....	53
Şekil 24. Marco Polo Yolu (URL-15).....	55
Şekil 25. Trabzon tarihi Yolları (Emin, 2020). .....	57

Şekil 26. Trabzon'dan geçen Asya ve Orta Doğu'ya uzanan tarihi yolların güzergâhları (Erüz ve Erbaş, 2020).....	58
Şekil 27. Trabzon Vilayeti haritası (Trabzon Vilayet Salnamesi).....	61
Şekil 28. Kervan Yolu Projesi çalışma alanı (URL-21).....	63
Şekil 29. Sürmene-Bayburt Han Bölgeleri'ndeki yerleşim alanları .....	65
Şekil 30. Avulot Han Bölgesi'nin konumu .....	66
Şekil 31. Avulot Han Bölgesi'nin güneydoğu yönünden görünüşü .....	67
Şekil 32. Avulot Han Bölgesi'nde mevcut yapı incelemesi .....	67
Şekil 33. Kahvedüzü Han Bölgesinin konumu.....	68
Şekil 34. Kahvedüzü Han Bölgesi'nin batı yönünden görünüşü.....	69
Şekil 35. Kahvedüzü Han Bölgesi'nde mevcut yapı incelemesi .....	69
Şekil 36. Kahvedüzü Han Bölgesi'nde tarihi yapı yerleşim.....	70
Şekil 37. Doğu Karadeniz kırsal mimarisinde yapım teknikleri (Pınar, 2018). .....	81
Şekil 38. Soğuksu Han Bölgesi'nin konumu.....	85
Şekil 39. Soğuksu Han Bölgesi'nin kuzeybatı yönünden görünüşü.....	86
Şekil 40. Soğuksu Han Bölgesi'nde mevcut yapı incelemesi .....	86
Şekil 41. Soğuksu Han Bölgesi'nde tarihi yapı yerleşimi .....	87
Şekil 42. Harmantepe Han Bölgesi'nin konumu .....	92
Şekil 43. Harmantepe Han Bölgesi'nden görünüm .....	93
Şekil 44. Ağaçbaşı Han Bölgesi'nin konumu.....	94
Şekil 45. Ağaçbaşı Turba Bataklığı koruma alanı tabelası.....	95
Şekil 46. Selikaya Han Bölgesi'nin konumu.....	98
Şekil 47. Seslikaya Han Bölgesi'nin doğu yönünden görünüşü.....	99
Şekil 48. Seslikaya Han Bölgesi'nde mevcut yapı incelemesi.....	99
Şekil 49. Köşk Han Bölgesi'nin konumu .....	100
Şekil 50. Köşk Han Bölgesi'nin güney yönünden görünüşü.....	101

Şekil 51. Köşk Han Bölgesi'nde mevcut yapı incelemesi.....	102
Şekil 52. Köşk Han Bölgesi'nde tarihi yapı yerleşimi .....	102
Şekil 53. Taşlı Han Bölgesi'nin konumu .....	109
Şekil 54. Taşlı Han Bölgesi'nden görünüş .....	110
Şekil 55. Taşlı Han Bölgesi'nde mevcut yapı incelemesi .....	111
Şekil 56. Taşlı Han Bölgesi'nde tarihi yapı yerleşimi.....	111
Şekil 57. Limonsuyu Han Bölgesi'nin konumu .....	121
Şekil 58. Limonsuyu Han Bölgesi'nden görünüş.....	122
Şekil 59. Limonsuyu Han Bölgesi'nde mevcut yapı incelemesi .....	123
Şekil 60. Han bölgelerinde tespit edilen yapıların konumlarını gösteren harita .....	130
Şekil 61. Kahvedüzü Han Bölgesi'nde yer alan 1 Numaralı Yapı'ya ait plan şeması .....	134
Şekil 62. Kahvedüzü Han Bölgesi'nde yer alan 2 Numaralı Yapı'ya ait plan şeması .....	135
Şekil 63. Kahvedüzü Han Bölgesi'nde yer alan 5 Numaralı Yapı'ya ait plan şeması .....	135
Şekil 64. Kahvedüzü Han Bölgesi'nde yer alan 7 Numaralı Yapı'ya ait plan şeması .....	136
Şekil 65. Soğuksu Han Bölgesi'nde yer alan 1 Numaralı Yapı'ya ait plan şeması.....	136
Şekil 66. Soğuksu Han Bölgesi'nde yer alan 2 Numaralı Yapı'ya ait plan şeması .....	137
Şekil 67. Ağaçbaşı Han Bölgesi'nde yer alan 1 Numaralı Yapı'ya ait plan şeması.....	137
Şekil 68. Köşk Han Bölgesi'nde yer alan 1 Numaralı Yapı'ya ait plan şeması .....	138
Şekil 69. Köşk Han Bölgesi'nde yer alan 2 Numaralı Yapı'ya ait plan şeması .....	138
Şekil 70. Köşk Han Bölgesi'nde yer alan 3 Numaralı Yapı'ya ait plan şeması .....	139
Şekil 71. Taşlı Han Bölgesi'nde yer alan 1 Numaralı Yapı'ya ait plan şeması.....	139
Şekil 72. Taşlı Han Bölgesi'nde yer alan 2 Numaralı Yapı'ya ait plan şeması.....	140
Şekil 73. Taşlı Han Bölgesi'nde yer alan 4 Numaralı Yapı'ya ait plan şeması.....	140
Şekil 74. Kahvedüzü Han Bölgesi'nde yer alan yapıların cepheleri .....	142
Şekil 75. Soğuksu Han Bölgesi'nde yer alan yapıların cepheleri.....	142
Şekil 76. Ağaçbaşı Han Bölgesi'nde yer alan yapının cephesi.....	143

Şekil 77. Köşk Han Bölgesi'nde yer alan yapıların doğu cepheleri.....	143
Şekil 78. Köşk Han Bölgesi'nde yer alan yapıların batı cepheleri.....	144
Şekil 79. Taşlı Han Bölgesi'nde yer alan yapıların cepheleri .....	144
Şekil 80. Limonsuyu Han Bölgesi'nde yer alan yapının cepheleri .....	145
Şekil 81. Kahvedüzü Han Bölgesi'nde yer alan yapıların üst örtüleri .....	146
Şekil 82. Soğuksu Han Bölgesi'nde yer alan yapıların üst örtüleri.....	147
Şekil 83. Ağaçaşu Han Bölgesi'nde yer alan yapının üst örtüsü.....	147
Şekil 84. Köşk Han Bölgesi'nde yer alan yapıların üst örtüleri .....	148
Şekil 85. Taşlı Han Bölgesi'nde yer alan yapıların üst örtüleri.....	148
Şekil 86.Limonsuyu Han Bölgesi'nde yer alan yapının üst örtüsü .....	149

## TABLolar DİZİNİ

### Sayfa No

Tablo 1. Han bölgelerinde yapılan çalışmada takip edilen basamaklar .....	13
Tablo 2. Envanter listesindeki yapı numaraları .....	21
Tablo 3. Trabzon'dan Asya ve Ortadoğu'ya uzanan tarihi yollar, güzergâhları ve uzunlukları (Erüz, Erbaş, 2020).....	52
Tablo 4. Itinerarium Antonini'ye Göre Trapezus-Satala Yolu, duraklama yerleri ve mesafeleri (Antonini, 1948).....	56
Tablo 5. Literatürde yer alan ve alan çalışmasında tespit edilen hanlar.....	59
Tablo 6. Kahvedüzü Han Bölgesi 1 Numaralı Yapı'ya ait kimlik kartı .....	72
Tablo 7. Kahvedüzü Han Bölgesi 2 Numaralı Yapı'ya ait kimlik kartı .....	74
Tablo 8. Kahvedüzü Han Bölgesi 3 Numaralı Yapı'ya ait kimlik kartı .....	76
Tablo 9. Kahvedüzü Han Bölgesi 4 Numaralı Yapı'ya ait kimlik kartı .....	78
Tablo 10. Kahvedüzü Han Bölgesi 5 Numaralı Yapı'ya ait kimlik kartı .....	80
Tablo 11. Kahvedüzü Han Bölgesi 6 Numaralı Yapı'ya ait kimlik kartı .....	82
Tablo 12. Kahvedüzü Han Bölgesi 7 Numaralı Yapı'ya ait kimlik kartı .....	84
Tablo 13. Soğuksu Han Bölgesi 1 Numaralı Yapı'ya ait kimlik kartı .....	89
Tablo 14. Soğuksu Han Bölgesi 2 Numaralı Yapı'ya ait kimlik kartı .....	91
Tablo 15. Ağaçbaşı Han Bölgesi 1 Numaralı Yapı'ya ait kimlik kartı .....	97
Tablo 16. Köşk Han Bölgesi 1 Numaralı Yapı'ya ait kimlik kartı.....	104
Tablo 17. Köşk Han Bölgesi 2 Numaralı Yapı'ya ait kimlik kartı.....	106
Tablo 18. Köşk Han Bölgesi 3 Numaralı Yapı'ya ait kimlik kartı.....	108
Tablo 19. Taşlı Han Bölgesi 1 Numaralı Yapı'ya ait kimlik kartı .....	113
Tablo 20. Taşlı Han Bölgesi 2 Numaralı Yapı'ya ait kimlik kartı .....	116
Tablo 21. Taşlı Han Bölgesi 3 Numaralı Yapı'ya ait kimlik kartı .....	118
Tablo 22. Taşlı Han Bölgesi 4 Numaralı Yapı'ya ait kimlik kartı .....	120

Tablo 23. Limonsuyu Han Bölgesi 1 Numaralı Yapı'ya ait kimlik kartı .....	125
Tablo 24.Han bölgelerinde tespit edilen tarihi yapılar .....	128
Tablo 25.Sürmene-Bayburt Kervan Yolu'ndaki tarihi yapıların plan şemalarının biçim ve girişlerinin şematik değerlendirilmesi .....	133
Tablo 26.Han bölgelerindeki yapıların yapım teknikleri açısından değerlendirme .....	145
Tablo 27. Han bölgelerindeki yapıların üst örtü açısından değerlendirme.....	149
Tablo 28. Sürmene-Bayburt Kervan Yolu'ndaki tarihi yapıların çatılarının şematik değerlendirilmesi .....	150
Tablo 29. Tarihi yapıların analiz tablosu.....	151



## 1.GENEL BİLGİLER

### 1.1.Giriş

“Kentler, ticaretin ayak izlerinden doğmuşlardır.”

Henry Pirenne<sup>1</sup>

Bireysel bir üretim anlayışını öğrenen insanoğlu zaman içerisinde bir üst sınıfa atlayarak değiş-tokuş sistemine geçmiştir. Bu sistem ticaretin temel taşlarını oluşturmuş ve böylece ticaret insanoğlunun hayatına girmiştir. Ticaret insanların sosyal yaşamlarını etkileyen önemli bir öge olmanın yanı sıra farklı bölgelerdeki farklı kültürleri de birbirine bağlayan bir köprü görevi görmüştür. Bu bağlamda ticaret, kentlerin oluşum, değişim ve dönüşümünde etkili olmakta ve kentler arasındaki ulaşım ağının önemli dinamiğini oluşturmaktadır. Bu ağların çevresinde kurulan yerleşmeler ticari bir merkez olma yolunda ilerlerken gelişen yerleşmeler ise sunmuş oldukları imkânlar sebebiyle üzerinde yaşayacak insanlar tarafından tercih edilmiş ve yeni bir alternatif olarak nüfus yoğunluğunun bu bölgelere kaydığı görülmüştür.

İlk çağlardan beri önemli bir limana sahip Trabzon kenti, ticaretin tarih boyunca kentin oluşumunda, değişim ve dönüşümünde büyük rol oynadığı kentlerden biri olmuştur. Trabzon'un, tarihin eski dönemlerinden beri uluslararası ticaretin bir parçası olması kenti hemen her dönem bir ticaret merkezi olarak ön plana çıkmasını sağlamıştır. Trabzon kentinin ticaret merkezi konumuna gelmesinin başlıca üç sebebi bulunmaktadır. Bunlardan ilki ve en önemlisi sahip olduğu deniz ve kara ticaret yolları ve bu yollarla bağlantı kurduğu kentlerin de önemli birer ticaret merkezi olmasıdır. İkincisi; kentte bulunan birden fazla liman ile deniz ulaşım imkânlarına sahip olmasıdır. Üçüncüsü ise kent kimliğini oluşturan coğrafik konumdur.

---

<sup>1</sup> Pirenne, H., 2014. Orta Çağ Kentleri, ter: Ş. Karadeniz, İletişim Yayınları, İstanbul.



Coğrafik konumun vermiş olduğu imkanlar dahilinde doğu-batı ve kuzey-güney yönlü ticaret yollarının kesiştiği bir kavşak niteliğinde olan kent, limanları ve karayolları ile Güney Kafkasya ve İran arasında köprü görevi görmüştür. Bu bağlamda kentte ticaret amacıyla kullanılan birçok yol bulunmaktadır. Eski çağlardan beri en çok kullanılan ve hemen hemen güzergâhı değişmeden günümüze kadar gelen İpek Yolu ve bu yolun alternatiflerini oluşturan kervan yolları, kentte kullanılan ticaret yollarındandır.

Kelime anlamı olarak Farsça ‘Karvan’ kökenine dayanan ‘yol, yolculuk, özellikle ticari yolculuk’ anlamına gelen ‘Kervan’, ticaretin tek bir bölgeden çıkıp genel bir alana yayılması sonucu türemiş olan bir devinimdir. Bu devinimin aktif olarak yaşandığı kentlerden biri olan Trabzon, tarihin eski dönemlerinde bir bölgeden diğer bölgeye ticari ürün taşıyan kervanlara ev sahipliği yapmıştır. Bu taşımacılık sistemi, belirlenmiş rotalar üzerinden devam etmiş ve böylece ulaşım ağı oluşturulmuştur. Trabzon, ulaşım ağındaki kara ile deniz ticaret yolunun kesişim noktalarından biridir.

İpek Yolu’nun kat ettiği mesafe ve yol hattı üzerinde yer alan sahalar dünyanın büyük bir bölümünü oluşturmaktadır. Doğu’daki ipek ve özü ipek olan ürünlerin Batı’ya, Batı’dan da farklı ticari ürünlerin Doğu’ya getirildiği yollardan oluşan İpek Yolu, ortaya çıkışından çok daha sonraki dönemlerde de aynı isimle anılmaya devam etmiştir.

Trabzon kenti, İpek Yolu ulaşım ağının önemli bir geçiş noktası, aynı zamanda da bu ağı kullanan kervanların dinlenme gibi ihtiyaçlarını karşılandıkları bir durak noktasıdır. Trabzon’a hem bir transit ticaret merkezi hem de durak noktası özelliği kazandıran bu yol aksı tek bir hattan oluşmayan uzun bir yol ağı olup bilinen iki ana koldan ve birçok ikincil kollardan oluşan bir bütündür. Trabzon’dan geçen İpek Yolu’nun ikincil kollarından biri de Sürmene-Köprübaşı-Bayburt güzergâhını kapsayan kervan yoludur. Nitekim Sürmene-Bayburt Kervan Yolu güzergâhı olanakları ve işlevselliği açısından İpek Yolu ağının önemli bir aksıdır. Bu önemli tarihi kervan yolu üzerinde kervanların konaklama ile birlikte yeme-içme gibi diğer ihtiyaçlarını da karşılama olanakları tanıyan çok sayıdaki han yapısının varlığı, bu güzergâh üzerinde han bölgeleri olarak adlandırılan yerlerin

oluşmasını sağlamıştır. Bu bölgelerde han yapılarının yanı sıra ticarete hizmet veren irili ufaklı yapı ile birlikte klasik yayla<sup>2</sup> evleri de dokuyu tamamlamaktadır.

Han bölgelerinde yer alıp kervan yolu güzergâhı ile doğrudan ilişki kuran ve Doğu Karadeniz Bölgesi'nin karakteristik mimari unsurları olan tarihi han yapılarının varlığı, ticaretin bölgedeki fiziksel dokuya yansımalarının ispatı niteliğindedir. Kervan Yolu güzergâhı, Doğu Karadeniz'in engebeli ve dağınık yerleşimin yaygın olduğu topografyası ve denize dik şekilde konumlanmış vadi sistemi içerisinde genellikle vadilerin her iki yamacını görece şekilde sırt ve tepe noktalarından geçmektedir. Böylece dağlık bir araziye sahip bölgelerde yerleşimlerin engebeli arazideki konumu fiziksel dokuyu oluşturan tarihi yapıların yer seçimini etkilemiştir.

Kervan yolu güzergâhı üzerinde yer alan han bölgeleri birer durak noktası olmuş ve bölgeler zamanla toplanma alanına dönüşmüştür. Böylece bölgelerde kervanların konaklama ve diğer ihtiyaçlarını karşılayacak mimari yapılanmanın yanı sıra bölgenin, güzergâha yakın yayla yerleşimleri için kırsal pazar niteliği oluşturduğu görülmüştür.

Geçmiş dönemlerde çeşitli amaçlarda kullanılan han bölgeleri ve bölgelerde yer alan tarihi yapılar, bu bölgelerde ve çevre yerleşimlerde yaşamış bireylerin hafızalarında önemli yer tutmaktadır. Bunun yanı sıra, Kervan Yolu güzergâhının Trabzon'dan Bayburt'a ulaşan en kısa ve en rahat yazlık rota olması önem arz etmektedir.

Kervan Yolu güzergâhında 9 han bölgesi ve 18 tarihi yapı tespit edilmiştir. Geçmiş dönemlerde, han, ayakkabıcı, bakkal ve konut gibi farklı işlevlerde hizmet veren bu yapılar günümüzde daha çok yaz mevsimlerinde kullanılan konut olarak hizmet vermektedir. Tarihi yapıların büyük çoğunluğu doğa ve insan tahribatına uğrayarak hasar görmüş, yok olmuş veya yok olmaya yüz tutmuş durumdadır. Bu nedenle bölgede yer alan, kültürel miras niteliğindeki mimari eserlerin tespit edilmesi mimarlık tarihi açısından son derece önemlidir.

Bu kapsam doğrultusunda Sürmene-Bayburt Kervan Yolu güzergâhı, doğal ve kültürel miras değerleri ile güzergahın sunmuş olduğu imkanlar dahilinde iyi bir çalışma alanı olmuştur. Bu bağlamda han bölgeleri ve bölgelerde yer alan tarihi yapılar, sosyo-

---

<sup>2</sup> Dağlık, yüksek bölgelerde, kışın hayat şartları güç olduğu için boş bırakılan, yazın havası iyi ve serin olan, hayvan otlama veya dinlenme yeri, Türk Dil Kurumu Sözlükleri.

kültürel ve tarihi arka plan altyapısı oluşturularak Avulot Han Bölgesin'den Limonsuyu Han Bölgesi'ne kadar uzayan han bölgeleri kapsamında incelenmiştir.

## **1.2.Sorunun Belirlenmesi**

İpek Yolu, Orta-Güney Asya'nın ve Doğu Avrupa'nın çeşitli bölgelerine giden yol ağlarından oluşan, yaklaşık 2000 yıllık bir yoldur. Trabzon, yüzyıllar boyunca farklı milletler, diller, dinler, kültürler ve medeniyetler arasında adeta köprü görevi gören İpek Yolu'nun Anadolu'daki önemli merkezlerinden biri olarak önem kazanmıştır. Dolayısıyla İpek Yolu'nun kollarından biri olan Sürmene-Bayburt arasındaki aksın incelenmesi ve aks üzerinde yer alan han bölgelerindeki imar faaliyetlerinin ele alınması ayrı bir önem taşımaktadır.

Dünyaya yayılmış olan İpek Yolu ağının küçük bir parçası olan Sürmene-Bayburt Kervan Yolu güzergâhı ve bu güzergâh çevresinde konumlanan yerleşmelerin tarihi kaynaklar esas alınarak yeterince incelenmemiş olması dikkat çekmektedir. Özellikle han bölgelerinde bulunan han yapılarının ve tarihsel süreç içerisinde işlevleri değişen fakat yöresel mimari karakterine sahip diğer yapıların Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulları tarafından tescilli olmayışı sözü edilen konuların irdelenmesi gerekliliğini göstermektedir.

Eski devirlerden beri coğrafi konumu açısından önemli bir ticaret noktasında bulunan Trabzon kenti, farklı ticaret kolonilerine ev sahipliği yapmış ve farklı dönemlerde farklı kültürlerle etkileşim halinde olmuştur. Bu sebeple, ticaretin etkisiyle ticaret yollarının çevresinde fiziksel bir yapılanma söz konusudur. Sürmene-Bayburt Kervan Yolu çevresindeki fiziksel yapılanmanın literatür bilgisi üzerinden incelenmesi dışında özellikle bir alan çalışması ile ortaya koyulan çalışmalar oldukça azdır.

Trabzon kenti yerli ve yabancı birçok araştırmacı tarafında konu edinmiş ve bölge tarihi hakkında birçok çalışma yapılmıştır. İncelenen kaynaklar arasında Trabzon'dan geçen ticaret yolları hakkında bilgiler genellikle Değirmendere Vadisi çevresinde yoğunlaşmıştır. Sürmene-Bayburt arasında bulunan ve günümüze kadar izleri okunabilen ticaret yolu ve çevresindeki tarihi doku hakkında ayrıntılı bir araştırmaya ulaşılamamıştır.

Sürmene-Bayburt arasında bulunan önemli bir ticaret yolu olan İpek Yolu aksının ve bu yol çevresinde oluşmuş mimari yapılanmanın konu edilmemiş olması sorunun kaynağını oluşturmaktadır.

### **1.3.Tezin Amacı ve Kapsamı**

İpek Yolu'nun Trabzon'dan geçen bir kolu olan Sürmene-Bayburt Kervan Yolu'nun ve bu yol çevresinde oluşmuş fiziksel dokudaki karakteristik mimari unsurlara sahip mimari yapılanmanın incelenmesi, doğal ve beşeri nedenlerden dolayı var olan, dönüştürülmüş veya yok olmuş tarihi yapıların sözlü ve yazılı kaynakların yardımı ile araştırılması, Trabzon kenti ile İpek Yolu'nun etkileşiminin araştırılması, Sürmene ve Köprübaşı tarihi, coğrafyası ve kültürünün araştırılması, Sürmene-Bayburt Kervan Yolu'nda literatürde yer alan yapıların dışında alan çalışmasında karşılaşılan yapıların tespit edilerek envanter listesinin oluşturulması, han bölgelerinde var olan veya dönüştürülmüş yapıların cephe, plan ve üst örtü özellikleri bağlamında sınıflandırılması amaçlanmaktadır.

Çalışmanın temel amacı:

- Sürmene-Bayburt Kervan Yolu güzergâhının topografya ile ilişkisini görsel öğeler yardımıyla ortaya koymak,
- Doğal ve beşeri nedenlerden dolayı var olan, dönüştürülmüş veya yok olmuş tarihi yapıların sözlü ve yazılı kaynaklar yardımı ile izini sürmek,
- Sürmene-Bayburt Kervan Yolu'nda literatürde yer alan yapıların dışında alan çalışmasında karşılaşılan yapıların tespit edilerek envanter listesinin oluşturmak,
- Sürmene-Bayburt Kervan Yolu güzergâhı ile han bölgelerinin ilişkisini incelemek,
- Han bölgelerindeki fiziksel dokunun bölge tarihi, coğrafik yapısı ve ticari altyapısı ile ilişki kurmak,
- Trabzon'dan geçen tarihi yollar ile İpek Yolu güzergâhının görsel ve yazılı kaynaklar yardımı ile izini sürmek,

- Han bölgelerinde var olan veya dönüştürülmüş yapıların cephe, plan ve üst örtü özellikleri bağlamında sınıflandırılmasıdır.

#### **1.4.Araştırma Alanı ve Sınırları**

İpek Yolu'nun Anadolu'daki güzergâhlarından biri Trabzon-Tebriz İpek Yolu güzergâhıdır. Bu güzergâhın bir kolu Sürmene-Bayburt Kervan Yolu, çalışma kapsamında incelenecek alan sınırlarını oluşturmaktadır.

Araştırma alanı; Trabzon ilinin Köprübaşı ilçesinden başlayıp Bayburt il sınırına kadar olan bölge olarak seçilmiştir. Bu alan kuzeyde Avulot Han Bölgesi (TKGM kayıtlarına göre Köprübaşı ilçesinin Fidanlı Mahallesi) ile güneyde Limonsuyu Han Bölgesi (TKGM kayıtlarına göre Çaykara ilçesi Uzuntarla Mahallesi) arasında yer alan mahalleleri kapsamaktadır. Bölge Küçükdere ve Mahanos Deresi Vadileri arasındaki ortak sınırdan geçen sırtta yer almaktadır. Çalışma kapsamında, kuzey-güney yönünde sırt üzerinden devam eden yol güzergâhında 9 yayla bulunmaktadır. Bunlar kuzeyden güneye doğru sırasıyla; Avulot Yaylası, Kahvedüzü Yaylası, Soğuksu Yaylası, Harmantepe Yaylası, Ağaçbaşı Yaylası, Seslikaya Yaylası, Köşk Yaylası, Taşlı Yaylası ve Limonsuyu Yaylası'dır. Küçükdere ve Mahanos Deresi Vadileri'ni fiziksel ve sosyo-kültürel olarak birbirine bağlayan yol aynı zamanda Trabzon-Bayburt ulaşımına alternatif bir yol olmuştur. Sürmene-Bayburt Kervan Yolu ile doğrudan ilişkili olan fiziksel yapılanma içerisinde yer alan tarihi doku incelenmiştir.

Sürmene-Bayburt Kervan Yolu güzergâhı ve yol güzergâhında yer alan mimari yapılar için zaman sınırlandırılması, 19. yüzyıldan başlayarak, yolun siyasal, sosyal ve toplumsal sebeplerden dolayı ticari amaçla kullanımının bittiği döneme kadar olan zaman dilimini kapsamaktadır.

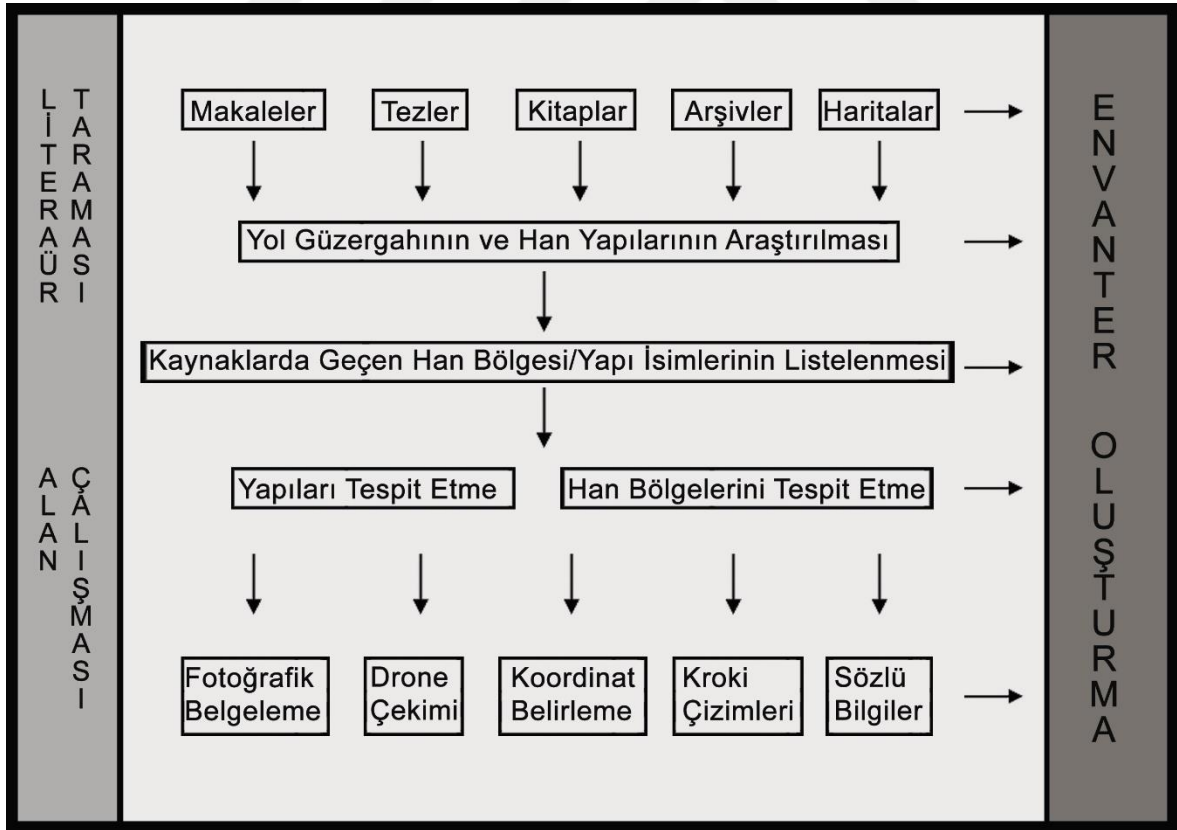


Şekil 1. Sürmene-Bayburt Han Bölgeleri'ni gösteren harita

### 1.5.Yöntem

Sürmene-Bayburt arasında yer alan kervan yolu güzergâhını ve bu güzergâh üzerindeki han bölgelerini incelemek amacıyla hazırlanan çalışmada, tarihsel arka planın alt yapısı oluşturularak mimarlık pratiklerine yansımaları incelenmiştir. Alan çalışmasında yapıların yerinde belgelenmesi ve kaynak araştırmasının birlikte yürütülmesi gereklidir.

Araştırma yöntemleri kapsam olarak Sürmene ve Bayburt arasındaki ticaret yolu üzerinde yer alan han bölgelerini içermektedir. Yöntem, literatür taraması, alan çalışması ve envanter oluşturma üst başlıkları olarak üç adımda değerlendirilmektedir. Amaç ve sınırlar doğrultusunda konuyla ilgili yayınlar ve çalışmaların incelendiği literatür taraması ve alan çalışması eş zamanlı ilerlemektedir. Literatür taraması ve alan çalışması birlikte ele alınarak bir arada analiz ve değerlendirme yapılması gerekmektedir. İlk iki adım tamamlandıktan sonra envanter oluşturma aşamasına geçilmektedir. Sürmene-Bayburt Kervan Yolu güzergahı üzerinde yapılan çalışma yöntemi şu şekilde özetlenebilir (Şekil 2).



Şekil 2. Envanter çalışmasında izlenen basamaklar

Çalışmanın ilk aşamasında belirlenen problem, amaç ve sınırlar doğrultusunda konuyla ilgili yayınlar ve çalışmalar ile birlikte literatür taraması yapılmıştır.

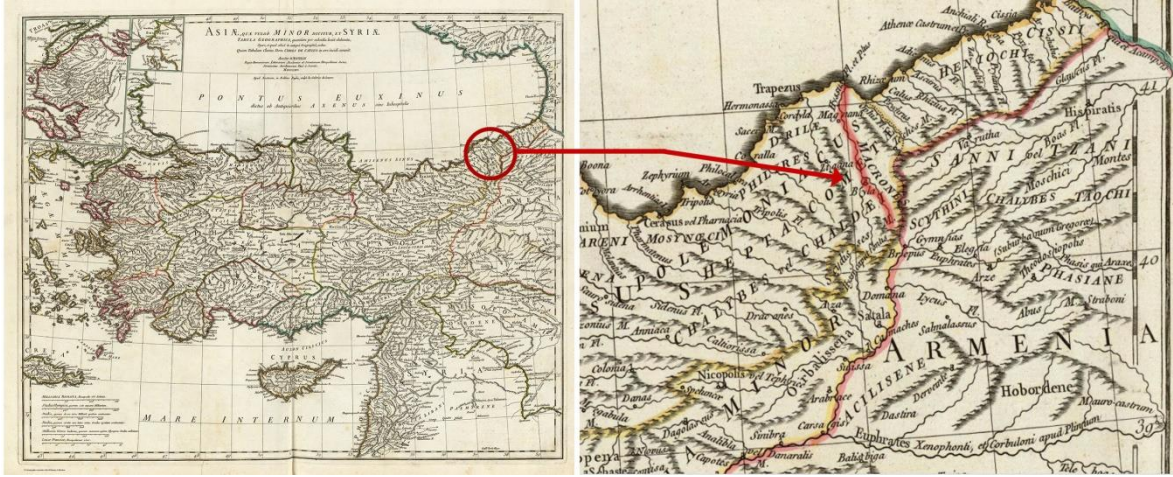
Bu aşamada Sürmene-Bayburt Kervan Yolu güzergâhı ile han bölgeleri arasındaki ilişkinin kurulabilmesi için bölgenin tarihi arka planı, coğrafi özellikleri ve sosyo-kültürel yapısı ile ilgili kaynaklardan elde edilen bilgiler ele alınmıştır.

Belirlenen sınırlar kapsamında literatür taraması yapılarak konu ile paralel çalışmalar incelenmiştir. İpek Yolu güzergâhları, ticaret yolları ve han bölgeleriyle ilgili, çalışmanın yapı taşlarını oluşturacak ön bilgiler derlenmiştir. Bu amaçla güncel yayınlar, tarihi kaynaklar, arşiv belgeleri ve görsel kaynaklar incelenmiştir.

Literatür çalışması sonucu tarihi kaynaklar başta olmak üzere kervan yolu ve belirlenen sınırlar kapsamında yer alan tarihi yapıların yazılı, sözlü ve görsel kaynaklar yardımı ile envanteri oluşturulmuştur.

Sürmene-Baybur Kervan Yolu güzergâhı araştırmasında veri kaynağı olarak haritalardan yararlanılmıştır. Geçmiş dönemlere ait çeşitli amaçlar için oluşturulan haritalarda Sürmene-Bayburt arasında yer alan kervan yolu güzergâhı incelenmiştir.

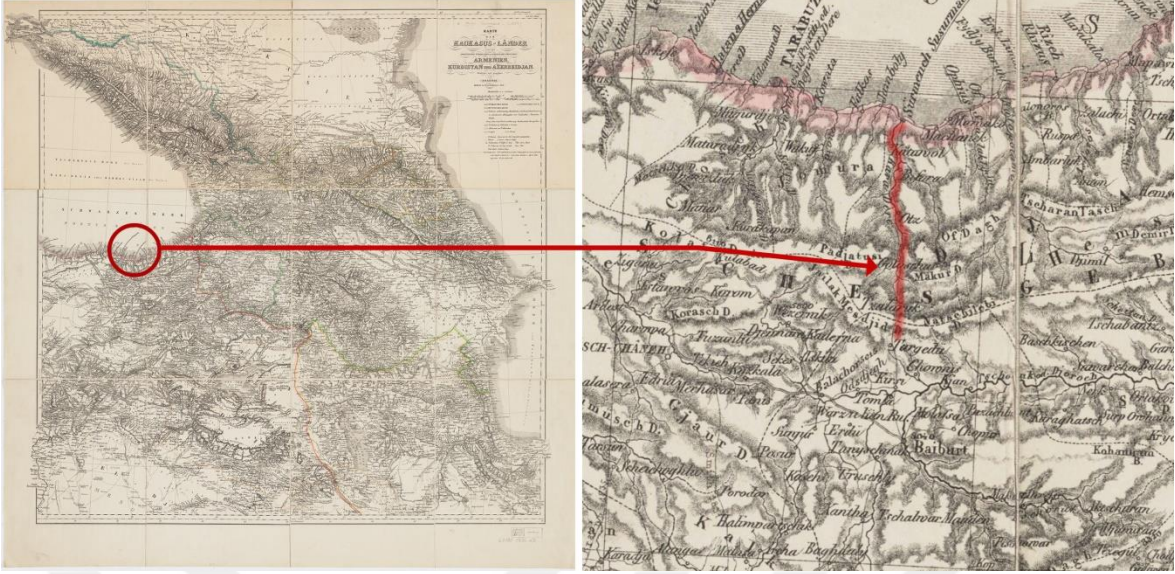
Fransız coğrafyacı ve haritacı Jean Baptiste Bourguignon d'Anville tarafından 1764 yılında hazırlanan “Küçük Asya ve Suriye” haritasında Hyssus(Araklı/Sürmene) limanından başlayan ve güneye doğru devam eden kervan yolu güzergahı görülmektedir.



Şekil 3. Küçük Asya ve Suriye haritası (URL-21)

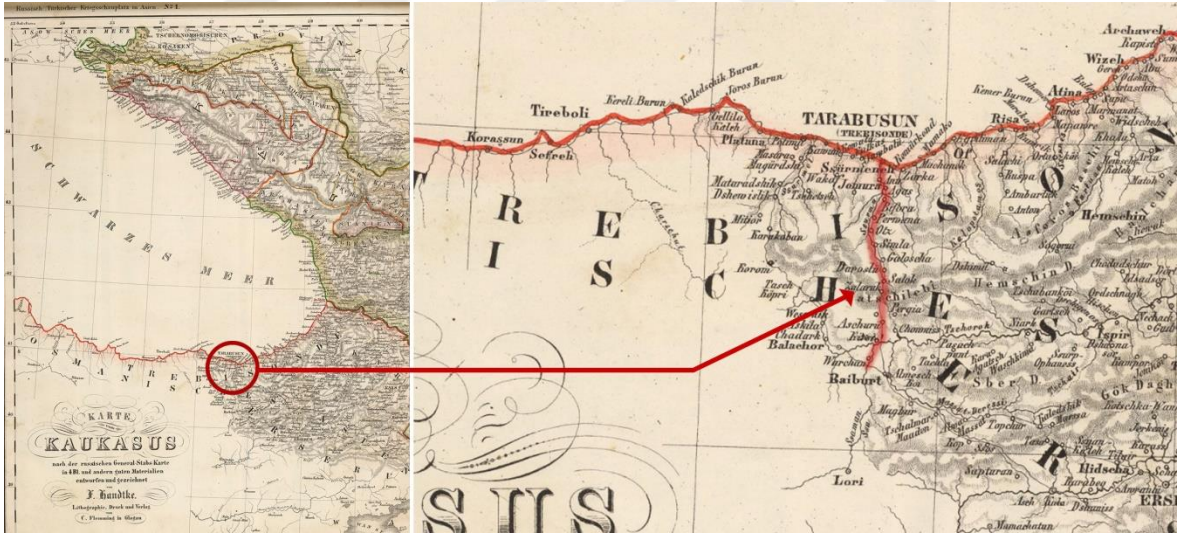
Alman coğrafyacı Heinrich Kiepert tarafından 1854 yılında hazırlanan “Kafkas Ülkeleri ve Komşu Türk ve İran Eyaletleri” haritasında başlangıç noktası Sürmendi-Susurmaena-Hyssus (Sürmene)’den başlayıp Baiburt (Bayburt)’a devam eden yol güzergahı görülmektedir.





Şekil 4. Kafkas ülkeleri ve komşu Türk ve İran eyaletleri haritası (URL-22)

Anman haritacı August Heinrich Berghaus tarafından 1855 yılında hazırlanan “Asya'da Rus-Türk Savaş Alanı” haritasında Trabzon bölgesi Tarabusun(Trebisonde) olarak adlandırılmış ve kervan yolu güzergâhına yer verilmiştir.



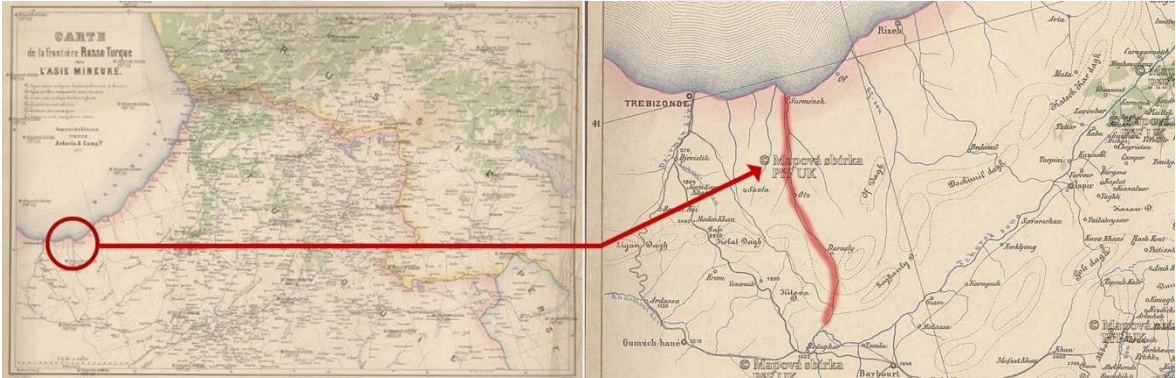
Şekil 5. Asya'da Rus-Türk savaş alanı haritası (URL-23)

Alman haritacı Joseph Grassl tarafından 1860 yılında hazırlanan “Küçük Asya-Suriye ve Mezopotomya” haritasında başlangıç noktası Sürmeneh (Sürmene) olan ve Baiburt (Bayburt)’tan devam eden yol güzergâhı görülmektedir.



Şekil 6. Küçük Asya-Suriye ve Mezopotomya haritası (URL-24)

Artaria tarafından yayınlanan 1877 yılına ait “Küçük Asya'daki Rus-Türk Sınırı” haritasında Sürmeneh (Sürmene)’den başlayıp Baybourn (Bayburt)’a devam eden yol güzergâhı yer almaktadır.



Şekil 7. Küçük Asya'daki Rus-Türk sınırının haritası (URL-25)

Çalışmanın ikinci aşaması alan çalışmasını kapsamaktadır. Konuyla ilgili yayınlar ve çalışmalar ile birlikte literatür taraması sonucunda elde edilen ön bilgiler ışığında kervan yolu güzergâhını ve bu güzergâhın yakın çevresinde bulunan han bölgelerinin işaretlendiği haritalar oluşturulmuştur. Hazırlanan haritalarda, yol güzergâhı ve han bölgelerinin ilişkisi incelenerek analiz edilmiş ve haritalar alan çalışmasında yol gösterici olmuştur.

Kervan yolu güzergâhı, coğrafi ve iklimsel koşulların el verdiği ölçüde yerinde incelenerek, han bölgelerinde tespit edilen tarihi yapılar arasında hala ayakta olanların (özgün işlevini koruyanlar veya dönüştürülenler) krokisi çizilmiş, fotoğraflaması yapılmış ve koordinatları alınmıştır. Günümüzde varlığını sürdüren fakat yok olmaya yüz tutmuş yapıların yalnızca fotoğrafları ve koordinatları tespit edilmiştir.

Bu aşamada karşılaşılan sorunlar şu şekildedir:

- Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tescil fişlerinin bulunmaması, inşa edilmiş olan yapıların zaman içerisinde birçok sebeple harap ve yok olması, coğrafik ve iklimsel koşulların zor olduğu arazide yaylacılık faaliyetlerinin yaygın olduğu için yerleşim yerlerinde yerel halkın bulunmaması yapıları tespit etmekte büyük bir engel olmuştur.

Çalışmanın üçüncü aşamasında, birinci ve ikinci aşamada toplanan tüm bilgiler, tespit edilen her yapı için ayrı olarak oluşturulan kimlik kartlarına işlenmiştir.

Kimlik kartlarında yapının türü, yapının bulunduğu il, ilçe, mahalle, enlem boylam koordinatları, ada ve parsel gibi konum bilgileri, yapının tescil durumu, özgün ve mevcut işlevi gibi genel bilgiler verilmiştir. Bunların yanı sıra kimlik kartlarında, yapının konumunu gösteren harita görseli, yapının genel tanımı, bölgenin konum planı, yapının plan çizimi ve yapıya ait fotoğraflar da bulunmaktadır.

Bu aşamada karşılaşılan sorunlar şu şekildedir:

- Belirlenen sınırlar kapsamında ele alınan kervan yolu güzergâhında bulunan yapıların literatürde yer almayarak yalnızca yerel halkın yönlendirmesiyle tespit edilmesi bu yapıların isimlendirme sorununu ortaya çıkarmıştır.
- Harap olan veya dönüştürülmüş olan yapıların özgün işlevlerinin öğrenilememesi diğer bir sorundur.
- Kervan yolu güzergâhında literatürde bilgisine ulaşılamayan veya alanda yalnızca yerel halkın varlığından haberdar olduğu yapıların bulunması bu yapıların tarihlendirilmesi sorununu ortaya çıkarmıştır. Bu durumda yapının inşa tarihine ilişkin belge ve literatür bilgisinin bulunmadığı yapılar, kimlik kartlarında numaralandırılarak isimlendirilmiştir.

Sıralanan aşamalar sonucunda yapılan kapsamlı literatür ve alan çalışmalarıyla birlikte Sürmene-Bayburt Kervan Yolu ve bu yol üzerinde konumlanmış han bölgelerinde yapılan analizlerden elde edilen bulgular haritalara işlenmiş ve tablolar oluşturulmuştur. Böylece haritalarda ve tablolarda yapıların görsel dağılımları ortaya konulmuştur. Bu bölümde tespit edilen yapılar, plan şeması, cephe özellikleri ve üst örtü bağlamında sınıflandırılmıştır.

Tablo 1. Han bölgelerinde yapılan çalışmada takip edilen basamaklar

1. BÖLÜM	GENEL BİLGİLER	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Giriş</li> <li>• Sorunun Belirlenmesi</li> <li>• Tezin Amacı ve Kapsamı</li> <li>• Araştırma Alanı ve Sınırları</li> <li>• Yöntem</li> <li>• Mevcut Literatür</li> <li>• Arşiv Kaynaklarının Taranması</li> <li>• Alan Çalışması</li> <li>• Verilerin Analizi ve Değerlendirilmesi</li> <li>• Trabzon ve Tarihi Arka Plan</li> <li>• Trabzon Kentinin Ticari Önemi</li> <li>• Sürmene-Köprübaşı Tarihi/Coğrafyası/Kültürü</li> <li>• Tarihi Arka Plan</li> <li>• Coğrafik Yapı</li> <li>• Sosyal, Kültürel ve Etnik Yapı</li> <li>• Kadim Ticaret Yolu: İpek Yolu</li> <li>• İpek Yolu ve Trabzon</li> <li>• Sürmene Bayburt Ticaret Yolu</li> </ul>
2. BÖLÜM	YAPILAN ÇALIŞMALAR	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sürmene ve Bayburt Arasındaki Han Bölgeleri</li> <li>• Avulot Han Bölgesi ve Mimari Yapılanma</li> <li>• Kahvedüzü Han Bölgesi ve Mimari Yapılanma</li> <li>• Soğuksu Han Bölgesi ve Mimari Yapılanma</li> <li>• HarmantepeHan Bölgesi ve Mimari Yapılanma</li> <li>• Ağaçbaşı Han Bölgesi ve Mimari Yapılanma</li> <li>• Seslikaya Han Bölgesi ve Mimari Yapılanma</li> <li>• Köşk Han Bölgesi ve Mimari Yapılanma</li> <li>• Taşlı Han Bölgesi ve Mimari Yapılanma</li> <li>• Limonsuyu Han Bölgesi ve Mimari Yapılanma</li> </ul>
3. BÖLÜM	BULGULAR	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Han Bölgelerindeki Tarihi Yapılar</li> <li>• Yerleşim Durumu</li> <li>• Plan Şeması</li> <li>• Cephe Özellikleri / Malzeme ve Yapım Tekniği</li> <li>• Üst Örtü</li> </ul>
4. BÖLÜM	SONUÇLAR ÖNERİLER	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Araştırma Sonuçlarının Verilmesi</li> </ul>

### 1.5.1.Mevcut Literatür

Literatürde, Doğu Karadeniz Bölgesi, Trabzon’da ticaret ve kente ulaşan ticari yollar ile ilgili çok sayıda kaynak bulunmaktadır. Tezin amaç ve bağlamında kaynaklar şu başlıklarda irdelenmiştir;

- Bölge tarihi ve coğrafi yapısını konu edinen kaynaklar,
- Bölgedeki ticaret yollarını konu edinen kaynaklar
- Bölgenin sosyal, kültürel, etnik, demografik ve idari yapısını konu edinen kaynaklar,
- Bölgenin ticaretle ilgili kültür varlıkları; limanlar, hanlar, pazar yerleri...
- Anadolu’da farklı bölgelerdeki ticaret yollarını konu edinen kaynaklar,
- Anadolu’da farklı bölgelerdeki ticaretle ilgili kültür varlıkları; limanlar, hanlar, pazar yerleri...
- İpek Yolu’nu konu edinen kaynaklar,

Bölgenin tarih ve coğrafyası ile ilgili kaynaklar ele alındığında Ksenophon’un “Anabasis Onbinlerin Dönüşü” adlı kitabı bölge tarihi ile ilgili en eski yazılı kaynaklardan biri olması nedeniyle son derece önemlidir (Yarlıgaş, 2011). M.Ö. 400’lü yıllarda topluluklar halinde bölgede yaşayan halkları, o dönem bölgede yaşadıklarından yola çıkarak anlatmaktadır.

Mahmut Goloğlu’nun “Trabzon Tarihi Fetihden Kurtuluş’a Kadar” başlıklı kitabı bölgenin Osmanlı imparatorluğu dönemine ağırlık vererek bölge tarihini anlatmaktadır. Trabzon tarihinde önemli yeri olan en yakın dönemlerden biri olan Osmanlı İmparatorluğu dönemini sosyal, kültürel, siyasi ve idari birçok açıdan ele alarak bölge tarihini yazan bu kitap son derece kıymetlidir.

Osman Emir’in “Prehistorik Dönemden Roma Dönemine Kadar Trabzon ve Çevresi” başlıklı çalışması bölge tarihinin ilk çağlardan itibaren bölge halklarının kimler oldukları, nerelerde yerleştikleri ve aynı zamanda sosyal, ekonomik yaşam biçimleri hakkında bilgi veren önemli bir kaynaktır.

İlyas Karagöz’ün “Tarihsel Süreçte Trabzon Halkı” adlı kitabı yine bölgede yaşayan halklar ve bölge tarihine farklı açılardan ışık tutmasıyla önemli bir kaynaktır.

Bryer ve Winfield'in "The Byzantine Monuments and Topography of the Pontus" adlı iki ciltlik kitabı hem bölgenin vadiler halinde coğrafi yapısını betimlemekte hem de Bizanslılar döneminden kalma kilise, şapel, kale, gözetleme kulesi ve çeşme vb. mimari eserler hakkında bilgi vermektedir.

Mehmet Yavuz Erler'in "Pont Ahşaena (Karadeniz) Mirası Karşısında Türk Stratejisinin Tarihi Zemini Üzerine Bir Değerlendirme" adlı makalesinde Doğu Karadeniz'in yüzyıllar öncesinde bir iskân yeri olarak seçilmesinin arkasındaki coğrafi ve stratejik sebepleri ortaya konulmaktadır. Bölgedeki yerel halklar, Türkler ve ticaret sebebiyle gelen koloni gruplardan bahsedilmekte ve bazı devletlerin kendi emelleri doğrultusunda bölge üzerine oynadıkları oyunların arka planları irdelenmektedir (Erler, 2009).

Adem Işık'ın "Antik Kaynaklarda Karadeniz Bölgesi" adlı kitabında bölge ile ilgili antik kaynaklarda yer alan tüm metinler konularına ve kronolojik sıraya göre düzenlenerek çevrilmiştir (Işık, 2001). Konular arasında bölgenin tarihi coğrafyası ve şehirlerin yerleşim düzeninden bölgede yaşayan topluluklar, sosyal, kültürel, siyasi ve idari hayata kadar yazılar bulmak mümkündür.

Ahmet Mican Zehiroğlu'nun "Antik Çağlarda Doğu Karadeniz" adlı kitabında yine bölgede yaşamış ya da bölgede bulunmuş olan tarihçi, seyyah, coğrafyacı ve yazarların notlarına göre bölgede yaşayan etnik gruplar, tarihi olayları yorumlamıştır (Zehiroğlu, 1999).

Melek Öksüz'e ait Kuruluşundan 19.yy'la kadar Trabzon Tarihine Kısa Bir Bakış, 18. Yüzyılın İkinci Yarısında Trabzon, 1746-1789 Tarihleri Arasında Trabzon'da Sosyal ve Ekonomik Hayat makaleleri bölge tarihi ile ilgili kaynakların derlenerek bir araya getirildiği çalışmalar olması açısından önemlidir.

Muhammer Gül'ün "XIII. ve XV. Yüzyıllarda Anadolu Türkleri ile Trabzon İmparatorluğu Arasındaki İlişkiler" başlıklı makalesinde Trabzon ve çevresinin 15.yy'da Osmanlı topraklarına katılmasına rağmen bölgedeki Türk unsurlarının 1071 Malazgirt muharebesinden bile eskilere dayandığı açıklanmakta ve Trabzon Rum İmparatorluğu üzerine çok sayıda düzenlenen Selçuklu ve Türkmen Beyliklerinin akınlarından bahsedilmektedir. Bölgedeki Türk varlığının Dede Korkut destanlarında bile yer aldığından

bahsetmektedir (Gül, 2003). Bölgedeki Türk varlığının kökenlerini ve tarihi olayları inceleyen bu çalışma bölge tarihi açısından oldukça önemlidir.

İbrahim Tellioglu'nun "Komnenosların Karadeniz Hâkimiyeti Trabzon Rum Devleti (1204-1461)" ve "Osmanlı Hâkimiyetine Kadar Doğu Karadeniz'de Türkler" adlı kitapları ve Doğu Karadeniz Bölgesi'ndeki Rum Varlığına Dair Görüşler adlı makalesi bölge tarihini aydınlatan önemli çalışmalardandır.

P. Minas Bijişkyan'ın "Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası" adlı kitabı Karadeniz bölgesi coğrafyasını tarif eden önemli eserlerden biridir (Bijişkyan, 1969).

Mehmet Zaman'ın "Trabzon İlinin Turizm Coğrafyası Potansiyel-Alternatifler-Planlama" adlı kitabı Trabzon ve çevresinde turizm potansiyeli olan yerleri sosyal, kültürel olarak ortaya koyarken bölge coğrafyasını da analiz eden önemli bir çalışmadır.

Mehmet Bilgin'in "Doğu Karadeniz Tarih-Kültür-İnsan" (Bilgin, 2007), "Karadeniz Dünyası" (Bilgin, 2013), "Sürmene Tarihi" (Bilgin, 1990) ve "Doğu Karadeniz'de Bir Derebeyi Ailesi"(Bilgin, 2006) başlıklı kitapları bölge tarihi, sosyal, kültürel, etnik yapısı, siyasi ve idari gelişmeleri hakkında başvurulabilecek kıymetli çalışmalar arasındadırlar.

Bernt Brendemoen'in "The Turkish Dialect of Trabzon I-II" adlı iki ciltlik kitabı Doğu Karadeniz Bölgesi'nin dağlık ve vadi sistemli coğrafi özellikleri ve yalıtılmış bir bölge olmasından kaynaklı olarak diğer bölgelerden tamamen farklı bir diyalektiği olduğunu ve kendi içinde de son derece farklılaştığını ortaya koymaktadır. Bölgenin etnik yapısındaki çeşitliliği ortaya koymak ve bu dağılımı görmek açısından son derece önemli bir çalışmadır (Brendemoen, 2002).

Bölgenin kırsal alandaki geleneksel mimari ile ilgili de çok sayıda çalışma vardır. Yapılan tez çalışmaları değerlendirildiğinde Doğu Karadeniz Bölgesi'nde ahşap, taş veya bu malzemelerin karışımı biçiminde oluşmuş geleneksel mimarlık ürünleri ile ilgili tezler malzeme ve yapım tekniğinin olanaklarını incelemek açısından bu çalışma kapsamında kullanılabilir kaynaklar arasındadır.

Mustafa Reşat Sümerkan'ın "Biçimlendiren Etkenler Açısından Doğu Karadeniz Kesiminde Geleneksel Evlerin Yapı Özellikleri" başlıklı tezi hem yapım tekniklerini sınıflandırması, hem de vadi yerleşimleri arasında değişen yapısal özelliklerin sebeplerini irdelemesi açısından son derece önemlidir.

Doğu Karadeniz kırsal mimarisini konu edinen kitaplar yine önemli başvuru kaynakları arasındadır. Karpuz'un "Rize" ve "Trabzon"; Erüzün'un "Ahşabın Kimlik Bulduğu Doğu Karadeniz Mimarisi"; Özgüner'in "Köyde Mimari: Doğu Karadeniz" başlıklı kitapları bunlardan en önemli birkaç tanesidir.

Sümerkan ve Okman'ın "Kültür Varlıklarıyla Trabzon" başlıklı kitapları Trabzon ilçe ve köylerindeki cami, çeşme konut, konak, köprü, kilise ve mezarlar gibi birçok başlık altında ele aldıkları çalışma bölgenin kültür varlıklarına toplu bir bakış sağlaması açısından son derece değerlidir.

Doğu Karadeniz kırsal mimarisini konu edinen makale ve bildiriler yine çalışma kapsamında başvurulacak önemli kaynaklar arasındadır. Tuluk'un "Of'un Mimarlık Mirasının Kökenleri Üzerine Yorumlar" adlı makalesi yöre tarihinde önemli sosyal ve kültürel değişimlerin mimari yapılanmaya etkisini inceleyen özgün bir çalışmadır. Çalışma sınırları içinde yer alan Of'u ele alması ve bölgenin kültürel mirasının oluşumunu ortaya çıkarırken kullanılan yöntem olarak başvurulacak önemli kaynaklardan biridir.

Süleyman Çiğdem'in "Eskiçağda Trabzon Limanı: Askeri ve Ekonomik Yönden Gelişimi ve Doğu-Batı İlişkilerindeki Rolü" adlı makalesinde doğu-batı arasındaki ticari sirkülasyonun Trabzon limanı ile ilişkisi incelenmiştir.

Mehmet Tezcan'ın "Türk Moğol Hâkimiyet Döneminde Karadeniz'de Ticaret" adlı makalesinde XIV. Yy'da Karadeniz'deki ticaret ile Moğollar arasında ilişki anlatılmaktadır. Ayrıca yazara ait "İpek Yolu'nun İran Güzergâhı Ve İpek Yolu Ticaretine İran Engellemesi" tezinde ipek ticareti ve İpek yoluyla ilgili birçok önemli bilgiye ulaşılmaktadır.

"15. ve 16. Yy'da İran İpek Yolu'nda Kervanlar" adlı Nilüfer Alkan'a ait makalede İran İpek Yolunda işleyen kervanlar ele alınmıştır.

Müslim Akkaymak'ın "Avrupa-Asya Ulaştırma Koridorları Ve Yeniden Canlanan İpek Yolu" adlı tezinde Avrupa-Asya arasındaki ulaştırma koordinatları ve İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması için yapılan çalışmalar incelenmiştir.

1990 yılında Leyla Yılmaz tarafından "Batı Karadeniz Bölgesi Ticaret Yolları Ve Bu Yollar Üzerindeki Hanlar" adında yazılan tez Çankırı-Kastamonu-Sinop-İnebolu-Kastamonu-Tosya-Ankara olarak belirlenen güzergâhtaki hanları konu edinmiştir.



Adnan Toprak'ın "Doğu - Batı Kültürel Etkileşiminde İpek Yolu (Başlangıçtan Göktürk Dönemi Sonuna Kadar)" tezinde İpek yolu merkezli toplumların birbirleri ile etkileşimi incelenmiştir.

"İpekyolu-Silkroad-Великий-Шёлковый-Путь" isimli panelindeki yayınlardan farklı ulusların İpek yoluna bakış açıları hakkında bilgi edinilmiştir.

Yaşar Bedirhan'ın "Ortaçağda İpek Yolu Hâkimiyeti Ve Türk Yurtları" tezi İpek yolu güzergâhlarında bulunan milletlerin ekonomik ve kültürel olarak bağlarının önemini ortaya koymaktadır.

Gamze Fahriye Eraybat'a ait "Tarihi Konaklama Yapılarının Doğuşu, Gelişimi Ve Günümüzde Çağdaş İşlevle Değerlendirilmesi Edirne Rüstempaşa Kervansarayı Örneği" tezinde tarihi konaklama yapılarının incelenmesi ve bu yapılara çağdaş işlevler yüklenerek yeniden canlandırılması amaç edinilmiştir.

Esra Yılmaz'ın "XII. Ve XIII. Yüzyıllarda Tebriz-Antalya İpek Yolu Güzergahı" tezi Tebriz-Antalya İpek Yolu güzergahı ve bu güzergah üzerindeki kervansarayları incelemiştir.

Cengiz Yıldızdağ'ın "VII.-X. yy'larda İpek Yolu Ticaretinin Türk Tarihine Etkileri" adlı tezinde İpek yolu ticaretinin Türkleri nasıl ve ne kadar etkilediği araştırılmıştır.

Talip Keleş'e ait "Uygurların (7445-840) İpek Yolu Üzerindeki Ticarî Faaliyetleri" adlı tezde Uygurların İpek yolu üzerindeki faaliyetlerinin ticarete, siyasete gibi etkileri incelenmiştir.

İsmail Akbal'ın Milli Mücadele Döneminde Trabzon'da Muhalefet adlı kitabı milli mücadele döneminde Trabzon ve çevresindeki siyasi ve sosyal olaylar hakkında bilgi veren kaynaklardandır.

Sürmene tarihi hakkında bilgi veren kaynaklardan Avni Aksoy'a ait A'dan Z' ye Sürmene adlı kitapta Sürmene hakkında bilgiler edinilmiştir.

Sezai Sevim'e ait Bursa'da İpek Üretim ve Ticaretinin Doğu Ülkeleriyle İlişkisi (15-16.yy.lar) adlı yüksek lisans tezinde İpek ve İran ilişkisi incelenmiştir.

İpek yolu hakkında bilgi veren makalelerden bazıları şunlardır: Cengiz Alyılmaz'ın İpek Yolu ve Orhun Yazıtları makalesi ve Altay Atının Çin ve Yeni İpek Yolu Projesi yazısıdır.

Beste Nur İskender Aydın'ın Tarihi Yarımada Hanlar Bölgesi'nde Kültürel Rota Tanımlaması adlı yüksek lisans tezi kültürel rota ve han bölgeleri hakkında bilgiler vermeyi amaçlamıştır.

Necmettin Aygün'e ait On Sekizinci Yüzyılda Trabzon'da Ticaret ve XIX. Yüzyılın ortalarında Trabzon'da Sosyal ve İktisadi Yapı yazıları 18. ve 19. Yüzyılda Trabzon farklı perspektiflerden incelenmiştir.

İpek Yolu'nun dönemlere göre kullanılmış olan birden fazla güzergâh söz konusudur. Muzaffer Bakırcı'nın Coğrafi Açından Anadolu'nun Tarihi Ulaşım Ağı ve İpek Yolu makalesi bu güzergâhları konu edinmiştir.

Doğu Karadeniz Bölgesi'nde en çok kullanılan yapı malzemesi ve yapım tekniklerinin anlatıldığı Seyfi Başkan'a ait Geleneksel Doğu Karadeniz Evleri makalesi bölgedeki geleneksel konut mimarisi hakkında bilgi vermektedir.

Selahattin Tozlu'nun "19. Yüzyılda Sosyo-Ekonomik Bakımından Trabzon Limanı" ve "Trabzon ve Çevresi, Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu (1850-1900)" makalelerinden Trabzon'da ticaret hakkında bilgi edinilmiştir.

Ferhat Akyürek Sarımollaoğlu'na ait "Tüm Çevresiyle Bayburt ve Trabzon-İran Transit Yolu Bağlantısı" kitabından Bayburt üzerinde yapılan ulaştırma çalışmaları, İran transit yolunun önemi ve Trabzon'dan Bayburt'a ulaşım konularından yararlanılmış, kitapta yer alan görsel kaynaklar incelenmiştir.

Mehmet Bilgin'in "Anabasis Yolu" adlı çalışmasında ülkemizdeki tarihi rotalardan biri olan Anabasis Yolu hakkında bilgi edinilmiş, bölgedeki yol güzergâhlarında değişiklikler hakkında incelemeler yapılmıştır.

Sonuç olarak ticaret yolu, ipek yolu, han yapıları ve kervan güzergâhlarını konu edinen çalışmalar incelenmiştir. Daha öncede belirtildiği gibi bu çalışmada, Sürmene ve Bayburt arasındaki ticaret yol güzergâhı çevresindeki han bölgelerinin incelenmesi hedeflenmektedir.

### 1.5.2.Arşiv Kaynaklarının Taranması

Arşiv belgeleri, tarihçiler için vazgeçilmez kaynaklardır. Yüzyıllar önce meydana gelmiş olayları, nedenlerinden sonuçlarına kadar bu belgelerde takip etmek mümkündür. Yalnızca şehirlerin mimarlık tarihi değil, ekonomik, sosyal ve siyasi durumuna dair pek çok bilgiye bu belgelerin değerlendirilmesi ile ulaşmak olasıdır. Bahsi geçen birinci el kaynakların işlendiği toplumsal, siyasal, ekonomik vb. tarih çalışmaları ile birlikte özellikle belgelerin doğrudan transkripsiyon niteliğindeki çalışmalar mimarlık tarihi araştırmacısı için önemli bilgiler barındırmaktadırlar. Trabzon'a ilişkin kentin ekonomik, sosyo-kültürel, siyasal ve mimari dokusunu ortaya koyacak önemli bir literatür birikiminin yanı sıra, Trabzon ve çevresine ilişkin zengin denilebilecek bir bilgi kaynağı sunan Tahrir Defterleri, seyahatnameler, salnameler, haritalar, görsel malzemeler ve şüphesiz ki mevcut yapı ve yapı kalıntıları kentin mimarlık ve sanat tarihi yazımında başlıca kaynaklardır.

Arşiv belgelerinin tarandığı çalışmalarda belgelerin doğrudan transkripsiyonu niteliğindeki çalışmaların büyük önem arz etmektedir. Bu kapsamda Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi belgeleri (DABOA), Sürmene bölgesinin tarihi arkaplamı hakkındaki kayıtlara ulaşılması açısından katkısı olmuştur.

Salnameler, demografik yapının ortaya konması açısından incelenen önemli bir arşiv kaynağıdır. Salnameler kentin coğrafi konumu, ziraat ve hayvancılığı, nüfus bilgileri, siyasal olaylar, okullar, hastaneler, camiler, tekkeler, hamamlar ve yollar gibi birçok konu ile ilgili bilgi vermektedir.

Seyahatnameler, bir gezginin gezip gördüğü yerlerden edindiği izlenimleri kaleme aldığı eserlerdir. Seyahatnameler, yerleşimlerin o dönemki durumlarına ait bilgiler içerdiği için başvuru temel kaynaklardır. Bölge hakkında yerli seyyahların yanı sıra yabancı seyyahların da eserlerinin olduğu görülmektedir. “Anabasis'den Atatürk'e Seyahatnamelerde Trabzon” adlı kitapta Trabzon kenti hakkında tarihi yapılar, sokaklar, pazar yerleri, mahalleler, demografik yapı ve gündelik yaşama dair gözlemleri içeren seyahatnameler incelenmiştir. Bu bağlamda bölge tarihi ile ilgili en eski yazılı kaynaklardan biri olan Ksenophon'un “Anabasis” adlı eseri ilk incelenene seyahatnamedir. Ayrıca Bjiskyan'ın “Pontos Tarihi/Tarihin Horona Durduğu Yer Karadeniz” adlı eseri ve İbn-i Batuta'nın kaleme aldığı “İbn-i Batuta Seyahatnamesi” seyahatnameler içerisinde oldukça önemli bir yere sahiptir.

Seyahatnameler önemli görsel malzeme de barındırmaktadır. Görsel belgelerin başında seyyahın izlediği güzergâhı gösteren haritalar yer almaktadır. Özellikle tarihi yolları gösteren haritalar çalışmaya büyük katkı sağlamıştır. Ayrıca bölgenin o günkü mevcut durumunu betimleyen resim, gravür, çizim ve fotoğraf gibi görsel malzemeler araştırılmıştır.

#### 1.5.4. Alan Çalışması

Tarihi İpek Yolu'nun Karadeniz'e bağlanan güzergâhlardan biri olan Sürmene-Bayburt arasındaki hattı oluşturan çalışma alanı dâhilinde 9 bölge bulunmaktadır.

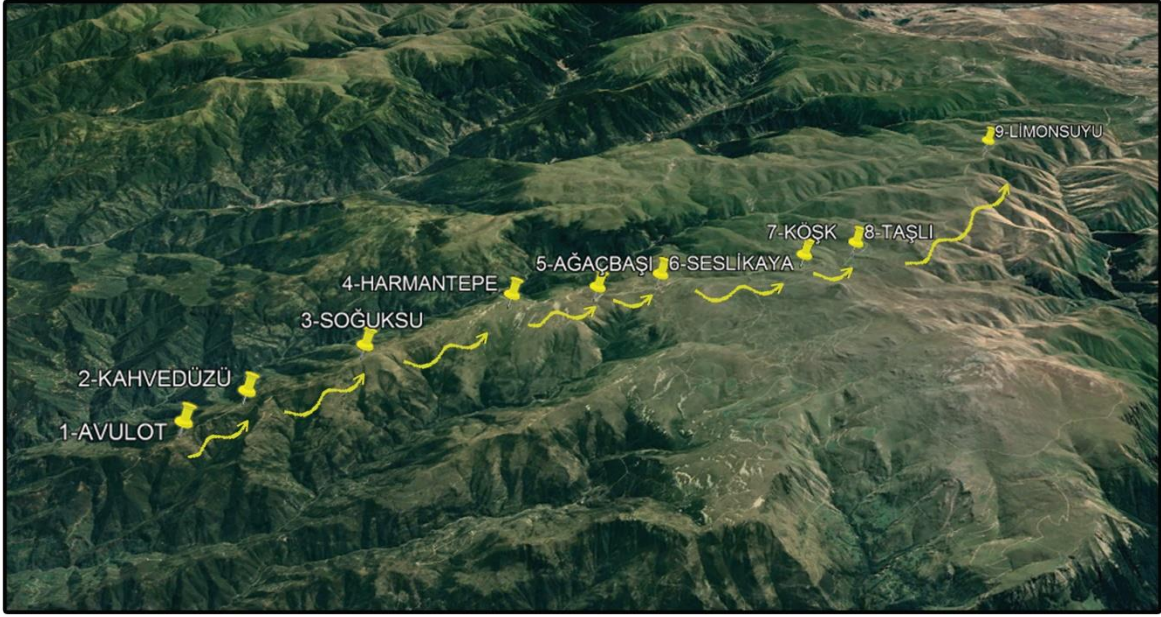
Alan çalışmasında belirlenen güzergahtaki yol ile doğrudan ilişkisi olan bölgelerdeki veriler doğrultusunda envanter listesi oluşturulmuştur. Karışıklığı önlemek ve sistematik bir şekilde yapıları incelemek amacıyla, envanter listesinde yer alan tüm yapılara numaralar verilerek sınıflandırılmıştır (Tablo2).

Tablo 2. Envanter listesindeki yapı numaraları

AVULOT HANLARI	KAHVEDÜZÜ HANLARI	SOĞUKSU HANLARI	HARMANTEPE HANLARI	AĞAÇBAŞI HANLARI
-	1 NO'LU YAPI 2 NO'LU YAPI 3 NO'LU YAPI 4 NO'LU YAPI 5 NO'LU YAPI 6 NO'LU YAPI 7 NO'LU YAPI	1 NO'LU YAPI 2 NO'LU YAPI	-	1 NO'LU YAPI
SESLİKAYA HANLARI	KÖŞK HANLARI	TAŞLI HANLARI	LİMONSUYU HANLARI	
-	1 NO'LU YAPI 2 NO'LU YAPI 3 NO'LU YAPI	1 NO'LU YAPI 2 NO'LU YAPI 3 NO'LU YAPI 4 NO'LU YAPI	1 NO'LU YAPI	

Sürmene-Bayburt Kervan Yolu güzergâhını kapsayan alan çalışmaları, mevsim şartları, bölgenin coğrafi özellikleri ve yol durumu göz önünde bulundurularak planlanmıştır. Yoğun kar yağışı ve sisin etkili olduğu bölgede çalışmalar, kış şartları yoğunlaşmadan tamamlanmıştır. Yüksek rakıma sahip bölgelere yalnızca yılın yaz aylarında ulaşım sağlanmaktadır. Alan çalışması aşamasından önce, konuyla ilgili yayınlar

ve çalışmalar ile birlikte literatür taraması sonucunda elde edilen ön bilgiler ışığında kervan yolu güzergâhını ve bu güzergâhın yakın çevresinde bulunan han bölgelerinin işaretlendiği haritalar oluşturulmuştur. Hazırlanan haritalarda, yol güzergâhı ve han bölgelerinin ilişkisi incelenerek analiz edilmiş ve haritalar alan çalışmasında yol gösterici olmuştur. Yapıların yer aldığı köy, belde, bucak, mahalle gibi yerler harita üzerinde tespit edilerek işaretlenmiştir. Haritalar son halini aldıktan sonra alan çalışması için gün rotaları belirlenmiştir.



Şekil 8. Alan çalışması rotası

Alan çalışmasında planlanan rotalara uyularak hareket edilmiştir ve belirlenen rotalar şu şekildedir:

- 1.Gün: Avulot Han Bölgesi-Kahvedüzü Han Bölgesi-Soğuksu Han Bölgesi-Harmantepe Han Bölgesi
- 2.Gün: Ağaçbaşı Han Bölgesi-Seslikaya Han Bölgesi-Köşk Han Bölgesi
- 3.Gün: Taşlı Han Bölgesi-Limonsuyu Han Bölgesi'dir.

Belirlenen günlük rota dışında alan çalışmasından elde edilen verilerin değerlendirilmesi sırasında farkedilen yetersiz verilerin giderilmesi amacıyla günlük rotalar tekrarlanmıştır.

Han bölgelerinin bağlı olduğu mahalle muhtarlarından veya bölgenin yerel halkından sözlü bilgiler alınarak mevcut literatürde karşılaşmadığımız veriler toplanmıştır.

Yöntem başlığında belirlenen adımlara göre saha çalışmasında ulaşılan yapılarda aşağıdaki işlemler yapılmıştır.

- GPS-Küresel Konumlama Sistemi (Global Positioning System) kullanılarak yapıların koordinatları belirlenmiştir. Belirlenen koordinatlar daha sonra haritalara işlenmiş ve kimlik kartlarına yerleştirilmiştir.
- Arazi koşullarının el verdiği koşullarda her yapının tüm cephelerinden çekim yapılmaya çalışılmıştır. Genel fotoğraflar dışında detay fotoğraflar çekilmiştir.
- Dağlık arazideki yol güzergâhının anlaşılabilirliğini kolaylaştırmak ve güzergâhın tespiti amacıyla İHA (İnsansız Hava Aracı) yardımıyla hava görüntüleri çekilmiştir. Hava görüntüleri aynı zamanda yapıların han bölgelerindeki konumlarını kuşbakışı olarak ortaya çıkarmıştır.
- Yapılara ilişkin plan ve cephe krokileri çizilmesi amacıyla ölçüler yapılmıştır.

Alan çalışması tamamlandıktan sonra çalışmanın kapsamında belirlenen 9 bölge içerisinde yer alan, literatüre girmiş veya girmemiş tüm tarihi yapıların günümüzdeki durumu kayıt altına alınarak belgelenmiştir.

#### **1.5.5. Verilerin Analizi ve Değerlendirilmesi**

Literatür taraması sonucunda elde edilen bilgiler ile alan çalışması sonucunda elde edilen veriler değerlendirilerek belgeleme çalışması yapılmıştır.

Bu belgeleme çalışması kapsamında her bir yapıya ilişkin kimlik kartları oluşturulmuştur. Yapı kimlik kartlarında; yapının türü, yapının bulunduğu il, ilçe, mahalle bilgileri, enlem boylam koordinatları, ada ve parsel konum bilgileri, yapının tescil durumu, özgün ve mevcut işlevi bilgilerine yer verilmiştir. Bunların yanı sıra kimlik kartlarında, yapının konumunu gösteren harita görseli, yapının genel tanımı, bölgenin konum planı ve görünüş çizimi bulunmaktadır. Bunların yanı sıra yapıya ait genel ve detay fotoğrafları da kimlik kartlarında yer almaktadır.

Alan çalışması sonucunda iki tür haritalandırma yapılmıştır. Bu haritaların ilkinde bölgelerin konumunu, ikincisinde ise yapıların konumunu işaretlenmiştir. Bölgenin konumunun işaretlendiği haritalarda, engebeli arazide yerleşen bölgelerin topografik

özellikleri açıkça görülmekte ve 9 bölgenin birbiri ile olan ilişkisi anlaşılmaktadır. Yapıların konumunun işaretlendiği haritalarda ise her bir bölgede ayrı ayrı numaralandırılan yapıların birbiri ile olan yakınlık uzaklık ilişkisi görülebilmektedir.

### **1.6. Trabzon ve Tarihi Arka Plan**

Anadolu'nun en eski kentlerinden biri olan Trabzon tarihi süreç içerisinde birçok uygarlığı egemenliğine girmiş, birçok imparatorluklara başkentlik yapmıştır (Özen, 2005.). Bu kadim kentin kuruluş tarihi hakkında farklı görüşler olsa da M.Ö. 2000 yılına dayandığı bilinmektedir. Trabzon, sırasıyla Roma (M.S.50-395), Bizans (M.S.395-1204), Komnenos (M.S.1204-1461) ve Osmanlı Devletine (1461-1923) ev sahipliği yapmıştır.

Trabzon'un ne zaman ve kimler tarafından kurulduğu hususunda kesin bilgi yoktur. Milâttan önce 756'da bir Milet kolonisi olarak ortaya çıktığı ifade edilmekle birlikte doğrudan şehir ve şehrin adından söz eden ilk kaynak milâttan önce 400 yılına ait Anabasis'tir. Bu kaynaktan edinilen bilgilere göre şehir Sinop'a bağlıdır. Bu bakımdan şehri Sinoplular'ın kurduğu ve buraya Trapezus, Trapeza dedikleri bilinmektedir (Lowry ve Emecen, 2012).

Trabzon kenti İlkçağ'lardan itibaren hareketli bir siyasî çekişmeye ev sahipliği yapmıştır. Kent, milâttan önce 331 yılında Büyük İskender'in idaresi altına girmiştir. Büyük İskender öldükten sonra bu bölgede Pontus Krallığı kurulmuştur. Merkezi Sinop kenti olan Pontus Krallığının, ekonomik yönden gelişimine katkı sağlayan maden, kereste ve gemi ihtiyacını karşılayan liman kenti Trabzon olmuştur.

Romalılar Pontus devrini yıkıp M.Ö. 63 yılında bütün Anadolu'yu istila edince içinde Trabzon'unda bulunduğu Doğu Karadeniz Bölgesi de Romalıların egemenliği altına girmiştir (Tuğlacı, 1985).

Roma İmparatorluğu'nun 395 yılında Doğu ve Batı olmak üzere ikiye ayrılması ile kent Doğu Roma sınırları içinde kalmış ve Bizans yönetimine geçmiştir (Tuğlacı, 1985). Bizans devrinde Trabzon, hemen hemen bütün Doğu Karadeniz Bölgesi'ni içine alan, "Pontos Polemonikaos" eyaletinin merkezi, önemli bir ticaret ve askeri üssü olmuştur (Adem, 2001).

M.S. 1. yüzyıl ortalarında, Roma İmparatorluğu'nun büyük bir sınır kenti olan Trabzon için bir gelişme devri başlamıştır. M.S. 69-79 yıllarında Trabzon'u Yukarı Kelkit Havzası üzerinden Anadolu'ya bağlayacak askeri yol ile sahil yolu inşa edilmiştir. Böylelikle Kelkit ve Çoruh Vadisi'ne açılan bu yolla kentin hinterlant ile bağlantısı sağlanmıştır (Özsait, 2000).

1204'te İstanbul'da Latin idaresinin kurulması üzerine Trabzon'a kaçan Aleksios Komnenos kendini imparator ilân edince şehir Komnenos Hanedanlığı'nın merkezi haline gelmiştir. (Lowry ve Emecen, 2012).



Şekil 9. Komnenos Hanedanlığı'nın ulaştığı sınırlar (Üstün Demirkaya, 2014)

Trabzon imparatorları 14. yüzyıl ortalarına kadar, Türk ordusundan gelen her türlü silahlı tehdide karşı durmayı başarmıştır (Zachariadou, 2007). Komnenoslar, kendisini kuşatan Türkmen Beylikleri ile bazen mücadele ederek bazen de ittifaklar kurarak varlığını devam ettirmeye çalışmıştır (Keçiş, 2009). Ancak bu dönemde de batıda yeni bir güç olarak ortaya çıkan Osmanlıların tehdidiyle karşılaşmışlardır. Osmanlılar Trabzon tarihinde ilk ortaya çıkışları 1368'de Giresun Adası'na yapılan akın ile olmuştur (Bryer, Winfield, 1985).

Anadolu kentleri açısından her zaman önemli bir pazar ve transit ticaret merkezi olan Trabzon, Osmanlıların Balkanlar ve Karadeniz'e açılma stratejisinin gereği olarak Fatih Sultan Mehmet tarafından 1461'de fethedilmiştir (Aygün, 2005)



Günümüzde Rize, Artvin, Trabzon, Gümüşhane ve Bayburt gibi önemli yerleşim yerlerine sahip olan Doğu Karadeniz, Osmanlı idaresinde Trabzon Vilayeti sınırları içerisinde yer almaktadır. 1461 yılında Fatih Sultan Mehmet'in Osmanlı topraklarına kattığı Trabzon, Kanuni Sultan Süleyman döneminde bir yönetim birimi olarak düzenlenmiş ve 1519 yılında Trabzon eyaleti oluşturulmuştur (Meeker, 2005).



Şekil10. 1904 tarihli Trabzon Vilayeti haritası (T.C. Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı)

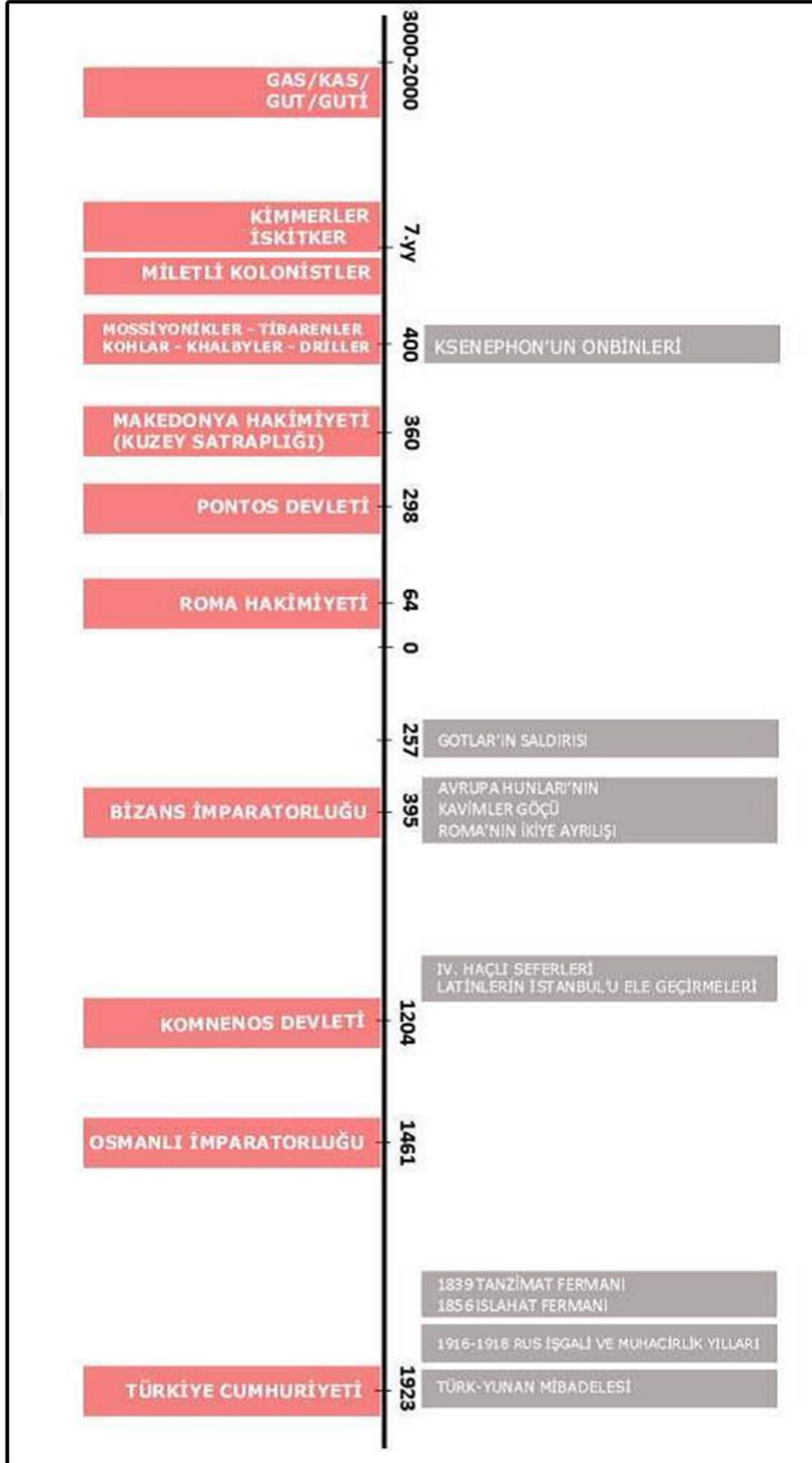
Trabzon'un idari, askeri ve ekonomik olarak Osmanlı Devleti içinde kendisini kabul ettirmesinin başlangıcı ise 1489 yılında Şehzade Selim'in buraya Sancak Beyi olarak atanması ile gerçekleşmiştir (Gökbilgin, 1987).

18. yüzyılın ikinci yarısında Rusya ile iki önemli savaş yapan Osmanlı devleti 1768-1774 savaşı sonucunda Küçük Kaynarca Anlaşması imzalamış ve bu anlaşma ile Rusya, Karadeniz ve Akdeniz'de serbest ticaret hakkı kazanmış, Karadeniz uluslararası ticarete açılmıştır. 1787-1792 Osmanlı-Rus Savaşı ile duran Karadeniz ticareti Yaş Anlaşması ile kısmen yeniden canlanmıştır (Goloğlu, 1975).

Tanzimat sonrası yıllarda, özellikle Kırım Savaşı'nın etkisiyle önemli bir ticari patlama yaşayan Trabzon 19. yüzyılın son çeyreğine kadar Osmanlı Devleti'nin önemli merkezlerinden biri olma özelliğini korumuştur (Ortaylı, 2004).

20. yüzyıla gelindiğinde başlayan I. Dünya Savaşı sonucunda Kafkasya coğrafyasındaki hâkimiyet mücadelesi Türklerin aleyhinde sonuçlanmış, bu durum Türklerin büyük oranda toprak kaybına uğramalarına neden olmuştur. Kısa bir süre içerisinde Ruslar Erzurum, Erzincan, Van, Muş, Bitlis, Bayburt, Gümüşhane'nin yanı sıra Karadeniz'in en önemli stratejik kenti, Trabzon'u ele geçirmişlerdir (Uzun, 2008).





Şekil 11. Doğu Karadeniz tarihi kronolojisi (Kazaz, 2016)

### 1.6.1.Trabzon Kentinin Ticari Önemi

Kentleşme olgusu ticaret ile başlar, hatta bazı kentlerin kuruluş nedeni tamamen ticarettir. Bütün ilkel toplumlar ticareti daha ileri uygarlıklardan gelip yerleşen yabancı tüccarlar sayesinde tanımış ve bu olgu ilkel toplumların kentleşmesine yol açmıştır. Ticaretin gelişmesi ile ulaşımın gelişmesi arasındaki paralellik, kentlerin de gelişimini etkilemiştir. Bir ticaret yolu üzerinde yer alan kent yol var ise vardır, yok ise yoktur.

Eski bir yerleşim yeri olan Trabzon, siyasi tarihi kadar ticaretle de önemli bir yere sahiptir. Doğu Karadeniz'in bu liman şehri, Ortaçağda milletler arası ticari bir merkez durumuna gelmiş ve bu özelliğini günümüze kadar korumaktadır (İpek, 2006).

Ticaret yol ilişkisi kentlerin oluşumunu ve gelişimini yakından etkilemektedir. Ticaret varlığını ulaşım yollarına bağımlı olarak sürdürmektedir. Ticaret işlevi devam eden ulaşım yolları üzerinde yer alan kentler hala varlığını devam ettirmektedir. Ayrıca tüccar kolonisinin oluşması için bir ticaret yolu ve bu yol üzerinde bir yerleşimin varlığı yeterli olmuştur.

Pirenne "Kentler, ticaretin yayıldığı tüm doğal yollar boyunca belirlenmişlerdir. Denebilirse, ticaretin ayak izlerinden doğmuşlardır. Önce, yalnızca deniz kıyılarında ve ırmak boylarında ortaya çıkmışlardır. Daha sonra, ticaret yayıldıkça, bu ilk etkinlik merkezlerini birbirine bağlayan başka kentler kurulmuştur." İfadesinde ticaretin ayak izi olarak görülen ulaşımın kent üzerindeki etkisinden bahsedilmektedir.

Eski çağlarda su taşımacılığı kara taşımacılığına göre ucuz olmasından dolayı her zaman ilk tercih olmuştur. Bu tercih ilk kentlerin su kenarlarında kurulup gelişmesine neden olmuştur. Coğrafi koşulların uygunluğu liman ve etrafında kurulan yerleşimin oluşumunda etki göstermektedir. Denizlerde korsanlık büyük bir tehlike olarak kendini gösterince, tüccarlar zorunlu olarak kara yolunu kullanmaya yönelmişlerdir. Tüccarların kullandıkları yollar zamanla büyük kervanların geçtiği yollar haline gelmiş ve kervan yolu olarak anılmaya başlanmıştır. Bu yollar üzerinde zaman içerisinde birçok kent kurulmuştur.

Eski devirlerden beri coğrafi konumu açısından önemli bir ticaret noktasında yer alan Trabzon kenti, farklı ticaret kolonilerine ev sahipliği yapmış, bu sayede birçok farklı kültürden insanı bünyesinde barındıran bir şehir unvanını almıştır. Farklı dönemlerde farklı

kültürlerle etkileşim halinde olan Trabzon'un ticaretin etkisiyle bir fiziksel değişimi söz konusudur. Trabzon ilk kolonist girişimlerle birlikte sahip olduğu coğrafik ve stratejik konum ile İpek Yolu üzerinde, doğu dünyasıyla batı dünyasını birbirine bağlayan önemli bir liman kapısı olarak tarihin hemen her döneminde önemini korumuştur. Bu coğrafyada yer alan ve etrafındaki surların kalınlığından dolayı ayakta kalabilen Trabzon, ticari bir merkez ve serbest bir kent olmuştur (Bilgin, 2002).

Trabzon, kurulduğu tarihten itibaren sahip olduğu coğrafi konumu itibarıyla ticarete açık bir liman kenti olmuştur. Ancak özellikle 13. yüzyılda gözlenen siyasi ve sosyal devingenlikle paralel yalnızca Karadeniz'e bağlı liman kenti olmaktan çıkmış uluslararası bir liman özelliği kazanmıştır (Demirkaya, Üstün, 2014).

Eski bir yerleşim yeri olan Trabzon, siyasi tarihi kadar ticarete de önemli bir yere sahiptir. Doğu Karadeniz'in bu liman şehri, Ortaçağda milletler arası ticari bir merkez durumuna gelmiş ve bu özelliğini günümüze kadar korumuştur (İpek, 2006).

Doğu mallarının batıya hangi yollardan ulaştığını araştıran W. Heyd, 10. yüzyıl Arap coğrafyacılarından Mes'udi'ye dayanarak Trabzon'un, Bizanslı, Çerkez, Müslüman, Ermeni gibi çok farklı milletlere mensup tüccarlar tarafından ziyaret edilen ve birçok pazaryeri kurulan bir kent olduğu bilgisini vermektedir. Ayrıca W. Heyd, Müslüman tüccarların ve Ermenilerin de mallarını Trabzon pazarlarına getirdiklerini belirtmektedir (Keçiş, 2009). Hatta bu ilişkinin tek yönlü olmadığı 10. yüzyıl batı tekstil ürünlerinin Trabzon limanı vasıtasıyla İslam dünyasına girdiği de bilinmektedir. Ayrıca Doğu Karadeniz'in ve civarının ticari bakımdan öneminin birçok Arap yazar tarafından kaydedilmiş olması bu kişilerin Trabzon'da bulduklarını göstermektedir. Hatta Bizans devrinde Trabzon dışında Antalya, Şebinkarahisar, Niksar Malatya, Zamantı, Kayseri, İzmit ve Ankara'da da ticaret amacıyla buraya yerleşmiş Ermeni ve Arap tüccarlara rastlanmaktadır (Vryonis, 1971).

Trabzon gerçekten de bulunduğu konum itibarı ile doğudaki Kars'tan, güneydeki Diyarbakır ve Malatya'ya, batıdaki Tokat'a dek Karadeniz'in güney doğusunda yer alan tüm yerleşim yerleri için doğal bir merkez, aynı zamanda Erzurum, Tebriz ve hatta Tahran'ın limanı olmuştur. Avrupa'nın sanayi ürünleri Trabzon limanı aracılığıyla ve Trabzon-Erzurum-Tebriz yolundan, Osmanlı İmparatorluğu'nun doğu eyaletleriyle

İran'daki pazarlara ulaşırken, İran ve Osmanlı ürünleri de Batı Avrupa'ya ulaşmıştır (Turgay, 1994).

Trabzon'un Karadeniz'in önemli limanlarından biri olarak sivrilmesinde üç önemli etkenden söz etmek mümkündür. Bunlardan ilki sahip olduğu deniz ulaşımı imkânları ikinci hatta belki de en belirleyici olanı kara yolu ile bağlantı kurduğu kentlerin de önemli birer ticaret merkezi olmasıdır. Üçüncüsü ve bu iki etkeni de birbiri ile ilişkilendiren bulunduğu coğrafi konumdur. Dönem ticaretinin en önemli aktörlerinden Güney Kafkasya ve İran ile kurduğu bağlantıyı, doğu ve batı arasında tam anlamıyla bir köprü görevi görmüştür. Limanlar aracılığıyla olduğu kadar kara yolu aracılığıyla da Anadolu ve İstanbul'a taşıyan bir merkez olması, kentin ilk çağlardan itibaren önemli bir merkez kimliği kazanmasını sağlamıştır (Tekindağ, 1974).

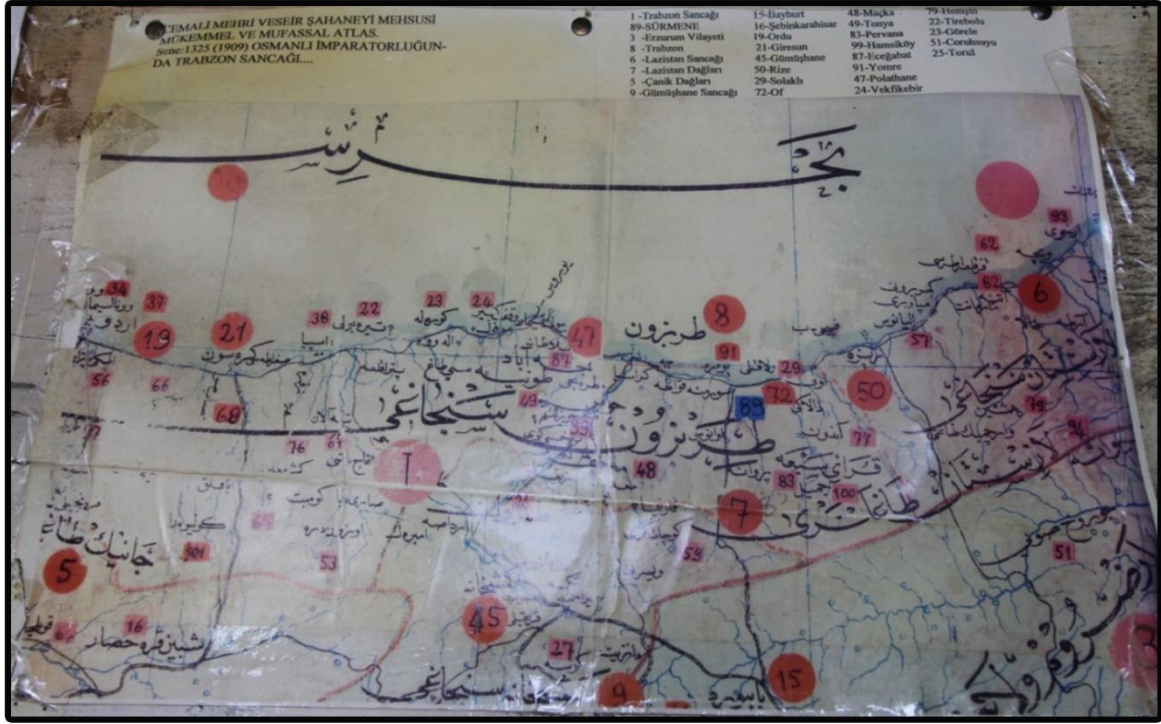
Karadeniz'de yer alan Trabzon, Doğu Kafkaslara ve Türkiye içlerine yapılacak ulaşımında tam bir kapı noktası olmuştur. Demiryolları gelişmediği için Erzurum'a ve Rusya'ya açılan tek karayolu kapısı Trabzon'dan geçmiştir. Trabzon İstanbul-Rusya ve İstanbul-Erzurum karayolu bağlantısının kilit noktası olmuştur (Akbal, 2008).

Karadeniz ticaretinin, bu denizin sahilindeki ülkelerin ürünlerinin sergilendiği bölgesel bir pazar niteliğinden çıkarak dünya ticaretinde yer almaya başlaması 13. yüzyılın ikinci yarısına rastlamıştır. Bu gelişmede yöredeki siyasal ve ekonomik etkileşimler kadar Haçlı Seferleri'nin de etkisi vardır (Turan,1986).

Trabzon'un uluslararası ticarete açık bir hale gelmesi ile özellikle 1830–1834 yılları arasında kentin dış ticaret hacmi artmıştır. Trabzon'daki ticari gelişme, ulaşım sektöründe bazı atılımların yapılmasını gündeme getirmiştir. Trabzon-Erzurum yolunun yeniden inşası için Fransa'dan yol mühendisleri getirilmiş, 1865 yılında başlayan yol yapım çalışması 1871 yılında tamamlanmıştır. 1868 yılında Trabzon-Erzurum-Tebriz-İsfahan-Hindistan; Trabzon-Erzincan-Sivas-Musul-Basra; Trabzon-Samsun demiryolları inşasına dair projeler hazırlanmışsa da finansal güçlükler nedeniyle bunlardan vazgeçilmiştir (Üçüncüoğlu, 2009).

1774 Küçük Kaynarca Antlaşması ile Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmasıyla birlikte şehrin genel dokusu da değişmeye başlamıştır. Şöyle ki, Trabzon'da geleneksel iktisadi yaşamın mekânı bedesten etrafında örgütlenerek Moloz iskelesi ile Çömlekçiler

arasında batıdan doğuya doğru kıyıya paralel uzanan bir alanı kapsamaktadır. Bu durum gayrimüslimlerin ikamet ettiği mahallelerin içinde olan Gâvur Meydanı'yla iç içe kılmiştir. Trabzon-Erzurum arasındaki tarihi kervan yolunun başlangıç ve bitiş noktasının Gâvur Meydanı olması da böyle bir şekillenmenin ortaya çıkmasına zemin hazırlamıştır (Aygün, 2005).

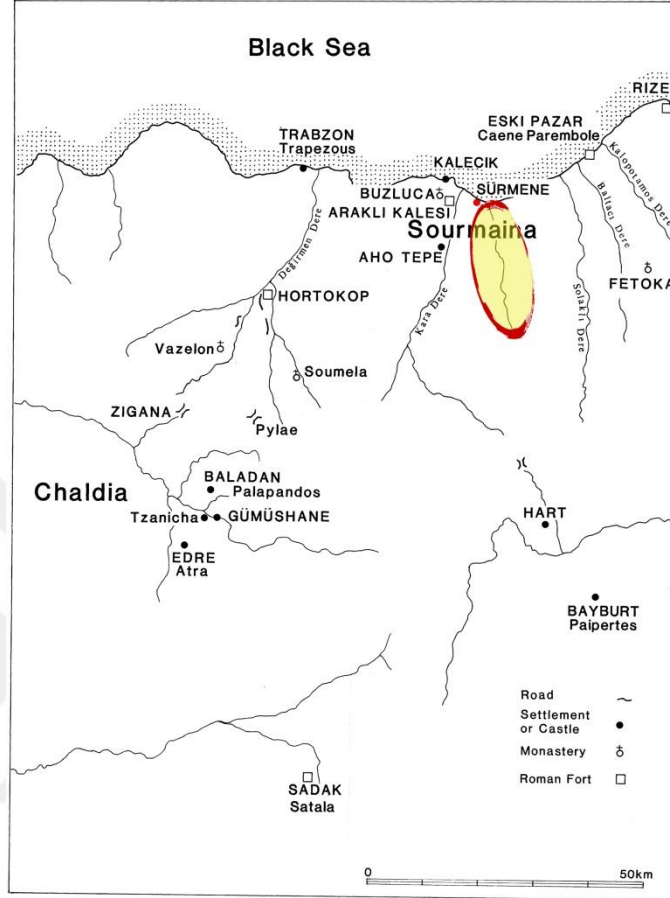


Şekil 12. 1909 Osmanlı İmparatorluğunda Trabzon Sancağı

19. yüzyılın ikinci yarısında, Avrupalı güçlerin Osmanlı İmparatorluğu üzerinde siyasal ve ekonomik nüfuzlarını arttırması Trabzon'un ticaret hayatını etkilemiştir. Avrupalı güçler Hristiyan, Osmanlı nüfusu üzerinde koruyucu rol benimsemişlerdir. Önemli Batı devletleri ve Rusya tarafından başta tüccarlar olmak üzere Hristiyanlara doğrudan koruma ve yurttaşlık sertifikalarına kadar her türlü destek verilmiştir. Bu durum gayrimüslim Osmanlıların büyüyen dış ticaret hacminden yararlanmasını sağlamıştır.

1884 tarihli bir İngiliz belgesi, Trabzon'daki on dört büyük komisyon acentesinden üçünün İranlı, birinin İsviçreli, geri kalanlarının Rum ve Ermeni olduklarını göstermiştir. Otuz üç ihracatçıdan üç Türk İstanbul'a gıda maddeleri, fındık ve tütün ihraç etmiş; yani bir iç pazarda geleneksel ürün ticareti yapılmıştır. Hochstrasse Şirketinin İsviçreli temsilcisi de benzer ürünleri Avrupa'ya ihraç etmiş ve geri kalan ihracatı gayrimüslim Osmanlı tüccarları yapmıştır. 63 büyük ithalatçı arasında da ayakkabıcılar ve terzilere ait

iki yerel birlik dışında, Avrupa malları ithalatıyla meşgul olan sadece on Türk tüccar varlığı bilinmektedir (Üner, 1994).



Şekil 13. Sürmene-Bayburt yol güzergâhını gösteren harita (Crow, Bryer, 1997)

## 1.7. Sürmene-Köprübaşı Tarihi/Coğrafyası/Kültürü

### 1.7.1.Tarihi Arka Plan

Karadeniz'in en önemli şehri ve limanı olan Trabzon, 15 Ağustos 1461 tarihinde Fatih Sultan Mehmet tarafından alınmış ve sancak haline getirilmiştir. Beylerbeylik olmadan önce 1514 yılında Erzincan-Bayburt Vilayeti'ne, 1517 yılında Anadolu Vilayeti'ne, 1520 yılında Vilayet-i Rum-u Hadis'e, 1535 yılında Erzurum Beylerbeyliği'ne bağlanmıştır. 1583 yılında ise Batum Sancağı'nın eklenmesiyle Trabzon Eyaleti kurulmuş ve Trabzon eyalet merkezi olmuştur (Baykara, 1988). 1860 yılında Trabzon Eyaleti Trabzon merkez, Lazistan, Giresun, Gümüşhane, Karahisar ve Ordu Sancakları'ndan



oluşmaktadır (Kılıç, 2000). 1870 yılında ise Trabzon Vilayeti merkez, Giresun, Rize, Tirebolu, Of ve Ordu kazalarından oluşmaktadır (Trabzon Vilayet Salnamesi 1870, 1993).

Manahos Deresi ağzında kurulu olan Sürmene ilçesi tarihi kaynaklarda “Hamurgan” olarak da adlandırılmıştır. Osmanlı İmparatorluğu döneminde önceleri Of kazasına bağlı nahiye konumundaki bölge, Araklı ve Çaykara Uzungöl’e bağlı Şekersu/Sakarsu bölgesini de içine alacak şekilde “Sürmene Kazası” içinde yer almıştır. Bugün Manhanos Deresi ağzında kurulu olan Sürmene merkezi geçmişte Karadere ağzında kuruyken bir takım sebepler sonucu 1910’da bugünkü yerine taşınmıştır (Bilgin, 2013).

1854-1870 yılları arasında Sürmene Nahiyesi Of Kazasına bağlanmıştır. 1871’den itibaren merkez kaza olan Trabzon’a bağlanmıştır. 1873 tarihinde de kaza olmuştur. Bu uygulamalar sırasında Sürmene’nin idari merkezi Araklıburnu üzerindeki Konakönü bölgesinde kurulmuştur. 1953 yılına kadar Karadere-Dağbaşı nahiyeleri Sürmene ilçesine bağlıyken bu tarihten sonra ayrılmış ve Araklı ilçesini oluşturmuştur (Bilgin, 1990).

Sürmene kelimesine ‘Sürmene’ olarak ulaşılabilen en eski kaynak 1461 yılında Fatih Sultan Mehmet’in Trabzon’u fethinden sonra idari bölümde bir nahiye ismi olarak gösterilmiştir. Humurgan ismi ise 1583 yılında Trabzon Sancağı Mufassal Tapu Tahrir Defteri’nde Zaruha (Soğuksu, Orta, Çamlıca, Çarşı Mahalleleri) köyünün bir mahallesi olarak gösterilmektedir. 1832-1834 yıllarında yaşanan Tuzcuoğlu isyanlarından sonra yanarak tahrip edilen Sürmene çarşısı (Halanik şimdiki Zeytinli mahallesi) dağıtılarak Manahos Deresi Vadisi’ndeki köyler için bu vadinin ağzındaki Humurgan köyünde haftanın bir günü pazar kurulmaya başlanmıştır (URL-3).

Tuzcuoğlu isyanından sonra 1854 yılında yayınlanan vilayet nizamnamesine göre; Sürmene bir nahiye ve bu nahiyeye bağlı 69 köy olarak yeniden teşkilatlandırılmıştır. 1870-1871 tarihine kadar nahiye olarak Of kazasına bağlı olan Sürmene 1871-1872’den itibaren merkez kaza olan Trabzon’a bağlanmıştır. 1873 yılında ise kaza olmuştur. 1876 yılında belediye açılarak faaliyete geçmiştir. 1903-04-05 tarihlerinde yayınlanan Trabzon salnamelerinde bütün kazada 26.930 ev, 29 han, 390 dükkân 340 mağaza, 163 değirmen ve büyük küçük 318 fırının bulunduğu yazmaktadır (URL-3).

Yerleşim merkezi zamanla Canayer köyünden doğuya doğru kayarak 1458’de Halanik köyü sahiline, 1832’de Tuzcuoğlu isyanları sırasında yakılıp yıkılmasının ardından Araklı Konakönü’ne 1915’te ise bugünkü kent merkezi Humurgan köyüne taşınmışsa da

Osmanlıca kayıtlarda 1878 (H.1295) Trabzon Salnamesine dek Sürmene nahiye merkezinin yeri hakkında bilgi verilmemiştir (URL-8).

Köprübaşı ilçesinin tarihçesi ve ilk yerleşmeler hakkında ilmi bilgi yok denecek kadar azdır. Tarihi bilgilere göre Trabzon ve havalisinin Orta Asya'dan gelen kavimlerce iskân edilmesi ile önce sahil şeridi, daha sonra da Köprübaşı iskân edilmiştir (URL-4).

Solaklı Deresi Vadisi'nin orta bölgesindeki tarihi Holo köyleri on iki tanedir ve bunların altısı Solaklı Deresi Vadisi'nin orta kesimine yayılmıştır. Bunlar; Zeno, Arşala, Fotgene, Fotzega, Holo Makdanos ve Kalanas köyleridirler. Diğer altı köy Manahoz Deresi Vadisi'nin yukarı bölgesindedir. Vadinin yukarı bölgesindeki Köprübaşı ilçesinin Beşkøy Beldesi bağlı olan bu köylerin eski adları; Arhancilo-yusağır, Arhancilo-yu kebir, Ehşoho, Kalis, Holomezire, Nefs-i Holo'dur. Bu köylerin idari durumlarına bakıldığında başlangıçta hepsi Of'a bağlı iken Köprübaşı'ndaki Holo köyleri Çaykara'nın Of'tan ayrılması ile bir süre Çaykara'ya bağlanmışlardır. Daha sonra Sürmene'ye bağlanan bu köyler Sürmeneliler tarafından "Of Köyleri" olarak anılmışlardır (Bilgin, 2006).

Of ilçesine yerleşen Türk kavimlerinden bir aile; Of ilçesi ile Köprübaşı arasında yer alan Kozalak Dağı denilen tepeyi aşarak bugünkü Köprübaşı ilçesine bağlı Fidanlı Mahallesi'nde Tekke mevkiinde Kuzgun Irmağı denilen yerde ormanın içinde güneşten ara bir yerde bir baraka yapmak suretiyle buraya yerleşmiştir. Bu yerleşim yeri güneşten ara yer diye adlandırıldığından bilahare Köprübaşı denilen ve ilk iskân edilen bölgeye Güneşara adı verilerek uzun yıllar bu şekilde adlandırılmıştır. Daha sonra Şarki ve Garbi Güneşara olmak üzere iki muhtarlığa dönüştürülmüştür (URL-5).

Bölgenin merkezinden akmakta olan Manahoz Deresi kaynağını merkezden 40 km uzaktaki yaylalardan almaktadır. Halk, yayaların geçişini sağlamak üzere mevcut Manahoz Deresi üzerinde çok sayıda köprü yapmıştır. Bu köprülere baş köprü, büyük köprü, orta köprü gibi çeşitli adlar verilmiştir. Sürmene ile Köprübaşı arasında en son yapılan köprüye köprülerin başı denilerek, Güneşara adındaki yerleşim yeri Köprübaşı adını almıştır.

Bugünkü Fidanlı, Gündoğan ve Akpınar Mahalleleri ile Çifte Köprü, Güneşli (Güneşera) Köyü adı altında tek muhtarlık olarak 1929 yılına kadar devam etmiştir. 1929 yılında bugünkü Kahraman, Yağmurlu, Koyuncular, Konuklu, Dağardı, Büyük Doğanlı, Yılmazlar ve Arpalı köylerinin iştirakiyle Köprübaşı (İki dere ve birbirine çok yakın iki

köprü arasında kaldığından bu ismi almıştır.) adı altında Köprübaşı bucağı teşekkül ettirilmiştir. Daha sonra Fidanlı, Akpınar ve Gündoğan Mahallelerinin birleştirilmesiyle 1965 yılında Köprübaşı Belediyesi kurulmuştur. 05 Mayıs 1990 tarihinde 3644 sayılı Kanunla Sürmene ilçesinden ayrılarak yeni bir ilçe olarak kurulmuştur (URL-4).

### 1.7.2.Coğrafik Yapı

Doğu Karadeniz Bölgesi, doğal sınırlarını oluşturan sıradağları ve iç kesimler ile sahil arasındaki tek bağlantı aksını oluşturan denize dik uzanan vadileri ile kendine özgü bir coğrafik yapı sergilemektedir. Genel olarak dağları dikine yaran vadiler, iç kısımlarla ulaşımı sağlayan en doğal yollar olmasına karşın, vadiler arasında geçiş neredeyse imkânsızdır (Bryer, 1985). Bu nedenle vadiler, yerleşim alanları arasında keskin bir sınır çizmektedir. Coğrafik şartlar, yerleşim tarihi açısından da Doğu Karadeniz kıyı çizgisindeki pek çok yerleşme için temel etken olmuştur.

Doğu Karadeniz coğrafyasının gereği olarak kendi içinde izole olan diğer vadi sistemlerinin aksine, Manhanos ve Küçükdere Vadileri'nin sırtlarından geçen Sürmene-Bayburt Kervan Yolu güzergâhı, bir ticaret yolu olması sayesinde tarih boyunca Anadolu, Orta Doğu, Uzak Doğu ve Kafkasya ile sürekli iletişim halinde olmuştur.

Sürmene ilçesi, Trabzon ilinin 36 km doğusunda Trabzon-Rize karayolu üzerinde ve doğusunda Of, batısında Araklı, ilçeleri, kuzeyinde Karadeniz ve güneyinde Köprübaşı ilçesi ve Gümüşhane ili ile komşudur. İlçenin yüzölçümü 473 km<sup>2</sup> iken Köprübaşı beldesinin ilçe olarak Sürmene'den ayrılması üzerine yüzölçümü yaklaşık olarak 312 kilometrekare kalmıştır (URL3).

Köprübaşı kuzeyde Sürmene ilçesi, güneyinde Bayburt ili, doğusunda Çaykara, Of, Dernekpazarı ilçeleri, batısında Sürmene ilçesine bağlı Oylum mahallesi vardır. İlçe merkezi deniz seviyesinden yaklaşık 200 m yüksekliktedir. Yüzölçümü ise 132 km<sup>2</sup>'dir. Trabzon ilini Bayburt iline bağlayan en yakın yola sahiptir (Cerrahoğlu, 2016).

Sürmene büyüklü küçüklü birçok dereyi bünyesinde barındırmaktadır. Sürmene'nin en önemli akarsuları Küçükdere ve Mahanos deresidir. Bu dereler vadiler oluşturarak dağları bölmüş ve bölge yerleşimini şekillendirmiştir.

Manahos Deresi Vadisi bugünkü Sürmene ve Köprübaşı sınırları içinde yer alırken Küçükdere Vadisi, Sürmene ve Araklı ilçesi sınırlarındadır. Manhanos ve Küçükdere Vadileri'nin sırtlarından geçen kervan yolları bölgenin yerleşim tarihini etkileyen önemli unsurlardan biri olmuştur ve bölge tarihi Trabzon kadar eskilere dayanmaktadır (Kazaz, 2016).

Sürmene, tipik Doğu Karadeniz kasabası özelliklerini coğrafyasında göstermekte ve denizin hemen yanında yükselen dağlarla, deniz arasında yer almaktadır. Sürmene'de Manahos Çayı'nın yanında yer alan ve bugün fabrikalar bölgesi olan Kavaklık ovasının dışında ova bulunmamaktadır. Dağların kuş uçuşu çok kısa mesafede 2000'li metrelere ulaştığı Sürmene'de turistik tesisleri de barındıran Zarha Dağı (Koyunyatağı Dağı) ve ilçenin en yüksek tepesi olan Madur Dağı (2742 m) bulunmaktadır (URL-5).



Şekil 14. Trabzon'un ilçeleri (URL-6)'dan işlenerek

### 1.7.3. Sosyal, Kültürel ve Etnik Yapı

Coğrafi yapısından dolayı Doğu Karadeniz dağlarının güneyde Bayburt'a rahat bir geçiş vermesi nedeniyle tarih boyunca Doğu Karadeniz'e yapılacak saldırılar ya da ticari, askeri amaçlı ulaşım için önemli bir güzergâh olmuştur. Coğrafi yapısından dolayı güneyde

yer alan Bayburt'la tarihten beri sıkı ilişki içinde bulunan Karadere Vadisi, Çoruh ve Bayburt'ta yaşamış olan Türk topluluklarının etkisinde kalmış olmalıdır (Kazaz, 2016).

Bölgede, tarih boyunca çeşitli etnik yapılara rastlamak mümkündür. Bijiskyan, Manahos Deresi Vadisi'nde yaşayan halkın etnik yapı olarak Rum ve Ermeni olduğunu, Ermenilerin Hemşin'den geldiğini ve yakın tarihlere kadar Ermenice konuştuklarını belirtmiştir. Ayrıca bölgede on iki eski kilise ve kırk hane Rum olduğundan bahsetmektedir (Bijiskyan, 1969).

Bölgede Kuzey İmparatorluğunun kavimlerini hatırlatan yer isimlerinin varlığı bu kavimlerin etkisini tespit etmemize imkân verdiği kadar yaygınlığı da etkinin derecesini ölçmemiz açısından önemlidir. Bizim yer ya da aile ismi olarak yaptığımız tespitler hiç şüphesiz dil, halk, inançları vb. konularda yapılacak olan araştırmaları daha da zenginleştirebilir (URL-7).

Bilgin (2008) Doğu Karadeniz Bölgesi'nin Etnik Tarihi Üzerine adlı yazısında bahsettiği üzere bu yöntemi benimseyerek bölgenin tarihi topografyasını incelerken elde ettiği bilgileri değerlendirdiğinde Hunzi (Makrandos/Kutlular köyünün bir mahallesi/Sürmene) gibi yer isimleri bize Hun varlığının izlerini göstermektedir. Ayrıca Sürmene'nin Zavuli/Zavli (şimdi Muratlı) köy isimleri bölgede Avarların izlerini göstermektedir. Macarlara işaret eden yer adları ise Macar (Sürmene'nin çarşı mahallesinde bir yer adı) ve Macarmiç (Sürmene-Oylum köyünün mezarısı) gibi yer isimleridir. Macaristan kökenli bir Türk kavmi olan Kalisler, Sürmene-Köprübaşı'na bağlı Kalis (şimdiki Konuklu) ve Bayburt'a bağlı Kaliskayar (şimdi Kabaçayır) gibi isimlerle buradaki varlıklarını göstermektedir.

Fetihten önce tamamı gayrimüslimlerden oluşan bölgenin bir yüzyılı aşkın süre bu durumunu büyük oranda muhafaza etmesi bölgede Müslüman nüfusun son derece yavaş bir biçimde oluştuğunu göstermektedir. Fetihten sonra bölgedeki gayrimüslim nüfustan farklı zamanlarda İstanbul ve Rumeli'ye sürgünler olmuştur. Aynı zamanda Balkanlardan da bölgeye Hristiyan halktan iskân edilenler olduğu anlaşılmaktadır (Kazaz, 2016).

1880 (H-1296) tarihli Trabzon Vilayeti Salnamesine göre Sürmene'de 36.317 İslam, 5133 Rum ve 178 Ermeni yaşamaktadır. 1900 (H-1316) tarihli Trabzon Vilayeti Salnamesine göre Sürmene'de 42.202 İslam, 6526 Rum, 278 Ermeni yaşamaktadır.

1878 (H.1294) yılında Manahos Deresi ve Küçükdere Vadileri'nde bulunan köyler; Arpalı, Aksu, Baştımar, Dirlik, Yokuşbaşı, Yağmurlu, Balıklı Kahraman, Yemişli, Fındıcak, Gölansa, Güneşli, Zeytinli, Yeniay, Humurgan, Üstündal, Üzümlü, Aşağı Çavuşlu Çimenli, Karacakaya, Bereketli, Petekli, Yokuşbaşı, Çamburnu, Ormanseven, Koyuncular, Aşağı Ovalı, Yukarı Ovalı, Zaruha, Muratlı, Konak olarak sıralanmaktadır (Bilgin, 1990).

Tanzimat'ın ilanından sonra bölgede yaşanan değişiklikler son derece önemlidir ve vadilerin sosyal, etnik, nüfus ve idari, yapısında ciddi değişikliklere neden olmuştur. Tanzimat fermanından sonra Müslüman ve gayrimüslim nüfusun bir arada yaşadığı köylerde İslam ve Rum olmak üzere iki ayrı muhtarlık oluşturulmuştur. Önceden nüfus karışık olarak bir arada otururken daha sonraları Rum ve İslam mahallelerine ayrılmıştır (Bilgin, 1990).

Bölgedeki sosyal hayatı ilgilendiren en önemli olaylardan biri de fetihten sonra vadilerdeki köylerin hepsinin yeniçeri mensuplarına tımar olarak verilmesi ve bu kişilerin zamanla "Ağa"/"Ayan" olarak bölgeye damgalarını vurarak halkı tamamen kendilerine bağımlı hale getirmeleridir. Tımar sahiplerinin bağlı oldukları yeniçeri ocağı bölüklerine göre gruplaşmaları halkı taraf tutmaya mecbur hale getirmiştir (Bilgin 2006).

Bölgenin önemli kervan ve ticaret yolları üzerinde olması, maden yataklarının varlığı bölge halkının sosyal hayatını etkileyen en önemli faktörler arasındadır. Ticari yolların geçtiği ya da yakın bağlantılı olan köylerin refah düzeyinin yüksek olduğu başka bir deyişle "zengin köyleri" oldukları bilinmektedir (Kazaz, 2016).

Özellikle Tanzimat'tan sonra gayrimüslimlere tanınan haklar sebebiyle sosyal hayatı etkileyen önemli değişimler yaşandığı görülmektedir. Gayrimüslimlerin oturdukları ve inşa ettikleri konutların son derece büyük ve gösterişli oldukları, kilise ve şapellerin sayısında ve büyüklüklerinde gözlenen abartı dikkat çekmektedir. Dirlik Köyü'nde bugün okul olarak kullanılan kilisenin 150 m aşağısında Eski kilise olarak bilinen yerde daha büyük ve görkemli bir başka kilise ve vadinin hâkim noktalarına çok sayıda kilise inşası gerçekleştiğini bilinmektedir (Bilgin, 1990).

19. yy'da Osmanlı İmparatorluğu'nun Kafkaslarda toprak kaybetmesi bölgenin nüfus yapısını etkileyen diğer faktörlerden biridir. "93 Harbi" olarak bilinen 1877-78 Osmanlı-

Rus Savaşı kaybedilen topraklardaki Müslüman nüfus kitleler halinde Trabzon ve çevresiyle birlikte Manahos Deresi Vadisi ve kıyı kesimine geçici olarak yerleştirilmiştir. Sahilde çıkan sıtma hastalığı nedeniyle kitleler halinde ölümler yaşandığından bunların bir kısmı Humurgan kalesi yanındaki mezarlığa bir kısmı ise Manahos Deresi kıyısında “93 muhacirleri” için tahsis edilen yerlere gömülmüştür (Bilgin, 1990).

### **1.8.Kadim Ticaret Yolu: İpek Yolu**

Arkeolojik araştırmalara dayanarak ipeğin ilk keşfinin Kuzey Çin’de Shan-tung’da gerçekleştirildiği bilinmektedir. Diğer taraftan ipek böceği dut ve ipeğin bahsedildiği ilk metinler, M.Ö. 12. yüzyılda kemik ve kaplumbağa kabuklarını üzerinde bulunmuştur. 1926 yılında Neolitik devirden kalma Shan-hsi’de ipek böceği kozası ele geçirilmiştir. Böylece asırlar boyu Orta Çin’in değişik yerlerinde ipekle ilgili bilgiler üretilmiştir (Bekin, 1981).

Çin M.S. 5. ve 6. yüzyıllara kadar ipek üreticiliğinin asıl vatani olan Çin’deki arkeolojik buluntulara göre tahminen M.Ö. 2700 tarihlerinde ipek ipliklerin dokumacılıkta kullanıldığı anlaşılmıştır. (Ferguson, 1978).

M.Ö. 3. yüzyıl başında Çinliler, ipekten kâğıt yapmaya, 2. yüzyılda ise ilk lüks ipek kâğıt üretmeye başlamışlardır. İpek elbise giymek Çin’de lüks olarak kabul edilmiş; öyle ki Qing Sülalesi (1644-1911) devrine kadar köylülerin ipek elbise giymeleri yasaklanmıştır. Alınan bütün bu tip tedbirlere rağmen M.S. 419 yılında Çinli bir prensesin saçları arasına gizlenerek gizlice Doğu Türkistan’daki Hotan’a taşınan ipek böceği, o tarihten sonra Orta Asya’nın başka ülkelerine, İran’a ve bu arada Bizans İmparatorluğu’na yayılarak oralarda da ipek üretimi başlamıştır. Buralardaki ipeğin hem kalite açısından zayıf olması, hem de diğer yerlerdeki üretimin pahalıya mal olması, Batı’daki ülkeleri ipeği illa ki Çin’den almaya ve bu münasebetle de Çin ile olan ticaret yollarını araştırmaya sevk etmiştir (Tezcan, 2014).

Roma İmparatorluğu ve genel olarak ipek üreticiliğine ait Batı’nın ilk bilgileri Aristoteles M.Ö. 384-322’e dayanmaktadır. Aristoteles, bir böcekten elde edildiğini söylediği bir ipekten bahsetmekle beraber muhtemelen bu dayanıklı, ince ve güzel dokumanın nasıl yapıldığını tam olarak bilememiştir (Frye, 2009).

Roma ve Bizans gibi batılı; Parth, Sasani, Kuşan ve Çin gibi yerleşik medeniyete sahip olan doğulu devletler, ipekli malları sadece ekonominin ve lükse düşkünlüğün bir göstergesi olarak görmemişlerdir. Komşuları olup itaat altına almak ya da ücretli asker toplamak istedikleri göçebe, barbar kavimlere bunları göstermek, büyük, zengin ülkelerle ticaret ilişkilerinde bulduklarını, onlarla dostlukları olduğunu ispatlamak, gerektiğinde bu mallardan çeşitli maksatlarla göçebe liderlerine vermek maksadıyla bu gibi lüks tüketim mallarını tamamen siyasi gayelerle de ellerinde tutmuşlardır. Mesela bir barbar prens Bizans'la biraz dostluk ilişkisi kurduğunda kendisine veya elçilerine ipekli kumaşlar, kıymetli taşlar, biber ve sair doğu ürünleri armağan edilmiştir (Heyd, 2000).

M.Ö. 221'de Çin'de ekonomik bütünlüğün sağlanabilmesi için sikke ayarına gidilmiş ve ayrıca devlete ödenen vergilerde para gibi kullanılan ipeğin kalite ve top ağırlıklarına da standart getirilmiştir. Böylece kaliteli ipek üretiminde ve bunun korunmasında devlet kontrolü büyük önem taşımaya başlamış; kumaşların imal yeri, boyutları, ağırlık ve fiyatları hakkında bilgi verilmesi mecburi tutulmuştur (Bozkurt, 2000).

Yaklaşık olarak 2000 yıllık bir mazisi olan ve ilk defa M.Ö. 2. yüzyılın sonlarında açıldığı hakkında bilgilerimiz olan İpek Yolu; Doğu'nun, ürettiği ipek ve ipekli mallarına pazar aradığı, Batı'nın da, Doğu'daki ipek ve diğer kıymetli malları elde etmek maksadıyla girişimlerde bulunarak açtığı bir yollar ağıdır. Yani bu, Doğu'dan ziyade Batı ülkelerinin ihtiyaçları dikkate alınarak yapılmış bir girişimdir (Tezcan, 2014).

İpek Yolu güzergâhlarında zaman zaman rastlanan surlarla çevrili tesisler kervanların konaklama emniyetini sağlamak içindir. Akşam olunca kulelerinden davul çalınarak kapıların kapanma saatinin geldiği ilân edilen müstahkem Selçuklu kervansarayları da aynı amaçla yapılmıştır (Bozkurt, 2000).

İpek Yolu uçsuz bucaksız çorak topraklarda ağır yüklü develer dizisini bir araya getirmiştir. Ancak, İpek Yolu sadece bir yoldan ibaret değildir. Orta ve Güney Asya'nın ve Doğu Avrupa'nın çeşitli bölgelerine giden dallar ve ağlardan oluşmaktadır (Vogel, 2003). İpek Yolu, çok sayıda farklı ülkeleri ve kültürleri birbirine bağlamıştır. Bu yönüyle İpek Yolu, yüzyıllar boyunca farklı milletler, diller, dinler, kültürler ve medeniyetler arasında adeta köprü görevi görmüştür. Yolun, birbirine bağladığı coğrafyalarda bazı ortak değerlerin, duygu ve düşüncelerin oluşmasına da vesile olmuştur (Alyılmaz, 2004).



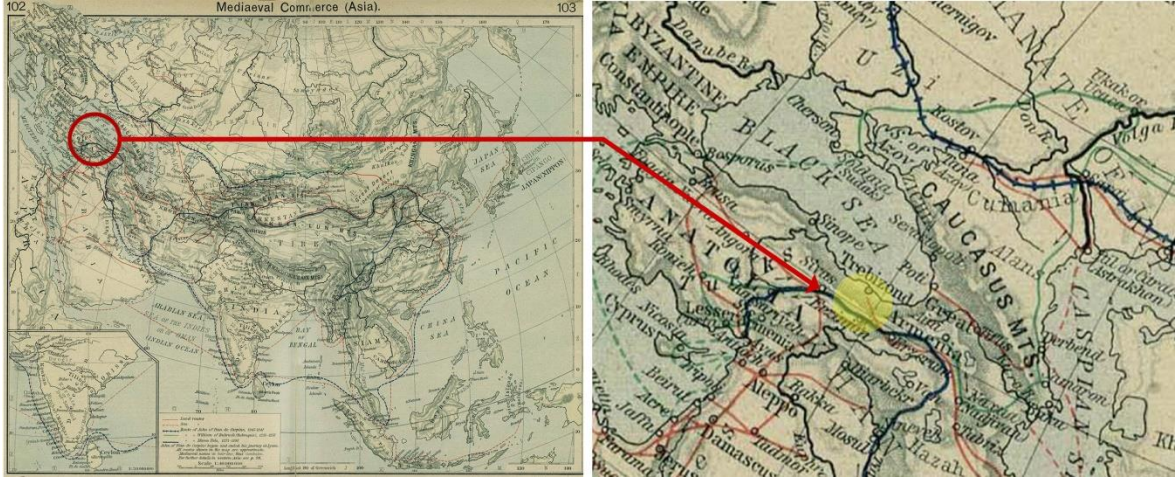
İpek Yolu İlkçağ ve Ortaçağ'da Çin ile Ortadoğu ve Batı ülkeleri arasında kullanılan ana ticaret yoludur (Bozkurt, 2000). Doğudan batıya doğru gelişen ticaret hareketliliği, yoğun bir şekilde ipek, porselen, kâğıt ve baharat gibi ürünlerin taşınmasının yanı sıra kıtalar arasındaki kültür alışverişine de imkân sağlayan binlerce kilometre uzunluğundaki kervan yolları, zaman içinde İpek Yolu olarak adlandırılmıştır.

İpek Yolu Asya'yı Avrupa'ya bağlayan bir ticaret yolu olmasının yanı sıra 2000 yıllık geçmişiyle bölgede yaşayan kültürlerin, dinlerin, ırkların izlerini taşımış ve tarihsel ve kültürel zenginlik sunmuştur. İpek Yolu yüzyıllar öncesinden beri birbiriyle iş birliği ve diyalog içerisinde bulunmuş çeşitli uygarlıklara ve kültürlere sahip devletler arasında köprü rolü oynamıştır.

İpek Yolu, tek bir yol değil, bir yollar ağıdır. M.S. 1. yüzyılda yaşayan ve eserini 107-114 tarihleri arasında yazmış olan Tyrlı Marinus'un verdiği bilgilere göre, Maes Titianus, bu yolun menzillerini ve mesafe taşlarını araştırmak üzere Doğu'ya adamlarını göndermiştir. Deniz yoluyla Kuşan ülkesine gidemeyecekleri için bunlar kara yoluyla Parth ülkesinden Orta Asya'ya gitmiş, onların getirdiği bilgiler de daha sonra M.S. 2. yüzyıl ortalarında eserini yazmış olan coğrafyacı Ptolemaios vasıtasıyla bize ulaşmıştır (Tezcan, 2004).

M.Ö. 2. yüzyıl ve M.S 2. yüzyıla dek, İpek Yolu üzerinden, Batı'dan Doğu'ya Avrupa'daki Roma, Batı Asya'daki Parthia (İran'ın eski kölelik ülkesi), Orta Asya'daki Kushan (Orta Asya ve Kuzey Hindistan) ve Doğu Asya'daki Çin'in Han hanedanı olmak üzere dört büyük imparatorluk yan yana bulunmuştur. İpek Yolu'nun oluşumu, medeniyetler arasında doğrudan temas ve kültürel alışverişe yardımcı olmuştur (URL-12).

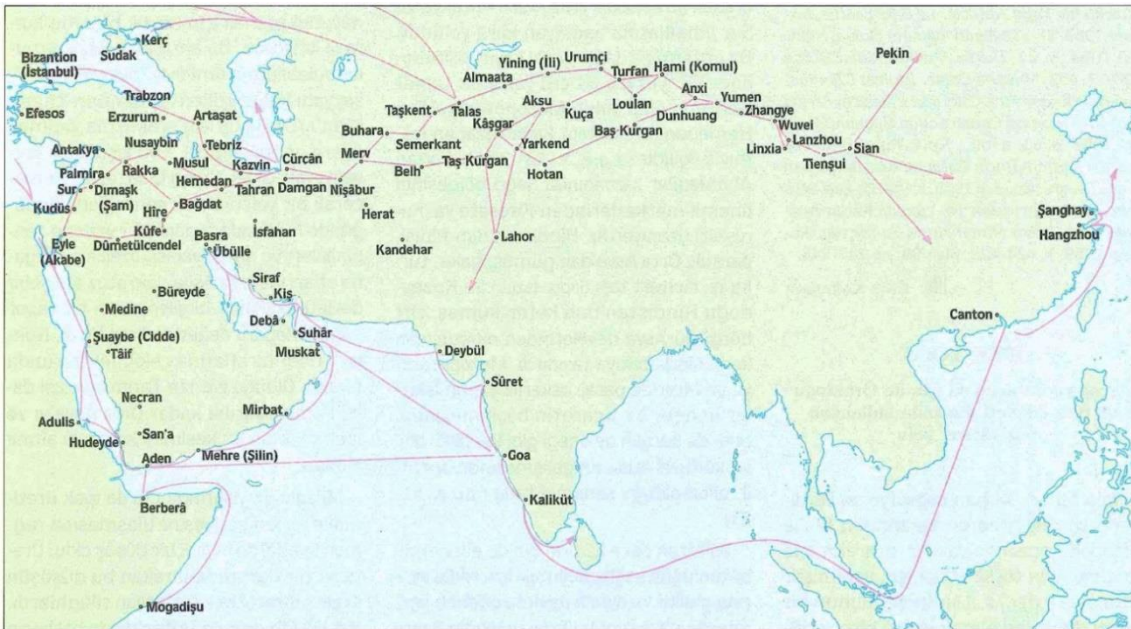
Richthofen'in tasnifine göre İpek Yolu, dört ana yolla beraber ikinci derece tâli kollardan oluşmaktadır. Yolun batı ve doğu olmak üzere başlıca iki ana bölgeye ayrıldığı, Batı'dan Doğu'ya doğru devam eden yolun, Doğu'dan gelen yol ile şimdiki Doğu Türkistan'ın batısında, Pamir eteklerinde bir yerde (Taş-Kurgan) kesiştiği ve burada her iki bölgeden gelen malların değiş-tokuş edildiği bilinmektedir (Litvinsky, 1996).



Şekil 15. Ortaçağ ticaret (Asya) haritası (William, 1926). (İşlenerek)

İpek Yolu coğrafi olarak üç güzergahı kapsamaktadır;

- Birincisi, Çin üzerinden Uzak Doğu ülkelerine ve Pasifik Okyanusu'na
- İkincisi, Pakistan ve İran üzerinden (transit geçiş yolu olarak da Afganistan dahil olmakla) Hint Okyanusuna
- Üçüncüsü, Hazar Denizi aşılarak Kafkaslar ve Türkiye üzerinden Akdeniz'e ve Avrupa'ya doğru uzanmaktadır.



Şekil 16. İpek Yolu haritası (Bozkurt, 2000)

Çin'den Avrupa'ya ulaşan ticaret yollarını, Doğu'nun ipeği ile baharatının, kervanlarla Batı'ya taşınma eylemi oluşturmuştur. Orta Çağ'da ticaret kervanları şimdiki Çin'in Xian kentinden hareket ederek Kâşgar kentine gelmiş; burada ikiye ayrılan

yollardan ilkinini izleyerek Afganistan ovalarından Hazar Denizi'ne; diğeri ile de Karakurum Dağları'nı aşarak İran üzerinden Anadolu'ya ulaşmıştır. Anadolu'dan deniz yolu ile veya Trakya üzerinden karayolu ile Avrupa'ya gidilmiştir (URL-10).

M.S. 1. yüzyıldan önceki dönemlerde İpek Yolu'nun Batı'daki durumu ve başlıca güzergâhı hakkında kayda değer bir bilgi bulunmamaktadır. Ahemenid (Pers) İmparatorluğu ve öncesindeki klasik çağlarda bile Batı'daki devletlerin ve kültürlerin Doğu ile ticaret yaptıkları bilinmektedir. Batı'nın Doğu ile ilgilenmeye ve İpek Yolu ticaretinin başladığı dönem olarak Batı'da Roma İmparatorluğu, Doğu'da ise İran'daki Parth İmparatorluğu devri kabul edilmektedir. İpek Yolu güzergâhını öğrenmek üzere Doğu'ya giden araştırmacılar Parthlar zamanında seyahat etmişlerdir (Tezcan, 2014).

İran topraklarındaki ticaret yollarının ve haliyle İpek Yolu'nun da güzergâhı hakkında en önemli kaynağımız, M.Ö. 1. yüzyıl sonu veya M.S. 1. yüzyıl başına ait Charaxlı Isidoros'un Stathmoi parthikoi (Parth İstasyonları) isimli eseridir. Bu eser, Parth arazisinden geçen yolu Zeugma'dan Arachosia'daki Aleksandria (Kandehar)'ya kadar takip etmemize imkân vermektedir (Mukherjee, 1992).

Ptolemaios tarafından verilen bilgilere nazaran, Akdeniz kıyılarında önceleri Selevkosların, bilahare ise Romalıların hâkimiyetindeki Antiokhia (Antakya) şehrinden başlayarak Doğu'ya doğru devam eden İpek Yolu, Hieropolis (Menbiç) şehri ve Zeugma'da Fırat Nehri'ni geçtikten sonra artık Parth arazisine girmiş ve Dicle Nehri kıyısını takip ederek eski Kral Yolu ile birleştikten sonra Selevkos İmparatorluğu'nun eski başkenti Selevkia-Ktesifon'a varmış, daha sonra şimdiki İran topraklarından Ekbatana (Hemedan), Hekatompylos, Margiana (Merv) ve Baktra (Belh)'dan Türkistan'a doğru devam etmiştir. İran ve Türkistan arazisinden sonra, Batı'luların ipek ülkesi (Serica) olarak gördüğü Çin'e giren İpek Yolu, Serica'nın başkenti Sera'ya kadar gitmiştir (Tezcan, 2004).

Dicle Nehri, M.Ö. 1. yüzyılda ve Milat'tan sonraki ilk asırlarda Roma İmparatorluğu ile Parthlar arasında genellikle sınır olmuştur. Parth arazisine girdikten sonra Dicle'yi takibeden İpek Yolu, daha sonra İran'ın batısındaki en önemli kent ve eski başkent olan Ekbatana (Hemedan)'ya uğramıştır. İran'ın kuzeydoğu bölgesindeki Hekatompylos (Şehr-i Kumis) ve sonra Raghæ (Reyy) şehrine geldikten sonra, Orta Çağ'da olduğu gibi o dönemde de önemli bir ticaret merkezi ve yolların kavşak noktası olan Margiana (Merv) şehrine ulaşmıştır. Yolun Merv'den sonraki güzergâhı, gitmek istediği yere göre veya

yolun siyasî yönden emniyetine göre değişmiştir. Kuzey Baktria ve Soğdiana (Batı Türkistan) üzerinden veya Güney Baktria (Afganistan'ın kuzeyi) bölgesini takiben Baktra (Belh) şehrine gelmiş, oradan da hedefine göre ya Hindistan bölgesine doğru güneye, ya da Çin'e doğru doğuya devam etmiştir (Tezcan, 2014).

Belh'den, Kuzey Afganistan geçitlerinden geçerek Doğu Türkistan'a doğru devam eden yolun batı bölümü, Çin kaynaklarının Tsungling (Soğanlı Dağları) dedikleri Pamirleri bin bir güçlkle aştıktan sonra taş bir kule (Taş-Kurgan) dibinde son bulmuştur. Burada malını indirerek orada doğudan gelen kervanların getirdikleri ile mal mübadelesi yapan tüccarlar, daha sonra geri dönmüştür. Bu ticaret işleri ile uğraşan grupların ise batıda İranlılar, daha doğuda ise Çin'e kadar Soğdlular olduklarını söylenmektedir. Doğu ile Batı arasında mal değiş-tokuşu yapılan en önemli Orta-Asya antreposu Eski Çağ'da Taş-Kurgan olmaktadır (Rtveladze 1999).

İpek Yolu'nun geçtiği Anadolu'nun doğu ve güneydoğusu ile İran ve Batı Türkistan coğrafyasında 7. yüzyılın ortalarından itibaren iki rakip devlet yerine hâkimiyeti oldukça uzun sürecek bir İslam hâkimiyeti devri başlamıştır. Türkistan'ın doğu kısımlarında Türklerin elinde bulunan topraklara kadar Hulefâ-yı Râşidîn devri ile başlamıştır. Emeviler ve Abbasilerle devam eden, ticaretin gerek Hazar Denizi'nin güneyindeki eski İran coğrafyasında, gerekse Türklerle Bizanslılar arasındaki görüşmelerden sonra açılan Karadeniz kuzeyindeki bozkır bölgesinde oldukça yoğun olarak yaşandığı bu süreç, 11. yüzyılın ortalarındaki Selçuklu Türk hâkimiyeti ile yeni bir yön kazanmıştır. Selçuklular, büyük kısmını fethederek buna Anadolu'yu ve bütün Türkistan sahasını da eklemiştir. Fakat gerek çok sayıdaki devlet ve hanedanlar sebebiyle siyasî bölünmüşlük, gerekse buna paralel olarak tek bir ekonomik sistemin olmayışı; Türk boyları, hanedan üyeleri arasındaki rekabet, 13. yüzyılın ortalarına kadar kervan ticaretinin güvenilirliğini ve tüccarların mal ve can emniyetini etkilemiştir. Gümrük vergilerinin yüksek, her yeni devletin sınırları içerisinde alınan vergi çeşitlerinin de muhtelif olması, bunu tetikleyen başka bir faktör olmuştur (Tezcan, 2014).



Şekil 17. Şian'dan İstanbul'a kadar İpek Yolu (URL-10)

Coğrafi konumu nedeniyle, eski çağlardan beri doğu ile batı arasında bir köprü işlevi gören Anadolu, İpek Yolu'nu en önemli kavşak noktalarından biri olmuştur. Orta Çağ'da, İpek Yolları Çin'den başlayıp Orta Asya'da birden fazla güzergâhı izleyerek ve Anadolu'yu geçerek Trakya üzerinden Avrupa'ya uzanmıştır. Ayrıca, Ege kıyılarında Efes ve Milet, Karadeniz'de Trabzon ve Sinop, Akdeniz'de Alanya ve Antalya gibi önemli limanları kullanarak deniz yolu ile de Avrupa'ya ulaşmıştır.

Anadolu'da İpek Yolu; Kuzeyde: Trabzon, Gümüşhane, Erzurum, Sivas, Tokat, Amasya, Kastamonu, Adapazarı, İzmit, İstanbul, Edirne, Güneyde: Mardin, Diyarbakır, Adıyaman, Malatya, Kahramanmaraş, Kayseri, Nevşehir, Aksaray, Konya, Isparta, Denizli, Antalya merkezlerini izlemektedir. Ayrıca, Erzurum, Malatya, Kayseri, Ankara, Bilecik, Bursa, İznik, İzmit, İstanbul güzergâhının da kullanıldığı bilinmektedir (URL 11).

İpek Yolu kavramı kullanılmadan önce ise rotalar daha çok geçilen şehrin adı, coğrafi oluşum ya da yönlerle ifade edilmiştir. Örneğin; kuzey ve güney rotaları, Turfan, Semerkant Yolu ya da Taklamakan Çölü gibi adlandırılmıştır. Aslında İpek Yolu'nun belli ve tek bir güzergâhı yoktur. Dönemlere göre kullanılmış olan birden fazla güzergâh söz

konusuydur. Çin'in Gansu bölgesinden geçerek Pamir Dağları'nı aşıp Afganistan'dan kuzey İran'a, Suriye'ye oradan da Anadolu üzerinden Akdeniz'e ulaşan hat Avrupa'ya giden önemli güzergâhlardan biridir (Bakırcı, 2014).

İpek Yolu'nun tek bir hattan oluşmadığı, dönemlere göre yeni güzergâhların eklendiği ve uzun bir yol ağı ile İpek Yolu sisteminin ortaya çıktığı yapılan araştırmalardan bilinmektedir. İpek Yolu ağı kara yolunda, kuzey ve güney olmak üzere temelde iki ana koldan ve birçok ikincil yani tali hatlardan oluşan güzergâha sahiptir. İpek Yolu'nun güney/deniz yolu güzergâhı olarak bilinen hattı ise doğu ve batı olarak iki koldan oluşur (Deniz, 2016).

Güneydoğu Bölgesi'nde yer alan Gaziantep ve Malatya'yı geçip, Trakya üzerinden ve Ege kıyılarında İzmir, Karadeniz'de Trabzon ve Sinop, Akdeniz'de ise Alanya ve Antalya gibi önemli limanlar üzerinden Avrupa'ya ulaşmıştır (URL-10).

İpek Yolu 17. yüzyılın sonlarında önemini kaybetmesine rağmen, bugün farklı çalışmalarla canlandırılmaya çalışılmaktadır. Bu çerçevede, uluslararası Yeni İpek Yolları adı altında birtakım iktisadi ve siyasi işbirliklerine gidilmektedir. Bunlardan başlıcaları; petrol-doğalgaz boru hattı projeleri (PBHP-DGBHP), Avrupa-Kafkasya Asya Ulaşım Koridoru (TRACECA), Kuzey Dağıtım Ağı (NSR-NDN), Kore-Sibirya Demiryolu (TKR-TSR) ve Körfez-Asya Modelidir. Türkiye bunların önemli bir kısmında fiilen yer almaktadır (Ekinci, 2014).

Modern İpek Yolu çalışması ile yüzyıllar boyunca Doğu ile Batı'yı birbirine bağlayan İpek Yolu'nun canlandırılması hedeflenmektedir. İpek Yolu sadece yeniden ortaya çıkmamakta, aynı zamanda kapsadığı ülkelerin ulusları için yeni ticari, ekonomik, kültürel ve siyasi fırsatları da beraberinde getirmektedir. İpek Yolu, birleştirdiği insanlar arasında barışın ve ortak refahın gerçekleşmesini sağlayacak yeni fırsat ve umutları da beraberinde getirmektedir (İpekyolu, Panel, 2334).

İpek Yolu, Doğu ve Batı arasındaki diyalog ve teması artırdığı için Birleşmiş Milletler tarafından "Diyalog Yolu" olarak adlandırılmıştır. 1997 yılında yapılan 22. UNESCO Genel Kurulu'nda "Diyalog Yolu-İpek Yolu'nun Sistemli Öğrenilmesi" konulu uluslararası faaliyet programı kabul edilmiştir (İpekyolu, Panel,2334).

Doğrudan bu sistemin parçası olmamalarına rağmen, Amerika Birleşik Devletleri Senatosu 1999’da Senatör Sam Brownback’in girişimleriyle “21. Yüzyılda İpek Yolu Stratejisi Kanunu” nu çıkartmıştır.

Avrupa Komisyonu’nun 1993’te kabul ettiği Avrupa Birliği’nin yeni 2335 bağımsız devletlere yönelik politikasının temel taşlarından birini oluşturan TRACECA programına 1996’da “21. Yüzyılın İpek Yolu Projesi” unvanı verilmiştir.

Azerbaycan Cumhurbaşkanı Haydar Aliyev’in imzasıyla 17 Haziran 1998’de İpek Yolu’nun canlandırılması amacıyla devlet programı belirlenmiş ve buna esasen 1999 yıllarında Bakü’de Devlet ve Hükümet Başkanlarının katılımıyla gerçekleştirilen İpek Yolu Zirve Toplantısı’nın ilki gerçekleştirilmiştir. Bu toplantıda, Avrupa’yı, Orta Asya üzerinden Japonya’ya bağlayacak olan Avrasya Ulaştırma Koridoru Anlaşması imzalanmıştır.



Şekil 18. İpek Yolu kültür haritası(URL-14)

Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattı’nın “Enerji İpek Yolu” olarak adlandırılması da bu projeye verilen önemi ifade etmektedir.

Daha önceleri birbirlerinden ayrılmış olan İran’ın Meşhed ile Türkmenistan’ın Tecen şehirlerini 1996’da yeniden bir araya getiren demiryolu hattı da “İpek Yolu Hattı” olarak adlandırılmıştır. Bu konuda yapılan bütün sosyal çalışmalar, düzenlenen kongre ve konferanslar, yayınlanan kitaplar, çekilen belgeseller İpek Yolu’na gösterilen dikkat ve ilgiyi sergilemektedir. Amaç, Batı ile Doğu’nun politik, ekonomik ve kültürel ilişkilerini çağdaş dünya standartları düzeyinde pekiştirmektir (İpekyolu, Panel).

Avrasya bölgesi boyunca uzanan ve daha uygun bir denizcilik rotası tarafından saf dışı bırakılan antik İpek Yolu, merkezine Merkezi Asya’yı alan ve Avrasya bölgesinin

yeniden canlandırılmasının görüleceği yeni bir kavramla yeniden gündemdedir (Jianqun, 2014).

2013 yılında Çin Devlet Başkanı Xi Jinping Doğu Asya ve Avrupa'yı bağlayan iki büyük ticaret ve altyapı bağlantısı olarak "Yeni İpek Yolu/Deniz İpek Yolu" adında yeni bir plan tasarlamıştır. (Tiezzi, 2014).



Şekil 19. Modern İpek Yolu Projesi'nde Doğu ve Batı'yı birbirine bağlayan koridorlar (Kulaklıkaya, 2013).

### 1.8.1. İpek Yolu ve Trabzon

Ticaret yolları üzerinde yer alan kentler ticaret kentleri olarak adlandırılırlar. Ticaret kentleri, ticaret ile ulaşım arasındaki iki yönlü işlevsel ilişkiden dolayı ana ulaşım yolları ya da ticaret yolları üzerinde bulduklarından gelişmeye son derece uygundur. Hiçbir uygarlıkta kent yaşamı sanayi ve ticaretten bağımsız olarak gelişmemiştir (Ertürk ve Sam, 2009).

Trabzon ilk çağlardan beri Doğu Karadeniz kıyılarında önemli bir limana sahiptir. Trabzon limanı diğer limanlardan farklı olarak, Anadolu içlerine, hatta Doğu Anadolu üzerinden Kafkasya ve İran'a ulaşan dolambaçlı ve oldukça güç takip edilen bir yol vasıtasıyla geniş bir hinterlanda sahiptir. Trabzon'dan başlayıp Değirmendere Vadisi'ni takip ederek Zigana geçidinde 2.025 metreye kadar yükselen bu yol, oradan Harşit Vadisi'ne (Torul'da 930 metre) inerek Gümüşhane'den geçip önce Vavuk geçidinden (2.300 metre) Yukarı Fırat Havzası'na ve Erzurum'a ulaşır oradan da doğuya doğru devam



etmiştir. Bu yol sayesinde Trabzon, geniş ülkelerin ticaret limanı rolünü oynamaktadır (Tekindağ, 1947).

Kentin doğudan ve güneyden gelen ticari yolların kesiştiği bir kavşak noktasında kurulmuş olması, Trabzon'un stratejik konumunu oldukça güçlendirmektedir. M.S. 1. yüzyılda Yukarı Kelkit Havzası üzerinden Anadolu'ya bağlanan askeri yol ve sahil yolunun inşası ile kentin hinterland ile bağlantısı sağlanmıştır. Ayrıca doğuda Hindistan-Afganistan-Kuzeybatı İran içlerinden gelen ve Anadolu'da Doğubayazıt Erzurum-Bayburt-Gümüşhane ve Zigana Geçidi üzerinden Trabzon'a ulaşan ünlü kervan yolunun da etkisiyle Trabzon bir ticaret merkezi haline gelmiştir (Tozlu, 1997).

Osmanlı İmparatorluğu döneminde, sahip olduğu kara yolu ile Anadolu içlerine, güney Kafkasya ve İran'a ulaşan kent, limanları ile de İpek Yolu'nun denize açılan kapısı, doğu ile batı arasında bağlayıcı bir ticaret merkezi konumunda olmuştur (Tekindağ, 1974).

Antik dönemden itibaren kesintisiz olarak bir yerleşim özelliği gösteren Trabzon, önemli ticaret ve kervan yollarına yakınlığı ve güvenli bir iç liman özelliği ile Karadeniz'in en önemli yerleşmelerinden biri olmuştur. Trabzon kentinin bu önemi bünyesinde birçok tarihi yol barındırmasına olanak tanımıştır.

Bir liman-şehir olan Trabzon'da diğer liman şehirlerinin taşıdığı birçok özelliğe sahiptir. Bu tür şehirler genellikle başlangıç veya bitiş noktaları değil ara-aracı yerlerdir. Ancak Trabzon Tebriz-Erzurum-Trabzon ana yoluyla buna bağlı tali hatların oluşturduğu iktisadi ve toplumsal faaliyet alanıdır. Bu durum Trabzon limanına aynı anda hem başlangıç, hem vasıta hem de bitiş noktası olma özelliği kazandırmıştır (Tozlu, 2001).

Karadeniz'de yer alan Trabzon, Doğu Kafkaslara ve Türkiye içlerine yapılacak ulaşımda tam bir kapı noktası olmuştur. Demiryolları gelişmediği için Erzurum'a ve Rusya'ya açılan tek karayolu kapısı Trabzon'dan geçmiştir. Trabzon İstanbul-Rusya ve İstanbul-Erzurum karayolu bağlantısının kilit noktası olmuştur (Akbal, 2008).

İskele, liman ve kervan yolu gibi birbiri ile ilişkide olan işlevler, doğudaki gelişmelerin ana omurgasını oluşturmuştur. Kentin doğudan ve güneyden gelen ticari yollarının kesiştiği bir nokta olması, Trabzon'un stratejik konumunu oldukça güçlendirmiştir.

Trabzon kentinin biçimlenmesinde deniz ve kara ulaşımının birebir etkili olduğunu, bu yollar sayesinde ortaya çıkan ekonomik ve ticari faaliyetlerin ise kentin büyümesi ve askeri, siyasi ve ekonomik açıdan örgütlenmesinde belirleyici rol oynamaktadır (Aygün, 2005).

Osmanlı İmparatorluğu döneminde, sahip olduğu kara yolu ile Anadolu içlerine, güney Kafkasya ve İran'a ulaşan kent, limanları ile de İpek Yolu'nun denize açılan kapısı, doğu ile batı arasında bağlayıcı bir ticaret merkezi konumunda olmuştur (Tekindağ, 1974).

Trabzon'daki ticaret gelişimini etkileyen en önemli faktörler kentin deniz kıyısında olması ve ulaşımında kavşak noktasında bulunmasıdır. Ağır ve geniş hacimli yüklerin kara yolundan ziyade deniz yolu ile taşınması ürünlerin maliyetini azaltmış ve bundan dolayı Trabzon limanının cazip hale gelmesini sağlamıştır.

Tablo 3.Trabzon'dan Asya ve Ortadoğu'ya uzanan tarihi yollar, güzergâhları ve uzunlukları (Erüz, Erbaş, 2020).

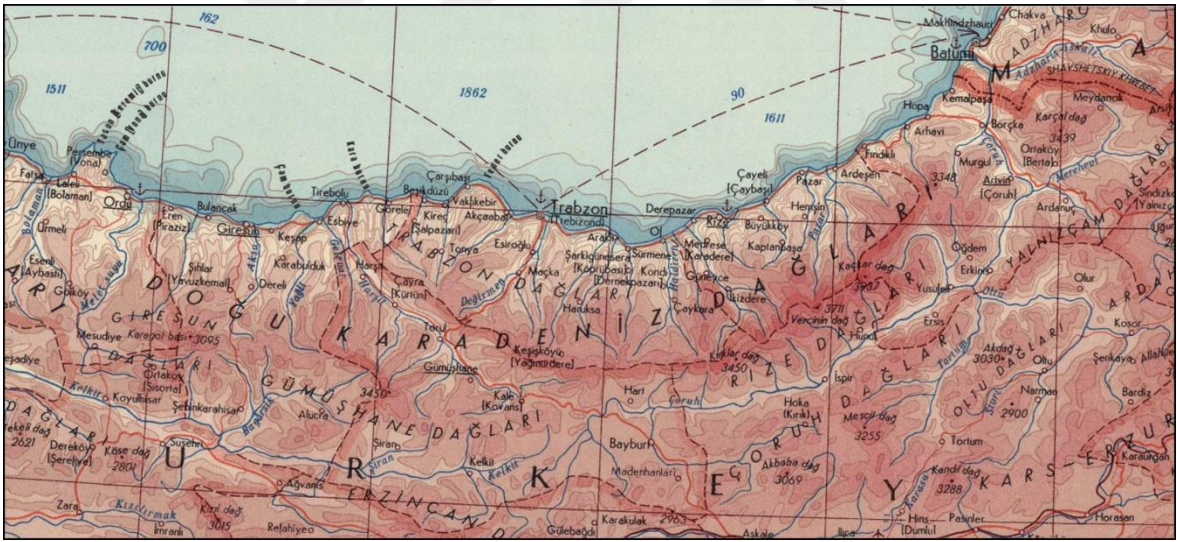
YOL NO	YOL ADI	GÜZERGAH	UZUNLUK(KM)
1 - a,b	Kervan Yolu (yaz)	a- Sürmene (Araklı)-Halanik (Çavuşlu), Ambardüzü, Kava Düzü, Sesli Kaya, Taşlı Yayla, Aşot, Limonsuyu, Kemer Geçidi, Aydıntepe (Hart-charton), Bayburt	94
		b- Sürmene (Araklı)-Çankaya (Dağbaşı, Haruska)-Çatak-Salmankas-Toronsos-Aydıntepe (Hart)-Bayburt	120
2	Roma Garnizon Yolu (Araklı-Satala)	Sürmene (Hyssus, Susurmania/ Araklı)- Aho, Çankaya (Dağbaşı, Haruska)-Çatak- Yağmurdere, Kostan dağı, Sobran (Arzular), Tekke, Kelkit, Sadak (Satala)(155km), Erzincan (206km) ...	155
3	İpek Yolu; 1. yaz Güzergâhı	Trabzon-Esiroğlu (Galyan)-Çayırlar-Gümişki hanları-Kazıklıova-Karakaban-Taşköprü hanları-Yağmurdere (Keşişköy)-Zuği (Yuvalı)-Balahor-Aydıntepe (Hart)-Bayburt	120
4	İpek Yolu; 2. Yolu Yaz Güzergâhı	Trabzon-Maçka-Karakaban-Hoca Mezarı-Kulat Geçidi-Kurum-İmera-Haşere-Gümüşhane-Bayburt	156
5	İpek Yolu; 3. Yaz Güzergâhı	Trabzon-Maçka-Ortaköy (Hortokop)-Karakaban-Hocamezarı-Kulat Geçidi-İstavri- Bozbent Geçidi Mescitli, (Beşkilise)-Gümüşhane-Bayburt	154
6	İpek Yolu (12 ay kullanılan) ana güzergâh)	Trabzon-Boztepe-Hoşoğlan-Mataracı-Maçka-Hamsiköy Yerköprü hanları- Bekçiler hanları- Zigana Geçidi ve hanları-Zigana Köyü (kervansaray)- Torul (Ardasa)-Gümüşhane- Tekke - Vauk Geçidi- Bayburt	170
7	Kervan, Yayla ve Tütüncü Yolu	Akçaabat- Düzköy (Haçka)- Kadirga Yaylası- Aktaş Yaylası-Zigana Geçidi	70
8	Kervan, Yayla ve Maden Yolu	Beşikdüzü-İzmiş-Raşi-Tonya-Erikbeli, Kadirga Yaylası-Aktaş Yaylası-Zigana Geçidi	60
9	Kervan ve Maden Yolu	Tirebolu-Kürtün-Torul (Ardasa)	100
10	İpek ve Kervan Yaz Ara Yol	Zigana Geçidi-Kanlı Boğazı-Zahire Harmanı-Masura (Karaca Mağarası)-İkisü (Harava) hanları	19
11	Anabasis (On Binler) Yolu	Trabzon-Boztepe-Hacımemet-Galyan-Mataracı-Maçka-Hortokop (Ortaköy)-Karakaban-Hocamezarı-Kulat Geçidi-Hanzarya Geçidi-Maden Hanları-DeveBoynu (Tekes Tepe) Geçidi- Dölek Boğazı-Yayladere(Veyserni)-Akhisar (Horonon, Ağasar)- Hadrak (Balkaynak)-Balahor (Akşar)-Varzahan (Uğrak)/Aydıntepe(Harton)- Bayburt	140

1896 yılında Maçka üzerinden Zigana'ya oradan da Gümüşhane'ye ulaşan İngiliz Seyyah Austen H. Layard Gümüşhane'den geçmekte olan kervan yolunun Karadeniz ile İran ve Orta Asya'yı birbirine bağladığını söylemektedir. Layard'a göre; Trabzon limanında birleşen kervan yolları üç ayrılmaktadır.

Birinci güzergâh, dağların yükseklerinden, yaylalardan geçen ve atların otlamasına izin veren yazlık güzergâhtır. Bu yol kar yağdığında kapanmaktadır.

İkinci güzergâh, orta kısımlardan geçen merkezi bir yoldur. Bu yol en kullanışlı olan ve daha alçak yerlerden geçen yoldur.

Üçüncü güzergâh daha çok tüccarların tercih ettiği bu yol Gümüşhane'nin maden bölgelerinden (Krom, İstavri ve İmera) geçerek Trabzon'a ya da İran veya orta Asya'ya ulaşmaktadır. Gümüşhane'de ayrılan bu üç yol tekrar Bayburt'ta birleşmektedir (Köse, 2010).



Şekil 20. Karadeniz Bölgesi haritası (URL-26)

Prusya'nın Trabzon konsolosu Otto Von Blau, Trabzon'dan başlayıp Tebriz'e kadar devam eden ticaret yolunun en rahat kısmının Gümüşhane-Bayburt hattı olduğunu söylemektedir. Blau, Gümüşhane ile Bayburt arasındaki yol hakkında bu olumlu tespitleri yapmasına rağmen Gümüşhane-Trabzon hattı için hiç de iyimser değildir. Yolun bu kısmındaki nakliyatın zorluğunun oldukça büyük olduğundan bahseden yazar özellikle Kolat Dağı ve Karakaban Dağı'nın kervan reislerinin korkulu rüyası olduğunu kaydetmektedir (Tozlu, 2002).

Tarih boyunca ve özellikle Bizans döneminde büyük önemlerine istinaden; Trabzon Erzurum arasındaki ticaret yollarının etrafında pek çok yerleşim yeri kurulmuştur (Uspenski, 2003).

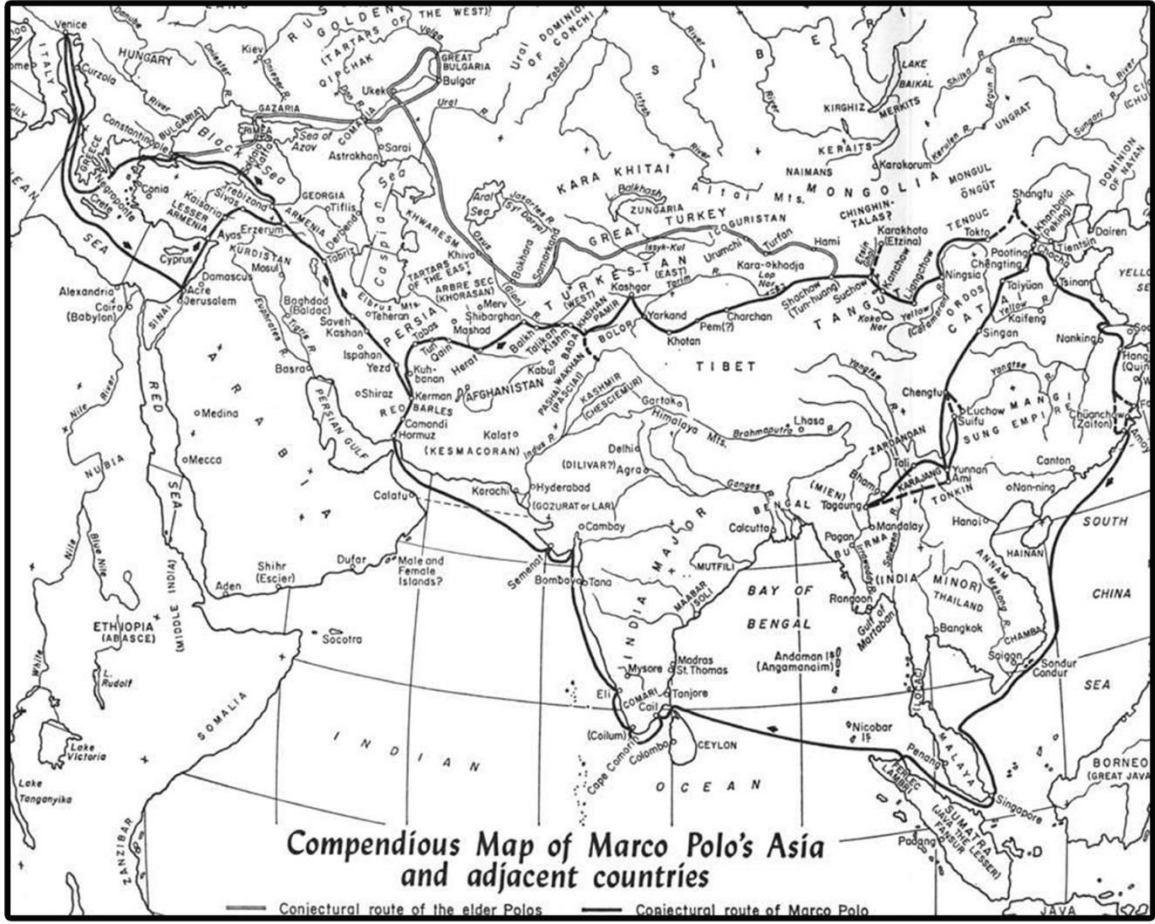
Erzurum üzerinden gelen ve Erzurum'a gidecek olan bütün emtianın yüklenip boşaltıldığı yer olan Trabzon limanı tarih boyunca taşımacılıkta büyük öneme sahiptir ve bu önemini 19. yüzyıl başlarına kadar muhafaza etmiştir. Gümüşhane'de çıkartılan gümüş ve bakır madenleri Trabzon limanından İstanbul'a gönderilmektedir (Köse, 2010).

13. yüzyılın ünlü seyyahı Marco Polo'nun verdiği bilgilere göre; Trabzon'dan hareket ederek Maçka Gümüşhane arasındaki dağ zincirini geçmekte olan kervanlar Bayburt veya Erzincan güzergâhı ile çok ileriye Kazvin, Nişabur ve Badahşan'a veya kabil ve Gazne üzerinden Hint limanlarına ulaşmıştır. Yine bu tarihlerde Trabzon'dan başlayıp Bağdat'ta biten bir ticaret yolu mevcuttur ve Trabzon'dan Tebriz'e gitmekte olan kervanlar buraya yaklaşık 2 günde ulaşabilmektedir (Cahen, 1994).

İran, Ermenistan ve Azerbaycan'dan geçen ya da buralardan yola çıkan kervanların genellikle Erzurum'a ve Trabzon'a kadar gelerek Trabzon limanından mallarını deniz yollarıyla göndermektedir (Cahen, 1994).

Onbinlerin Dönüş yolunda kullandığı güzergâh olan Trabzon-Tebriz-Tahran arasındaki kervan yolunun yüzyıllar boyunca çok iyi şekilde korunduğunu, deve kervanlarının ortalama 1380 km uzunluğundaki mesafeyi gidiş-dönüş yaklaşık altmış günde gidebildiklerini ve 19. yüzyıl başlarında bu yoldan yirmi bin devenin geçerek yük taşıdığını kaydetmektedir (Batuta, 2019).

İpek Yolu'nun batı ucundaki liman olarak Trabzon genç roma dönemi ve ortaçağ boyunca gerçekten doğunun Avrupa'ya açılan kapısı gibidir. Uzak doğudan kervanlarla gelen ürünler buradan gemilerle Karadeniz'in diğer limanlarına, İstanbul'a (Bizans) ve buradan Ege ve Akdeniz'in kıyılarına taşınmıştır. 1295 yılının kışında Bayburt üzerinden Trabzon'a gelen Marco Polo, buradan bir gemiyle İstanbul'a ve oradan da memleketi Venedik'e dönmüştür (Kılıç, 2005).



Şekil 21. Marco Polo Yolu (URL-15)

Trabzon İnan ile Türkiye arasında ticaret yapan tüccarların geçiş yeridir. Bu tüccarlar yazın gemiye binip bu limana hareket eder, daha sonra Erzurum'a ve oradan da Tebriz'e geçmişlerdir. Kış aylarında ise tersine karadan seyahat etmiş ve yine Erzurum  zerinden Bayburt-Cevizlik-Sürmene-Trabzon veya Bayburt-Gümüşhane-Torul-Zigana-Maçka ve Trabzon'a inmişlerdir. Bu durum çok büyük kış aylarında Zigana bölgesi tercih edilmektedir. Yaz aylarında yolun biraz daha kısa olması nedeniyle Bayburt Cevizlik bölgesi tercih edilir (Fontainer, 1829). Gemi bulunmadığı zamanlar kara yolunu kullanan kervanlar bu iki yoldan İnan'a kadar inmiştir (Kayaoğlu, Ciravoğlu, 1997).

Trabzon Limanı'nı iç kesimlere bağlayan tarihi İpek Yolu güzergâhları olarak da bilinen yolların ilki Antik ağ'dan günümüze kesintisiz olarak kullanılan Zigana Yolu'dur. Yazılı kaynaklarda ve tarih  haritalarda Roma İmparatorluk döneminde de yoğun bir Şekilde kullanılan Zigana Yolu, Trabzon Limanı'ndan başlayarak güneye doğru Değirmendere (Pyxites) Vadisi boyunca devam ederek Maçka'ya (Ad Vicesimum,

Dikaisimon, Magnana) ulaşmaktadır. Maçka'dan itibaren rota Hortokop (Chortokopion) ve Yanandon'dan geçerek Hamsiköy'e (Palaiokastro) uzanmaktadır. Daha sonra güneye doğru devam eden bu yol (kışlık yol) 2.025 m yükseklikte yer alan Zigana Geçidi ile birleşmektedir. Bu noktadan itibaren yol, 850 m aşağıda Harşit (Philobonites) Vadisine inmekte ve Gümüşhane yoluna bağlanmaktadır. Karadeniz'den İran'a giden en önemli İpek Yolu güzergâhlarından biri olan bu yolun, Roma İmparatorluk Dönemi'nden itibaren aktif olarak kullanıldığı bilinmektedir (Emin, 2020).

Tablo 4. Itinerarium Antonini'ye Göre Trapezuz-Satala Yolu, duraklama yerleri ve mesafeleri (Antonini, 1948).

ROMA DÖNEMİ	MODERN DÖNEM	ROMA DÖNEMİ
Trapesuz	(=Trabzon)	XX milia passum
Ad Vicensimum	(=Maçka)	XXII milia passum
Zigana	(=Zigana)	XXIV milia passum
Thia	(=Beşkilise, Mescitli)	XVII milia passum
Sedisca	(=Tekke)	XXIV millia passum
Domana	(=Köse?)	XVIII millia passum
Satala	(=Sadak)	

Bu ana kışlık rotayı kullanan kişiler Antik Çağ'da Roma'nın doğudaki en önemli garnizonlarından birinin konuşlandırıldığı Sadak'a ya da Erzurum'a (Theodosipolis) devam etmek isterlerse ana yoldan ayrılarak daha uzun bir mesafe kat etmek zorunda kalmıştır. Bu nedenle ana güzergâh dışında Trabzon Limanı'ndan iç bölgelere ulaşan ve yoğun olarak kullanılan alternatif yollar ortaya çıkmıştır. Bu alternatif yolların ortak özelliği ana yoldan çok daha kısa fakat genellikle yaz dönemlerinde aktif olarak kullanılmış olmalarıdır. Trabzon Limanı'ndan başlayarak güneye doğru giden üç önemli yazlık yol ve onlardan ayrılan tali kollardan söz edilebilmektedir.

Bu yollardan ikisi Maçka'da birleşirken üçüncüsü doğrudan Trabzon kent merkezine daha yakın bir bölgeden ana yola bağlanmaktadır (Emin, 2020).

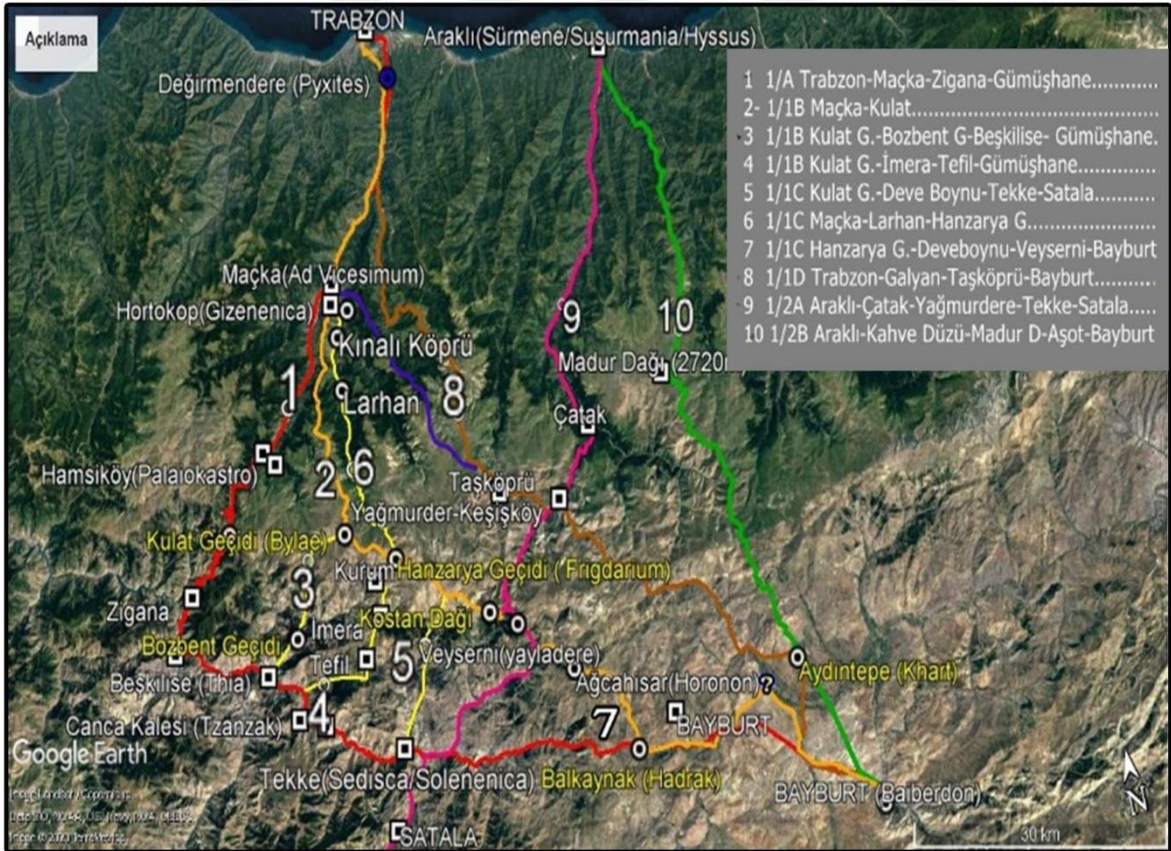
Trabzon Limanı'ndan yaklaşık 30 km daha doğuda günümüz Karadere'nin Karadeniz'e döküldüğü yerde bulunan Araklı Limanı (Hyssos), Trabzon Limanı gibi

tarihsel süreçte gerek askerî gerekse ticari olarak kullanılan önemli yol güzergâhlarının çıkış kapısı olmuştur (Emin, 2020).

Trabzon ve bölge kıyılarında Antik Çağ'dan günümüze ana yolların denize ulaştığı en önemli askeri ve ticari liman olan Trabzon Limanı ve Sürmene (Araklı) limanları, Doğu Anadolu, Ortadoğu ve Orta Asya'nın denize, İstanbul ve Avrupa'ya açılan önemli deniz kapısı olmuştur (Erüz, Erbaş, 2020).

Yazılı kaynaklarda Roma İmparatorluk döneminde aktif olarak kullanıldığı bilinen Araklı Limanı'ndan başlayan iki önemli yol bulunmaktadır.

Bu yolların ilki Karadere'den itibaren Çatak-Yağmurdere-Yayladere-Priahmet-Kelkit yolu ile Sadak'a ulaşmaktadır Araklı Limanı'ndan giden ikinci yol ise, Araklı Limanı-Çavuşlu-Kavadüzlüğü-Ağaçbaşı-Madur Dağı-Aşot Geçidi-Limansuyu üzerinden Aydıntepe-Bayburt yoluna katılmaktadır. Bu yolun en önemli özelliği ise Trabzon'dan Bayburt'a ulaşan en kısa ve en rahat yazlık rota olmasıdır. Ayrıca mezkûr güzergâh Ksenophon ve beraberindekilerin Trabzon'a gitmek için kullandığı düşünülen rotalardan da bir diğeridir (Emin, 2020).



Şekil 22. Trabzon tarihi Yolları (Emin, 2020).



### 1.8.1.1. Sürmene Bayburt Ticaret Yolu

Trabzon Limanı'nın doğusunda yer alan bölgenin en önemli ve eski liman ve garnizon kenti Susurmania, Hyssi porto, Hyssus, Susurmania gibi adlarla anılan Sürmene (Araklı) kale ve limanıdır. Trabzon'un denizden yaklaşık 30 km doğusunda bulunan Araklı (Sürmene) Hyssus Limanı ve Susurmania Garnizon Kalesi Roma'nın doğudaki en önemli garnizon kentidir. Aynı zamanda kent Gümüşhane-Kelkit sınırları içerisinde bulunan Satala'ya (Lejyon XV Apollinaris) ve Erzincan üzerinden güneye (Samsat) ulaşan tali yolun da başında bulunan stratejik bir liman ve kaledir (Bilgin ve Yıldırım, 2011).

Tarihi Sürmene-Bayburt Kervan Yolu; İpek Yolu'nun bir kolunun da içinden geçtiği, Trabzon iline ait Sürmene ve Köprübaşı ilçelerinden geçerek aynı güzergâhı takip eden araç yolu ile deniz seviyesinden başlayarak Madur-Polut dağı eteklerinde 2500m yüksekliğe ulaşan sırt ve bu sırt üzerinden geçerek Aydıntepe (Antik Hart Kenti)-Bayburt'a ulaşan, günümüzde de aktif olarak kullanılan tarihi bir yoldur (Çakıroğlu, Erüz, Türkmen, Demirkır ve Erüz, 2017).



Şekil 23. Trabzon'dan geçen Asya ve Orta Doğu'ya uzanan tarihi yolların güzergâhları (Erüz ve Erbaş, 2020).

Trabzon'dan geçen İpek Yolu'nun bir kolu olan Sürmene-Bayburt Kervan Yolu, kullanıldığı dönemde olanakları ve işlevselliği açısından yol ağının önemli bir aksıdır. Yapılan araştırmalara göre Sürmene'den Bayburt il sınırına kadar toplam 12 han bölgesi olduğu bilinmektedir. “Doğu Karadeniz’de Keşfedilmeyi Bekleyen Yeni Bir Turizm Kapısı: Tarihi Hanlar” makalesinde hanların isimleri iki farklı şekilde sıralanmıştır. Bu sıralamanın ilki; Hayrat Hanları, Avulot Hanları, Kahvedüzü Hanları, Soğuksu Hanları, Ebeler Hanları, Harman Yaylası Hanları, Tevfiğin Hanları, Ağaçaşlı Turba Bataklığı ve Hanları, Seslikaya Hanları, Köşk Hanları, Taşlı Hanları ve Limonsuyu Hanları şeklindedir. Hanların bir diğer şekilde yapılmış olan sıralaması ise Hayrat Hanları, Berdos Hanları, Köklük Hanları, Cinani Hanları, Avulot Hanları, Kahvedüzü Hanları, Soğuksu Hanları, Ebeler Hanları, Ağaçaşlı Hanları, Seslikaya Hanları, Köşk Hanları ve Taşlı Hanları şeklindedir. Kaynaklarda yer alan, kervanlar için konaklama ve diğer ihtiyaçları karşılama olanağı tanıyan han bölgelerinin yanı sıra alan çalışmasında tespit edilen han bölgeleri, Avulot Hanları, Kahvedüzü Hanları, Soğuksu Hanları, Harmantepe Hanları, Ağaçaşlı Turba Bataklığı ve Hanları, Seslikaya Hanları, Köşk Hanları, Taşlı Hanları ve Limonsuyu Hanları şeklindedir.

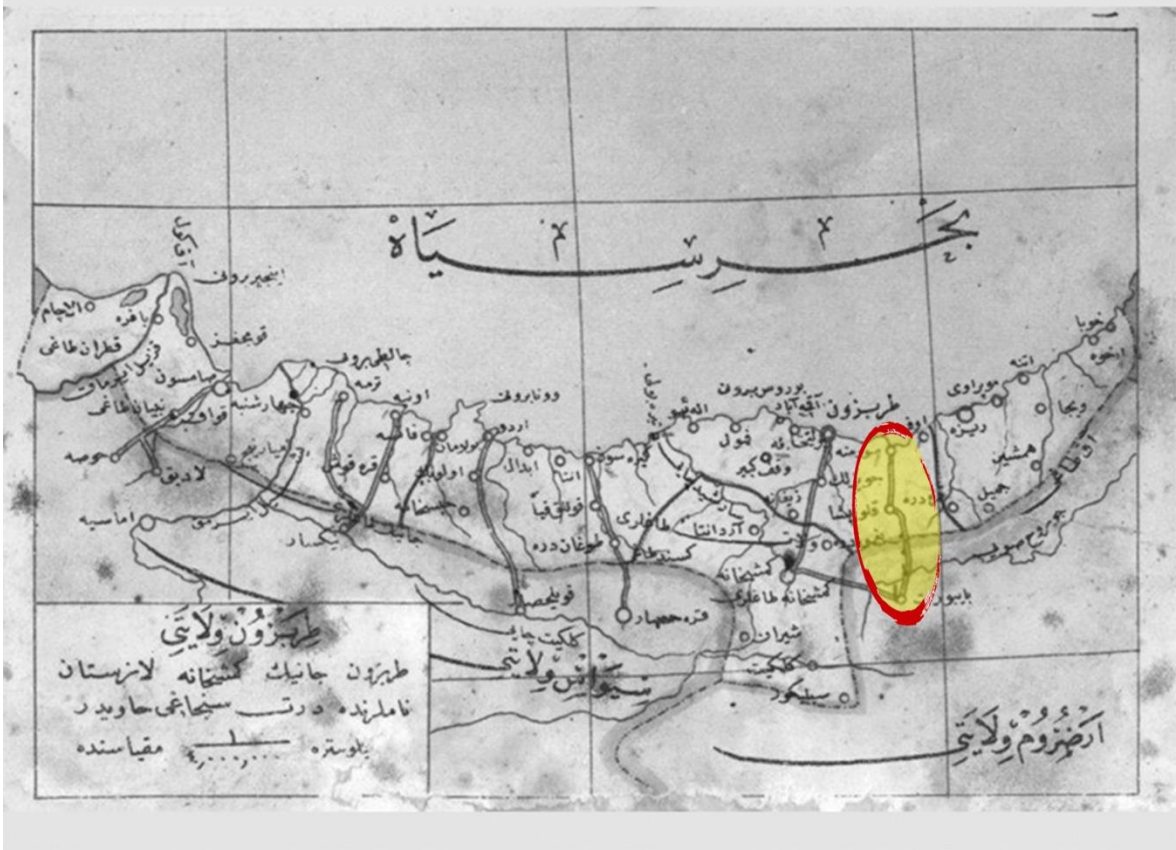
Tablo 5. Literatürde yer alan ve alan çalışmasında tespit edilen hanlar

“Doğu Karadeniz’de Keşfedilmeyi Bekleyen Yeni Bir Turizm Kapısı Tarihi Hanlar” makalesinde yer alan han bölgeleri		Alan çalışmasında tespit edilen han bölgeleri
Hayrat Hanları	Hayrat Hanları	Avulot Hanları
Berdos Hanları	Avulot Hanları	Kahvedüzü Hanları
Köklük Hanları	Kahvedüzü Hanları	Soğuksu Hanları
Cinani Hanları	Soğuksu Hanları	Harmantepe Hanları
Avulot Hanları	Ebeler Hanları	Ağaçaşlı Hanları
Kahvedüzü Hanları	Harman Yaylası Hanları	Seslikaya Hanları
Soğuksu Hanları	Tevfiğin Hanları	Köşk Hanları
Ebeler Hanları	Ağaçaşlı Turba Bataklığı ve Hanları	Taşlı Hanları
Ağaçaşlı Hanları	Seslikaya Hanları	Limonsuyu Hanları
Seslikaya Hanları	Köşk Hanları	
Köşk Hanları	Taşlı Hanları	
Taşlı Hanları	Limonsuyu Hanları	

Tarihi Sürmene-Bayburt Kervan Yolu, geçmişi antik çağlara kadar dayanan, tarihi İpek Yolu'nun bir kolunun da içinden geçtiği bir havzada bulunmaktadır. Sürmene-Bayburt Kervan Yolu; Sürmene ve Köprübaşı'ndan geçerek, aynı güzergâhı takip eden araç yolu ile aktif olarak kullanılmaya devam eden tarihi bir kervan yoldur. Öztürk, 2011'de "Gümüşhane'den yol güç olduğundan Sürmene üzerinden gönderilmişlerdi" diyerek, bu güzergâhın Osmanlı döneminde de kullanıldığını belgelemektedir. Bu havzanın denizle bağlantısı olan Sürmene-Araklı koyu, antik çağdan 20. Yüzyıla kadar hem ticari hem de askeri açıdan önemli bir liman olmuştur. Bölgenin, tarihi kervan yolu üzerinde bulunması nedeniyle bölgede yoğun yerleşmeler görülmektedir. Bu bölgelerde, günümüze ulaşmış (sağlam/yarı harap ve harap durumda) ,ticari, dini ve konut amaçlı birçok tarihi yapı (han, cami, kilise, konut, çeşme vb.) mevcuttur. Bölge bunun yanında barındırdığı zengin bitki ve hayvan biyo çeşitliliği, doğal güzellikleri, bölgenin ve 9000 yıllık ekolojik hazinesi olan 2000 m rakımlı Ağaçaşlı Turba Bataklığını bünyesinde barındırmasıyla birlikte ekoturizm (doğa, kültür, yayla, dağ, kamp, bisiklet vs. turizmi) açısından Türkiye ve dünya açısından da büyük bir potansiyele sahiptir (Erüz, 2010).

Bu yol güzergâhı üzerinde kervanların konaklama ve yük değişimlerine imkan veren, 12 han bölgesi bulunmaktadır. Han bölgeleri kuzeyden güneye sırasıyla; Hayrat Hanları, Avulot Hanları, Kahvedüzü Hanları, Soğuksu Hanları, Ebeler Hanları, Harman Yaylası-şehitliği, Tefiğin Hanları, Ağaçaşlı Turba Bataklığı ve Hanları, Seslikaya Hanları, Köşk Hanları, Taşlı Hanları, Limonsuyu Hanları'dır. Bugün ise; bu 12 han bölgesinden fiziki yapı olarak kullanılan 7 han ve günümüze ait 2 otel mevcuttur (Erüz, 2010).

Sürmene-Bayburt Kervan Yolu güzergâhı üzerindeki tüm bu hanlar, yaklaşık 5 km aralıkla sıralanmış olup ve her biri farklı manzara ve peyzaj güzelliğine sahiptir. Geçmişte kervanlara ev sahipliği yapan bu tarihi han yapıları, günümüzde de inşa edildiği ve kullanıldığı dönemi yansıtan ortamlar oluşturmaktadır. Tarihi han yapılarında kısmı bozulmalar olsa dahi, bölgeyi yayla amacıyla kullanan kişiler tarafından halen kullanılmaktadır (Erüz, Çakıroğlu, Türkmen, Demirkır ve Erüz, 2017).



Şekil 24. Trabzon Vilayeti haritası (Trabzon Vilayeti Salnamesi)

Sürmene- Köprübaşı- Kahvedüzü- Harmantepe Şehitliği- Ağaçbaşı Doğal Sit Alanı rotası antik çağdan günümüze aktif olarak kullanılmaya devam eden tarihi Sürmene-Bayburt Kervan Yolu'nun 12 km'lik kısmını oluşturmaktadır. Küçükdere ve Mahanos (Sürmene) Vadileri'nin arasındaki deniz ve vadi manzaralı sırt üzerinden geçen bu rota, manzara, yaban hayatı, kuş ve peyzaj, yayla yerleşimi, çiçekli bitki vb. doğa fotoğrafçılığı açısından eşsizdir. Tarihi kervan yolunu takip eden rota hem doğal hem de tarihi öneme sahip, Evliya Çelebi Seyahatnamesi ve Dede Korkut Hikâyelerine konu olan Ağaçbaşı Turbalığı Doğal Sit Alanının içerisinden geçmektedir. Güzergâh 1. Dünya Savaşında Ruslara karşı yapılan, Soğuksu-Madur savunmasında şehit düşen şehitler anısına yapılan Harmantepe Şehitliği'nden ve 100 yıldan eski ve hizmet vermeye devam eden Kahvedüzü (Kavadüzü), Soğuksu, Ebeler, Ağaçbaşı ve Selikaya Hanları'ndan geçmektedir. Güzergâh üzerinde, geleneksel yayla kültürünün ve yayla mimarisini yansıtan yapılar yer almaktadır. Özellikle Kahve Düzü hanı yılın 12 ayı misafir ağırlamaktadır. Güzergâh üzerinde tarihi han bölgelerinde yeme içme imkânı sunulmaktadır. Aynı güzergâhta tarihi hanlar ve otellerde, yayla koşullarında konaklama imkânı da sunulmaktadır. Güzergâhın tamamını araçla dolaşmak mümkündür (URL-17).

Kervan yolu güzergâhı boyunca; kervanların konaklama, barınma ve taşıdıkları yüklerin değişimine imkân veren tarihi han bölgeleri yer almaktadır. Kervan yolu güzergâhı sahip olduğu bu özelliğiyle, 1970’li yıllara kadar kuzey-güney hattı ticaret yolu niteliğini, her iki yönde yük transferi yapan kervanlar şeklinde yerine getirmiştir. Bugün ise; aynı güzergâh Köprübaşı ilçesi üzerinden araç yolu şeklinde kullanılmaktadır (Erüz, 2010).

Araştırmacı, yazar Adnan Güngör Üçüncüoğlu’ndan edinilen bilgilere göre Trabzon ve Bayburt arasındaki İpek Yolu kış yolu ve yaz yolu olmak üzere ikiye ayrılmaktadır.

- Kış Yolu Erzurum- Aşkale- Kop- Bayburt- Arpalı- Santa- Sariçiçek- Göklen- Hodiraktan Balıhor ve Güvercinlik geçidinden Kale (Kovans) Tekke-Gümüşhane- Torul-Zigana dağından Maçka ve Trabzon güzergâhındadır.
- Yaz yolu ise Erzurum: Aşkale, Kop, Bayburt (Aydıntepe)-Arpalı-Yukarı Kırsı- Vanşen-Suludere-Toros (Şarkunlu) tuzlu suyun altından Balıhor Yaylası’ndan Torosun altından geçen yoldan Osluk köyü ardından Güvercinlik bölgesinden Araklı bölgesine inildiği gibi Maçka istikametinden Sümela yolu ile de gidilmektedir. Alt yoldan Gümüşhane üst yoldan ise Sümela-Maçka ve Trabzon bölgesine gidilmektedir.



## 2.YAPILAN ÇALIŞMALAR

### 2.1.Sürmene ve Bayburt Arasındaki Han Bölgeleri

Trabzon'dan geçen İpek Yolu'nun bir kolu olan Sürmene-Bayburt Kervan Yolu, kullanıldığı dönemde olanakları ve işlevselliği açısından yol ağının önemli bir aksını oluşturmaktaydı. Sürmene-Bayburt Kervan Yolu ticari bir oluşum dışında sosyolojik bir unsur niteliğindedir. Yol güzergâhının sosyolojik bir yansıması olarak oluşan han bölgeleri doğal ve beşeri nedenlerden dolayı değişime uğramıştır.

Yapılan araştırmalara göre tarihi yolun başlangıcı olan Sürmene'den Bayburt il sınırına kadar toplam 12 han bölgesi olduğu bilinmektedir. “Doğu Karadeniz’de Keşfedilmeyi Bekleyen Yeni Bir Turizm Kapısı: Tarihi Hanlar” çalışmasında bu hanların isimlerini iki farklı şekilde sıralamıştır. Bu sıralamaların ilki; Hayrat Hanları, Avulot Hanları, Kahvedüzü Hanları, Soğuksu Hanları, Ebeler Hanları, Harman Yaylası Hanları, Tevfiğin Hanları, Ağaçbaşı Turba Bataklığı ve Hanları, Seslikaya Hanları, Köşk Hanları, Taşlı Hanları ve Limonsuyu Hanlarıdır. Bir diğer sıralamaya göre hanlar: Hayrat Hanları, Berdos Hanları, Köklük Hanları, Cinani Hanları, Avulot Hanları, Kahvedüzü Hanları, Soğuksu Hanları, Ebeler Hanları, Ağaçbaşı Hanları, Seslikaya Hanları, Köşk Hanları ve Taşlı Hanları şeklinde sıralanmıştır.

Kervanlar için konaklama ve diğer ihtiyaçlarını karşılama olanağı tanıyan işlevsel alanlar olan bu bölgelerin tamamına ulaşılamamıştır. Alan çalışmasında yapılan tespitler üzerine kayda alınan han bölgeleri şu şekildedir; Avulot Hanları, Kahvedüzü Hanları, Soğuksu Hanları, Harmantepe Hanları, Ağaçbaşı Turba Bataklığı ve Hanları, Seslikaya Hanları, Köşk Hanları, Taşlı Hanları ve Limonsuyu Hanları’dır.

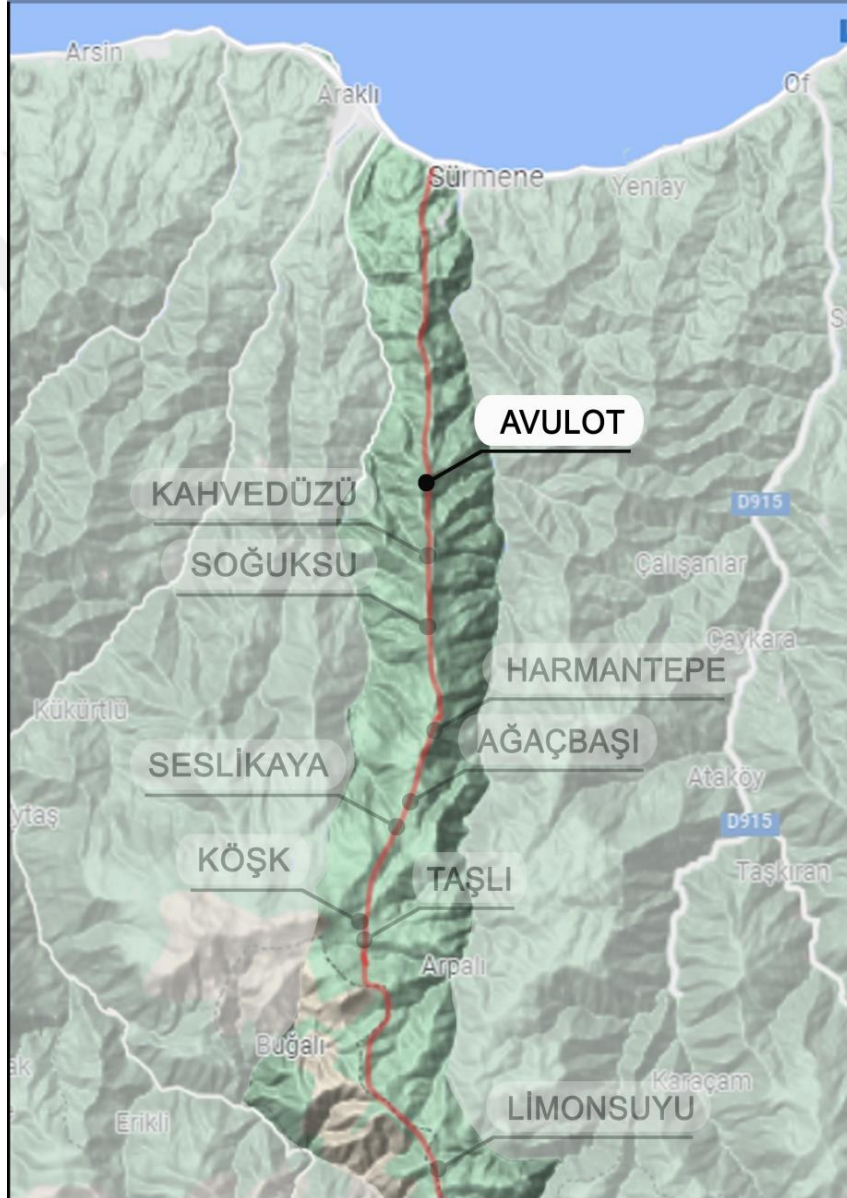


Şekil 26. Sürmene-Bayburt Han Bölgeleri'ndeki yerleşim alanları



## 2.2. Avulot Han Bölgesi ve Mimari Yapılanma

Sürmene-Bayburt Kervan Yolu'nun ilk han bölgesi olan Avulot Hanları, denizden 23 km güneyde yer almaktadır. Avulot Han Bölgesi günümüzde, Tapu Kadastro Genel Müdürlüğü'nden edinilen bilgilere göre, Köprübaşı ilçesi Fidanlı Mahallesi'nin Avilot Mevkii'nde yer almaktadır. Avulot Han Bölgesi, güneyinde Kahvedüzü Han Bölgesi ile çevrilidir. Bölge bulunduğu vadinin sırt kısmında çevresine hâkim bir konumda yer almaktadır. Bölgenin rakımı 1169 m'dir.



Şekil 27. Avulot Han Bölgesi'nin konumu

Avulot Han Bölgesi, her mevsimde ulaşılabilir olması ve yapı sayısının fazla olması sebebiyle en çok ziyaret edilen han bölgesi konumunda olmuştur. Ancak 1970’li yıllarda meydana gelen yangın afeti, bölgedeki birçok yapıya zarar vermiş ve yapıların yok olmasına neden olmuştur. Bu sebeple bölgede hiçbir tarihi yapı günümüze ulaşamamış, bölge tarihi kimliğini kaybetmiştir.



Şekil 28. Avulot Han Bölgesi’nin güneydoğu yönünden görünüşü

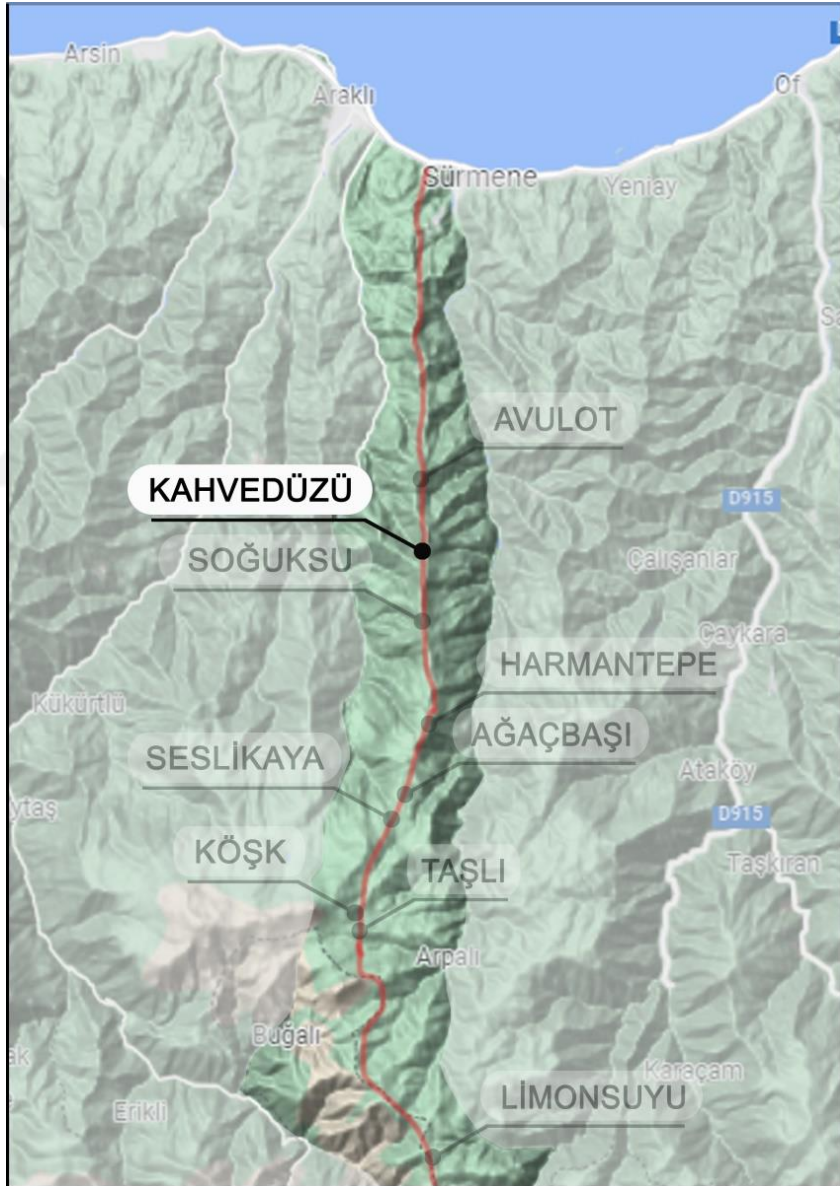
Avulot Han Bölgesi’nde farklı işlevdeki birçok tarihi yapı günümüze ulaşamamıştır. Bölgede yıkılmış olan bazı yapıların zemin izini görmek mümkünken, bazılarının ise yerine yeni yapılar inşa edilmiştir. Tarihi yapıların için yerleri tespit edilememiştir. Günümüzde bölgede cami, konut ve otel yapısı bulunmaktadır.



Şekil 29. Avulot Han Bölgesi’nde mevcut yapı incelemesi

### 2.3.Kahvedüzü Han Bölgesi ve Mimari Yapılanma

Sürmene-Bayburt Kervan Yolu'nun ikinci han bölgesi olan Kahvedüzü Hanları, denizden 25 km güneyde yer almaktadır. Kahvedüzü Han Bölgesi günümüzde, Tapu Kadastro Genel Müdürlüğü'nden edinilen bilgilere göre, Köprübaşı ilçesi Yılmazlar Mahallesi'nin Yangın Dağı Mevkii'nde bulunmaktadır. Kahvedüzü Han Bölgesi; kuzeyinde Avulot ve güneyinde Soğuksu Han Bölgesi ile çevrilidir. Bölge bulunduğu vadinin sırt kısmında çevresine hâkim bir konumda yer almaktadır. Bölgenin rakımı 1326 m'dir.



Şekil 30. Kahvedüzü Han Bölgesinin konumu

Kahvedüzü Han Bölgesi'nde farklı işlevdeki birçok tarihi yapı günümüze ulaşamamıştır. Bu yapılar arasında konut, ayakkabıcı, manifaturacı, bakkal gibi yapılar

bulunmaktadır. Bölgede yıkılmış olan bazı yapıların zeminde izini görmek mümkünken, bazılarının ise yerine yeni yapılar inşa edilmiştir.



Şekil 31. Kahvedüzü Han Bölgesi'nin batı yönünden görünüşü

Kahvedüzü Han Bölgesi'ndeki mevcut yapıların analizleri yapılmıştır. Bölgede birçok yeni inşa edilmiş yapıya rastlanırken yedi adet tarihi yapı bulunmaktadır. Günümüzde ise bölgede cami, çeşme, konut, kıraathane ve bakkal bulunmaktadır. Konutlar, mevsimlik olarak kullanılan yayla evi olarak hizmet vermektedir



Şekil 32. Kahvedüzü Han Bölgesi'nde mevcut yapı incelemesi

Yapılar tüm han bölgelerinde olduğu gibi Kahvedüzü Han Bölgesi'nde de kuzeyden güneye doğru numaralandırılmıştır. Numaralandırılan yapıların her biri için ayrı ayrı kimlik kartları oluşturulmuştur. Bu yapılar içerisinde neredeyse temel taşlarına kadar yıkılmış olan tarihi yapılar da bulunmaktadır. Tarihi yol çevresinde inşa edilmiş olan tarihi yapıların bugünkü durumları kayıt altına alınmıştır.



Şekil 33. Kahvedüzü Han Bölgesi'nde tarihi yapı yerleşim

### 2.3.1. 1 Numaralı Yapı

Yapının yapım tarihi hakkında net bir bilgi edinilememiş olup 20.yy'ın başlarında yapıldığı tahmin edilmektedir. Yığma yapım tekniğiyle inşa edilen yapıda malzeme olarak Karadeniz Bölgesi geleneksel yapı malzemesi olan taş ve ahşap malzeme kullanılmıştır. Yapının bodrum katı taş yığma, zemin kat doğu ve kuzey cepheleri ise göz dolma yapım tekniğiyle inşa edilmiştir. Göz dolma yapım tekniği, ahşap karkasın içerisine taşlar yerleştirilerek oluşturulmaktadır. Bazı yapılarda yapı dayanımını arttırmak amacıyla bilinen karkas yapılardan farklı olarak yançalma bağlantı elemanları kullanılmaktadır. Yançalma, ana taşıyıcı dikmeler ile taban kirişini birbirine bağlamak amacı ile uygulanan çapraz bağlantılardır. Bu yapının cephelerinde yançalmalar açıkça görülmektedir.

Kuzey-güney doğrultusunda dikdörtgen planlı olan yapı, bir bodrum kat, zemin kat ve çatı katından oluşmaktadır. Yapının bodrum kat girişi kuzey cephesinde, zemin kat girişi doğu cephesinde yer almaktadır. Zemin katta farklı ebatlardaki iki adet giriş kapısı bulunmaktadır. Tüm kapılar ahşap malzemeden yapılmıştır. Yapının pencerelerinde ikili ahşap kapaklar bulunmaktadır.

Yapının dıştan üst örtüsü beşik olup, çatı kaplama malzemesi alaturka kiremittir. Bol yağış alan bölgedeki yağmur ve kar suyunu yapıdan hızlıca uzaklaştırmak için yatay dere ve iç derelerden mümkün oldukça kaçınılmıştır. Çatı saçakları geniştir ve saçak altları ahşap malzeme ile kaplanmıştır.

Yapının çatısının bir kısmı çökmüş durumdadır ve bundan dolayı çatı tipinin ne olduğu belirtilememektedir. Bunun yanı sıra çatının kuzey yönündeki üçgen alınlıktan anlaşıldığı üzere orijinal çatı, iki omuz veya üç omuz çatıdır. Yapının cephelerinde yer yer bozulmalar görülmektedir. Yapı içerisine girilememiştir. Yapı günümüzde kullanılmamaktadır.

Tablo 6. Kahvedüzü Han Bölgesi 1 Numaralı Yapı'ya ait kimlik kartı

1 NUMARALI YAPI					
YAPI TÜRÜ	SİVİL	ENLEM	40.7789	BOYLAM	40.0935
İL	TRABZON	İLÇE	KÖPRÜBAŞI	MAHALLE	YILMAZLAR
YAPIM TARİHİ	BİLİNMIYOR	ADA	529	PARSEL	24
TESCİL DURUMU	TESCİLLİ DEĞİL	ÖZGÜN İŞLEVI	KONAKLAMA	MEVCUT DURUMU	KULLANILMIYOR
KONUMU			YAPI TANIMI		
			<p>Yığma yapım sistemiyle inşa edilen yapıda malzeme olarak taş ve ahşap kullanılmıştır. Yapının zemin kat doğu ve kuzey cepheleri göz dolma yapım sistemiyle inşa edilmiştir. Kuzey güney doğrultusunda dikdörtgen planlı olan yapı, bir bodrum kat, zemin kat ve çatı katından oluşmaktadır.</p>		
KONUM PLANI			YAPI PLANI		
					
YAPI FOTOĞRAFLARI					
					
					

### 2.3.2. 2 Numaralı Yapı

Yığma yapım tekniğiyle inşa edilen yapıda malzeme olarak taş ve ahşap kullanılmıştır. Yapının zemin kat doğu, batı ve güney cepheleri göz dolma, diğer cepheleri taş yığma yapım tekniğiyle inşa edilmiştir.

Kuzey-güney doğrultusunda dikdörtgen planlı olan yapı, bir bodrum kat, zemin kat ve çatı katından oluşmaktadır. Doğu Karadeniz Bölgesi'nde yüksek rakımlı yerleşimlerde eğimde bulunan yapılar genellikle iki katlı olarak inşa edilmiştir. Genellikle alt kat ahır olarak kullanılırken üst kat yaşama alanı ve hayvansal ürünlerin depolandığı alanlar olarak kullanılmaktadır. Bu yapıda da aynı sistem uygulanmıştır. Yapının bodrum kat girişi batı cephesinde, zemin kat girişi güney cephesinde yer almaktadır.

Bölgede çatı biçimini belirleyen iklim ve coğrafi şartlar nedeniyle üç farklı çatı tipi bulunmaktadır. Bunlar, iki omuz (semer), üç omuz ve dört omuzlu çatılardır. Yapının dıştan üst örtüsü dört omuzlu çatı olup, çatı kaplama malzemesi alaturka kiremittir. İklim ve coğrafi şartların biçimlendirdiği bir başka yapı ögesi de saçaklardır. Bol yağış alan bölgede iklime karşı önlem olarak saçaklar oldukça geniş planlanmıştır. Yapının çatı saçakları geniştir ve saçak altları ahşap malzeme ile kaplanmıştır.

Yapının çatısında ve cephelerinde yer yer bozulmalar görülmektedir. Özellikle bodrum katının cephelerinde yenilenmiş taşlar bulunmaktadır. Yapı günümüzde kullanılmamaktadır. Yapının yapım tarihi hakkında net bir bilgi edinilememiştir.



Tablo 7. Kahvedüzü Han Bölgesi 2 Numaralı Yapı'ya ait kimlik kartı

2 NUMARALI YAPI					
YAPI TÜRÜ	SİVİL	ENLEM	40.7789677522	BOYLAM	40.0936663620
İL	TRABZON	İLÇE	KÖPRÜBAŞI	MAHALLE	YILMAZLAR
YAPIM TARİHİ	BİLİNMIYOR	ADA	531	PARSEL	49
TESCİL DURUMU	TESCİLLİ DEĞİL	ÖZGÜN İŞLEVI	KONAKLAMA	MEVCUT DURUMU	KULLANILMIYOR
KONUMU			YAPI TANIMI		
			<p>Yığma yapım sistemiyle inşa edilen yapıda malzeme olarak taş ve ahşap kullanılmıştır. Yapının zemin kat doğu ve kuzey cepheleri göz dolma yapım sistemiyle inşa edilmiştir. Kuzey güney doğrultusunda dikdörtgen planlı olan yapı, bir bodrum kat, zemin kat ve çatı katından oluşmaktadır.</p>		
KONUM PLANI			YAPI PLANI		
					
YAPI FOTOĞRAFLARI					
					
					

### 2.3.3. 3 Numaralı Yapı

Bölgede kullanılan yapım teknikleri ahşap yığma, taş yığma, ahşap karkas ve ahşap dolma teknikleridir. Ahşap dolma tekniği, muskalı dolma ve göz dolma olarak ikiye ayrılmakla birlikte dolma yapılan duvarlara bağdadi sıva uygulanmış örnekler de görülmektedir. Bu örneklerle yörede “çakatura” tekniği denilmektedir. Yapı muskalı dolma yapım tekniğiyle inşa edilmiştir. Göz dolma tekniği ile aynı prensipte olan bu teknikte göz olarak tabir edilen boşluklar üçgen olacak şekilde oluşturulur.


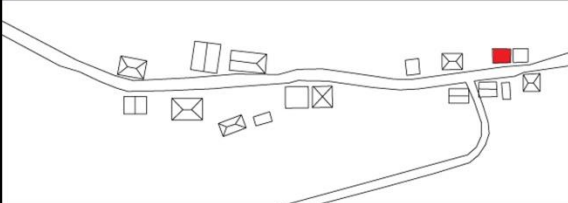





Doğu Karadeniz geleneksel mimarisinde yapı inşasında köşelere ve bölmelere denk gelen kısımlarda geçme detayını çözebilmek için kare kesitlerden yararlanılmıştır. Kare kesitli dikmeler çapraz ya da düz parçalarla birbirine bağlanmıştır. Düz bağlantı yapıldığında ortaya çıkan kare biçimli şekillere göz dolması, çapraz bağlantılar olduğunda ortaya çıkan üçgen şekillere ise muskalı dolma denilmektedir. Yapıda geleneksel malzemelerden taş ve ahşap kullanılmıştır.

Kuzey-güney doğrultusunda dikdörtgen planlı olan yapı, bir bodrum kat, zemin kat ve çatı katından oluşmaktadır. Yapının zemin kat girişi doğu cephesinde yer almakta olup bodrum kat girişinin kuzey cephesinde bulunduğu tahmin edilmektedir.

Yapının üst örtüsü tamamen yok olmuş durumdadır ve cephelerinde büyük oranda hasarlar görülmektedir.

Yapı günümüzde kullanılmamaktadır. Yapının yapım tarihi hakkında net bir bilgi edinilememiş olup 20.yy’ın başlarında yapıldığı tahmin edilmektedir.

Tablo 8. Kahvedüzü Han Bölgesi 3 Numaralı Yapı'ya ait kimlik kartı

3 NUMARALI YAPI					
YAPI TÜRÜ	SİVİL	ENLEM	40.7788298052	BOYLAM	40.0936663620
İL	TRABZON	İLÇE	KÖPRÜBAŞI	MAHALLE	YILMAZLAR
YAPIM TARİHİ	BİLİNMIYOR	ADA	529	PARSEL	25
TESCİL DURUMU	TESCİLLİ DEĞİL	ÖZGÜN İŞLEVİ	KONAKLAMA	MEVCUT DURUMU	KULLANILMIYOR
KONUMU			YAPI TANIMI		
			<p>Yapıda malzeme olarak taş ve ahşap kullanılmıştır. Yapının cephelerinde muska dolma yapım sistemi görülmektedir. Yapı, kuzey güney doğrultusunda dikdörtgen planlıdır. Orjinal pencereler giyotin penceredir. Yapının çatısı tamamen yok olmuş durumda olup cephelerinde büyük tahribatlar mevcuttur.</p>		
KONUM PLANI			YAPI PLANI		
					
YAPI FOTOĞRAFLARI					
					
					

#### 2.3.4. 4 Numaralı Yapı

Yapıda Doğu Karadeniz kırsal mimari yapım tekniklerinden biri olan taş yığma ve göz dolma yapım tekniği birlikte kullanılmıştır. . Yapıda malzeme olarak taş ve ahşap kullanılmıştır. Yapılarda taşlar başlıca iki şekilde uygulanmaktadır. Bu uygulamalar sonucu ortaya çıkan formlardan biri dışa gelen kenarları düzeltilmemiş farklı boyutlarda taşların bir araya getirilmesi ile oluşmuş moloz taş duvarlardır. İkinci form ise düzenli kesilmiş dört köşe taşlarla oluşturulan duvarlardır. Bu işlemlerde kolay işlenebilen kalker esaslı taşlarla bazalt ve andezit gibi daha sert taşlar kullanılmaktadır.

Kuzey-güney doğrultusunda dikdörtgen planlı olan yapı, bir bodrum kat, zemin kat ve çatı katından oluşmaktadır. Yapının bodrum kat girişi batı cephesinde, zemin kat girişi güney cephesinde yer almaktadır. Geleneksel Karadeniz evlerinin önemli detaylarından birisi de ahşap giriş kapıdır. Evlerin birden fazla dış kapısı olabilmektedir. Kapı sayısı, kırsal veya kentsel alanlar arasında farklılık gösterebilmektedir. Ana giriş kapıları çoğunlukla çift kanatlı olup, bodrum kat veya bahçe kapıları gibi diğer kapılar genellikle tek kanatlıdır. Çift kanatlı kapıların genişlikleri 120-140 cm arasındadır. Tek kanatlı kapıların genişlikleri ise 80-90 cm civarında değişmektedir. Kapıların yükseklikleri ise en az 200 cm'dir.

Yapının dıştan üst örtüsü beşik çatı olup, çatı kaplama malzemesi alaturka kiremittir. Çatı kaplaması olarak eski tarihlerde hartuma denilen yontma tahtalarda elde edilen bir kaplama tekniği kullanılmıştır. Bu kaplama tekniği yerini zamanla kiremit malzemeye ve daha sonra da sac kaplamaya bırakmıştır. Günümüzdeki geleneksel yapılarda kiremit malzeme hala görülmektedir.

Çatı saçakları doğu ve batı cephelerinde geniş olup saçak altları ahşap malzeme ile kaplanmıştır. Yapının cephelerinde müdahalelerin yapıldığı görülmektedir. Yapı özgün halini kısmen kaybetmiş durumdadır. Yapı günümüzde mevsimlik ev olarak kullanılmaktadır. Yapının yapım tarihi hakkında net bir bilgi edinilememiştir.

Tablo 9. Kahvedüzü Han Bölgesi 4 Numaralı Yapı'ya ait kimlik kartı

4 NUMARALI YAPI					
YAPI TÜRÜ	SİVİL	ENLEM	40.7787660359	BOYLAM	40.0937196914
İL	TRABZON	İLÇE	KÖPRÜBAŞI	MAHALLE	YILMAZLAR
YAPIM TARİHİ	BİLİNMIYOR	ADA	531	PARSEL	48
TESCİL DURUMU	TESCİLLİ DEĞİL	ÖZGÜN İŞLEVİ	KONAKLAMA	MEVCUT DURUMU	MEVSİMLİK KONUT
KONUMU			YAPI TANIMI		
			<p>Yığma yapım sistemiyle inşa edilen yapıda malzeme olarak taş ve ahşap kullanılmıştır. Kuzey güney doğrultusunda dikdörtgen planlı olan yapı, bir bodrum kat, zemin kat ve çatı katından oluşmaktadır. Yapı özgün niteliğini kaybetmiş durumdadır.</p>		
KONUM PLANI			YAPI PLANI		
					
YAPI FOTOĞRAFLARI					
					

### 2.3.5. 5 Numaralı Yapı

Doğu Karadeniz Bölgesi'nde sıklıkla görülen göz dolma sistemi ahşap ve taş malzemelerin özgün bir şekilde bir araya getirilmesi ile ünik bir yapım tekniği oluşturmaktadır.

Yığma yapım tekniğiyle inşa edilen yapıda malzeme olarak taş ve ahşap kullanılmıştır. Yapının zemin kat doğu ve kuzey cepheleri göz dolma yapım tekniğiyle inşa edilmiştir.

Kuzey-güney doğrultusunda dikdörtgen planlı olan yapı, bir bodrum kat, zemin kat ve çatı katından oluşmaktadır. Yapının bodrum kat girişi kuzey cephesinde, zemin kat girişi doğu cephesinde yer almaktadır. Yapının dıştan üst örtüsü dört omuz çatı olup, çatı kaplama malzemesi alaturka kiremittir. Dört omuzlu çatı tipi semer ve üç omuz çatı tipine oranla rüzgâr ve kar yüküne karşı daha dayanıklıdır.

Genelde çatılarda tavan kirişleri ile yapının dört tarafı sarıldıktan sonra oluşturulan makas direkleri, makas ağaçlarının enine doğru birleştirilmesi ile oluşturulmaktadır.

Çatı saçakları geniştir ve saçak altları ahşap malzeme ile kaplanmıştır. Çatı araları büyük yapılarda depo olarak kullanılmakta olup bu alanlara Lazca'da "on3 eni" (onsheni) denilmektedir. Çatı araları genellikle yüksek tutulmakta ve saçaklardan hava alacak biçimde boşluklar bırakılmaktadır. Bazı yapılarda hava akışını sağlamak için ahşap ızgaralı pencerelerin uygulanmaktadır.

Yapının genel taşıyıcı sistemi iyi durumdadır. Yapı günümüzde mevsimlik ev olarak kullanılmaktadır. Yapının yapım tarihi hakkında net bir bilgi edinilememiştir.

Tablo 10. Kahvedüzü Han Bölgesi 5 Numaralı Yapı'ya ait kimlik kartı

5 NUMARALI YAPI					
YAPI TÜRÜ	SİVİL	ENLEM	40.7786100228	BOYLAM	40.0935531686
İL	TRABZON	İLÇE	KÖPRÜBAŞI	MAHALLE	YILMAZLAR
YAPIM TARİHİ	BİLİNMIYOR	ADA	529	PARSEL	27
TESCİL DURUMU	TESCİLLİ DEĞİL	ÖZGÜN İŞLEVİ	KONAKLAMA	MEVCUT DURUMU	MEVSİMLİK KONUT
KONUMU			YAPI TANIMI		
			<p>Yığma yapım sistemiyle inşa edilen yapıda malzeme olarak taş ve ahşap kullanılmıştır. Yapının zemin kat doğu ve kuzey cepheleri göz dolma yapım sistemiyle inşa edilmiştir. Kuzey güney doğrultusunda dikdörtgen planlı olan yapı, bir bodrum kat, zemin kat ve çatı katından oluşmaktadır.</p>		
KONUM PLANI			YAPI PLANI		
					
YAPI FOTOĞRAFLARI					
					

### 2.3.6. 6 Numaralı Yapı

Yapının yapım tarihi hakkında net bir bilgi edinilememiş olup 20.yy'ın başlarında yapıldığı tahmin edilmektedir. Yığma yapım tekniğiyle inşa edilen yapıda malzeme olarak taş ve ahşap kullanılmıştır.


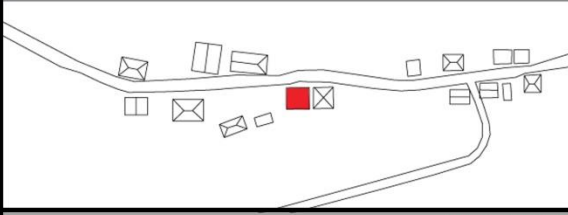

Tarihsel süreç içerisinde yapıya birçok eklemeler yapılmıştır. Yapının yalnızca güney cephesinin bir bölümü özgün halini korumaktadır. Yapının büyük bir bölümü özgünlüğünü yitirmiştir. Yapı günümüzde mevsimlik ev olarak kullanılmaktadır.



Şekil 34. Doğu Karadeniz kırsal mimarisinde yapım teknikleri (Pınar, 2018).



Tablo 11. Kahvedüzü Han Bölgesi 6 Numaralı Yapı'ya ait kimlik kartı

6 NUMARALI YAPI					
YAPI TÜRÜ	SİVİL	ENLEM	40.7779207860	BOYLAM	40.093731285
İL	TRABZON	İLÇE	KÖPRÜBAŞI	MAHALLE	YILMAZLAR
YAPIM TARİHİ	BİLİNMIYOR	ADA	532	PARSEL	7
TESCİL DURUMU	TESCİLLİ DEĞİL	ÖZGÜN İŞLEVİ	KONAKLAMA	MEVCUT DURUMU	MEVSİMLİK KONUT
KONUMU			YAPI TANIMI		
			<p>Yığma yapım sistemiyle inşa edilen yapıda malzeme olarak taş ve ahşap kullanılmıştır. Yapının zemin kat doğu ve kuzey cepheleri göz dolma yapım sistemiyle inşa edilmiştir. Kuzey güney doğrultusunda dikdörtgen planlı olan yapı, bir bodrum kat, zemin kat ve çatı katından oluşmaktadır.</p>		
KONUM PLANI			YAPI PLANI		
					
YAPI FOTOĞRAFLARI					
					

### 2.3.7. 7 Numaralı Yapı

Günümüze özgün haliyle ulaşmış tek han yapısıdır. Halk arasında Pala Dayı'nın Yeri olarak bilinen bu yapı, iç mekânında yer alan taş kemer üzerindeki tarihe göre Hicri 1324 (Miladi 1906/1907) tarihinde inşa edilmiştir.

Yığma yapım tekniğiyle inşa edilen yapıda malzeme olarak taş ve ahşap kullanılmıştır. Yapının zemin kat doğu ve kuzey cepheleri göz dolma yapım tekniğiyle inşa edilmiştir. Dış duvarlara güçlü bir taşıyıcı özelliği kazandıran göz dolma tekniğinde aynı zamanda ahşap malzemenin tasarrufu da sağlanmış olmaktadır. Bu teknikle bütün parçalar geçme yöntemi ile sabitlenip yerleştirilmektedir. Gerekli durumlarda yapının tamamı veya bir bölümü sökülerek yeniden inşa edilebilmekte; zarar görmüş parçalar yenilenebilmektedir. Bu özellik göz dolma ahşap karkas yapıların sürdürülebilir tasarımlar olduğunu açıkça ortaya koymaktadır.

Kuzey-güney doğrultusunda dikdörtgen planlı olan yapı, bir bodrum kat ve zemin kattan oluşmaktadır. Yapının bodrum kat girişi kuzey cephesinde, zemin kat girişi doğu cephesinde yer almaktadır. Zemin katta bulunan farklı ebatlardaki iki adet giriş kapısı dikdörtgen formlu, tek kanatlı ve demirdir.

Yapının dıştan üst örtüsü dört omuzlu çatı olup, çatı kaplama malzemesi alaturka kiremittir. Çatı saçakları geniştir ve saçak altları ahşap malzeme ile kaplanmıştır. İçten üst örtüsü düz tavanlıdır ve tavan ahşap malzemedendir yapılmıştır.

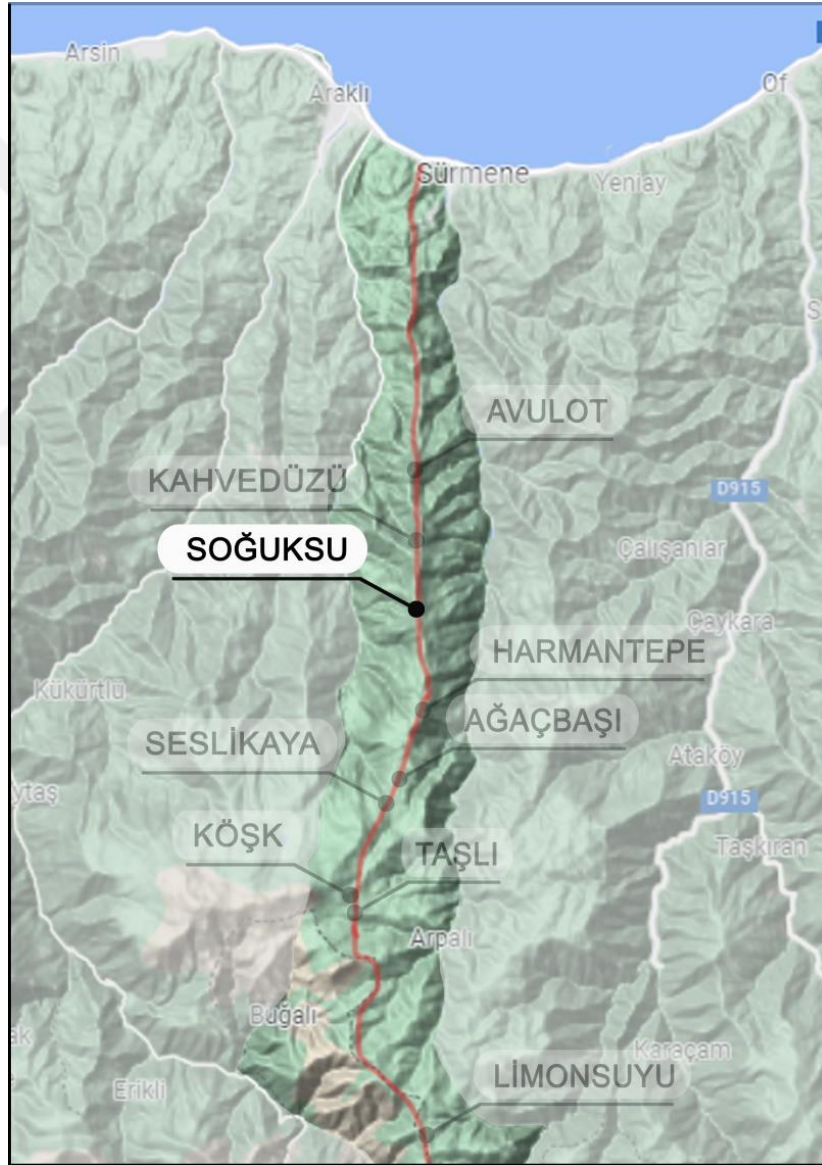
Yapının doğu cephesinde altı, kuzey cephesinde dört ve batı cephesinde iki adet pencere açıklığı bulunmaktadır. Kuzey ve doğu cephesinde yer alan ahşap pencereleri dikdörtgen formlu düşey sürmeli penceredir. Bu bölgede bulunan geleneksel evlerin pencereleri her zaman aynı kurala göre yapılmıştır. Dikdörtgen pencereler kanatlı veya düşey sürmelidir. Düşey sürmeli pencerelere giyotin pencere de denilmektedir.

Tablo 12. Kahvedüzü Han Bölgesi 7 Numaralı Yapı'ya ait kimlik kartı

7 NUMARALI YAPI					
YAPI TÜRÜ	SİVİL	ENLEM	40.777719220	BOYLAM	40.0935767474
İL	TRABZON	İLÇE	KÖPRÜBAŞI	MAHALLE	YILMAZLAR
YAPIM TARİHİ	BİLİNMIYOR	ADA	529	PARSEL	34
TESCİL DURUMU	TESCİLLİ DEĞİL	ÖZGÜN İŞLEVİ	HAN	MEVCUT DURUMU	KAHVEHANE/ KONUT
KONUMU			YAPI TANIMI		
			Doğu-batı yönünde eğimli bir arazide konumlanmış olan yapı, bodrum kat, zemin kat ve çatı katından oluşmaktadır. Yapı malzemesi olarak taş ve ahşap kullanılmıştır. Kuzey-güney yönünde dikdörtgen planlı olan yapıda göz dolma tekniği görülmektedir. Yapının çatısı dört yönde kırma çatı olup çatı kaplama malzemesi alaturka kiremittir.		
KONUM PLANI			YAPI PLANI		
					
YAPI FOTOĞRAFLARI					
					
					

#### 2.4.Soğuksu Han Bölgesi ve Mimari Yapılanma

Sürmene-Bayburt Kervan Yolu'nun dördüncü han bölgesi olan Soğuksu Hanları, denizden 26,7 km güneyde bulunmaktadır. Soğuksu Han Bölgesi günümüzde, Tapu Kadastro Genel Müdürlüğü'nden edinilen bilgilere göre, Köprübaşı ilçesi Küçükdoğanlı Mahallesi'nin Çelakudala Mevki'inde bulunmaktadır. Soğuksu Han Bölgesi; kuzeyinde Kahvedüzü, güneyinde Harmantepe Han Bölgesi ile çevrilidir. Bölge bulunduğu dağın tepe kısmında yer aldığı için çevresine hâkim bir konumda bulunmaktadır. Bölgenin rakımı 1658 m'dir.



Şekil 35. Soğuksu Han Bölgesi'nin konumu

Soğuksu Han Bölgesi'nde yer alan birçok tarihi yapı günümüze ulaşamamıştır. Bölgede yıkılmış olan bazı yapıların yerine yeni yapılar inşa edilmiştir. Bölgede, geleneksel mimari özelliklerini taşıyan iki adet yapı bulunmaktadır. Günümüzde ise bölgede, konut, cami ve lokanta yer almaktadır.



Şekil 36. Soğuksu Han Bölgesi'nin kuzeybatı yönünden görünüşü

Soğuksu Han Bölgesi'ndeki mevcut yapıların analizleri yapılmıştır. Bölgede yedi adet yeni inşa edilmiş yapıya ratlanırken iki adet tarihi yapıya bulunmaktadır. Günümüzde ise bölgede, konut, cami ve lokanta yer almaktadır. Konutlar, mevsimlik olarak kullanılan yayla evi olarak hizmet vermektedir.



Şekil 37. Soğuksu Han Bölgesi'nde mevcut yapı incelemesi

Yapılar tüm han bölgelerinde olduğu gibi Soğuksu Han bölgesinde de kuzeyden güneye doğru numaralandırılmıştır. Numaralandırılan yapıların her biri için ayrı kimlik kartları oluşturulmuştur. Bu kimlik kartlarında yapıların konumu, teknik özellikleri, özgün ve mevcut işlevi gibi bilgiler yer almaktadır.



Şekil 38. Soğuksu Han Bölgesi'nde tarihi yapı yerleşimi

### 2.4.1. 1 Numaralı Yapı

Yığıma yapım tekniğiyle inşa edilen yapıda malzeme olarak taş ve ahşap kullanılmıştır. Yapının cephelerinde göz dolma yapım tekniğiyle inşa edilmiştir. Doğu Karadeniz Bölgesi'nde taş ve ahşap en çok kullanılan yapı malzemesi olduğundan yapım teknikleri de bu malzemeler üzerinden gelişmiştir.


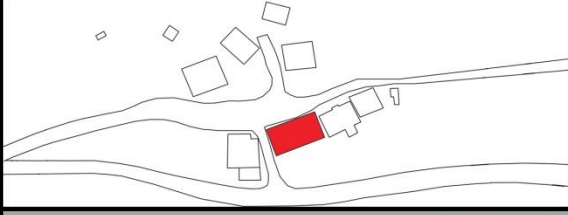
Göz dolma tekniğinin temeli ahşap karkasın oluşturulmasıdır. Bilindik karkas yapılardan farklı olarak yançalma adındaki bağlantılar, yapı dayanımı artırılarak, ana taşıyıcı dikmeler ile taban kirişini birbirine bağlayacak şekilde uygulanmaktadır. Bu bağlantılar taban kirişine ve dikmelere uyacak ölçüde hazırlanmakta olup geçme detaylarla sabitlenmektedir.

Kuzey-güney doğrultusunda dikdörtgen planlı olan yapı, bir zemin kat ve bir normal kattan oluşmaktadır. Yapının zemin kat girişi doğu cephesinde yer almaktadır. Zemin katta bulunan farklı ebatlarda dört adet giriş kapısı bulunmaktadır. Kapılar ahşap olup üç tanesi tek kanatlı ve bir tanesi çift kanatlıdır.

Yapının dıştan üst örtüsü dört omuzlu çatı olup, çatı kaplama malzemesi sacdır. Çatı saçakları geniştir ve saçak altları ahşap malzeme ile kaplanmıştır. Yapının çatı bölümünde müdahaleler mevcuttur. Birinci katın kuzey ve güney kenarları zemin kata doğru eğimli bir şekilde kapatılmıştır.

Yapının doğu cephelerinde bulunan pencere açıklıkları ahşap olup dikdörtgen formlu ve giyotin penceredir.

Tablo 13. Soğuksu Han Bölgesi 1 Numaralı Yapı'ya ait kimlik kartı

1 NUMARALI YAPI					
YAPI TÜRÜ	SİVİL	ENLEM	40.7515339481	BOYLAM	40.0928854807
İL	TRABZON	İLÇE	KÖPRÜBAŞI	MAHALLE	KÜÇÜKDOĞANLI
YAPIM TARİHİ	BİLİNMIYOR	ADA	417	PARSEL	36
TESCİL DURUMU	TESCİLLİ DEĞİL	ÖZGÜN İŞLEVİ	KONAKLAMA	MEVCUT DURUMU	KONUT
KONUMU			YAPI TANIMI		
			<p>Yığma yapım sistemiyle inşa edilen yapıda malzeme olarak taş ve ahşap kullanılmıştır. Yapının cephelerinde göz dolma yapım sistemi görülmektedir. Yapı, kuzey güney doğrultusunda dikdörtgen planlıdır.</p>		
KONUM PLANI			YAPI PLANI		
					
YAPI FOTOĞRAFLARI					
					



### 2.4.2. 2 Numaralı Yapı

Yığma yapım tekniğiyle inşa edilen yapıda malzeme olarak taş ve ahşap kullanılmıştır.

Bölgede kullanılan yapım teknikleri ahşap karkas, ahşap dolma, ahşap yığma ve taş yığma tekniklerinden oluşmaktadır. Ahşap dolma tekniği kendi arasında muskalı dolma ve göz dolma olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Ayrıca dolma teknik uygulanan yapılarda duvarlara bağdadi sıva uygulamaları görülmektedir. Diğer bir yapı tekniği olan bağdadi tekniği, Artvin ve civarında çakatura denilen sistemin sıvalanmış halidir. Çakatura ahşap çatkılı duvar örgüsünün temel ve subasman uygulamasına benzer bir temel kat üzerine dikey ve yatay doğrultuda birbiriyle birleştirilen duvar taşıyıcı direklerinin arasında sık aralıklarla çıtlar çakılarak oluşturulan ızgara aralarının çamurdan taşa kadar çeşitli malzeme ile doldurulduktan sonra üzerinin sıvalanması ile oluşturulmuş bir tekniktir.

Yapının doğu cephesinde bağdadi sıva görülmektedir. Tek katlı olan yapıda birden fazla müdahale söz konusudur. Yapıya ek bölmeler inşa edilmiştir.

Yapı, kuzey-güney doğrultusunda dikdörtgen planlıdır. Yapının girişi doğu cephesinde yer almaktadır. Yapıda iki adet giriş kapısı dikdörtgen formlu ve tek kanatlıdır.

Yapının dıştan üst örtüsü beşik çatı olup, çatı kaplama malzemesi sacdır.

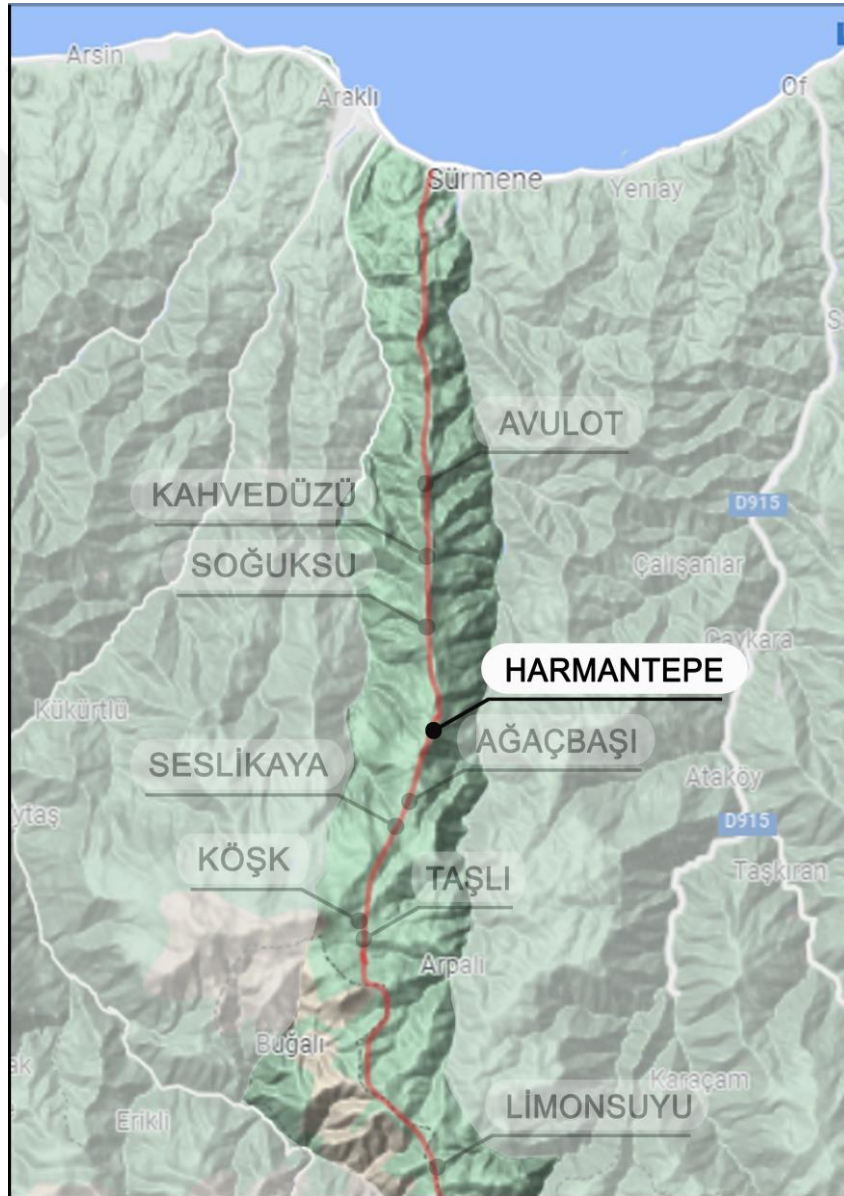
Yapının yapım tarihi hakkında bilgi edinilememiş olup yapım tekniği özgünlüğünü korumaktadır. Yapı günümüzde mevsimlik ev olarak kullanılmaktadır.

Tablo 14. Soğuksu Han Bölgesi 2 Numaralı Yapı'ya ait kimlik kartı

2 NUMARALI YAPI					
YAPI TÜRÜ	SİVİL	ENLEM	40.7513922738	BOYLAM	40.0932168175
İL	TRABZON	İLÇE	KÖPRÜBAŞI	MAHALLE	KÜÇÜKDOĞANLI
YAPIM TARİHİ	BİLİNMIYOR	ADA	417	PARSEL	36
TESCİL DURUMU	TESCİLLİ DEĞİL	ÖZGÜN İŞLEVİ	KONAKLAMA	MEVCUT DURUMU	KONUT
KONUMU			YAPI TANIMI		
			<p>Yığma yapım sistemiyle inşa edilen yapıda malzeme olarak taş ve ahşap kullanılmıştır. Yapının cephelerinde göz dolma yapım sistemi görülmektedir. Yapı, kuzey güney doğrultusunda dikdörtgen planlıdır.</p>		
KONUM PLANI			YAPI PLANI		
					
YAPI FOTOĞRAFLARI					
					

## 2.5.Harmantepe Bölgesi ve Mimari Yapılanma

Sürmene-Bayburt Kervan Yolu'nun beşinci han bölgesi olan Harmantepe Hanları, denizden 32 km güneyde bulunmaktadır. Harmantepe Han Bölgesigünümüzde, Tapu Kadastro Genel Müdürlüğü'den edinilen bilgilere göre, Köprübaşı ilçesi Büyükdoğanlı Mahallesi'nin Harmantepe Mevki'inde bulunmaktadır. Harmantepe Han Bölgesi; kuzeyinde Soğuksu ve güneyinde Ağaçbaşı Han Bölgesi ile çevrilidir. Bölgenin rakımı 1970 m'dir.



Şekil 39. Harmantepe Han Bölgesi'nin konumu

I. Dünya savaşında Hart (Aydıntepe) cephesi olarak bilinen bu bölge Araklı, Sürmene ve Of ilçelerinden gelen tarihi kervan yollarının kavşak noktası olmuştur. Trabzon üzerine yapılan taarruz için birliklerin toplanma ve hareket merkezi olan bölgede savaş sırasında yüzlerce şehit verilmiştir. Harmantepe Yaylasında 1. Dünya Savaşından kalma siperler, şehit mezarları ve şehitler anısına inşa edilen abide yer almaktadır. 1992 yılından bu yana her yıl 29 Haziran tarihinde abide çevresinde anma günü tertip edilmektedir.

Yol ile birinci dereceden etkileşimi olan bölgedeki tarihi yapılar hakkında herhangi bir çalışmaya ulaşılamamıştır. Bölgede yer alan yapılar günümüze ulaşamamıştır.



Şekil 40. Harmantepe Han Bölgesi'nden görünüm

## 2.6.Ağaçbaşı Bölgesi ve Mimari Yapılanma

Sürmene-Bayburt Kervan Yolu'nun altıncı han bölgesi olan Ağaçbaşı Hanları, denizden 34,6 km güneyde yer almaktadır. Ağaçbaşı Han Bölgesi günümüzde, Tapu Kadastro Genel Müdürlüğü'nden edinilenbilgilere göre, Köprübaşı ilçesi Yazıoba Mahallesi'nin Ağaçbaşı Mevki'inde yer almaktadır. Ağaçbaşı Han Bölgesi; kuzeyinde Harmantepe ve güneyinde Seslikaya Han Bölgesi ile çevrilidir. Bölge bulunduğu dağın tepe kısmında yer aldığı için çevresine hâkim bir konumda bulunmaktadır. Bölgenin rakımı 1982 m'dir. Bölge, yüksek yağış alıp (yıllık ortalama 1300-1500mm), yaz aylarında çoğunlukla sisli ve nemlidir.



Şekil 41. Ağaçbaşı Han Bölgesi'nin konumu

Türkiye'nin en yüksek rakımlı turba bataklığı olan Ağaçaşbaşı Turba Bataklığı 9000 yıllık oluşuma sahip birkaç metre kalınlığındaki turbalarla kaplanmış ekolojik bir mirastır. Yayla ve çevresindeki turbalıklar yaklaşık olarak 35 hektarlık bir alanı kaplamaktadır.

Ağaçaşbaşı Hanları, Araklı-Küçükdere ve Sürmene Deresi Vadileri arasında, Madur-Polut dağı eteklerinde bulunan sırt ve bu sırt üzerinden geçerek Aydıntepe (Antik Hart Kenti)-Bayburt'a ulaşan tarihi yolunun üzerindedir. Ünlü seyyah Evliya Çelebi Seyahatnamesinde 16. yüzyılın en önemli kervan yollarından birisi olan güzergâhta bulunan Ağaçaşbaşı Han bölgesinden şu şekilde bahsetmiştir. "Lakin bu dağa Ağaçaşbaşı Dağı derler. Trabzon'dan Bayburt'a gidenler bu dağdan geçerler. Bir kapısı var ondan başka geçecek yol yoktur." Bu ifadeler bölgenin sadece bir noktadan geçit verdiğini ifade etmektedir. Ağaçaşbaşı Turbalığı 2019 yılında doğal sit olarak korumaya alınmıştır.



Şekil 42. Ağaçaşbaşı Turba Bataklığı koruma alanı tabelası

Ağaçaşbaşı Han Bölgesi'ndeki mevcut yapıların analizleri yapılmıştır. Bölgede birçok yeni inşa edilmiş yapıya rastlanırken bir adet tarihi yapı bulunmaktadır. Bölgede bulunan konutlar, mevsimlik olarak kullanılan yayla evi olarak hizmet vermektedir

### 2.6.1. 1 Numaralı Yapı

Mimari yapılarda, yapı malzemeleri, jeomorfolojik ve jeolojik özellikler, bitki örtüsü, toprak, iklim şartları ve diğer doğal çevresel faktörleri ile onu inşa eden insanın gelenek ve görenek yaklaşımı ve ekonomik şartları da etkili olmuştur.

Anadolu'da konut kültürüne bakıldığında taş ve ahşap yapılar önemli bir yer kaplamaktadır. Geleneksel Doğu Karadeniz evi, taş duvarlı bir alt yapı ve üzerinde büyük çoğunlukla ahşaptan yapılmış bir ya da iki kattan oluştuğu görülmektedir.

Yığma yapım tekniğiyle inşa edilen yapıda malzeme olarak taş ve ahşap kullanılmıştır. Yapının cephelerinde muskalı dolma yapım tekniğiyle inşa edilmiştir.

Göz dolma sistemdeki kare dokunun üçgen çatkılı şekilde kurulması ile muskalı dolma yapım tekniği görülmektedir. Muskalı dolma sisteminde boşluklara yerleştirilen taşlar küçük ve sayıca fazla olup taşlar arasındaki boşluklar kireç harcı ile doldurulmaktadır. Muskalı doku cephede ahşabın etkisini arttırmaktadır. Kareli veya üçgenli olan bu cephe dokusu, bölgeye özgü bir özelliktir. Cephe dokusu, bölgenin geleneksel konut kültürünün en belirgin özelliklerinden biri olmuştur.

Kuzey-güney doğrultusunda dikdörtgen planlı olan yapı, bir zemin kat ve bir normal kattan oluşmaktadır. Yapının zemin kat girişi doğu cephesinde yer almaktadır. Zemin katta bulunan farklı ebatlarda iki adet giriş kapısı bulunmaktadır. Kapılar ahşap olup bir tanesi tek kanatlı ve diğeri çift kanatlı kapılardır.

Yapının dıştan üst örtüsü dört omuzlu çatı olup, çatı kaplama malzemesi alaturka kiremittir. Çatı saçakları geniştir ve saçak altları ahşap malzeme ile kaplanmıştır. Yapının güney cephesine bitişik nizam ek bir yapı inşa edilmiştir.

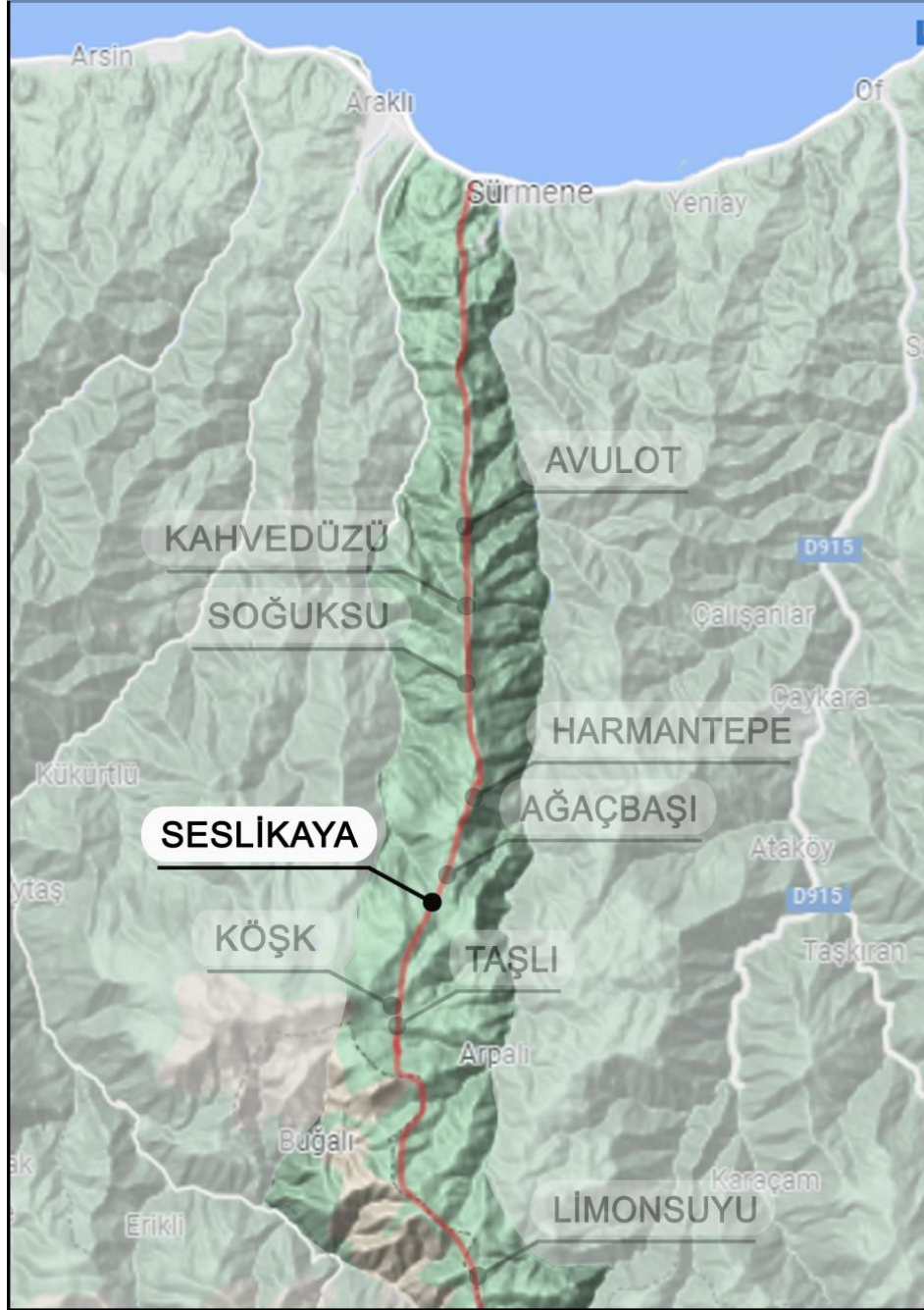
Tablo 15. Ağaçbaşı Han Bölgesi 1 Numaralı Yapı'ya ait kimlik kartı

1 NUMARALI YAPI					
YAPI TÜRÜ	SİVİL	ENLEM	40.6929298877	BOYLAM	40.0821565615
İL	TRABZON	İLÇE	SÜRMENE	MAHALLE	YAZIOBA
YAPIM TARİHİ	BİLİNMIYOR	ADA	1897	PARSEL	3
TESCİL DURUMU	TESCİLLİ DEĞİL	ÖZGÜN İŞLEVİ	BİLİNMIYOR	MEVCUT DURUMU	KONUT
KONUMU			YAPI TANIMI		
			<p>Yığma yapım sistemiyle inşa edilen yapıda malzeme olarak taş ve ahşap kullanılmıştır. Yapının cephelerinde muskalı dolma yapım sistemi görölmektedir. Yapı, kuzey güney doğrultusunda dikdörtgen planlıdır. Yapının çatısı dört yönde kırma çatı olup çatı kaplama malzemesi alaturka kiremittir.</p>		
KONUM PLANI			YAPI PLANI		
					
YAPI FOTOĞRAFLARI					
					
					



## 2.7.Seslikaya Han Bölgesi ve Mimari Yapılanma

Sürmene-Bayburt Kervan Yolu'nun altıncı han bölgesi olan Seslikaya Hanları, denizden 36,7 km güneyde bulunmaktadır. Seslikaya Han Bölgesi günümüzde, Tapu Kadastro Genel Müdürlüğü'nden edinilen bilgilere göre, Köprübaşı ilçesi Büyükdoğanlı Mahallesi'nin Sulak Mevki'inde bulunmaktadır. Seslikaya Han Bölgesi; kuzeyinde Ağaçaş ve güneyinde Köşk Han Bölgesi ile çevrilidir. Bölgenin rakımı 2028 m'dir.



Şekil 43. Selikaya Han Bölgesi'nin konumu

Han yapıları gibi farklı işlevlerde birçok tarihi yapının bulunduğunu bildiğimiz han bölgesi neredeyse tamamen tarihi kimliğini kaybetmiş durumdadır. Bölgedeki tarihi yapılar günümüze ulaşamamıştır. Bölgede günümüzde konaklama, yeme-içme ve alışveriş ihtiyaçlarının karşılandığı yapılar yer almaktadır. Han bölgesinin çevresinde Mincana ve Vizara Yaylaları gibi aktif kullanılan yaylalar bulunduğu için bölge geçiş noktası konumundadır.



Şekil 44. Seslikaya Han Bölgesi'nin doğu yönünden görünüşü

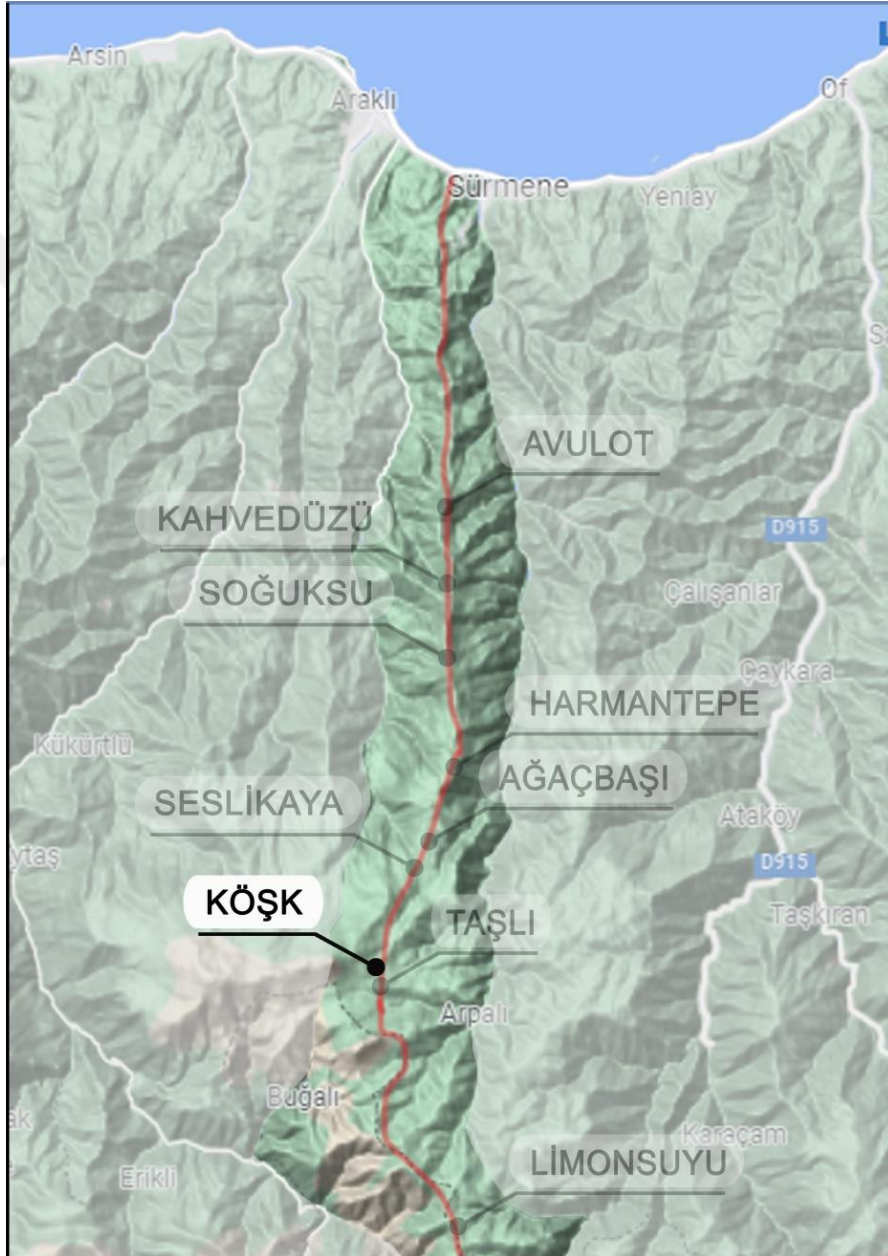
Seslikaya Han Bölgesi'nde mevcut yapıların analizi yapılmıştır. Tarihi yol çevresinde yapılmış olan tarihi yapıların hiçbir izine rastlanmamıştır. Bölgede, konut, kıraathane, bakkal yer almaktadır. Konutlar, mevsimlik olarak kullanılan yayla evi olarak hizmet vermektedir.



Şekil 45. Seslikaya Han Bölgesi'nde mevcut yapı incelemesi

## 2.8.Köşk Han Bölgesi ve Mimari Yapılanma

Sürmene-Bayburt Kervan Yolu'nun yedinci han bölgesi olan Köşk Hanları, denizden 44,5 km güneyde yer almaktadır. Köşk Han Bölgesi günümüzde, Tapu Kadastro Genel Müdürlüğü'nden edinilen bilgilere göre, Köprübaşı ilçesi Arpalı Mahallesi'nin Köşk Mevki'inde yer almaktadır. Köşk Han Bölgesi; kuzeyinde Seslikaya ve güneyinde Taşlı Han Bölgesi ile çevrilidir. Bölgenin rakımı 2281 m'dir.



Şekil 46. Köşk Han Bölgesi'nin konumu

Bölge Coşk, Cöşk ve Köşk yaylası olarak isimlendirilmiştir. Bölgede farklı işlevdeki birçok tarihi yapı günümüze ulaşamamıştır. Bölgede yıkılmış olan bazı yapıların zeminde izini görmek mümkünken, bazılarının ise yerine yeni yapılar inşa edilmiştir.



Şekil 47. Köşk Han Bölgesi'nin güney yönünden görünüşü

Köşk Han Bölgesi'ndeki mevcut yapıların analizleri yapılmıştır. Doğu Karadeniz Bölgesi geleneksel konutlarına özgü mimari kimliği yansıtan üç adet yapı günümüze kadar ulaşmıştır. Bu yapılar, tasarım, malzeme ve yapım tekniği açısından sürdürülebilir yapılardır. Yapılarda yer yer bozulmalar görülmektedir. Yapılarda meydana gelen bozulmaların nedenleri, değişen ihtiyaçlara yönelik yapılan müdahaleler, iklimsel etkiler ve dönemsel kullanımdan kaynaklanan bakımsızlıklardır. Bölgede birçok betonarme olarak inşa edilmiş yapıya yer almaktadır. Bu yapılar arasında konut, bakkal, lokanta gibi işlevlerde hizmet veren yapılar bulunmaktadır.



Şekil 48. Köşk Han Bölgesi'nde mevcut yapı incelemesi

Yapılar tüm han bölgelerinde olduğu gibi Köşk Han Bölgesi'nde de kuzeyden güneye doğru numaralandırılmıştır. Numaralandırılan yapıların her biri için ayrı kimlik kartları oluşturulmuştur. Kimlik kartlarında yapıların ayrıntılı bilgileri verilmiştir.



Şekil 49. Köşk Han Bölgesi'nde tarihi yapı yerleşimi

### 2.8.1. 1 Numaralı Yapı

Yapının yapım tarihi hakkında net bir bilgi edinilememiş olup 20.yy'ın başlarında yapıldığı tahmin edilmektedir. Yığma yapım tekniğiyle inşa edilen yapıda malzeme olarak Karadeniz Bölgesi geleneksel yapı malzemesi olan taş ve ahşap kullanılmıştır. Yapının bodrum ve zemin katlarının bağdadi yapım tekniğiyle inşa edildiği görülmektedir. Yapı doğu-batı doğrultusundaki eğime konumlandırılmıştır. Bodrum katın batı cephesi topraktır.


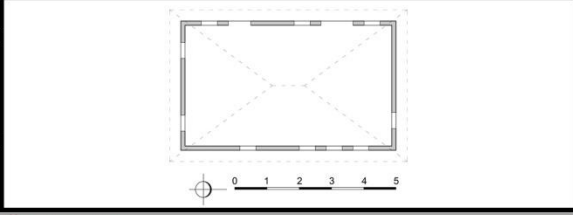

Doğu Karadeniz Bölgesi geleneksel konutlarını incelediğimizde gerek konut yerleşmeleri ölçeğinde gerekse konut mimari organizasyonunda kendine özgü mimari kimliğin varlığı hissedilmektedir. Bu bağlamda geleneksel mimarinin; tasarım, malzeme, yapım tekniği açısından sürdürülebilirlik ve ekolojik açıdan zengin ilkeleri barındırdığı görülmektedir.

Kuzey-güney doğrultusunda dikdörtgen planlı olan yapı, bir bodrum kat, zemin kat ve çatı katından oluşmaktadır. Yapının bodrum kat girişi kuzey ve doğu cephelerinde, zemin kat girişi batı cephesinde yer almaktadır. Bodrum katında üç adet giriş kapısı bulunmaktadır. Bodrum kat giriş kapıları tek kanatlı ve ahşaptır. Zemin katta farklı ebatlarda iki adet giriş kapısı bulunmaktadır. Zemin kat kapıları ahşap malzemedен yapılmış olup kuzey yönünde bulunan kapı çift, güney yönünde bulunan kapı tek kanatlıdır. Yapının pencerelerinde ikili ahşap kapaklar bulunmaktadır.

Yapının dıştan üst örtüsü dört omuzlu çatıdır. Çatı kaplama malzemesi özgünlüğünü kaybetmiş olup sac malzemedен yapılmıştır. Çatıda bozulmalar gözlemlenmiştir.

Yapının cephelerinde yer yer bozulmalar görülmektedir. Yapı orta bölümden doğu yönüne doğru eğilmiş durumdadır. Yapı içerisine girilememiştir. Yapı günümüzde kullanılmamaktadır.

Tablo 16. Köşk Han Bölgesi 1 Numaralı Yapı'ya ait kimlik kartı

1 NUMARALI YAPI					
YAPI TÜRÜ	SİVİL	ENLEM	40.6506061867	BOYLAM	40.0616021495
İL	TRABZON	İLÇE	KÖPRÜBAŞI	MAHALLE	ARPALI
YAPIM TARİHİ	BİLİNMIYOR	ADA	101	PARSEL	5
TESCİL DURUMU	TESCİLLİ DEĞİL	ÖZGÜN İŞLEVİ	KONAKLAMA	MEVCUT DURUMU	MEVSİMLİK KONUT
KONUMU			YAPI TANIMI		
			<p>Yığma yapım sistemiyle inşa edilen yapıda malzeme olarak taş ve ahşap kullanılmıştır. Yapı bağdadi yapım sistemiyle inşa edilmiştir. Kuzey güney doğrultusunda dikdörtgen planlı olan yapı, bir bodrum kat, zemin kat ve çatı katından oluşmaktadır.</p>		
KONUM PLANI			YAPI PLANI		
					
YAPI FOTOĞRAFLARI					
					

### 2.8.2. 2 Numaralı Yapı

Yapının yapım tarihi hakkında net bir bilgi edinilememiş olup 20.yy'ın başlarında yapıldığı tahmin edilmektedir. Yığma yapım tekniğiyle inşa edilen yapıda malzeme olarak Karadeniz Bölgesi geleneksel yapı malzemesi olan taş ve ahşap kullanılmıştır. Bölgede genel olarak kullanılan malzeme taş ve ahşaptır. Bölgenin yağış alan iklimi nedeniyle kil ve kerpiç yapı malzemesi olarak kullanılmamıştır.

Yapının bodrum ve zemin katlarının bağdadi yapım tekniğiyle inşa edildiği görülmektedir. Yapı doğu-batı doğrultusundaki eğime konumlandırılmıştır. Bodrum katın batı cephesi topraktır.

Kuzey-güney doğrultusunda dikdörtgen planlı olan yapı, bir bodrum kat, zemin kat ve çatı katından oluşmaktadır. Yapının bodrum kat girişi kuzey cephesinde, zemin kat girişi batı cephesinde yer almaktadır. Bodrum ve zemin kat giriş kapıları tek kanatlı ve ahşaptır. Yapının özgün pencerelerinde ikili ahşap kapaklar bulunmaktadır.

Doğu Karadeniz Bölgesi geleneksel konutlarında önemli bir yapı elemanı olan çatılar; doğal etkenlere, yapı malzemesi olanaklarına ve strüktüre göre biçimlenmiştir. Kütlesel formun oluşumunda etkili bir öge olan çatı, yapıyı üstten dış etkilere karşı korumaktadır. İklimsel etkilere karşı konutu koruyan çatı örtüsü ve onun uzantıları olan saçaklar, farklı biçimler göstermektedir. Bölgeye özgü yapılarda çatı ve saçak düzenlerine doğru ve başarılı çözümler getirilmiştir.

Yapının dıştan üst örtüsü beşik çatıdır. Çatı kaplama malzemesi değiştirilmiş olup sac malzeme ile yenilenmiştir.

Yapının batı ve güney cepheleri tamamen özgünlüğünü kaybetmiştir ve beton ile sıvanmıştır. Yapı içerisine girilememiştir. Yapı günümüzde kullanılmamaktadır.



Tablo 17. Köşk Han Bölgesi 2 Numaralı Yapı'ya ait kimlik kartı

1 NUMARALI YAPI					
YAPI TÜRÜ	SİVİL	ENLEM	40.6506061867	BOYLAM	40.0616021495
İL	TRABZON	İLÇE	KÖPRÜBAŞI	MAHALLE	ARPALI
YAPIM TARİHİ	BİLİNMIYOR	ADA	101	PARSEL	5
TESCİL DURUMU	TESCİLLİ DEĞİL	ÖZGÜN İŞLEVİ	KONAKLAMA	MEVCUT DURUMU	MEVSİMLİK KONUT
KONUMU			YAPI TANIMI		
			<p>Yığma yapım sistemiyle inşa edilen yapıda malzeme olarak taş ve ahşap kullanılmıştır. Yapının bir kısmı bağdadi, bir kısmı ise göz dolma yapım sistemiyle inşa edilmiştir. Kuzey güney doğrultusunda dikdörtgen planlı olan yapı, bir bodrum kat, zemin kat ve çatı katından oluşmaktadır.</p>		
KONUM PLANI			YAPI PLANI		
					
YAPI FOTOĞRAFLARI					
					
					

### 2.8.3. 3 Numaralı Yapı


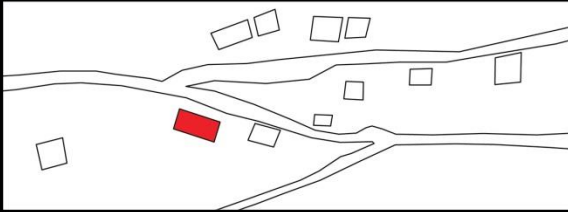
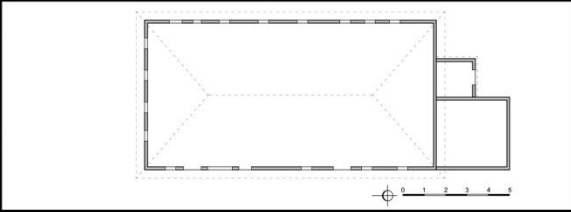




Yapının yapım tarihi hakkında net bir bilgi edinilememiş olup 20.yy'ın başlarında yapıldığı tahmin edilmektedir. Yığma yapım tekniğiyle inşa edilen yapıda Karadeniz Bölgesi geleneksel yapı malzemesi olan taş ve ahşap kullanılmıştır. Yapının bodrum katı taş yığma, zemin kat cepheleri ise göz dolma yapım tekniğiyle inşa edilmiştir.

Yapının alt kat taş duvarlarının son sırası üzerine taban ağacı çepeçevre yatırılmıştır. Taban ağacının üzerine 15-20 cm ara ile kat yüksekliği boyunca 5/10'luk dikmeler yerleştirilir. Bölmelere ve köşelere denk gelen dikmeler ölçüleri daha büyük ağaçlardan seçilmektedir. Cephede pencere gelen yerlere yatay hatlılara saplanan dikmeler pencere genişliğinde aralıklı şekilde yerleştirilmiştir. Daha sonra dikmelerin arası yatay kısa parçalar ile bağlanıp 17x23 cm'den 20x25 cm'e kadar değişen kare ya da dikdörtgen boşluklar gözler oluşturulmuştur. Göz büyüklüklerinin aynı olmasına özen gösterilmiştir. Bu sistemde bütün dikmeler taşıyıcı, yatay parçalar yanal yükler için sağlamlaştırıcı ara bağlantılardır.

Kuzey-güney doğrultusunda dikdörtgen planlı olan yapı, bir bodrum kat, zemin kat ve çatı katından oluşmaktadır. Yapının bodrum kat girişi kuzey cephesinde, zemin kat girişi doğu cephesinde yer almaktadır. Zemin katta üç adet giriş kapısı bulunmaktadır. Tüm kapılar tek kanatlı olup ahşap malzemedendir yapılmıştır. Yapının pencerelerinde ikili ahşap kapaklar bulunmaktadır. Yapının dıştan üst örtüsü dört omuzlu çatı olup, çatı kaplama malzemesi alaturka kiremittir. Çatı saçakları geniştir ve saçak altları ahşap malzeme ile kaplanmıştır. Yapının çatısının bir bölümünün kiremitleri günümüze ulaşamamıştır.

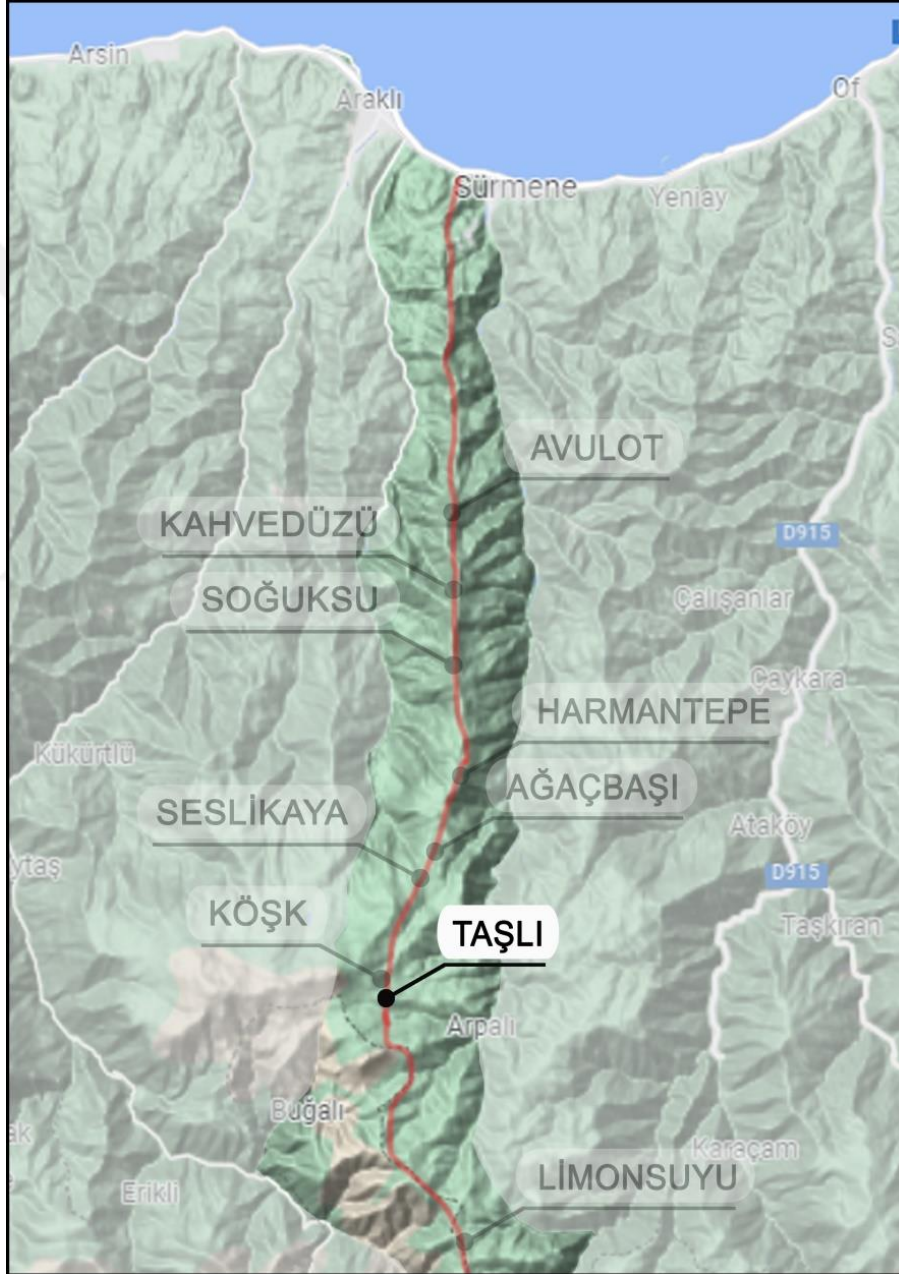
Yapının cephelerinde yer yer bozulmalar görülmektedir. Cepheler özgün halinde göz dolma olup daha sonra bölmelerin üzeri dikey şekilde sıvayla kapatılmıştır. Yapının güney cephesine bitişik ek bir mekân inşa edilmiştir. Yapı içerisine girilememiştir. Yapı günümüzde yayla evi olarak kullanılmaktadır.

Tablo 18. Köşk Han Bölgesi 3 Numaralı Yapı'ya ait kimlik kartı

3 NUMARALI YAPI					
YAPI TÜRÜ	SİVİL	ENLEM	40.6501098449	BOYLAM	40.0613242868
İL	TRABZON	İLÇE	KÖPRÜBAŞI	MAHALLE	ARPALI
YAPIM TARİHİ	BİLİNMIYOR	ADA	101	PARSEL	5
TESCİL DURUMU	TESCİLLİ DEĞİL	ÖZGÜN İŞLEVİ	KONAKLAMA	MEVCUT DURUMU	MEVSİMLİK KONUT
KONUMU			YAPI TANIMI		
			<p>Yığma yapım sistemiyle inşa edilen yapıda malzeme olarak taş ve ahşap kullanılmıştır. Yapı bağdadi yapım sistemiyle inşa edilmiştir. Kuzey güney doğrultusunda dikdörtgen planlı olan yapı, bir bodrum kat, zemin kat ve çatı katından oluşmaktadır.</p>		
KONUM PLANI			YAPI PLANI		
					
YAPI FOTOĞRAFLARI					
					
					

## 2.9. Taşlı Han Bölgesi ve Mimari Yapılanma

Sürmene-Bayburt Kervan Yolu'nun sekizinci han bölgesi olan Taşlı Hanları, denizden 45.2 km güneyde yer almaktadır. Taşlı Han Bölgesi günümüzde, Tapu Kadastro Genel Müdürlüğü'nden edinilen bilgilere göre, Köprübaşı ilçesi Arpalı Mahallesi'nin Taşlı Mevki'inde yer almaktadır. Taşlı Hanları; kuzeyinde Köşk ve güneyinde Limonsuyu Han Bölgesi ile çevrilidir. Bölgenin rakımı 2300 m'dir.



Şekil 50. Taşlı Han Bölgesi'nin konumu

Tarihi kervan yolu üzerinde işlek bir konumda bulunan han bölgesinde yapı sayısı oldukça fazladır. Bölgenin yakınında bulunan Madur Dağı efsanelere konu olmuş Anabasis Onbinlerin Dönüşü savaşlarının da geçtiği yer olarak kabul edilmektedir. Ayrıca güzergâh Ksenophon ve beraberindekilerin Trabzon'a gitmek için kullandığı düşünülen rotalardan da bir diğeridir. Bu rota üzerinde yer alan Madur Dağı efsanelere göre Hellenli askerlerin Karadeniz'i gördükleri olası yerlerden biri kabul dilmektedir.

Çalışma alanı içerisinde en büyük han yapısının bulunduğu bölge Taşlı Hanlarıdır.



Şekil 51. Taşlı Han Bölgesi'nden görünüş

Taşlı Han Bölgesi'ndeki mevcut yapıların analizleri yapılmıştır. Bölgede kervan yolu güzergâhıyla birinci doğrudan ilişkisi olan, geleneksel mimari özelliklerini taşıyan dört adet yapı olduğu tespit edilmiştir. Bölgede fazla sayıda yeni yapı bulunmaktadır. Yapılar günümüzde mevsimlik olarak kullanılan yayla evi olarak hizmet vermektedir.



Şekil 52. Taşlı Han Bölgesi'nde mevcut yapı incelemesi

Yapılar tüm han bölgelerinde olduğu gibi Taşlı Han bölgesinde de kuzeyden güneye doğru numaralandırılmıştır. Numaralandırılan yapıların her biri için ayrı kimlik kartları oluşturulmuştur.



Şekil 53. Taşlı Han Bölgesi'nde tarihi yapı yerleşimi

### 2.9.1. 1 Numaralı Yapı

Yapının yapım tarihi hakkında bilgi edinilememiştir. Yöre sakinlerinden edinilen bilgilere göre yapı 1914-1918 yılları arasındaki Trabzon Rus işgali esnasında karargâh binası olarak kullanılmıştır. Yapı daha sonra cami olarak hizmet vermiştir.

Yapı doğu-batı doğrultusundaki hafif bir eğime konumlandırılmıştır. Yığma yapım tekniğiyle inşa edilen yapıda malzeme olarak geleneksel yapı malzemesi olan taş ve ahşap kullanılmıştır.

Kuzey-güney doğrultusunda dikdörtgen planlı olan yapı, bir bodrum kat, zemin kat ve çatı katından oluşmaktadır. Yapının bodrum kat girişi doğu cephesinde, zemin kat girişi ise batı cephesinde yer almaktadır. Bodrum kat giriş kapısı tek, zemin kat giriş kapısı çift kanatlıdır. Her iki giriş kapısı da demir malzemeden yapılmış olup mavi renkte boyanmıştır. Yapının pencerelerinde ikili ahşap kapaklar bulunmaktadır. Yapının doğu cephesinde zemin kat pencereleri basık kemer formundadır.

Doğu Karadeniz kırsal konut mimarisinde sıklıkla kullanılan yançalmalar, orta ve köşe dikmelere çapraz olacak şekilde yerleştirilen önemli bir taşıyıcı sistem elemanıdır. Yapının düşey ve yanal yüklere karşı koyarak gönye bozulmasını engellemektedir. Söz konusu bu parça genellikle kat yüksekliğine oranla ortalama %60 ila %80 aralığında bir mesafeye denk gelmektedir. Yapının cephelerinde yançalmalar açıkça görülmektedir.

Yapının dıştan üst örtüsü dört omuzlu çatıdır. Çatı kaplama malzemesi özgünlüğünü kaybetmiş olup sac malzemeden yapılmıştır. Çatının saçakları geniş olup saçak altları ahşap malzeme ile kapatılmıştır.

Yapının cephelerinde yer yer bozulmalar görülmektedir. Yapının bodrum katına beton kolonlar eklenmiştir. Yapı günümüzde kullanılmamaktadır.

Tablo 19. Taşlı Han Bölgesi 1 Numaralı Yapı'ya ait kimlik kartı

1 NUMARALI YAPI					
YAPI TÜRÜ	SİVİL	ENLEM	40.6373275881	BOYLAM	40.057299222
İL	TRABZON	İLÇE	KÖPRÜBAŞI	MAHALLE	ARPALI
YAPIM TARİHİ	BİLİNMIYOR	ADA	101	PARSEL	6
TESCİL DURUMU	TESCİLLİ DEĞİL	ÖZGÜN İŞLEVİ	BİLİNMIYOR	MEVCUT DURUMU	BİLİNMIYOR
KONUMU			YAPI TANIMI		
			<p>Yapı, bodrum kat, zemin kat ve çatı katından oluşmaktadır. Yapı malzemesi olarak taş ve ahşap kullanılmıştır. Kuzey-güney yönünde dikdörtgen planlı olan yapıda bağdadi tekniği görülmektedir. Yapının çatısı dört yönde kırma çatıdır.</p>		
KONUM PLANI			YAPI PLANI		
					
YAPI FOTOĞRAFLARI					
					
					



### 2.9.2. 2 Numaralı Yapı

Yapının yapım tarihi hakkında net bir bilgi edinilememiş olup 20.yy'ın başlarında yapıldığı tahmin edilmektedir. Çalışma alanındaki en büyük yapı olan bu han yapısı 6,8 metre genişliğinde ve 17 metre uzunluğundadır.

Yığma yapım tekniğiyle inşa edilen yapıda malzeme olarak Karadeniz Bölgesi geleneksel yapı malzemesi olan taş ve ahşap kullanılmıştır. Yapının boyutları diğer incelenen yapılara oranla oldukça büyüktür. Yapının cephelerinden bağdadi, taş yığma ve göz dolma yapım tekniğiyle inşa edildiği görülmektedir. Yapı doğu-batı doğrultusundaki eğime konumlandırılmıştır. Bodrum katın batı cephesi topraktır.

Yapının doğu ve batı cepheleri orta kısımdan ayrılacak şekilde bir tarafı bağdadi, diğer tarafı üzeri sıva ile kapatılmış göz dolma yapım tekniğiyle inşa edilmiştir. Kuzey-güney yönünde dikdörtgen olan yapı bitişik nizam iki ayrı konut etkisi yaratmaktadır. Yapının kuzey ve güney cephelerinde çatı katlarında üçgen alınlıklar görülmektedir. Bu alınlıklar ahşap malzeme ile kapatılmıştır.

Muskalı çatma ya da muskalı dolma evler de denilen yapılarda dikmelerin araları yatay bağlantılar yerine 30-60° çaprazlarla bağlanırsa dikmelere çapraz bağlantılar arasında üçgen gözler meydana gelmektedir. Söz konusu bu gözlerin içleri tek ya da daha fazla sayıda küçük taşla doldurulmuştur. Bu tür yapılarda, çatma karkas sistemde taş ve ağacın en küçük ölçülü olanlarından dahi yararlanılmaktadır. Bu tür yapılar, Doğu Karadeniz'de en sık görülen yapılardandır.

Yapı, bir bodrum kat, zemin kat ve çatı katından oluşmaktadır. Zemin katta yatak odaları ve bir ortak alan bulunmaktadır. Bodrum katta ise kervan atları için barınak olarak kullanılan mekân yer almaktadır.


Yapının bodrum kat girişi doğu cephesinde, zemin kat girişi ise güney cephesinde yer almaktadır. Bodrum katında dört adet giriş kapısı bulunmaktadır. Zemin katta bir adet giriş kapısı bulunmaktadır. Zemin kat kapısı ahşap malzemedен yapılmış olup çift kanatlıdır. Yapının pencerelerinde ikili ahşap kapaklar bulunmaktadır.

Yapının dıştan üst örtüsü beşik çatıdır. Çatı kaplama malzemesi özgünlüğünü kaybetmiş olup sac malzemedен yapılmıştır. Çatının saçakları geniş olup saçak altları ahşap malzeme ile kaplanmıştır.

Yapının cephelerindeki taşların bir kısmı dökülmüş olup yer yer bozulmalar görölmektedir. Yapı içerisine girilememiştir. Yapı günümüzde kullanılıp kullanılmadığı hakkında bilgiye ulaşılammıştır.



Tablo 20. Taşlı Han Bölgesi 2 Numaralı Yapı'ya ait kimlik kartı

2 NUMARALI YAPI					
YAPI TÜRÜ	SİVİL	ENLEM	40.6362173556	BOYLAM	40.0587997163
İL	TRABZON	İLÇE	KÖPRÜBAŞI	MAHALLE	ARPALI
YAPIM TARİHİ	BİLİNMIYOR	ADA	101	PARSEL	6
TESCİL DURUMU	TESCİLLİ DEĞİL	ÖZGÜN İŞLEVI	KONAKLAMA	MEVCUT DURUMU	MEVSİMLİK KONUT
KONUMU			YAPI TANIMI		
			<p>Doğu-batı yönünde eğimli bir arazide konumlanmış olan yapı, bodrum kat, zemin kat ve çatı katından oluşmaktadır. Yapı malzemesi olarak taş ve ahşap kullanılmıştır. Kuzey-güney yönünde dikdörtgen planlı olan yapıda göz dolma ve muskalı dolma tekniği görülmektedir. Yapının çatısı iki yönde kırma çatı olup çatı kaplama malzemesi sacdır.</p>		
KONUM PLANI			YAPI PLANI		
					
YAPI FOTOĞRAFLARI					
					
					

### 2.9.3. 3 Numaralı Yapı

Yapının yapım tarihi hakkında herhangi bir bilgiye ulaşılamamıştır. Yapıda malzeme olarak taş ve ahşap kullanılmıştır. Yapının cephelerinden muskalı dolma ve ahşap yığma yapım tekniğiyle inşa edildiği görülmektedir. Yapı neredeyse düz bir arazide konumlanmaktadır. Yapı güney cephesinde bitişik nizamdır.


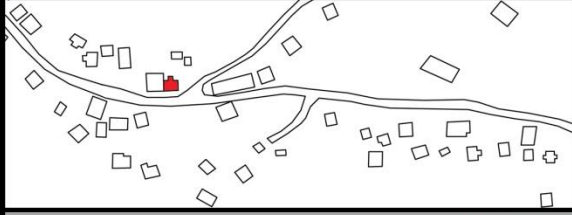





Yapının tüm cephelerinde zemin katında ve birinci katın ortalama üçte biri kadar alanda muskalı dolma sistemin üzerinde sıva görülmektedir. Bu cephelerde muskalı dolma sisteminin çapraz ahşap elemanları görülürken bazı yerlerde ahşaplar tamamen sıva ile kapatılmıştır.

Yapı, bir bodrum kat, zemin kat ve çatı katından oluşmaktadır. Yapının bodrum kat girişi doğu cephesinde, zemin kat girişi ise batı cephesinde yer almaktadır. Zemin kat girişine merdivenle ulaşılmaktadır. Bodrum kat kapısı ahşap malzemedan yapılmış olup çift kanatlıdır. Yapının pencerelerinde ikili ahşap kapaklar bulunmaktadır.

Yapının dıştan üst örtüsü beşik çatıdır. Çatı kaplamasının bir bölümünde alaturka kiremit kullanılmışken diğer bölümleri özgünlüğünü kaybetmiş olup sac malzeme ile örtülmüştür. Çatının saçakları geniş olup saçak altları kapatılmamıştır. Yapının doğu ve batı cephelerinde çatı katlarında üçgen alınlıklar görülmektedir. Bu alınlıklar ahşap malzeme ile kapatılmıştır.

Yapının cephelerindeki taşların bir kısmı dökülmüş olup yer yer bozulmalar görülmektedir. Yapının güney cephesinde çatısı, bitişğinde bulunan konuta doğru düz şekilde uzatılmıştır. Yapı içerisine girilememiştir. Yapı günümüzde mevsimlik konut olarak kullanılmaktadır.

Tablo 21. Taşlı Han Bölgesi 3 Numaralı Yapı'ya ait kimlik kartı

3 NUMARALI YAPI					
YAPI TÜRÜ	SİVİL	ENLEM	40.6359426618	BOYLAM	40.0590353403
İL	TRABZON	İLÇE	KÖPRÜBAŞI	MAHALLE	ARPALI
YAPIM TARİHİ	BİLİNMIYOR	ADA	101	PARSEL	6
TESCİL DURUMU	TESCİLLİ DEĞİL	ÖZGÜN İŞLEVI	BİLİNMIYOR	MEVCUT DURUMU	KONUT
KONUMU			YAPI TANIMI		
			<p>Düz bir arazide konumlanmış olan yapı, zemin kat, normal kat ve çatı katından oluşmaktadır. Yapı malzemesi olarak taş ve ahşap kullanılmıştır. Kuzey-güney yönünde dikdörtgen planlı olan yapıda ahşap yığma ve muskalı dolma tekniği görülmektedir. Yapının çatısı iki yönde kırma çatıdır.</p>		
KONUM PLANI			YAPI PLANI		
					
YAPI FOTOĞRAFLARI					
					
					

#### 2.9.4. 4 Numaralı Yapı

Yapının yapım tarihi hakkında herhangi bir bilgiye ulaşılamamıştır. Yapıda malzeme olarak taş ve ahşap kullanılmıştır. Yapının cephelerinin muskalı dolma yapım tekniğiyle inşa edildiği görülmektedir. Yapı eğimli bir arazide konumlanmaktadır.


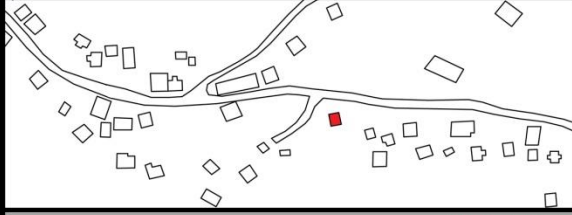
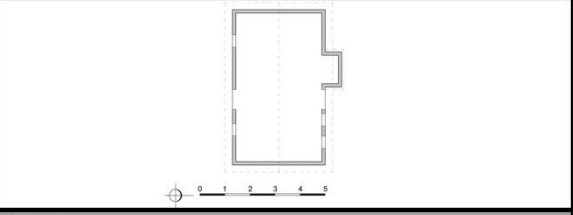



Bölgede yapı türü fark etmeksizin yığma taş duvarlar üzerine kurulu olduğu görülmektedir. Bu duvarlar bazen yalnızca temel olarak inşa edilmekle beraber çoğu örnekte kat yüksekliğinde yapılan ahır ve depo gibi alanlar bulunmaktadır. Söz konusu bu duvarlar yapının ana taşıyıcı unsurudur.

Yapı, bir bodrum kat, zemin kat ve çatı katından oluşmaktadır. Yapının bodrum kat girişi kuzey cephesinde, zemin kat girişi ise kuzey ve güney cephesinde yer almaktadır. Bodrum ve zemin kat kapıları ahşap malzemeden yapılmış olup tek kanatlıdır. Yapının pencerelerinde ikili ahşap kapaklar bulunmaktadır.

Yapının dıştan üst örtüsü beşik çatıdır. Çatı kaplamasının özgünlüğünü kaybetmiş olup sac malzeme ile örtülmüştür. Çatının saçakları geniş olup saçak altları ahşap malzemeyle kapatılmıştır. Yapının doğu ve batı cephelerinde çatı katlarında üçgen alınlıklar görülmektedir. Bu alınlıklar ahşap malzeme ile kapatılmıştır.

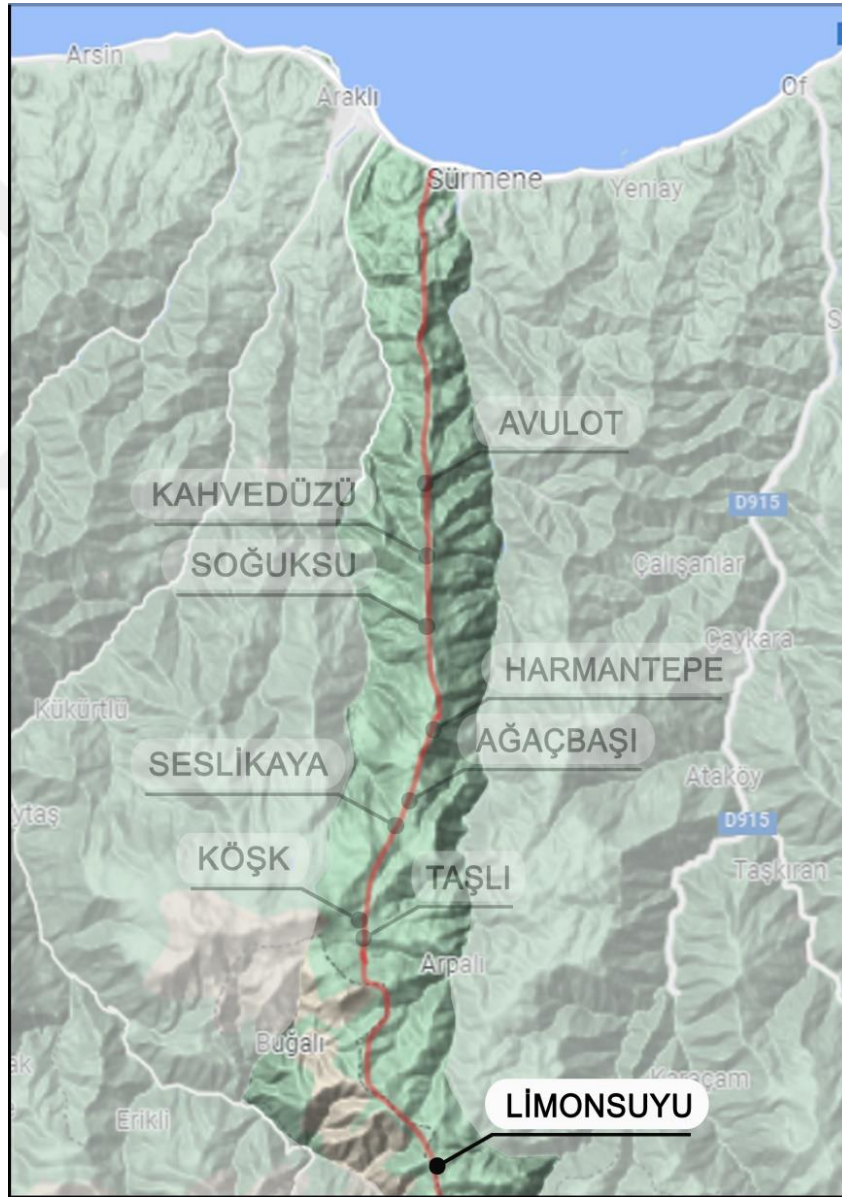
Yapının cephelerindeki taşların bir kısmı dökülmüş olup yer yer bozulmalar görülmektedir. Yapı içerisine girilememiştir. Yapı günümüzde mevsimlik konut olarak kullanılmaktadır.

Tablo 22. Taşlı Han Bölgesi 4 Numaralı Yapı'ya ait kimlik kartı

4 NUMARALI YAPI					
YAPI TÜRÜ	SİVİL	ENLEM	40.6367827824	BOYLAM	40.0586447995
İL	TRABZON	İLÇE	KÖPRÜBAŞI	MAHALLE	ARPALI
YAPIM TARİHİ	BİLİNMIYOR	ADA	101	PARSEL	6
TESCİL DURUMU	TESCİLLİ DEĞİL	ÖZGÜN İŞLEVI	BİLİNMIYOR	MEVCUT DURUMU	KONUT
KONUMU			YAPI TANIMI		
			<p>Doğu-batı yönünde eğimli arazide konumlanmış olan yapı, zemin kat, normal kat ve çatı katından oluşmaktadır. Yapı malzemesi olarak taş ve ahşap kullanılmıştır. Doğu-batı yönünde dikdörtgen planlı olan yapıda muskalı dolma tekniği görülmektedir. Yapının çatısı iki yönde kırma çatıdır.</p>		
KONUM PLANI			YAPI PLANI		
					
YAPI FOTOĞRAFLARI					
					
					

## 2.10.Limonsuyu Han Bölgesi ve Mimari Yapılanma

Sürmene-Bayburt Kervan Yolu'nun dokuzuncu ve son han bölgesi olan Limonsuyu Hanları, Sürmene'den 49,4 km güneyde bulunmaktadır. Limonsuyu Han Bölgesi, günümüzde Tapu Kadastro Genel Müdürlüğü'nden ediniler bilgilere göre, bölgenin doğu tarafı Trabzon ili Çaykara ilçesi Uzuntarla Mahallesi'ne bağlıyken, batı tarafı Gümüşhane ili Merkez ilçesi Güngören Mahallesi olarak kayıtlara geçmiştir. Limonsuyu Han Bölgesi; kuzeyinde Taşlı Han Bölgesi ve güneyinde Bayburt ili ile çevrilidir. Bölgenin rakımı 2400 m'dir.



Şekil 54. Limonsuyu Han Bölgesi'nin konumu

Limonsuyu isminin kaynağı şu hikâyeye dayandırılmaktadır; Osmanlı Padişahı IV. Murat 1635 yılında Safevilere karşı Revan Seferine çıkmıştır. İran'a yapılan ikinci seferi



tamamlanıp, Tebriz'den dönüşe geçen Osmanlı ordusu Erzurum-Kars güzergâhını kullanılarak Limonsuyu Yaylasında konaklamıştır. Konaklama esnasında Padişah su ister ve padişaha yayla suyu verilir. Padişah suyu içtikten sonra “oh ne güzel su limonsuyu kadar güzel ve iyi su” der ve o günden sonra bu bölgenin adı Limonsuyu olarak anılmıştır.

Bölgenin geçmiş tarihinde, insanları ve kervanlarda kullanılan hayvanları barındıran hanların olduğu bilinmektedir. Han yapıları haricinde buraya gelen kervanların ihtiyaçlarını karşılaması için hizmet veren terzi, berber, ayakkabı tamircisi, fırın gibi ticari dükkânların da olduğu söylenmektedir.



Şekil 55. Limonsuyu Han Bölgesi'nden görünüş

Tarihi kervan yolu çevresinde inşa edilmiş olan tarihi yapıların bugünkü durumları kayıt altına alınmak amacıyla incelenen bölgede bir yapı dışında hiçbir tarihi yapıya rastlanamamıştır. Bölgede tarihi yapı kimliğini oluşturmayacak geç dönemlerde inşa edilmiş fazlaca yapı bulunmaktadır. Bu yapılar günümüzde de işlev vermekte olup otel, lokanta, cami, konut gibi işlevlere sahip yapılardır. Bu yapılar geleneksel Doğu Karadeniz mimarisini yansıtmayan yapılardır. Özellikle 5 katlı olarak inşa edilmiş olan otel binası han bölgelerindeki en yüksek yapı olması nedeniyle dikkat çekmektedir.

Bölge tarihi ve özgün görünümünü kaybetmiştir. Bölgedeki yapılar genellikle mevsimlik olarak kullanılmakta olup kış mevsiminde kullanılmamaktadır.

Soğuksu han bölgesindeki mevcut yapıların analizleri yapılmıştır (Şekil 54).



Şekil 56. Limonsuyu Han Bölgesi'nde mevcut yapı incelemesi

### **2.10.1. 1 Numaralı Yapı**

Yapının yapım tarihi ve işlevi bilinmemektedir. Yığma yapım tekniğiyle inşa edilen yapıda malzeme olarak Karadeniz Bölgesi geleneksel yapı malzemesi olan taş ve ahşap kullanılmıştır. Geleneksel konut mimarisinde geri dönüşümlü, doğaya zarar vermeyen, yöresel bölgenin iklim koşullarına uygun ısı geçirgenliğinde, uygulama ve üretimde yüksek enerji ihtiyacı olmayan özelliklere sahip malzemelerin seçilmesi gerekmektedir.

Yapının yığma yapım tekniğiyle inşa edildiği görülmektedir.

Kuzey-güney doğrultusunda dikdörtgen planlı olan yapı, zemin kat ve çatı katından oluşmaktadır. Yapının girişi doğu cephesinde yer almaktadır. Zemin katta iki adet giriş kapısı bulunmaktadır. Kapılar, ahşap ve tek kanatlıdır.

Yapının dıştan üst örtüsü beşik çatıdır. Çatı kaplama malzemesi özgünlüğünü kaybetmiş olup sac malzemeden yapılmıştır. Çatıda bozulmalar gözlemlenmiştir.

Yapının cephelerinde yer yer bozulmalar görülmektedir. Pencere boşlukları ahşap levhalarla kapatılmıştır. Yapı içerisine girilememiştir. Yapı günümüzde kullanılmamaktadır.

Tablo 23. Limonsuyu Han Bölgesi 1 Numaralı Yapı'ya ait kimlik kartı

1 NUMARALI YAPI					
YAPI TÜRÜ	SİVİL	ENLEM	40.5626058571	BOYLAM	40.0961905383
İL	GÜMÜŞHANE	İLÇE	MERKEZ	MAHALLE	GÜNGÖREN
YAPIM TARİHİ	BİLİNMIYOR	ADA	169	PARSEL	1
TESCİL DURUMU	TESCİLLİ DEĞİL	ÖZGÜN İŞLEVI	BİLİNMIYOR	MEVCUT DURUMU	KULLANILMIYOR
KONUMU			YAPI TANIMI		
			<p>Yapı, zemin kat ve çatı katından oluşmaktadır. Yapı malzemesi olarak taş ve ahşap kullanılmıştır. Kuzey-güney yönünde dikdörtgen planlı olan yapıda taş ve ahşap yığma tekniği görülmektedir. Yapının çatısı iki yönde kırma çatıdır. Yapı büyük oranda tahrip olmuştur.</p>		
KONUM PLANI			YAPI PLANI		
					
YAPI FOTOĞRAFLARI					
					
					

### **3.BULGULAR VE İRDELEME**

#### **3.1. Han Bölgelerindeki Tarihi Yapılar**

Sürmene'den başlayıp Bayburt'a devam eden tarihi kervan yolu güzergâhı boyunca kervanların konaklama ve taşıdıkları yüklerin değişimi gibi ihtiyaçlarını karşılamaya imkân veren tarihi han, konut vb. yapılar mevcuttur. Güzergâhtaki bu nitelikli durak noktaları ve yük transfer eylemi 1970'li yıllara kadar aktif olarak kullanıldığı görülmektedir. Günümüzde bu güzergâhın tamamı araç yolu ile gezilip görülebilmektedir.

Yapılan araştırmalara göre tarihi yolun başlangıcı olan Sürmene'den Bayburt il sınırına kadar toplam 12 han bölgesi olduğu bilinmektedir. “Doğu Karadeniz’de Keşfedilmeyi Bekleyen Yeni Bir Turizm Kapısı: Tarihi Hanlar” çalışmasında hanların isimleri iki farklı şekilde sıralanmıştır. Bu sıralamanın ilki; Hayrat Hanları, Avulot Hanları, Kahvedüzü Hanları, Soğuksu Hanları, Ebeler Hanları, Harman Yaylası Hanları, Tefiğin Hanları, Ağaçbaşı Turba Bataklığı ve Hanları, Seslikaya Hanları, Köşk Hanları, Taşlı Hanları ve Limonsuyu Hanları şeklindedir. Hanların bir diğer şekilde yapılmış olan sıralaması ise Hayrat Hanları, Berdos Hanları, Köklük Hanları, Cinani Hanları, Avulot Hanları, Kahvedüzü Hanları, Soğuksu Hanları, Ebeler Hanları, Ağaçbaşı Hanları, Seslikaya Hanları, Köşk Hanları ve Taşlı Hanları şeklindedir.

“Sürmene-Bayburt Kervan Yolu Üzerinde Yer Alan Han Yapıları Ve Mimari Özellikleri” çalışması kapsamında 9 han bölgesi tespit edilmiştir. Bu han bölgeleri kuzeyden güneye doğru sıralı olarak şu şekildedir: Avulot Han Bölgesi, Kahvedüzü Han Bölgesi, Soğuksu Han Bölgesi, Harmantepe Han Bölgesi, Ağaçbaşı Han Bölgesi, Seslikaya Han Bölgesi, Köşk Han Bölgesi, Taşlı Han Bölgesi ve Limonsuyu Han Bölgesi'dir.

Çalışma kapsamında han bölgelerindeki tarihi yapılar, bölgenin tarihi, kuruluş amacı ve işlevi açısından çeşitli sosyal, kültürel ve etnik toplulukların geçiş güzergâhı olan tarihi yol aksı içerisinde ihtiyaçların karşılandığı yapılar olması nedeniyle önem arz etmektedir. Bölgedeki tarihi yapıların tamamının özgün işlevleri öğrenilemediği için tespit edilen tarihi yapıların hangi işlevlerde hizmet verdikleri kayıt altına alınamamıştır. Avulot, Seslikaya ve

Harmantepe Han Bölgelerinde günümüze ulaşabilen hiçbir tarihi han yapısına rastlanmamıştır. Bunun yanı sıra Kahvedüzü Han Bölgesinde 7, Soğuksu Han Bölgesinde 2, Ağaçaş Han Bölgesinde 1, Köşk Han Bölgesinde 3, Taşlı Han Bölgesinde 4 ve Limonsuyu Han Bölgesinde 1 adet olmak üzere toplam 18 tarihi yapıya ulaşılmıştır.







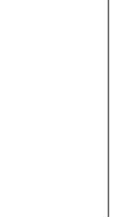
İpek Yolu'nun önemli bir ticaret aksı olan Sürmene-Bayburt Kervan Yolu güzergâhında yer alan han bölgelerinde; yıkılarak günümüze ulaşamayan yapıların yanı sıra harap halde ayakta olan ve işlevi değiştiği için müdahalelere uğrayan yapılar mevcuttur.

Tespit edilen yapılar arasında Kahvedüzü Han Bölgesi 1 ve 3 Numaralı Yapı'nın harap halde olduğu; Kahvedüzü Han Bölgesi 4 ve 6 Numaralı Yapı, Soğuksu Han Bölgesi 1 ve 2 Numaralı Yapı, Köşk Han Bölgesi 2 Numaralı Yapı, Taşlı Han Bölgesi 3 Numaralı Yapı, Limonsuyu Han Bölgesi 1 Numaralı Yapı çeşitli onarımlarla, özgün halini korumadan günümüze ulaşmıştır.

Harap halde olan Kahvedüzü Han Bölgesi 1 ve 3 Numaralı Yapı, bölgenin sert iklim şartları ve yapı içinde yaşayan bireylerin olmayışı nedeniyle kaderine terk edilmiş ve yok olma durumuna gelmiştir.

Kahvedüzü Han Bölgesi 4 Numaralı Yapı'nın özgün hali bozulduğu anlaşılmaktadır. Cephelerde kullanılan yapı malzemesi yenilenmiştir. Kahvedüzü Han Bölgesi 6 Numaralı Yapı ise çeşitli eklemeler neticesinde kuzey ve doğu cephesinden bitişik olan diğer yapılarla bütün haline gelmiştir. Soğuksu Han Bölgesi 1 Numaralı Yapı'nın özellikle çatı bölümünde müdahaleler mevcuttur. Soğuksu Han Bölgesi 2 Numaralı Yapı'da ise artan ihtiyaçların karşılanması için ek bölümler yapılmış ve cephelerde oluşan deformasyonların özgün olmayan şekillerde giderildiği tespit edilmiştir. Köşk Han Bölgesi 2 Numaralı Yapı'nın batı ve güney cephesi geleneksel karakterini kaybedecek şekilde değiştirilmiş ve tuvalet işlevi veren ek bölme inşa edilmiştir. Taşlı Han Bölgesi 3 Numaralı Yapı'nın giriş bölümü değiştirilmiş ve güney yönünde bitişik olarak inşa edilen yani bir yapıdan dolayı yapının özgün beşik çatısı tek yönlü çatı olarak yenilenmiştir. Limonsuyu Han Bölgesi 1 Numaralı Yapı'da kullanılmış olan tuğla malzeme nedeniyle cephelerdeki yapı malzemelerinin değiştirildiği anlaşılmaktadır.

Tablo 24. Han bölgelerinde tespit edilen tarihi yapılar

1 NUMARALI YAPI	2 NUMARALI YAPI	3 NUMARALI YAPI	4 NUMARALI YAPI	5 NUMARALI YAPI	6 NUMARALI YAPI	7 NUMARALI YAPI
						
AYDJOH	KATYEDQND	SOGJXSJ	HARMANTEPE	AGACBAS	SESJ-KYA	KOSK
						
TASJ-	J-MOZSDJ					

### 3.2.Yerleşim Durumu

Sürmene-Bayburt Kervan Yolu üzerinde bulunan yapıların yerleşim durumunu etkileyen birçok etken vardır. Bunlar bölgenin coğrafik yapısı, yol güzergâhı, sosyal ve etnik sebepler olarak sıralanabilir.

Çalışma alanı coğrafi olarak dağlık bir araziye sahip olduğundan yerleşimlerin engebeli arazideki konumu tarihi yapıların yer seçimini etkilemiştir. Yerleşimler genel olarak vadinin sırt bölgesinde konumlanmak zorunda kalmıştır. Bu zorunluluk yapı inşasında avantaja dönüştürülüp doğu-batı yönündeki eğim bodrum kat olarak değerlendirilmiştir. Eğimli arazide yer alan ve arazinin eğimi nedeniyle bodrum kata sahip yapılar: Kahvedüzü Han Bölgesi-1, 3, 5 ve 7 Numaralı Yapı, Ağaçaşlı Han Bölgesi-1 Numaralı Yapı, Köşk Han Bölgesi-1, 2 ve 3 Numaralı Yapı, Taşlı Han Bölgesi-1, 2 ve 4 Numaralı Yapı'dır.

Yerleşimlerin arazi koşullarının imkân verdiği yerlerde düz alanlarda kurulduğu görülmektedir. Arazi eğimlerinin az olduğu Soğuksu Han Bölgesi-1 Numaralı Yapı ve Limonsuyu Han Bölgesi-1 Numaralı Yapı'da ise bodrum kata rastlanamamıştır.

Soğuksu Han Bölgesi yerleşim açısından diğer bölgelerden farklılık göstermektedir. Bölgeden geçen kervan yolu güzergâhının doğu yönündeki arazi eğiminin az olması nedeniyle yerleşim bu alanda kurulmuştur. Arazi eğiminin az olduğu alana kervan yolu güzergâhtan ayrılan tali bir yol inşa edilmiş, bölgedeki yapılar bu yol çevresinde konumlanmıştır. Kervan yolu güzergâhının batısında ise arazi eğiminin fazla olması nedeniyle hiçbir yapıya rastlanamamıştır.

Yerleşim durumunu etkileyen bir diğer özellik de bölgedeki kervan yolu güzergâhıdır. Vadilerin sırt bölgesinden geçen tarihi yol güzergâhı han yapılarını ve diğer tarihi yapıların yer seçimini etkilemiş ve yapılar han güzergâhıyla doğrudan ilişki kuracak şekilde konumlanmıştır. Bu durum kervanların yol güzergâhını değiştirmeden ihtiyaçlarını karşılamaya olanak sağlamıştır.

Çalışma alanı kapsamında han yapılarının yerleşim durumunu etkileyen önemli faktörlerden bir diğeri ise han yerleşkesinin yakın çevresinde ve komşu vadilerde bulunan yerleşim alanlarıdır. Han yapıları bölge halkı için hizmet veren ticaret yapılarını bünyesinde barındırması açısından önemlidir. Günümüzde yalnızca konaklama, yeme-içme ve erzak alışverişi hizmeti veren ticaret yapılarının varlığı tespit edilmiş olsa da geçmiş



dönemlerde ayakkabıcı, manifaturacı, bakkal gibi çeşitli işlevlerdeki yapıların mevcut olduğu bilinmektedir. Kervan yolu güzergâhının çevresinde yer alan han bölgeleri, çevredeki yayla yerleşimleri için kırsal pazar niteliğindedir. Han bölgelerinin çevre yaylalarında konaklayan insanlar çeşitli ihtiyaçlarını bu bölgelerde karşılayabilmektedir.

Şekil 57. Han bölgelerinde tespit edilen yapıların konumlarını gösteren harita

Taşlı Han Bölgesi-1 Numaralı Yapı dışındaki tüm yapılar kuzey-güney



doğrultusunda araziye yerleştirilmiştir. Yapılar coğrafik yapının eğimli olduğu yerlerde doğu-batı yönündeki eğime oturacak şekilde konumlandırılmıştır. Bu konumlanma biçimi yapıların plan özelliklerini etkilemiş ve toprak kotunun altındaki bodrum katı genellikle ahır veya depolama alanı olarak kullanılmıştır. Taşlı Han Bölgesi-1 Numaralı Yapı diğer yapılardan farklı olarak doğu-batı yönündeki eğime dik bir şekilde aynı doğrultuda konumlanmıştır.

### 3.3. Plan Şeması

Çalışma alanı kapsamında incelenen dokuz han bölgesinde yer alan 18 yapıdan 13 tanesine ait plan şemaları çizilmiştir. Avulot, Harmantepe ve Seslikaya Han Bölgeleri'nde günümüze ulaşabilen tarihi han yapısı tespit edilememiş, varlığı bilinen yapıların ise plan şemalarına dair bilgiye ulaşılammıştır. Limonsuyu Han Bölgesi'nde varlığını sürdüren bir yapı olmasına karşın (Limonsuyu Han Bölgesi-1 Numaralı Yapı), yapının mevcutta harap durumda olması plan şeması çıkartılamamıştır.

Kahvedüzü Han Bölgesi'nde bulunan 1, 2, 5 ve 7 numaralı, Soğuksu Han Bölgesi'nde bulunan 1 ve 2 numaralı, Ağaçaş Han Bölgesi'nde bulunan 1 numaralı, Köşk Han Bölgesi'nde bulunan 1, 2 ve 3 numaralı, Taşlı Han Bölgesi'nde bulunan 1, 2 ve 4 numaralı yapılar incelenmiş ve plan şemaları çıkartılmıştır. Bu hanlar, halen ayakta ve içine girilebilecek veya en azından dış ölçüm yapmaya imkân tanıyan nitelikteki yapılardır.

Plan şemaları incelendiğinde, genel olarak çalışma alanı kapsamında ki han yapılarında kuzey-güney doğrultusunda dikdörtgen biçimlenme görülürken, kare veya kare yakın ve doğu-batı doğrultusunda dikdörtgen plan tiplerine de rastlanmaktadır.

Yapılar, biçimsel özelliklerinin yanı sıra, zemin ve bodrum kat girişlerinin yönleri ve plan organizasyonları bakımından incelendiğinde, girişlerin engebeli arazi ve kervan yolu ile ilişkili olarak planlandığı anlaşılmaktadır. Nitekim kervan yolunun doğusunda yer alan yapıların (Kahvedüzü Han Bölgesi-2, 4 ve 6 Numaralı Yapı, Köşk Han Bölgesi-2 ve 3 Numaralı Yapı, Taşlı Han Bölgesi-4 Numaralı Yapı) ana girişlerinin batı veya güney yönünde, yolun batısında yer alan yapıların (Kahvedüzü Han Bölgesi-1, 3, 5 ve 7 Numaralı Yapı, Ağaçaş Han Bölgesi-1 Numaralı Yapı, Köşk Han Bölgesi- 1 Numaralı Yapı, Taşlı Han Bölgesi-1, 2 ve 3 Numaralı Yapı, Limonsuyu Han Bölgesi-1 Numaralı Yapı) ise ana girişlerinin doğu veya batı yönünde bulunduğu görülmektedir (Tablo 1).

Soğuksu Han Bölgesi yerleşim açısından diğer bölgelerden farklı bir özelliğe sahiptir. Bölgedeki yerleşim, kervan yolu güzergâhının hemen yanından ayrılan tali bir yol çevresinde konumlanmıştır. Kervan yolu güzergâhının doğusunda, arazi eğiminin az olması nedeniyle bu düz alanda yerleşim kurulmuştur. Kervan yolu güzergâhının doğusunda yer alan Soğuksu Han Bölgesi'nde tespit edilen yapıların girişleri tali yoldan sağlanmaktadır. Yapıların girişleri doğu yönünde yer almaktadır.

Yapıların bir kısmında sonradan eklenmiş bölümler tespit edilmiştir. Soğuksu Han Bölgesi 2 Numaralı Yapı, Köşk Han Bölgesi 2 ve 3 Numaralı Yapı'da sonradan eklenmiş

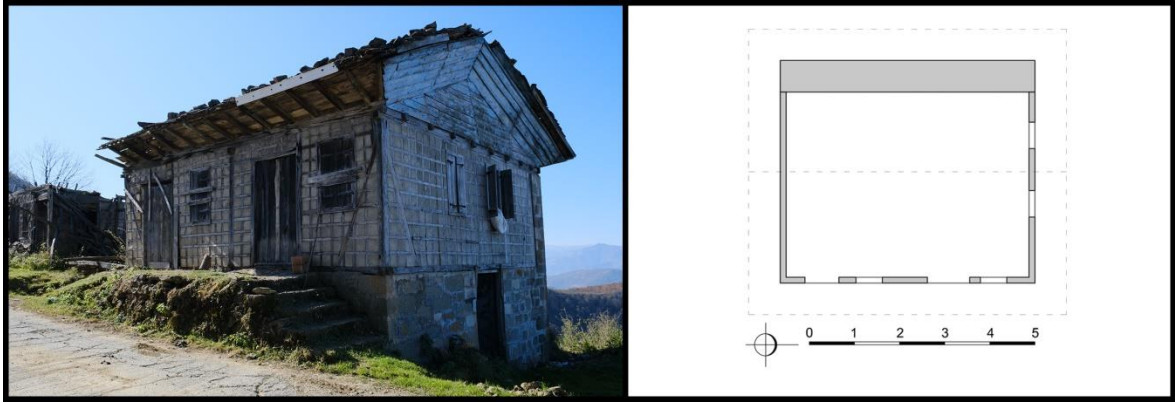
tuvalet ve banyo olarak kullanılan b6l6mler yer almaktadır. Bu b6l6mler kullanıccıların ihtiyaçlarının karşılayamaması 6zerine yapılmış olup tuğla yığma veya betonarme olarak inşa edilmiştir.



Tablo 25.Sürmene-Bayburt Kervan Yolu'ndaki tarihi yapıların plan şemalarının biçim ve girişlerinin şematik değerlendirilmesi

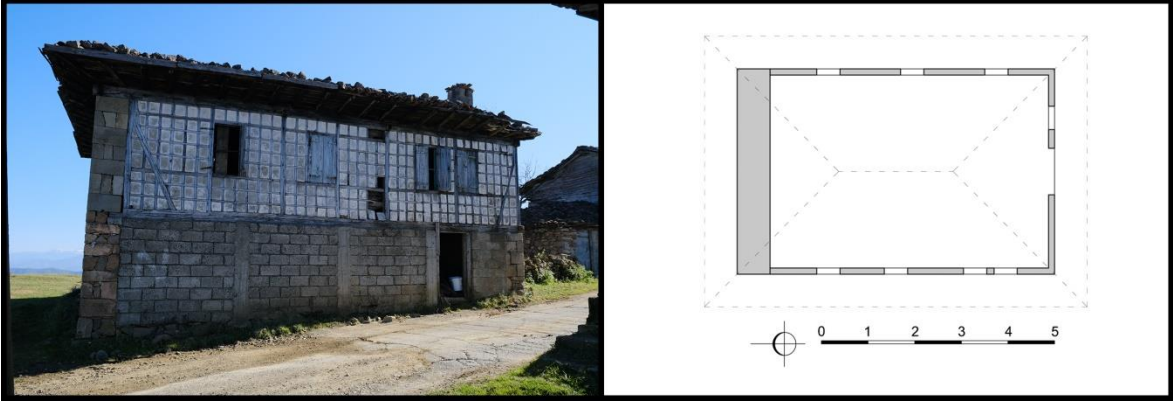
K A H V E D Ü Z Ü	1 NUMARALI YAPI	2 NUMARALI YAPI	3 NUMARALI YAPI	4 NUMARALI YAPI
S O Ğ U K S U H A N B.	1 NUMARALI YAPI	2 NUMARALI YAPI	1 NUMARALI YAPI	
K Ö Ş K H A N	1 NUMARALI YAPI	2 NUMARALI YAPI	3 NUMARALI YAPI	
T A Ş L I H A N	1 NUMARALI YAPI	2 NUMARALI YAPI	3 NUMARALI YAPI	4 NUMARALI YAPI
L İ M O N S U Y U H A N	1 NUMARALI YAPI			

Kahvedüzü Han Bölgesi'nde bulunan 1 Numaralı Yapı'nın içerisine girilememiştir. Yapının iç mekan organizasyonu tespit edilememişse de dış ölçüleri alınarak plan şeması çıkarılmıştır. Kuzey-güney doğrultusunda dikdörtgen planlı olan yapının zemin kat girişi kervan yoluna bakan cephede doğu yönündedir. Yapıda iki adet giriş kapısı yer almaktadır. Kahvedüzü Han Bölgesi'de bulunan 7 Numaralı Yapı'nın plan şeması ve giriş kapıları dikkate alındığında yapılarda birden fazla giriş kapısının yer alması, yapıların iç mekânlarında ayrı işlevde kullanılan bölümlerin var olduğunu düşündürmektedir. Yapıların bir bölümünün konaklama mekânı olarak diğer bölümün ise ortak alan-dükkan vb. işlevlerde kullanıldığı tahmin edilmektedir. Bu varsayım yapılarda birden fazla giriş kapısının yer alma sebebini açıklamaktadır. Yapının bodrum kat girişi ise kuzey yönünde yer almaktadır.



Şekil 58. Kahvedüzü Han Bölgesi'nde yer alan 1 Numaralı Yapı'ya ait plan şeması

Kahvedüzü Han Bölgesi'nde bulunan 2 Numaralı Yapı'nın döşeme ve duvarlarının bir bölümü yıkılmıştır. Bu sebeple yapının içerisine girilememiştir. Yapının iç mekan organizasyon şeması oluşturulamamışsa da dış ölçüleri alınarak plan şeması çıkarılmıştır. Kuzey-güney doğrultusunda dikdörtgen planlı olan yapı az eğimli bir arazide konumlanmıştır. Yapının arazideki konumlanmasından dolayı bodrum kat girişi yol ile doğrudan ilişkili olarak batı yönünde yer almaktadır. Yapının zemin kat girişi ise güney yönünde olup giriş kotuna merdivenle ulaşılmaktadır.



Şekil 59. Kahvedüzü Han Bölgesi'nde yer alan 2 Numaralı Yapı'ya ait plan şeması

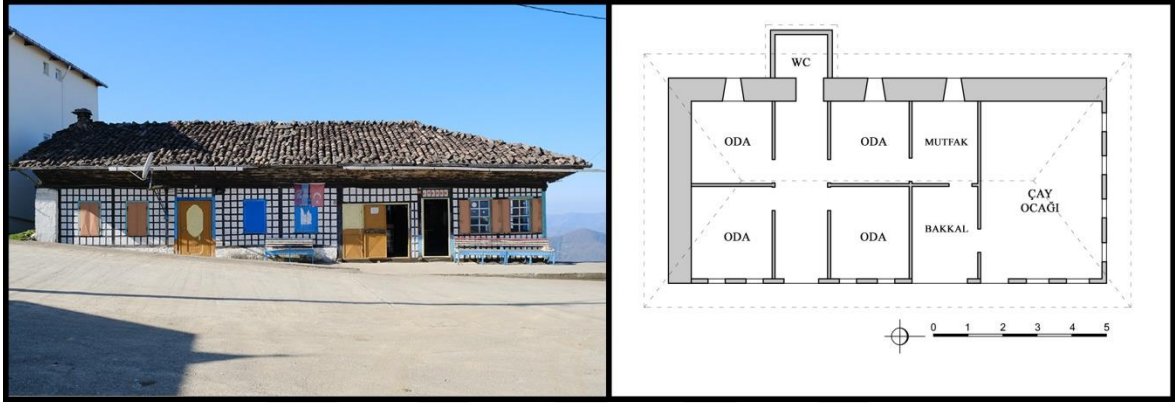
Kahvedüzü Han Bölgesi'nde bulunan 5 Numaralı Yapı'nın iç mekan organizasyon şeması oluşturulamamışsa da dış ölçüleri alınarak çıkartılan plan şemasına göre yapı kuzey-güney doğrultusunda dikdörtgen planlıdır. Yapının zemin kat girişi kervan yolu ile ilişkili olarak doğu yönünde, arazi eğimine oturmuş yapının bodrum kat girişi toprak kotunun altında ve kuzey yönünde yer almaktadır.



Şekil 60. Kahvedüzü Han Bölgesi'nde yer alan 5 Numaralı Yapı'ya ait plan şeması

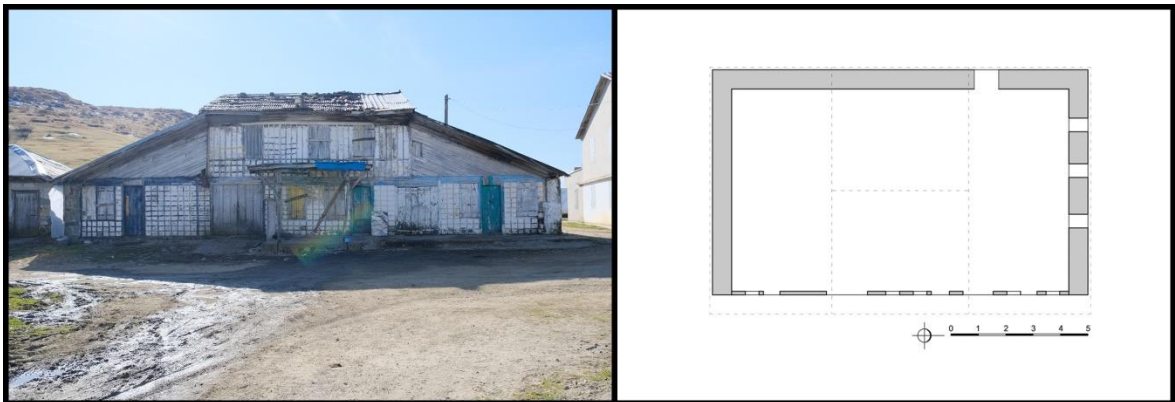
Kahvedüzü Han Bölgesi'nde bulunan 7 Numaralı Yapı Sürmene-Bayburt Kervan Yolu üzerindeki han yapıları arasında en iyi korunmuş olan yapıdır. Kuzey-güney doğrultusunda dikdörtgen planlı olan yapının zemin kat girişleri kervan yolu ile doğrudan ilişkili olacak şekilde doğu yönünde yer almaktadır. Arazi eğimine oturmuş olan yapının bodrum kat girişi ise kuzey yönünde yol kotunun altında yer almaktadır. Han yapısının zemin katı dört yatak odası, çay ocağı, mutfak, bakkal ve tuvalet bölümlerinden oluşmaktadır. Bugün kullanılmamakla birlikte yapının orjinal durumunda bodrum kat ahır işlevini üstlenmiştir. Zemin kat iki bölümlü olarak kullanılmaktadır. Buna bağlı olarak yapı doğu yönden iki ayrı girişe sahipken, birinci bölüm odalar ve tuvalet, ikinci bölüm ise çay ocağı, bakkal ve mutfaktan oluşmaktadır. Dört odaya sahip hanın odaları iç sofaya

açılmakta, sofanın batı ucunda, dış duvar yüzeyine sonradan eklenmiş veya yenilenmiş ortak tuvalet içermektedir. İkinci bölümde ise ana giriş görevi gören, günümüzde çay ocağı olarak kullanılan bölüm ile çay ocağına açılan bakkal, bakkala açılan mutfaktan oluşmaktadır. Bu iki bölüm arasındaki tek bağlantı batı yöndeki odadan mutfaka, mutfaktan da bakkala geçiş ile sağlanmaktadır. Bakkal ve çay ocağı bölümleri yöre halkı ve diğer ziyaretçiler tarafından kullanılsa da konaklama bölümleri günümüzde han sahibinin yaşam alanı olarak hizmet vermektedir.



Şekil 61. Kahvedüzü Han Bölgesi'nde yer alan 7 Numaralı Yapı'ya ait plan şeması

Soğuksu Han Bölgesi'nde bulunan 1 Numaralı Yapı'nın iç mekan organizasyon şeması oluşturulamamıştır. Yapının dış ölçüleri alınarak plan şeması çıkarılmıştır. Kuzey-güney doğrultusunda dikdörtgen planlı olan yapının zemin kat girişleri doğu yönünde yer almaktadır. Yapının iç mekan organizasyonunun oluşturulamamasına karşın yapıda dört adet girişin bulunması ve çatı düzenlemesinin üç kademedan oluşması, yapının plan şemasının birden fazla konaklama bölümünün var olduğunu düşündürmektedir.



Şekil 62. Soğuksu Han Bölgesi'nde yer alan 1 Numaralı Yapı'ya ait plan şeması

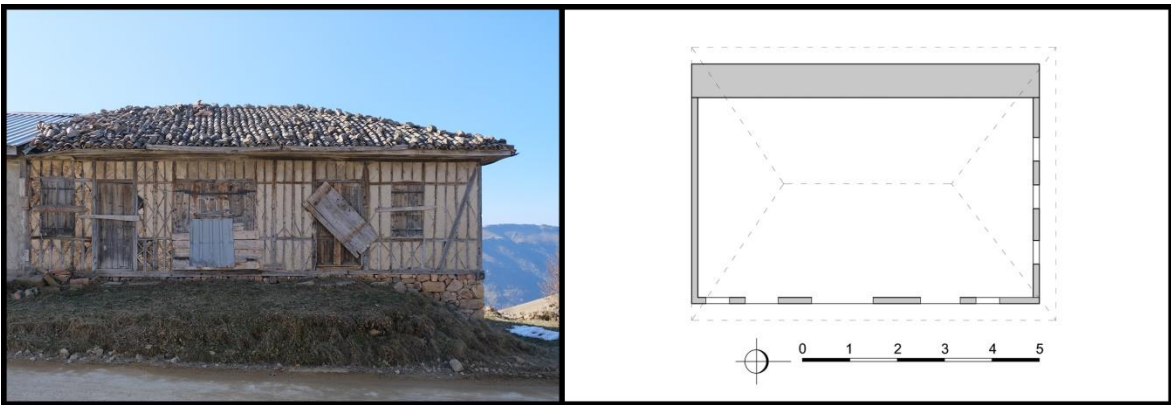
Soğuksu Han Bölgesi'nde bulunan 2 Numaralı Yapı'nın iç mekan organizasyon şeması oluşturulamamışsa da dış ölçüleri alınarak plan şeması çıkarılmıştır. Kuzey-güney

doğrultusunda dikdörtgen planlı olan yapının zemin kat girişleri doğu yönünde yer almaktadır. Yapının bodrum kat girişi ise güney yönündedir.



Şekil 63. Soğuksu Han Bölgesi'nde yer alan 2 Numaralı Yapı'ya ait plan şeması

Ağaçbaşı Han Bölgesi'nde bulunan 1 Numaralı Yapı'nın iç mekan organizasyonu tespit edilememişse de dış ölçüleri alınarak plan şeması çıkarılmıştır. Kuzey-güney doğrultusunda dikdörtgen planlı olan yapının doğu yönünde bulunan iki girişi yol ile doğrudan ilişkilidir. Kahvedüzü Han Bölgesi'de bulunan 7 Numaralı Yapı'nın plan şeması ve giriş kapıları dikkate alındığında yapıda iki giriş kapısının yer alması, yapının iç mekânlarında ayrı işlevde kullanılan bölümlerin var olduğunu düşündürmektedir. Yapıların bir bölümünün konaklama mekânı olarak diğer bölümün ise ortak alan-dükkan vb. işlevlerde kullanıldığı tahmin edilmektedir. Bu varsayım yapılarda birden fazla giriş kapısının yer alma sebebini açıklamaktadır. Arazi eğimine oturan yapının bodrum kat girişi ise kuzey yönündedir. Bodrum kat girişi kervan yolu kotunun altında bulunmaktadır.

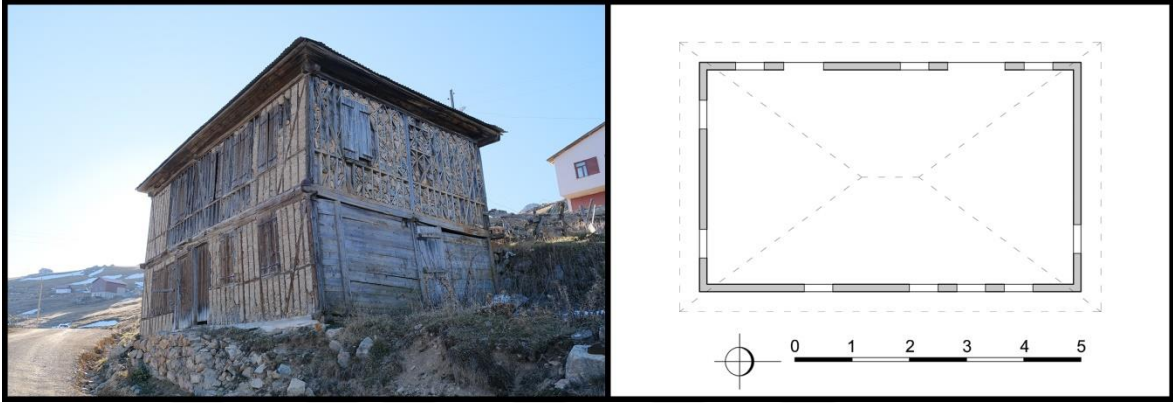


Şekil 64. Ağaçbaşı Han Bölgesi'nde yer alan 1 Numaralı Yapı'ya ait plan şeması

Köşk Han Bölgesi'nde bulunan 1 Numaralı Yapı günümüzde mevsimlik konut olarak hizmet vermektedir. Kuzey-güney yönünde dikdörtgen planlı olan yapının zemin kat girişleri batı yönünde yer almaktadır. Kahvedüzü Han Bölgesi'de bulunan 7 Numaralı

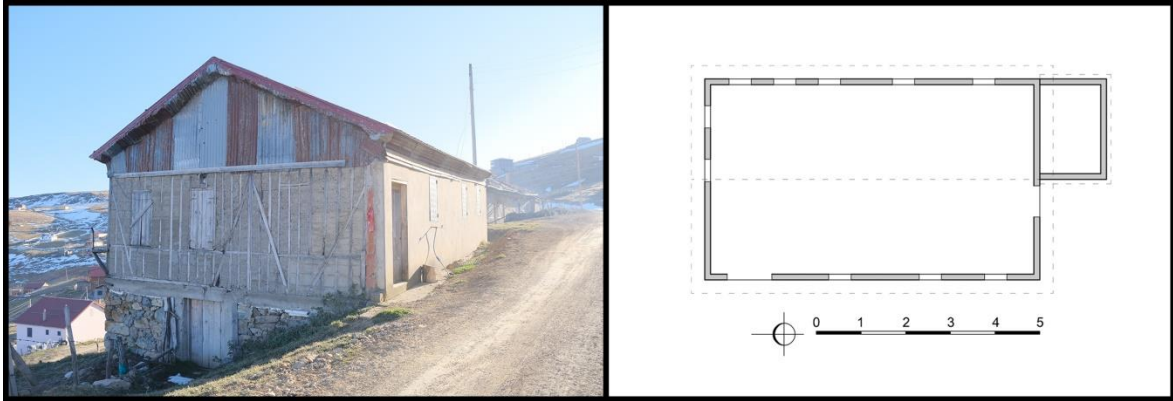


Yapı'nın plan şeması ve giriş kapıları dikkate alındığında yapıda iki giriş kapısının yer alması, yapının iç mekânlarında ayrı işlevde kullanılan bölümlerin var olduğunu düşündürmektedir. Yapıda bir giriş kapısının konaklama bölümüne, diğer giriş kapısının ise konaklama-ortak alan-dükkan gibi farklı işlevde kullanılan bölüme hizmet verdiği tahmin edilmektedir. Yapının bodrum kat girişi doğu yönündedir.



Şekil 65. Köşk Han Bölgesi'nde yer alan 1 Numaralı Yapı'ya ait plan şeması

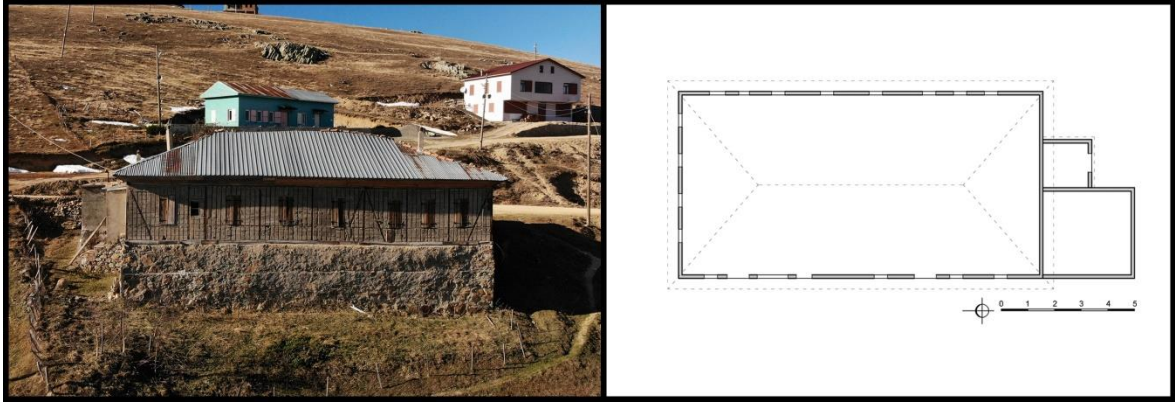
Köşk Han Bölgesi'ndeki 2 Numaralı Yapı'nın içerisine girilememiş ve dış ölçüleri alınarak plan şeması çıkarılmıştır. Kuzey-güney doğrultusunda dikdörtgen planlı olan yapının zemin kat girişi kervan yolu ile doğrudan ilişkili olarak batı yönünde yer almaktadır. Yapının bodrum kat girişi ise kuzey yönündedir.



Şekil 66. Köşk Han Bölgesi'nde yer alan 2 Numaralı Yapı'ya ait plan şeması

Köşk Han Bölgesi'ndeki 3 Numaralı Yapı'nın içerisine girilememiş olsa da dış ölçüleri alınarak plan şeması çıkarılmıştır. Kuzey-güney doğrultusunda dikdörtgen planlı olan yapının zemin kat girişleri batı yönünde yer almaktadır. Yapıda üç giriş kapısının yer alması, Kahvedüzü Han Bölgesi'de bulunan 7 Numaralı Yapı'nın plan şeması ve giriş kapıları dikkate alındığında, yapının iç mekânlarında ayrı işlevde kullanılan bölümlerin var olduğunu düşündürmektedir. Giriş kapılarının konaklama, ortak alan, dükkân gibi farklı

işlevlerde kullanılan mekanlara doğrudan ulaşım sağladığı tahmin edilmektedir. Yapının bodrum kat girişi ise yol kotunun altında, kuzey yönündedir.



Şekil 67. Köşk Han Bölgesi'nde yer alan 3 Numaralı Yapı'ya ait plan şeması

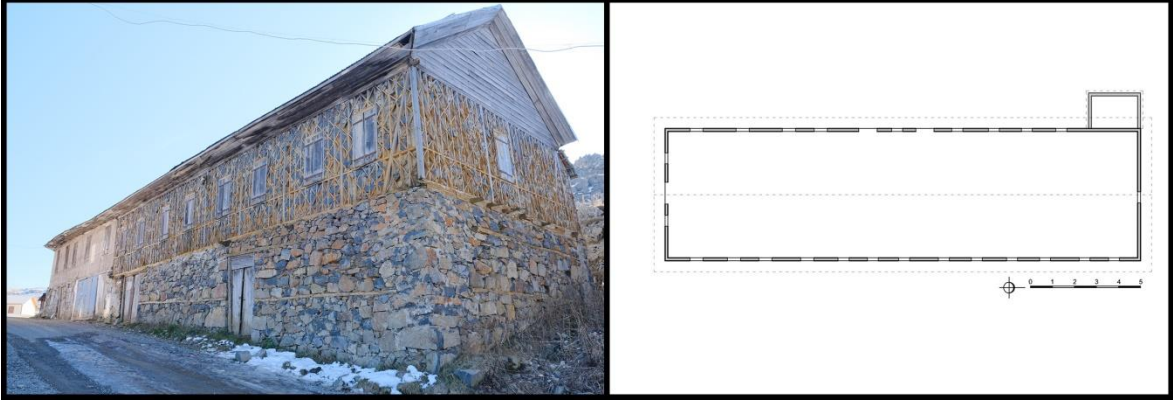
Taşlı Han Bölgesi'nde bulunan 1 Numaralı Yapı'nın içerisine girilememiş ve dış ölçüleri alınarak plan şeması çıkarılmıştır. Kuzey-güney doğrultusunda dikdörtgen planlı olan yapının zemin kat girişi batı yönünde yer almaktadır. Yapının bodrum kat girişi ise doğu yönündedir.



Şekil 68. Taşlı Han Bölgesi'nde yer alan 1 Numaralı Yapı'ya ait plan şeması

Taşlı Han Bölgesi'nde bulunan 2 Numaralı Yapı Sürmene-Bayburt Kervan Yolu üzerindeki en büyük boyutlara sahip yapıdır. Yapı günümüzde mevsimlik olarak kullanılan yayla evi olarak hizmet vermektedir. Yapı'nın içerisine girilememişse de dış ölçüleri alınarak plan şeması çıkarılmıştır. Kuzey-güney doğrultusunda dikdörtgen planlı olan yapının zemin katına güney ve batı cephelerinden giriş sağlanmaktadır. Yapının güney cephesinde bir, batı cephesinde ise iki adet giriş kapısı yer almaktadır. Yapını güney cephesinde yer alan girişin ana giriş olduğu tahmin edilmektedir. Yapıda üç giriş kapısının yer alması, yapının iç mekânlarında ayrı işlevde kullanılan bölümlerin var olduğunu düşündürmektedir. Giriş kapılarının konaklama ve ortak alan olarak kullanılan mekanlara

doğrudan ulaşım sağladığı tahmin edilmektedir. Yapının bodrum kat girişleri ise doğu yönündedir.



Şekil 69. Taşlı Han Bölgesi'nde yer alan 2 Numaralı Yapı'ya ait plan şeması

Taşlı Han Bölgesi'nde bulunan 4 Numaralı Yapı geleneksel karakterde, tipik bir yayla evidir. Yapının içerisine girilememiş ve dış ölçüleri alınarak plan şeması çıkarılmıştır. Doğu-batı doğrultusunda eğime oturan yapı dikdörtgen planlıdır. Yapının zemin kat girişleri kuzey ve güney cephesinde yer almaktadır. Yapıda yer alan karşılıklı iki kapı düzeni Doğu Karadeniz geleneksel mimarisinde sıklıkla rastlanılan bir kullanımdır. İçerisine girilemediği için plan şeması çıkarılmayan 4 Numaralı Yapı'daki karşılıklı iki kapının kuzey yönündeki girişi bahçeye ve bodrumda bulunan ahır bölümüne ulaşım için kullanıldığı tahmin edilmektedir. Aynı zamanda karşılıklı giriş kapıları ile konut içinde hava akımı da elde edilmiştir. Yağıştan ve rüzgârdan korunmak için, yerleşilen arazinin korunaklı bölümünde konumlandırılmıştır. Yapının bodrum kat girişi ise kuzey yönündedir.



Şekil 70. Taşlı Han Bölgesi'nde yer alan 4 Numaralı Yapı'ya ait plan şeması

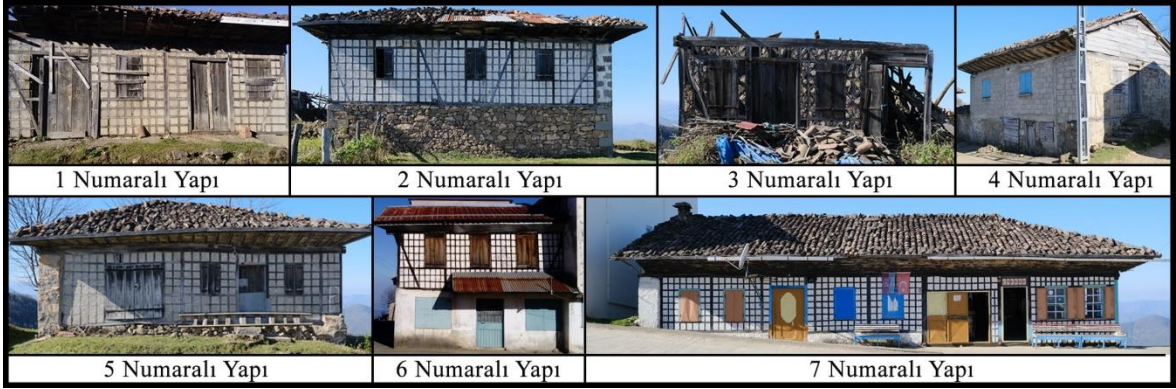
### 3.4. Cephe Özellikleri / Malzeme ve Yapım Tekniği

Anadolu'da gerek Selçuklular ve gerekse Osmanlı Dönemlerinde inşa edilmiş Hanlar, yolcuların, tüccarların konaklamaları ve bu esnada gerekli ihtiyaçlarını karşılamak üzere tasarlanmış yapılar olarak, mimarlık tarihinin önemli öğelerindedir. Hanlar, alt katları yolcuların hayvanlarını barındıracak, eşyalarını depolayacak şekilde düzenlenmiş; üst katları ise yatı amaçlı odalardan oluşturulmuştur. Hanlarda ve Han çevresi alanlarda nalbant, demirci, kahve, bakkal gibi işlevlerin yanı sıra ibadet içinde cami, mescit de yapılmıştır (Turkan, 2007).

Çalışma alanı kapsamında incelenen tarihi yapıların cephelerinde ahşap ve taş malzemenin kullanıldığı görülmektedir. Bölgelerde taş yığma, ahşap yığma, taş ve ahşabın bir arada kullanıldığı karma yapım teknikleri yer almaktadır. Han bölgelerinde özellikle göz dolma ve muskalı dolmalı cepheler dikkat çekmektedir. Tespit edilen yapıların cephelerinde bozulmalar olmasına rağmen birçoğu özgünlüğünü korumaktadır.

Kahvedüzü Han Bölgesi'nde tespit edilen yapılarda Doğu Karadeniz Bölgesi'ne özgü olan göz dolma yapım tekniği yoğun bir şekilde kullanılmıştır. Bölgede yer alan 1, 2, 5, 6 ve 7 Numaralı Yapı'da göz dolma yapım tekniği kullanılmıştır. 1 Numaralı Yapı'nın kuzey ve doğu cephesinde göz dolma yapım tekniği görülürken batı cephesi taş yığma olarak inşa edilmiştir. Yapının güney cephesi beton kullanılarak yenilenmiştir. 2 Numaralı Yapı'nın kuzey cephesinde taş yığma yapım tekniği görülürken doğu, batı ve güney cephelerinde göz dolma yapım tekniği kullanılmıştır. Üst örtüsü çöktüğü için kullanılmayacak halde olan 3 numaralı yapının muskalı dolma teknikle inşa edildiği cephelerden anlaşılmaktadır. 4 Numaralı Yapı geleneksel cephe karakterini neredeyse tamamen kaybetmiştir. Yapının doğu cephesi beton kullanılarak yenilenmişse de güney cephesinde ahşap ve taş yığma yapım teknikleri görülmektedir. 5 Numaralı Yapı'nın güney cephesi taş yığma yapım tekniğiyle inşa edilmişken diğer cephelerinde göz dolma yapım tekniği kullanılmıştır. Özgünlüğünü büyük ölçüde kaybetmiş olan 6 Numaralı Yapı'nın yalnızca 1.kat güney cephesinde göz dolma yapım tekniği görülmektedir. 7 Numaralı Yapı'nın batı cephesi yığma taş sistemle inşa edilmişken diğer cephelerinde göz dolma teknik kullanılmıştır.

Arazi eğimine oturacak şekilde tasarlanan yapıların bodrum kat duvarlarının tamamı, kaba yonu veya moloz taş malzemeden taş yığma şekilde yapılmıştır. 6 Numaralı Yapı'da tespit edilen müdahaleler ve cephelerdeki sıva uygulamaları nedeniyle taş yığma sistemi görülememektedir.



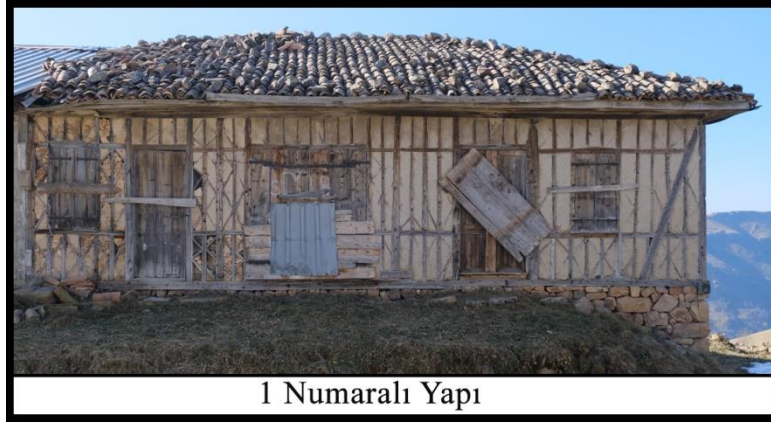
Şekil 71. Kahvedüzü Han Bölgesi'nde yer alan yapıların cepheleri

Soğuksu Han Bölgesi'nde bulunan iki adet tarihi yapının cephelerinde bozulmalar meydana gelmiştir. 1 Numaralı Yapı'nın cephelerinde göz dolma sistem görülürken 2 Numaralı Yapı'nın cephelerinde ise muskalı dolma ve bağdadi cephe sistemleri karma olarak kullanılmıştır. 2 Numaralı Yapı'nın bodrum kat duvarları moloz taş malzemedен taş yığma tekniğiyle inşa edilmişken 1 Numaralı Yapı'nın bodrum katı bulunmamaktadır.



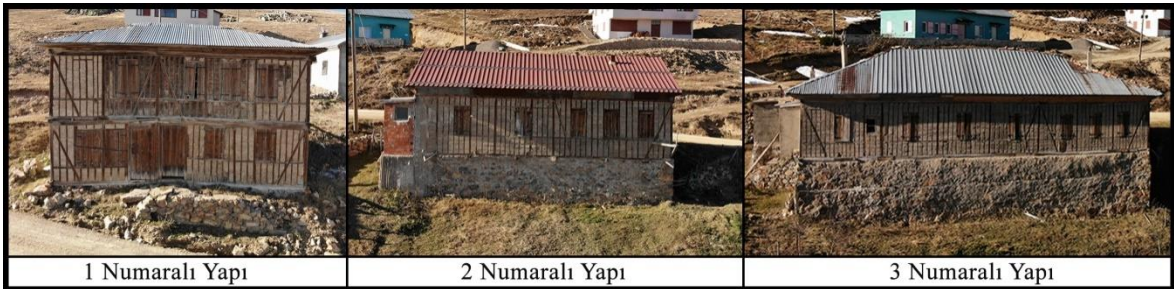
Şekil 72. Soğuksu Han Bölgesi'nde yer alan yapıların cepheleri

Ağaçbaşı Han Bölgesi'nde bulunan tarihi yapının cephelerinde bozulmalar görülmektedir. 1 Numaralı Yapı'nın cephelerinde muskalı dolma ve taş yığma yapım tekniği tespit edilmiştir. Yapının bodrum kat cepheleri ve zemin kat batı cephesi moloz taş malzemedен taş yığma şekilde yapılmıştır. Zemin kat kuzey ve doğu cephelerinde muskalı dolma yapım tekniği görülmektedir. Bu cephelerin köşelerinde yançalmalar yer almaktadır. Cephelerde, muskalı dolmaların üzerleri sıva ile kapatılmış olup bu sıvalar yer yer dökülmüştür. Yapının güney cephesine bitişik olarak inşa edilen yeni bir yapıdan dolayı bu cephenin özellikleri incelenememiştir.



Şekil 73. Ağaçaçbaşı Han Bölgesi'nde yer alan yapının cephesi

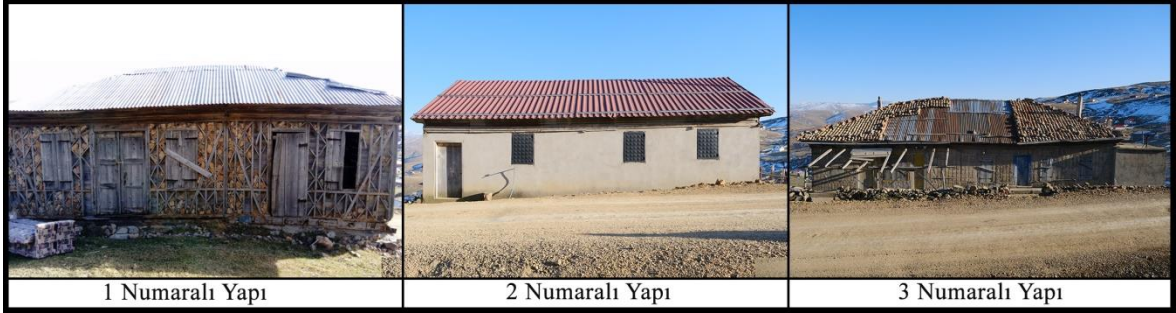
Köşk Han Bölgesi'nde bulunan üç adet tarihi yapının cepheleri birbirleriyle benzerlik göstermektedir. Tüm bölgelerde olduğu gibi Köşk Han Bölgesi'ndeki tarihi yapıların cepheleri birbirinden farklı tekniklerle inşa edilmektedir. 1, 2 ve 3 Numaralı Yapı'nın doğu cephelerinde bağdadi sistem görülmektedir. Arazi eğimine oturacak şekilde inşa edilmiş olan yapılardan 1 Numaralı Yapı'nın bodrum katının doğu cephesinde de bağdadi sistem görülmektedir. Yapının kuzey ve güney cephelerinde ise ahşap yığma sistem görülmektedir. Yapının batı cephesi toprak kotunun altında kalmaktadır. 2 ve 3 Numaralı Yapı'nın kuzey, güney ve doğu cepheleri moloz taş malzemedен taş yığma şekilde inşa edilmiştir. Yapıların batı cepheleri ise toprak kotunun altında yer almaktadır.



Şekil 74. Köşk Han Bölgesi'nde yer alan yapıların doğu cepheleri

Köşk Han Bölgesi'ndeki 1 Numaralı Yapı'nın batı cephesinde muskalı dolma yapım tekniği görülmektedir. 2 Numaralı Yapı'nın batı cephesi tamamen sıva ile kapatılmış olup bu cephe, geleneksel karakterini yitirmiş durumdadır. 3 Numaralı Yapı'nın batı cephesinde ise bağdadi sistem görülmektedir. Bağdadi yapım tekniğiyle inşa edilen cephelerin köşelerinde yan çalma elemanı açıkça görülmektedir.

2 ve 3 Numaralı Yapı'nın güney cephelerinde betonarme olarak yapılmış tuvalet olarak işlev veren ek bölümler yer almaktadır.



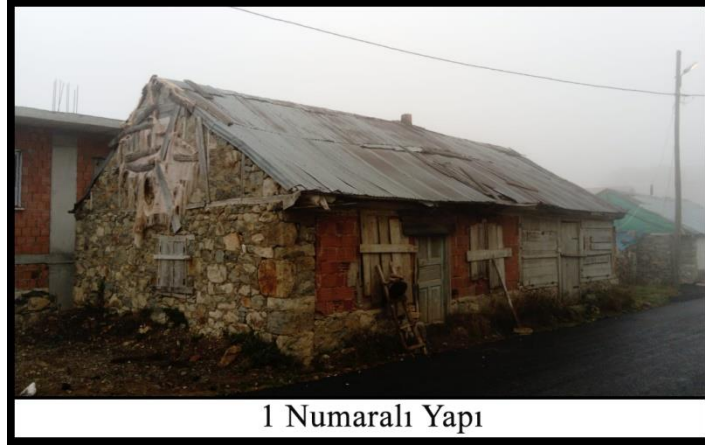
Şekil 75. Köşk Han Bölgesi'nde yer alan yapıların batı cepheleri

Taşlı Han Bölgesi'nde yer alan dört adet tarihi yapı içerisinde 1 Numaralı Yapı'nın zemin kat cephelerinde bağdadi yapım tekniği görülürken bodrum kat cepheleri taş yığma yapım tekniğiyle inşa edilmiştir. Han bölgeleri arasında en büyük boyutlara sahip yapı olan 2 Numaralı Yapı orta akstan ayrılarak farklı iki yapım tekniğiyle inşa edilmiştir. Yapının ortadan kuzeye doğru olan cephelerinde muskalı dolma yapım tekniği görülürken ortadan güneye doğru olan cephelerinde bağdadi tekniği kullanılmıştır. 3 Numaralı Yapı'nın cephelerinde karma teknikler görülmektedir. Kuzey ve doğu cephelerinin bir kısmı muskalı dolma yapım tekniği ile yapılmışken diğer kısmında ahşap yığma sistem kullanılmıştır. 4 Numaralı Yapı'nın cephelerinde muskalı dolma tekniği görülmektedir. 3 Numaralı Yapı hariç diğer tarihi yapıların bodrum katları eğime oturmuş olarak konumlanmış ve moloz taş malzemedeki taş yığma yapım tekniği ile inşa edilmiştir.



Şekil 76. Taşlı Han Bölgesi'nde yer alan yapıların cepheleri

Limonsuyu Han Bölgesi'nde tespit edilen bir adet yapıda bozulmalar mevcuttur. Yapının güney cephesinin tamamı moloz taş malzemedeki yığma olarak inşa edilmiştir. Doğu cephesinin bir kısmında tuğla malzeme ile yenilemeler mevcutken diğer kısmında ahşap yığma sistem kullanılmıştır. Yapının kuzey cephesinde ise bağdadi sistem, taş yığma ve tuğla kullanılarak yapılmış yenilemeler görülmektedir.



Şekil 77. Limonsuyu Han Bölgesi'nde yer alan yapının cepheleri

Sürmen-Bayburt Kervan Yolu güzergâhında yer alan 9 bölgede tespit edilen tarihi yapıların cephe özellikleri incelendiğinde cephelerde kullanılan sistematik düzen hakkında bilgi edinilememiştir. Bunun yanı sıra bölgelerde rakım arttıkça cephelerdeki göz dolma yapım tekniğinin yerini bağdadi veya muskalı dolma yapım tekniğine bıraktığı tespit edilmiştir. Ayrıca arazi eğiminden faydalanılarak tasarlanan yapıların yol kotunun altında yer alan bodrum kat duvarlarının taş yığma sistemle inşa edildiği saptanmıştır.

Tablo 26.Han bölgelerindeki yapıların yapım teknikleri açısından değerlendirme

	KAHVEDÜZÜ HAN BÖLGESİ	SOĞUKSU HAN BÖLGESİ	AĞAÇBAŞI HAN BÖLGESİ	KÖŞK HAN BÖLGESİ	TAŞLI HAN BÖLGESİ	LİMONSUYU HAN BÖLGESİ
1 NO'LU YAPI	Taş Yığma Göz Dolma	Taş Yığma Göz Dolma	Taş Yığma Muskalı Dolma	Ahşap Yığma Muskalı Dolma Bağdadi	Taş Yığma Bağdadi	Taş Yığma
2 NO'LU YAPI	Taş Yığma Göz Dolma	Taş Yığma Muskalı Dolma		Taş Yığma Bağdadi	Taş Yığma Muskalı Dolma Bağdadi	
3 NO'LU YAPI	Taş Yığma Muskalı Dolma			Taş Yığma Bağdadi	Taş Yığma Muskalı Dolma Bağdadi	
4 NO'LU YAPI	Taş Yığma				Taş Yığma Muskalı Dolma Bağdadi	
5 NO'LU YAPI	Taş Yığma Göz Dolma					
6 NO'LU YAPI	Göz Dolma					
7 NO'LU YAPI	Taş Yığma Göz Dolma					



### 3.5. Üst Örtü

Çalışma alanı kapsamında han bölgelerinde bulunan han yapılarında üst örtü olarak beşik çatı veya rüzgar ve kar yüküne karşı daha dayanıklı olan dörtomuzlu çatı tipi kullanılmıştır. Bölgede iki omuz (semer) ve dört omuzlu olmak üzere iki tip çatı bulunmaktadır. Çatı kaplamalarında ise alaturka kiremit veya sac malzeme kullanılmıştır.

Kahvedüzü Han Bölgesi'nde beşik çatı ve dört omuzlu çatı olarak iki çeşit çatı tipi görülmektedir. 1, 4 ve 6 numaralı yapılar beşik çatı olarak inşa edilmişken, 2, 5 ve 7 Numaralı Yapı dört omuzlu çatı olarak tasarlanmıştır. 3 Numaralı Yapı'nın çatısı tamamen çökmüş olduğu için çatı tipi tespit edilememiştir. 1 Numaralı Yapı'nın da üst örtüsünün bir bölümü yıkılmıştır.

6 Numaralı Yapı hariç tüm yapılarda çatı kaplama malzemesi olarak alaturka kiremit kullanılmıştır. 6 Numaralı Yapı'nın çatı kaplama malzemesinin sonradan yapılan müdahaleler sonucu değiştirilmiş ve çatı sac malzeme ile kaplanmıştır.

Kahvedüzü Han Bölgesi'nde tespit edilen tüm yapıların çatılarındaki saçaklar geniş olup saçak altları ahşap malzeme ile kaplanmıştır. Yapılarda saçakların geniş yapılmasının sebebi, Karadeniz ikliminin özelliklerinden olan yoğun yağış ve bölgenin bulunduğu yüksek rakım sebebiyle oluşan yoğun kardır.



Şekil 78. Kahvedüzü Han Bölgesi'nde yer alan yapıların üst örtüleri

Soğuksu Han Bölgesi'nde beşik çatı tipi görülmektedir. 1 Numaralı Yapı'nın çatısı özgünlüğünü kaybetmiş olup çatıya eklemeler yapılmıştır. Çatının orta bölümü beşik çatyken her iki yanından tek eğimli üst örtü yer almaktadır.

2 Numaralı Yapı'da beşik çatı kullanılmıştır. Çatı özgünlüğünü kaybetmiş durumdadır.

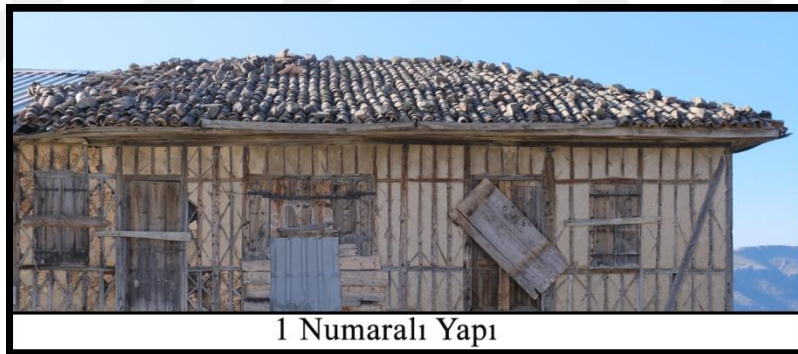
Soğuksu Han Bölgesi'nde yer alan her iki çatının da çatı kaplaması sac malzemedir.



Şekil 79. Soğuksu Han Bölgesi'nde yer alan yapıların üst örtüleri

Ağaçbaşı Han Bölgesi'nde bulunan yapının çatısı dört omuzlu çatıdır. Yapının güney cephesine bitişik olarak inşa edilmiş yapının üst örtüsü ile 1 Numaralı Yapı'nın üst örtüsü birleştirilmiştir. Çatının kaplaması malzemesi geleneksel karaktere sahip alaturka kiremittir.

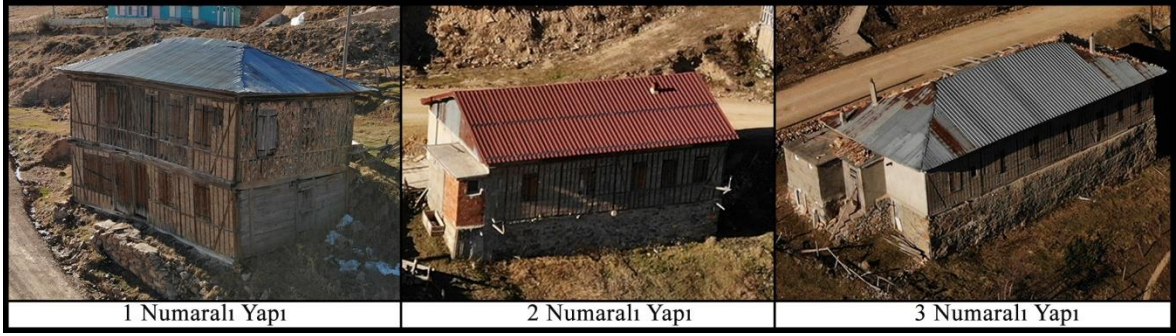
Ağaçbaşı Han Bölgesi'nde yer alan yapının çatı saçakları geniş olup saçak altları ahşap malzeme ile kaplanmıştır. Yoğun yağış ve kar alan bölgede geniş saçak yapımı sıkça görülen bir uygulamadır.



Şekil 80. Ağaçbaşı Han Bölgesi'nde yer alan yapının üst örtüsü

Köşk Han Bölgesi'nde beşik çatı ve dört omuzlu çatı olarak iki çeşit çatı tipi görülmektedir. 1 ve 3 Numaralı Yapı dört omuzlu çatı olarak inşa edilmişken, 2 Numaralı Yapı beşik çatıdır.

Köşk Han Bölgesi'nde tespit edilen üç yapının da çatı kaplaması özgünlüğünü kaybetmiş olup 1 ve 2 Numaralı Yapı'nın tamamının, 3 Numaralı Yapı'nın ise bir bölümünün üst örtüsü sac malzeme ile kapatılmıştır. 3 Numaralı Yapı'nın çatısının kuzey yönündeki kırması ile batı yönündeki kırmasının bir bölümü alaturka kiremit ile kaplanmıştır.



Şekil 81. Köşk Han Bölgesi'nde yer alan yapıların üst örtüleri

Taşlı Han Bölgesi'nde beşik çatı ve dört omuzlu çatı olarak iki çeşit çatı tipi görülmektedir. 1 Numaralı Yapı dört omuzlu çatı olarak inşa edilmişken, 2 ve 4 Numaralı Yapı beşik çatıdır. 3 Numaralı yapı ise özgün halinde beşik çatı olarak inşa edilmiş olmasına rağmen sonradan müdahale görerek tek yönde eğimli çatı olarak değiştirilmiştir.

Taşlı Han Bölgesi'nde tespit edilen yapıların çatı kaplamaları özgünlüğünü kaybetmiş olup üst örtü sac malzeme ile kapatılmıştır. Yalnızca 3 Numaralı Yapı'nın çatısının bir bölümünde alaturka kiremit malzemeye rastlanmıştır.

Taşlı Han Bölgesi'nde tespit edilen tüm yapıların çatılarındaki saçaklar geniş olup 3 Numaralı Yapı hariç yapıların saçak altları ahşap malzeme ile kaplanmıştır. Yoğun yağış alan bölgede saçaklardaki genişlik yapıyı yağmur ve kardan korumaktadır. Geniş tutulan saçaklar tavan kirişlerinin uzatılmasıyla elde edilen konsolların yardımıyla taşınmıştır.



Şekil 82. Taşlı Han Bölgesi'nde yer alan yapıların üst örtüleri

Limonsuyu Han Bölgesi'nde yer alan 1 Numaralı Yapı'nın çatısı beşik çatıdır. Yapı'nın çatı kaplama malzemesi özgün olmayıp çatı, sac malzeme ile kapatılmıştır.

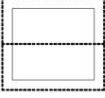
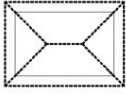

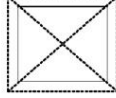
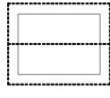
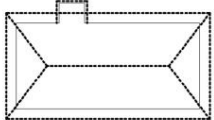


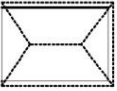


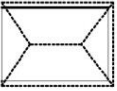

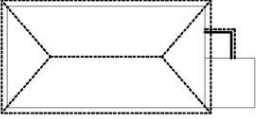
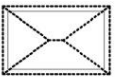

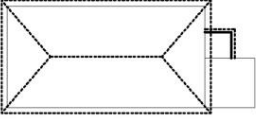
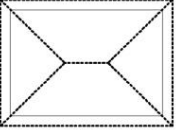
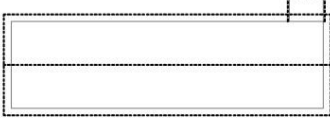





Şekil 83.Limonsuyu Han Bölgesi'nde yer alan yapının üst örtüsü

Tablo 27. Han bölgelerindeki yapıların üst örtü açısından değerlendirme

	KAHVEDÜZÜ HAN BÖLGESİ	SOĞUKSU HAN BÖLGESİ	AĞAÇBAŞI HAN BÖLGESİ	KÖŞK HAN BÖLGESİ	TAŞLI HAN BÖLGESİ	LİMONSUYU HAN BÖLGESİ
1 NO'LU YAPI	Beşik Çatı	Beşik Çatı	Dört Omuzlu Çatı	Dört Omuzlu Çatı	Beşik Çatı	Beşik Çatı
2 NO'LU YAPI	Dört Omuzlu Çatı	Beşik Çatı		Beşik Çatı	Beşik Çatı	
3 NO'LU YAPI				Dört Omuzlu Çatı	Beşik Çatı	
4 NO'LU YAPI	Beşik Çatı				Beşik Çatı	
5 NO'LU YAPI	Dört Omuzlu Çatı					
6 NO'LU YAPI	Beşik Çatı					
7 NO'LU YAPI	Dört Omuzlu Çatı					

Tablo 28. Sürmene-Bayburt Kervan Yolu'ndaki tarihi yapıların çatılarının şematik değerlendirilmesi

K A H V E D Ü Z Ü	1 NUMARALI YAPI	2 NUMARALI YAPI	4 NUMARALI YAPI	5 NUMARALI YAPI	6 NUMARALI YAPI	7 NUMARALI YAPI
						
	1 NUMARALI YAPI		2 NUMARALI YAPI			
						
	1 NUMARALI YAPI					
						
S O Ğ U K S U	1 NUMARALI YAPI		2 NUMARALI YAPI			
						
	1 NUMARALI YAPI					
A Ğ A C B A Ş I	1 NUMARALI YAPI		2 NUMARALI YAPI		3 NUMARALI YAPI	
						
K Ö Ş K	1 NUMARALI YAPI	2 NUMARALI YAPI	3 NUMARALI YAPI			
						
T A Ş L I	1 NUMARALI YAPI		2 NUMARALI YAPI		3 NUMARALI YAPI	3 NUMARALI YAPI
						
L İ M O N S U Y U	1 NUMARALI YAPI					
						



#### 4.SONUÇLAR VE ÖNERİLER

Yaklaşık olarak 2000 yıllık bir mazisi olan İpek Yolu; Doğu'nun, ürettiği ipek ve ipekli mallarına pazar aradığı, Batı'nın da, Doğu'daki ipek ve diğer kıymetli malları elde etmek maksadıyla oluşturulan yollar ağıdır. Trabzon'dan geçen İpek Yolu'nun bir kolu olan Sürmene-Bayburt Kervan Yolu, kullanıldığı dönemlerde olanakları ve işlevselliği açısından yol ağının önemli bir aksıdır.

Sürmene-Bayburt Kervan Yolu güzergâhı tarih boyunca Anadolu, Orta Doğu, Uzak Doğu ve Kafkasya'yı birbirine bağlamanın yanı sıra çeşitli sosyal, kültürel ve etnik topluluklar arasında köprü görevi görmüştür. Bu nedenle yol güzergâhı içerisindeki hareketlilik bölgelerdeki yapı geleneğini etkilemiş ve mimari yapılanmayla doğrudan ilişki kurmuştur.

Kervan yolu güzergâhı birçok yerleşim alanının kaderini etkilemiştir. Güzergâh üzerinde yer alan durak noktaları han bölgeleri olarak adlandırılmış ve bölgeler zamanla toplanma alanına dönüşmüştür. Böylece bölgelerde kervanların konaklama ve diğer ihtiyaçlarını karşılayacak mimari yapılanmanın yanı sıra bölgenin, güzergâha yakın yayla yerleşimleri için kırsal pazar niteliği oluşturduğu görülmüştür.

Çalışma amacı ve kapsamında tespit edilen ve sorgulanan Sürmene-Bayburt Kervan Yolu güzergâhı üzerinde yer alan han bölgeleri ve bu bölgeler içerisinde yer alan han yapılarının izinin sürülmesi sonucunda çıkan sonuçlar aşağıdaki şekilde sıralanmıştır.

- Han bölgelerinin konumlandıkları yerlerin seçim nedenlerini araştırmak,

Doğu Karadeniz engebeli ve dağlık yerleşimin yaygın olduğu topografyaya sahiptir. Denize dik şekilde konumlanmış vadi sistemi bu topografyanın özelliklerinden biridir. Çalışmanın konusu kapsamındaki yol güzergâhı, genellikle vadilerin her iki yamacını görecektir şekilde sırt ve tepe noktalarından geçmektedir. Yol güzergâhının vadiye hâkim noktalardan geçmesi ile güvenlik kaygısının doğrudan ilişkisi olduğu düşünülmektedir.

Coğrafi olarak dağlık bir araziye sahip bölgelerde yerleşimlerin engebeli arazideki konumu tarihi yapıların yer seçimini etkilemiştir. Yerleşimler genel olarak vadinin sırt bölgesinde konumlanmak zorunda kalmış, bu zorunluluk yapı inşasında avantaja dönüştürülüp doğu-batı yönündeki eğim bodrum kat olarak değerlendirilmiştir.

Han bölgeleri, kervan yolu ile doğrudan bağlantılı noktalarda kurulmuştur. Dini, ekonomik ve sosyo-kültürel öneme sahip kervan yolu üzerinde yer alan han yapıları bilinçli olarak bu güzergâh üzerinde inşa edildiği ve yolcuların güzergâh boyunca durak noktalarında dinlenirken diğer tüm ihtiyaçlarını da buralarda karşılamalarını sağladıkları anlaşılmaktadır. Bu durum kervanların yol güzergâhını değiştirmeden ihtiyaçlarını karşılamaya olanak sağlamıştır.

Han bölgelerinin birbirlerine olan mesafenin oldukça yakın olmasının sebebinin, bölgenin sahip olduğu engebeli arazi ile sert ve her an değişebilen iklimsel koşulların kervanları olumsuz etkileyeceği ve bu nedenle yolculuk yapan kervanların kısa sürede bir bölgeye sığınıp konaklama yapabilme imkânını sağlaması olduğu düşünülmektedir.

- Bölgelerdeki yapıların biçim, malzeme vb. seçim nedenlerini araştırmak,

Zengin bir kırsal yapı mimarisini barındıran çalışma alanında belli bir tipoloji ve mimari elemanların biçiminden söz etmek mümkün değilse de bölgelerde malzeme, yapım tekniği ve üst örtü tiplerinden bahsetmek mümkündür. Bunun yanı sıra han yapılarının konaklama kapasitelerinin fazla olmaması, han bölgelerinin yakın mesafede kurulmasına ve aynı bölgede birden fazla konaklama yapısının inşa edilmesine neden olduğu ihtimalini de düşündürmektedir.

Doğu Karadeniz Bölgesi'nin coğrafi özelliklerinin bölgede bulunan mimari yapılara yansıdığı görülmektedir. Bölgede yapı inşasında kullanılan malzeme seçiminde; suya, rutubete, yanmaya ve zararlı böceklere karşı dayanıklı malzemeler tercih edilmiştir. Bölgenin gür bitki örtüsü içerisindeki ağaçlar inşa eylemine uygun olup mimariyi şekillendirmiştir. Ayrıca akarsu yataklarında bulunan taş malzemeler de geleneksel mimaride kullanılan malzemelerdendir. Ahşap ve taş malzemenin bir arada kullanılması Doğu Karadeniz geleneksel mimarisinin kendine özgü dokusunu oluşturmuş ve bu doku han bölgelerinde de karşımıza çıkmaktadır.

Han bölgelerinde kullanılan yapım teknikleri taş yığma ve ahşap dolma (göz dolma ve muskalı dolma) teknikleridir. Ayrıca çakatura adı verilen, ahşap dolma tekniğiyle inşa



edilen duvarlara bağdadi sıva uygulamaları görülmüştür. Han bölgelerinde, taş yığma yapım tekniği, genellikle bodrum katlarda ve zemin katların tek cephelerinde kullanıldığı tespit edilmiştir.

- Bölgeler arasında han yapılarının mimari açıdan benzerlik veya farklılıkların tespit etmek,

Kervan yolu güzergâhı üzerinde yer alan han bölgelerinin birbirleriyle etkileşim içerisinde olduğu sorgulanamaz bir gerçektir. Bu sebeple han yapılarının mimari özelliklerinde benzerlikler söz konusudur. Han bölgelerindeki tarihi yapıların yapım tekniği olarak birbirine benzediği fakat aşağı kesimlerde göz dolma yapım tekniği kullanılırken yukarı kesimlerde muskalı dolma yapım tekniğinin kullanıldığı görülmüştür. Ayrıca han bölgelerinde eğime oturtulan yapılar genellikle iki katlı olarak şekillenmiştir. Yapılarda alt kat ahır olarak kullanılırken üst katın yaşama alanı olarak kullanıldığı tahmin edilmektedir. Bunun yanı sıra yapıların birçoğunun içerisine girilemişi için iç mekân organizasyonu çıkarılamamış bu sebeple yapılarda plan tipolojisi karşılaştırması yapılamamıştır.

- Envanter oluşturmak,

Kuzeyde Avulot Han Bölgesi'nden güneyde Limonsuyu Han Bölgesi'ne kadar 18 adet tarihi yapı belgelenerek envanterleri oluşturulmuştur.

“Sürmene-Bayburt Kervan Yolu Üzerinde Yer Alan Han Yapıları Ve Mimari Özellikleri” adlı çalışmada belirlenen güzergâh ile birebir ilişkisi olan geleneksel yapı mimarisi hem coğrafik hem de sosyal/kültürel yapıyı göz önünde bulundurarak farklı yönlerden incelenmiştir. Çalışma alanı 9 han bölgesini kapsıyor olmasına rağmen İpek Yolu'na ait bu kolun çok daha geniş bir alanı kapsadığı bilinmektedir. Bu anlamda bu çalışmanın diğer çalışmalar için bir altlık olacağı ve yöntem açısından referans oluşturabileceği düşünülmektedir.

Kültür varlıklarımızı oluşturan ve önem arz eden han yapılarının bir bölümü değişen ihtiyaçlar, daha büyük bir konuta sahip olma isteği, tarihi yapının yenilenmesi yerine yapıyı yıkıp yeni bir yapı yapma içgüdüğü gibi sebeplerle yıkılarak yerele özgü hiçbir kültürel değeri taşımayan betonarme yapılara dönüştürüldüğü görülmüştür. Han yapılarının, han bölgelerinde ve çevre yerleşimlerde yaşamış bireylerin hafızalarında önemli yer tuttuğu görülmüştür. Çalışma kapsamındaki kervan yolu güzergahı üzerinde olabildiğince envanter oluşturulmaya çalışılan bu çalışmada Sürmene-Bayburt arasındaki

han bölgelerinde bulunan tarihi yapı mimarisi belgelenmiş olmaktadır. Başka bölgeler ve güzergâhın devamı için yapılacak bu tür belgeleme çalışmaları kültür varlıklarımızın korunması için katkıda bulunacağı düşünülmektedir.



## 5.KAYNAKLAR

- Akbal, İ., 2008. Milli Mücadele Döneminde Trabzon'da Muhalefet, Serander Yayınları, Trabzon.
- Akkaymak, M., 2009. Avrupa-Asya Ulaştırma Koridorları ve Yeniden Canlanan İpek Yolu, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Aksoy, A., 2008. A'dan Z' ye Sürmene, Sürmene Sosyal Yardımlaşma Ve Dayanışma Derneği Yayınları, İstanbul.
- Akyürek, F., 1976. Tüm Çevresiyle Bayburt ve Trabzon-İran Transit Yolu Bağlantısı, İş Matbaacılık ve Ticaret, Ankara.
- Alkan, N., 2005. Bursa'da İpek Üretim ve Ticaretinin Doğu Ülkeleriyle İlişkisi (15-16.yy.lar), Yüksek Lisans Tezi, Uludağ Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bursa.
- Alkan, N., 2006. 15. Ve 16. Yüzyıllarda İran İpek Yolunda Kervanlar, Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi, 7, 11, 141-157.
- Alyılmaz, C., 2004. İpek Yolu ve Orhun Yazıtları, A.Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi, 24.
- Atlı, A., 2014. Çin ve Yeni İpek Yolu Projesi, <http://altayatli.com/wp-content/uploads/2018/07/Analist44IpekYolu.pdf> 19.11.2021.
- Aydın, İskender, B., N., 2017. Tarihi Yarımada Hanlar Bölgesi'nde Kültürel Rota Tanımlaması, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Aygün N., 2005. On Sekizinci Yüzyılda Trabzon'da Ticaret, Serander Yayınları, Trabzon.
- Aygün N., 2008. XIX. Yüzyılın ortalarında Trabzon'da Sosyal ve İktisadi Yapı, Karadeniz Araştırmaları, 5, 17, 75-111.
- Bakırcı, M., 2014. Coğrafi Açıldan Anadolu'nun Tarihi Ulaşım Ağı ve İpek Yolu, Avrasya Etüdüleri, 45, 68.
- Batuta, İ., 2019. İbn-i Batuta Seyahatnamesi, ter: A. Sait Aykut, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- Başkan, S., 2008. Geleneksel Doğu Karadeniz Evleri, Erdem Dergisi, 52, 41-90.

- Başkaya, M., 2014. Cumhuriyetin İlk Yıllarında Trabzon'da Ekonomik Hayat (1923-1950), Doktora Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Trabzon.
- Baykara, T., 2015. Anadolu'nun Tarihi Coğrafyasına Giriş I, Bilge Kültür Sanat Yayınları, İstanbul.
- Bekin, A. R., 1981, İpek Yolu, Atatürk Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Yayınları, Ankara.
- Bedirhan, Y., 1994. Ortaçağda İpek Yolu Hâkimiyeti ve Türk Yurtları, Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.
- Bijiskyian, M., 1969. Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası 1817-1819, ter: Hrand D. Andreasyan, İstanbul Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul.
- Bijiskyian, M., 2000. Pontos Tarihi/Tarihin Horona Durduğu Yer Karadeniz, ter: Hrand D. Andreasyan, Chiviyazıları Yayınevi, İstanbul.
- Bilgin, M., 2000. Doğu Karadeniz: Tarih, Kültür, İnsan, Serander Yayınları, Trabzon.
- Bilgin, M., Yıldırım, Ö., 1990. Sürmene, Sürmene Belediyesi Kültür Yayınları, İstanbul.
- Bilgin, M., 2006. Doğu Karadeniz'de Bir Derebeyi Ailesi, Saralızadeler, Serander Yayınları, Trabzon.
- Bilgin, M., 1998. Doğu Karadeniz Bölgesi'nin Etnik Tarihi Üzerine, Trabzon Tarihi Sempozyumu, Kasım, Trabzon, Bildiri Kitabı.
- Bilgin, M., 2013. Karadeniz Dünyası, Ötüken Neşriyat A.Ş., İstanbul.
- Bilgin, M., 2018. Anabasis Yolu, Trabzon Tenis Dağcılık Kayak İhtisas Kulübü Dergisi, 3, 14-16.
- Bilgili, S., A., 2011. Tebriz, İpek Yolu, TDV İslâm Ansiklopedisi, 40, 3, 19-222.
- Bryer A. ve Winfield D., 1985. The Byzantine Monuments and Topography of The Pontos, I, Washington.
- Bostan, M., H., 1997. XV ve XVI. Yüzyıllarda Trabzon Şehrinde Nüfus Hareketleri ve Yerleşim Yerleri, Bir Tutkudur Trabzon, İstanbul.
- Bozkurt, N., 2020. İpek, İpek Yolu, TDV İslâm Ansiklopedisi, 22, 362-365.
- Bozkurt, N., 2000. İpek Yolu, TDV İslâm Ansiklopedisi, 22, 369-373.
- Cahen, C., 1994. Osmanlılardan Önce Anadolu'da Türkler, E Yayınları, İstanbul, 166.

- Çadırcı, M., 2013. Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 357.
- Çakıroğlu, B., Erüz, G., Türkmen, S., Demirkır, L., Erüz, C., 2017. Tarihi Sürmene-Bayburt Kervan Yolu- Kahvedüzü Hanları Örneğinde Turizm Potansiyelinin İrdelenmesi, DOKAP Bölgesi Uluslararası Turizm Sempozyumu, Ekim, Trabzon, Bildiriler Kitabı: 547-558.
- Çetinor, B., 1986. Doğu Karadeniz ve Evleri, İlgi Dergisi, 44.
- Çiğdem, S., 2007. Eskiçağ'da Trabzon Limanı: Askeri ve Ekonomik Yönden Gelişimi ve Doğu-Batı İlişkilerindeki Yeri, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 10, 2, 133-155.
- Crow, J., Bryer, A. Survey in Trabzon and Gümüşhane Vilayets, Türkiye.
- Deniz, T., 2016. Yeni Umutların Işığında Tarihi İpekyolu Coğrafyası, Marmara Coğrafya Dergisi, 34, 195-202.
- Demirkaya, Üstün, F., 2014. Trabzon, Toplumsal Dinamikler Bağlamında Trabzon Kent Dokusunun Dönüşümü(Kommenos Hanedanlığı'ndan Cumhuriyet'e Kadar), Doktora Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.
- Ekinci, M. B., 2014. The Silk Roads From Past To The Future And Their Interactions With The Foreign Trade Of Turkey, Avrasya Etüdüleri İpek Yolu Özel Sayısı, 45.
- Emin, O., 2020. Yüzey Araştırmaları ve Antik Kaynaklar Işığında Güneyden Trabzon ve Araklı Limanlarına ulaşan Tarihi Yollar, Geçmişten Günümüze Karadeniz'de Ulaşım, Karadeniz Teknik Üniversitesi Yayınları, Trabzon
- Emin, O., 2011. Prehistorik Dönemden Roma Dönemine Kadar Trabzon ve Çevresi, Serander Yayınları, Trabzon.
- Emir, O., 2013. Eskiçağda Doğu Karadeniz Bölgesinin Jeopolitik Önemi, Karadeniz Araştırmaları Dergisi, 13, 13, 9-26.
- Eraybat, G., F., 2011. Tarihi Konaklama Yapılarının Doğuşu, Gelişimi ve Günümüzde Çağdaş İşlevle Değerlendirilmesi: Edirne Rüstempaşa Kervansarayı Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Trakya Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Edirne.
- Erdem, M., D., 2002. The Turkish Dialect of Trabzon I-II, İlmi Araştırmalar, 14, 263-266.
- Erler, M., Y., 2009. Pont Ahşaena (Karadeniz) Mirası Karşısında Türk Stratejisinin Tarihi Zemini Üzerine Bir Değerlendirme, Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi, 2, 6.
- Ertürk, H. ve Sam, N., 2009. Kent Ekonomisi, Ekin Yayınları, Bursa.
- Eruzun, C., 1997. Ahşabın Kimlik Bulduğu Doğu Karadeniz Mimarisi, Rize Kültür Bakanlığı Yayınları: Tanıtma Eserleri Dizisi:72, Ankara.

- Erüz, C., 2010. Sürmene-Köprübaşı Ağaçbaşı Bataklığı Doğal Sit Alanı, Doğal ve Tarihi Değerleri Koruma Derneği Yayını, Trabzon.
- Erüz, C. ve Erbaş, Y., S., 2020, Antik Çağdan 20. Yüzyıla Doğu Karadeniz’de Limanlar(Trabzon), Kervan ve Askeri Güzergahlar: Kültür Rotaları, Geçmişten Günümüze Karadeniz’de Ulaşım, Karadeniz Teknik Üniversitesi Yayınları, Trabzon.
- Erüz, G., Çakıroğlu, B., Türkmen, S., Demirkır, L. ve Erüz, C., 2017. Doğu Karadeniz’de Keşfedilmeyi Bekleyen Yeni Bir Turizm Kapısı: Tarihi Hanlar, DOKAP Bölgesi Uluslararası Turizm Sempozyumu, Ekim, 2017, Bildiriler Kitabı: 537-546.
- Esteban, M., Otero M., 2015, What Are The Prospects For The New Chinese-led Silk Road And Asian Infrastructure Investment Bank, Elcano Royal Institute.
- Ferguson, J., 1978. China and Rome, ANRW, 581-603.
- Goloğlu, M., 2013. Trabzon Tarihi Fetihten Kurtuluş’a Kadar, Serander Yayınları, Trabzon.
- Gökbilgin, M. T., 1987. XVI. Yüzyıl Başlarında Trabzon Livası ve Doğu Karadeniz Bölgesi, Trabzon Kültür Sanat Yıllığı, 1, 441-485.
- Gül, M., 2003. XIII. ve XV. Yüzyıllarda Anadolu Türkleri ile Trabzon İmparatorluğu Arasındaki İlişkiler, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 13, 12, 421-437.
- Gümüşçü, O., 2008. Tarih İncelemelerinde Arazi Araştırması ve Harita Kullanımı, Erdem İnsan ve Toplum Bilimleri Dergisi, 51, 111-136.
- Herrmann, A., 1935. Historical and Commercial Atlas of China. Harvard-Yenching Institute, Cambridge, Massachusetts, Harvard University Press, Otto Harrassowitz, Leipzig.
- Heyd, W., 2000. Yakın-Doğu Ticaret Tarihi. Türkçeye çeviren: E. Z. Karal, AKDITYK, TTK Yayınları, Ankara.
- Işık, A., 2001. Antik Kaynaklarda Karadeniz Bölgesi, Türk Tarih Kurumu, Ankara.
- İhsanoğlu, E., 1998. Osmanlı İmparatorluğu’nun Bilim Teknoloji ve Sanayide Modernleşme Gayretleri, Osmanlı Bilimi Araştırmaları, 1-22.
- İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2006. Trabzon, Seçil Ofset, İstanbul.
- İpek, A., 2006. Trabzon’un Ortaçağda Ticaretteki Yeri, Trabzon Tarih ve Kültür Yazıları, Uluslararası Trabzon ve Çevresi Kültür ve Tarih Sempozyumu, Mayıs, Trabzon.
- İnan, F., 2018. Arrianus’un Arriani Periplus Ponti Euxini/Arrianus’un Karadeniz Seyahati, Karadeniz İncelemeleri Dergisi, 24, 1-10.

- Jianqtun, T., 2014. An Outdated Idea - Rejuvenated in Modern Times, Re-imagining The Silk Road, Messenger, 25, 5.
- Karagöz, İ., 1998. Tarihsel Süreçte Trabzon Halkı, Derya Kitapevi, Trabzon.
- Kazaz, E., 2016, Trabzon Kırsal Cami Mimarisi, Doktora Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.
- Kazgan, H. ve Tokdemir, E., 1997. Trabzon Tebriz Yolu, Bir Tutkudur Trabzon, Yapı Kredi Bankası Yayınları, İstanbul, 181.
- Karpuz, H., 1990, Trabzon, Kültür Bakanlığı, Ankara.
- Karpuz, H., 1993, Rize, Kültür Bakanlığı, Ankara.
- Keçiş, M., 2009. Trabzon Rum İmparatorluğu ve Türkler 1204-1404, Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Keleş, T., 2016. Uygurların (744/5-840) İpek Yolu Üzerindeki Ticari Faaliyetler, Yüksek Lisans Tezi, Çankırı Karatekin Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Çankırı.
- Keyder, Ç., Özveren, Y., E., Quataert, D., 1994. Trabzon, Doğu Akdeniz’de Liman Kentleri (1800-1914), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Kitapçı, Z., 1994. Orta Çağda İpek Yolu Hakimiyeti ve Türk Yurtları, Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.
- Köse, İ., 2012. İngiliz Seyyaharın Günlüklerinde Gümüşhane Çevresi ve Trabzon Limanı'na Ulaşan Ticaret Yolları 1840-1900, History Studies, 4, 1, 359-371.
- Köse, İ., 2010. Bulutların Ötesinde Saklı Manastır Sümela, İber Matbaacılık, Trabzon.
- Ksenophon, 2011. Anabasis-Onbinlerin Dönüşü, ter: Oğuz Yarlıgaş, Kabalcı Yayınları.
- Kulaklıkaya, Ö., 2013, Modern İpekyolu: Orta Asya'nın Küresel Ekonomiye Açılan Kapısı, Tepav, Şubat, 7.
- Kürüm, M. T., 2002. Avrasya’da Runik Yazı, Antalya, Lowry, H.W. ve Emecen, F., 2012. Trabzon, Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, 41, 296-301.
- Lynch, H.F.B., 1901. Armenia. Travels and Studies, London, 1.
- Miroğlu, İ., 1992. Bayburt, TDV İslâm Ansiklopedisi, İstanbul, 5, 225-228.
- Mukherjee, B., N., 1992. The Stathmoi Parthikoi and the Greek Culture in Arachosia. Yavanika. Journal of the Indian Society for Greek and Roman Studies, 2, 58-60.

- Ortaylı, İ., 2004. 19. Yüzyılda Trabzon Vilayeti ve Giresun Üzerine Gözlemler, Osmanlı İmparatorluğu'nda İktisadi ve Sosyal Değişim, Makaleler I, Turhan Kitabevi, İstanbul, 121-138.
- Öksüz, M., 2004. 1746-1789 Tarihleri Arasında Trabzon'da Sosyal ve Ekonomik Hayat, Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Öksüz, M., 2005. Kuruluşundan 19. Yy'a Kadar Trabzon Tarihine Kısa Bir Bakış, Karadeniz Araştırmaları, .5, 11-25.
- Öksüz, M., 2006. Onsekizinci Yüzyılın İkinci Yarısında Trabzon, Toplum-Kültür-Ekonomi, Serander Yayınları, Trabzon.
- Özgüner, O., 2017. Köyde Mimari: Doğu Karadeniz, Dergah Yayınları.
- Öztürk, T., 2011. Osmanlıların Kuzey ve Doğu Seferlerinde Savaş ve Trabzon, Serander Yayıncılık, Trabzon.
- Özsait, M., 2000. Trabzon, İlkçağ Tarihinde Trabzon ve Çevresi, Trabzon Tarihi Sempozyumu, Kasım 1998, Bildiriler Kitabı, 35-45.
- Pirenne, H., 2014. Orta Çağ Kentleri, ter: Ş. Karadeniz, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Rtveladze, E., 1999. Velikiy Şelkoviy Put Entsiklopedičeskiy Spravočnik. Drevnost' i rannee srednevekov'e Gosudarstvennoe nauçnoe izdatel'stvo "Uzbekiston milliy éntsiklopediyasi": Taşkent.
- Sümerkan, M., R., 1990, Biçimlendiren Etkenler Açısından Doğu Karadeniz Kesiminde Geleneksel Evlerin Yapı Özellikleri, Doktora Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.
- Sümerkan, M., R. ve Okman, İbrahim, 1999. Kültür Varlıklarıyla Trabzon, Trabzon Valiliği.
- Taş, E., İmamoğlu, İ., K., Ünlü, K. ve Kıvanç, M., İ., Sürdürülebilir Kültür Turizm ve Bayburt İlinin Kültürel Turizm Potansiyeli, DOKOP Bölgesi Uluslararası Turizm Sempozyumu, Ekim 2017, Bildiriler Kitabı, 172-179.
- Tekindağ, Ş., 1947. Trabzon, MEB İslam Ansiklopedisi, 12, 1, 456.
- Tekindağ, Ş., 1974. Trabzon Maddesi, İslam Ansiklopedisi, 121, 455-477.
- Tellioğlu, İ., 2004. Trabzon, Osmanlı Hâkimiyetine Kadar Doğu Karadeniz'de Türkler, Serander Yayınları, Trabzon.
- Tellioğlu, İ., 2004. Doğu Karadeniz Bölgesi'ndeki Rum Varlığına Dair Görüşler, Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, 20, 60, 785-798.



- Tellioğlu, İ., 2009. Komnenosların Karadeniz Hakimiyeti Trabzon Rum Devleti (1204-1461), Serander Yayınları, Trabzon.
- Tezcan, M., 2004. The Iranian-Georgian Branch of the Silk Road in I-IV Centuries, 1st International Silk Road Symposium, June, Tbilisi, Provedings Book, 208-217.
- Tezcan, M., 2009. Türk-Moğol İmparatorluğu Döneminde Karadeniz’de Ticaret, Tarih İncelemeleri Dergisi, XXIV, 1, 151-194.
- Tezcan. M., 2014. İpek Yolu’nun İnan Güzergahı ve İpek Yolu Ticaretine İnan Engellenmesi, Uluslararası Türkçe Edebiyat Kültür Eğitim Dergisi, 3, 1.
- Texier, C., 2002. Küçük Asya Coğrafyası, Tarihi ve Arkeolojisi, ter: A. Suat, Enformasyon ve Dokümantasyon Hizmetleri Vakfı, Ankara.
- Tiezzi, S., 2014, The new silk road: China’s Marshall Plan, The Diplomat.
- Toprak, A., 2008. Doğu-Batı Kültürel Etkileşiminde İpek Yolu (Başlangıçtan Göktürk Dönemi Sonuna Kadar), Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Tozlu, S., 2002. Trabzon-Erzurum-Tebriz Yolu (XIX. Yüzyılda Sosyal ve Ekonomik Bakımdan Bir İnceleme), Yeni Türkiye Yayınları, 14, 481-492.
- Tozlu, S., 2002. Trabzon Erzurum Anayolunun Mevsimlik Güzergâhları (Yaz ve Kış Yolları)”, İ.Ü.E.F. Tarih Araştırma Merkezi, Anadolu’da Tarihî Yollar ve Şehirler Semineri, Mayıs, İstanbul, 179-199.
- Tozlu, S., 1997. Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu (1850-1900), Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum.
- Tozlu, S., 2001. 19. Yüzyılda Sosyo-Ekonomik Bakımından Trabzon Limanı, Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu, Mayıs, Trabzon, Bildiriler Kitabı, 1, 381-397.
- Tozlu, S., 2002. Trabzon-Erzurum-Tebriz Yolu XIX. Yüzyılda Sosyal ve Ekonomik Bakımdan Bir İnceleme, Yeni Türkiye Yayınları.
- Tuluk, Ö., İ., 2016, Of’un Mimarlık Mirasının Kökenleri Üzerine Yorumlar, Başlangıçtan Günümüze Her Yönüyle Of, Karadeniz Teknik Üniversitesi Yayınları, 429-438.
- Tuncel, M., 2012. Trabzon, İpek Yolu, TDV İslâm Ansiklopedisi, 41, 302-304.
- Tuncer, O.C., 2007. Anadolu Kervan Yolları, Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara.
- Turan, Ş., 1986. Karadeniz Ticaretinde Anadolu Şehirlerinin Yeri, Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri, Ekim, Samsun, 147-158.

Turkan, Z., 2007. Osmanlı Şehir içi Ticaret Hanlarına Kıbrıs'tan İki Örnek: Büyük Han ve Kumarcılar Hanı, I.Uluslararası Hanlar Kervansaraylar Geleneksel ve Modern Mimaride Taş Sempozyumu, Kasım, Antalya, Türkiye Mimarlar Odası Antalya Şubesi Yayını, s.30-37.

Uspenski, F., İ., 2003. Trabzon Tarihi, Kuruluşundan Fethine Kadar, ter: E. Uzun. Eser Ofset Matbaacılık, Trabzon.

Usta, V., 1999. Anabasis'den Atatürk'e Seyahatnamelerde Trabzon, Serander Yayınlar, Trabzon.

Uygun, S., 2015. Osmanlı Sularında Rekabet, Kitap Yayınevi, İstanbul.

URL-1, <https://www.sumela.gov.tr/trabzon-tarihcesi/trabzon-tarihcesi> 19 Kasım 2021.

URL-2, [https://tr.wikipedia.org/wiki/Trabzon\\_Vilayeti#/media/Dosya:Trabzon\\_Vilayeti\\_haritasi.png](https://tr.wikipedia.org/wiki/Trabzon_Vilayeti#/media/Dosya:Trabzon_Vilayeti_haritasi.png) 19 Kasım 2021.

URL-3, <https://trabzon.ktb.gov.tr/TR-57625/surmene.html> 19 Kasım 2021.

URL-4, <https://trabzon.ktb.gov.tr/TR-57622/koprubasi.html> 19 Kasım 2021.

URL-5, <http://www.koprubasi.gov.tr/tarihce> 19 Kasım 2021.

URL-6, [https://tr.wikipedia.org/wiki/Trabzon%27un\\_ilceleri#/media/Dosya:Trabzon\\_district\\_s.png](https://tr.wikipedia.org/wiki/Trabzon%27un_ilceleri#/media/Dosya:Trabzon_district_s.png) 19 Kasım 2021.

URL-7, <http://www.serander.net/karadeniz-kulturu/karadeniz-tarihi/649-dogu-karadenizin-etnik-tarihi-uzerine.html> 19 Kasım 2021.

URL-8, [https://ozhanozturk.com/2018/01/13/surmene-tarihi-trabzon/#\\_ftn6](https://ozhanozturk.com/2018/01/13/surmene-tarihi-trabzon/#_ftn6) 19 Kasım 2021.

URL-9, [https://tr.wikipedia.org/wiki/Ipek\\_Yolu](https://tr.wikipedia.org/wiki/Ipek_Yolu) 19 Kasım 2021.

URL-10, <http://silkroutes.net/ipek-yolu-ticaret-tarih.htm> 19 Kasım 2021.

URL-11, <https://yigm.ktb.gov.tr/TR-10174/ipek-yolu.html> 19 Kasım 2021.

URL-12, <http://turkish.cri.cn/chinaabc/chapter20/chapter200301.htm> 19 Kasım 2021.

URL-13, <https://yigm.ktb.gov.tr/TR-9999/ipek-yolu-projesi.html> 19 Kasım 2021.

URL-14, <https://www.cekulvakfi.org.tr/haber/ipek-yolu-kultur-yolu-haritasi-yayimlandi> 19 Kasım 2021.

URL-15, [http://www.contrib.andrew.cmu.edu/~breilly2/odyssey/polo\\_map.pdf](http://www.contrib.andrew.cmu.edu/~breilly2/odyssey/polo_map.pdf) 19 Kasım 2021.

URL-16, <http://karadeniz.gov.tr/kahveduzu-hanlari/> 19 Kasım 2021.

URL-17, <https://www.homeoftrabzon.com/sayfa/surmene-koprubasi-kervan-yolu-rotasi-289?d=el&q> 19 Kasım 2021.

URL-18, <https://yigm.ktb.gov.tr/TR-9997/anadolunun-ipek-yollari.html> 19 Kasım 2021.

URL-19, <https://www.artvinden.com/trabzon-imparatorlugu-kisa-tarihi/> 19 Kasım 2021.

URL-20, <http://www.kervanyolu.org/index.php?link=3&id=56> 19 Kasım 2021.

URL-21,  
[https://www.davidrumsey.com/luna/servlet/view/search?search=SUBMIT&cat=0&q=%09Asiae%2C+quae+vulgo+Minor+dicitur%2C+et+Syriae+tabula+geographica.&dateRangeStart=&dateRangeEnd=&sort=pub\\_list\\_no\\_initialsort%2Cpub\\_date%2Cpub\\_list\\_no%2Cseries\\_no&QuickSearchA=QuickSearchA](https://www.davidrumsey.com/luna/servlet/view/search?search=SUBMIT&cat=0&q=%09Asiae%2C+quae+vulgo+Minor+dicitur%2C+et+Syriae+tabula+geographica.&dateRangeStart=&dateRangeEnd=&sort=pub_list_no_initialsort%2Cpub_date%2Cpub_list_no%2Cseries_no&QuickSearchA=QuickSearchA) 19 Kasım 2021.

URL-22, [https://iiif.lib.harvard.edu/manifests/view/ids:13351967\\_19](https://iiif.lib.harvard.edu/manifests/view/ids:13351967_19) Kasım 2021.

URL-23,  
[https://www.davidrumsey.com/luna/servlet/detail/RUMSEY~8~1~33558~1171050:Kaukasus-1-?title=Search+Results%3A+List\\_No+equal+to+%274765.117%27&thumbnailViewUrlKey=link.view.search.url&fullTextSearchChecked=&dateRangeSearchChecked=&showShareIIIIFLink=true&helpUrl=https%3A%2F%2Fdoc.lunaimaging.com%2Fdisplay%2FV75D%2FLUNA%2BViewer%23LUNAVIEWER-LUNAVIEWER&showTip=false&showTipAdvancedSearch=false&advancedSearchUrl=https%3A%2F%2Fdoc.lunaimaging.com%2Fdisplay%2FV75D%2FSearching%23Searching-Searching](https://www.davidrumsey.com/luna/servlet/detail/RUMSEY~8~1~33558~1171050:Kaukasus-1-?title=Search+Results%3A+List_No+equal+to+%274765.117%27&thumbnailViewUrlKey=link.view.search.url&fullTextSearchChecked=&dateRangeSearchChecked=&showShareIIIIFLink=true&helpUrl=https%3A%2F%2Fdoc.lunaimaging.com%2Fdisplay%2FV75D%2FLUNA%2BViewer%23LUNAVIEWER-LUNAVIEWER&showTip=false&showTipAdvancedSearch=false&advancedSearchUrl=https%3A%2F%2Fdoc.lunaimaging.com%2Fdisplay%2FV75D%2FSearching%23Searching-Searching) 19 Kasım 2021.

URL-24,  
[https://www.davidrumsey.com/luna/servlet/detail/RUMSEY~8~1~21932~690024:Asiat--Turkey-2-?title=Search+Results%3A+List\\_No+equal+to+%274807.105%27&thumbnailViewUrlKey=link.view.search.url&fullTextSearchChecked=&dateRangeSearchChecked=&showShareIIIIFLink=true&helpUrl=https%3A%2F%2Fdoc.lunaimaging.com%2Fdisplay%2FV75D%2FLUNA%2BViewer%23LUNAVIEWER-LUNAVIEWER&showTip=false&showTipAdvancedSearch=false&advancedSearchUrl=https%3A%2F%2Fdoc.lunaimaging.com%2Fdisplay%2FV75D%2FSearching%23Searching-Searching](https://www.davidrumsey.com/luna/servlet/detail/RUMSEY~8~1~21932~690024:Asiat--Turkey-2-?title=Search+Results%3A+List_No+equal+to+%274807.105%27&thumbnailViewUrlKey=link.view.search.url&fullTextSearchChecked=&dateRangeSearchChecked=&showShareIIIIFLink=true&helpUrl=https%3A%2F%2Fdoc.lunaimaging.com%2Fdisplay%2FV75D%2FLUNA%2BViewer%23LUNAVIEWER-LUNAVIEWER&showTip=false&showTipAdvancedSearch=false&advancedSearchUrl=https%3A%2F%2Fdoc.lunaimaging.com%2Fdisplay%2FV75D%2FSearching%23Searching-Searching) 19 Kasım 2021.

URL-25,  
[http://digitool.is.cuni.cz:1801/view/action/nmets.do?DOCCHOICE=1128843.xml&dvs=1637224023478~667&locale=tr&search\\_terms=&adjacency=&VIEWER\\_URL=/view/action/nmets.do?&DELIVERY\\_RULE\\_ID=3&divType=](http://digitool.is.cuni.cz:1801/view/action/nmets.do?DOCCHOICE=1128843.xml&dvs=1637224023478~667&locale=tr&search_terms=&adjacency=&VIEWER_URL=/view/action/nmets.do?&DELIVERY_RULE_ID=3&divType=) 19 Kasım 2021.

URL-26,

[https://www.davidrumsey.com/luna/servlet/detail/RUMSEY~8~1~205571~3002493:U-S-S-R----Caucasia--Pergamon-World?title=Search+Results%3A+List\\_No+equal+to+%270737.132%27&thumbnailViewUrlKey=link.view.search.url&fullTextSearchChecked=&dateRangeSearchChecked=&showShareIIIIFLink=true&helpUrl=https%3A%2F%2Fdoc.lunaimaging.com%2Fdisplay%2FV75D%2FLUNA%2BViewer%23LUNAVIEWER-LUNAVIEWER&showTip=false&showTipAdvancedSearch=false&advancedSearchUrl=https%3A%2F%2Fdoc.lunaimaging.com%2Fdisplay%2FV75D%2FSearching%23Searching-Searching](https://www.davidrumsey.com/luna/servlet/detail/RUMSEY~8~1~205571~3002493:U-S-S-R----Caucasia--Pergamon-World?title=Search+Results%3A+List_No+equal+to+%270737.132%27&thumbnailViewUrlKey=link.view.search.url&fullTextSearchChecked=&dateRangeSearchChecked=&showShareIIIIFLink=true&helpUrl=https%3A%2F%2Fdoc.lunaimaging.com%2Fdisplay%2FV75D%2FLUNA%2BViewer%23LUNAVIEWER-LUNAVIEWER&showTip=false&showTipAdvancedSearch=false&advancedSearchUrl=https%3A%2F%2Fdoc.lunaimaging.com%2Fdisplay%2FV75D%2FSearching%23Searching-Searching) 19 Kasım 2021.

Usta, A., 2016. İpek Yolu, FSM İlimi Araştırmalar İnsan ve Toplum Bilimleri Dergisi, 7, 385-392.

Uzun, E., 2008. İşgal Yıllarında (1916-1917) Trabzon'da Rus Askeri Gazetesi Voenniy Listok, Trabzon.

Vryonis, S., 1971. The Decline of Medieval Hellenism in Asia Minor and the Process of Islamization from the Eleventh Through the Fifteenth Century, London.

Yavuz, Y., V., İpek, İpek Yolu, TDV İslâm Ansiklopedisi, 22, 365-366.

Yetgin, E., G., 2014. Tarihi Yarımada Hanlar Bölgesi Caferiye Han Koruma Önerisi, Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Yıldızdağ, C., 2005. VII.-X. Yy.'larda İpek Yolu Ticaretinin Türk Tarihine Etkileri, Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Yılmaz, E., 2016. XII. ve XIII. Yüzyıllarda Tebriz-Antalya İpek Yolu Güzergahı, Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir.

Yılmaz, L., 1990, Batı Karadeniz Bölgesi Ticaret Yolları Ve Bu Yollar Üzerindeki Hanlar, Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Yüksel, M., 2014. Trabzon Köprübaşı Kitabeleri, Hilal Ofset, Isparta.

Zachariadou, E. A., 2007. Ankara, Trabzon ve Türkler (1352-1402), ter: M. Keçiş, Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi, 22, 221-241.

Zaman, M., 2012. Trabzon İlinin Turizm Coğrafyası: Potansiyel-Alternatifler- Planlama, Atatürk Üniversitesi Yayınları.

Zehiroğlu, A., M., 2000. Antik Çağlarda Doğu Karadeniz, Çivi Yazıları, İstanbul.

## ÖZGEÇMİŞ

İlk ve orta öğrenimini Rize Reşadiye Zihni Derin İlköğretim Okulu'nda tamamladıktan sonra Rize Tevfik İleri Anadolu Lisesi'nden mezun oldu.

2012 yılında başladığı Abant İzzet Baysal Üniversitesi Mühendislik ve Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü'ndeki öğrencilik hayatına 2013 yılında yatay geçiş yaparak Karadeniz Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü'nde devam etti. 2017 yılında "Mimar" olarak mezun oldu. Mimarlar Odası Trabzon Şubesi'nin Erdem Aksoy Ödülü'nü kazandı. Aynı yıl Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı'nda yüksek lisans yapmaya hak kazandı.

2017 yılında adım attığı çalışma hayatına özel sektörde devam etmektedir. Orta derecede İngilizce bilmektedir.