



TARİHÎ COĞRAFYA AÇISINDAN İZMİT ŞEHRİNİN AYRICALIKLARI

Metin TUNCEL*

Türkiye'nin en büyük şehrini (İstanbul) ülkenin başkentine (Ankara) bağlayan kara ve demir yolu üzerinde bulunan İzmit, bu ayrıcalıklı durumunun kendisine sağladığı avantajı kullanarak, günümüzde Marmara bölgesinin İstanbul ve Bursa'dan sonra üçüncü büyük şehri durumuna gelmiştir.

İzmit'in coğrafyasında görülen bu ayrıcalıklı durum sadece günümüze ait bir özellik değildir. Şehrin tarihinin her dönemindeki coğrafyası gözden geçirilince, İzmit'in ayrıcalıklar dizisi, birbirini izler. Bunların başında da tarihinin hemen her safhasında iyi bir liman (özellikle harp limanı) ve tersane şehri olma özelliğini sürdürdüğünü görüyoruz.

İzmit şehrinin kurulduğu çevrenin, ayrıcalıklı durumunun başında, Marmara Denizi'nin doğusunda karalar içine derin bir şekilde sokulmuş olan körfezin mevcudiyeti gelir. Adı geçen denizin doğusunda karalar içine sokulan iki körfezden birisi olan İzmit körfezi (eski adıyla Sinus Astacus yahut S. Olbianus), Kocaeli yarımadası ile Samanlı dağları arasında uzanır ve Darıca batısındaki Yelkenkaya feneri ile onun karşısına isabet eden Çatal burun (Yalova doğusu) arasına çekilen bir çizgiden körfezin bitim yeri arasında aşağı-yukarı 50 km. uzunlukta uzanır. Adı geçen körfezin kara içine sokulan iç kısmı Gölcük hizalarında genişliği 2 km.'ye kadar inen bir boğum meydana getirir. Bu yüzden körfezin bitim yeri eskiden beri bir liman şehri için en iyi şartlara sahip bir durum arz eder. Nitekim bu elverişli vaziyet şartlarından dolayı, İzmit'in kuruluş yıllarından günümüze kadar devam eden yaşayışının hemen her safhasında iyi bir liman şehri ve tersane şehri olma niteliğini devam ettirdiğini görmekteyiz. Böyle bir körfezin varlığına eklenen daha başka doğal şartlar da şehrin gelişmesini kamçulamıştır. Körfezin bitim yerinde başlayan İzmit ovasının Anadolu'nun iç kesimleri ile bağlantısını sağlayan doğal imkânlar da çok elverişlidir. Zira İzmit ovası doğuya doğru izlenirse alçak Büyük Derbent eşliğinden sonra Sapanca gölünün bulunduğu çukur alana varılır. Bu sonuncu çukur alandan sonra da Adapazarı ovasına zahmetsizce geçilir. Bazı eşikler aşılarak Düzce ovası ve Bolu ovasından sonra doğuya doğru uzanan yolların yapımına doğal imkânlar elverişlidir. Nitekim Anadolu'nun muhtelif devirlerindeki yollara ait etütler, yukarıda zikrettiğimiz doğal imkânlardan faydalanarak Bolu'ya ulaşan yolların varlığını ortaya koymaktadır.

* Prof. Dr., Emekli Öğretim Üyesi, e-mail: ymtuncel@gmail.com

Sapanca çukur alanı doğuya doğru uzanan ovalar dizisi vasıtasıyla kolayca doğuya bağlandığı gibi, Sapanca gölünün güneyini boylayan Samanlı dağlarının, Adapazarı ovası ile güneydeki Pamukova (Akhisar ovası) arasında Sakarya'nın geçtiği bir boğaz vasıtasıyla yarılmış olması (Geyve boğazı) yolların buradan itibaren güneye doğru da uzanarak İzmit körfezi kıyılarındaki şehrin daha başka doğrultudaki merkezlere kolayca bağlanabilmesini sağlar. Günümüzde de hem demiryolu hem de karayolunun geçtiği Geyve boğazı İzmit'i Geyve-Taraklı-Göynük-Mudurnu üzerinden tekrar Bolu'ya bağlar ve bu yolun Mudurnu'dan güneye yönelen bir kolu Nallıhan-Beyazırma-Ayaş üzerinden Ankara'ya ulaşır, diğer taraftan güneye doğru uzanan ve Sakarya vadisini izleyen yollar vasıtasıyla İç Anadolu merkezlerine bağlar.

İzmit körfezinin güneyinde uzanan ve en yüksek noktası 1600 m. (Keltepe)'yi aşan Samanlı dağları, körfezin güneyini izleyecek bir yolun varlığına imkân verdiği gibi, iki noktada da bu dağları aşacak yollar için alçalma sahası meydana getirerek, İzmit'in Batı Anadolu'nun önemli merkezlerine bağlanmasına yardımcı olur.

Samanlı dağlarının kuzey eteklerini izleyen yol, Yalova'ya ulaştıktan sonra buradan itibaren güneye yönelerek Yalova-Orhangazi arasında Samanlı dağlarının alçalma sahasından faydalanarak Gemlik üzerinden Bursa'ya ve oradan da Ege bölgesinin önemli merkezlerine bağlanır. Samanlı dağlarını aşan bir ikinci yol, Yalova'dan daha doğuda Karamürsel'den itibaren güneye yönelir, bu kesimdeki bir alçalma sahasından yararlanarak Yalakdere üzerinden İznik'e ulaşır.

İzmit körfezinin kuzeyi Kocaeli plâtosu adını verdiğimiz bir plâto sahası ile Karadeniz'den ayrılır. Üzerinde az yüksek tepeler ihtiva eden bu plâtonun en yüksek noktası, İzmit'in kuzeybatısında bulunan ve şehrin meşhur Çene suyunun kaynaklarının bulunduğu Çene dağında 645 m.'yi bulur. Kocaeli yarımadasının körfez kıyısına tekabül eden kısmı dar bir kıyı şeridi halindedir. Bu şerit hem İzmit'i İstanbul'a bağlayan bir kıyı yolunun geçmesine elverişlidir, hem de kuzeyindeki dağlık, tepelik kesim tarafından kuzey rüzgârlarına karşı korunduğu için ikliminin yumuşaklığı ile de dikkati çeker. Bu yüzden adı geçen şerit bazı seyyahlar tarafından "Kocaeli Rivierası" adı verilerek tasvir edilmiştir. Platonun kenarı ile körfez arasında kalan kıyı şeridi önemli bir yolun geçmesine elverişli olduğu gibi plâtonun yüzeyini izleyen bir yol da İzmit'i İstanbul'a bağlar.

İzmit'in kuzeyinde bulunan Kocaeli tepelik alanı ile İzmit körfezinin güneyinde uzanan Samanlı dağları ormanlık alanlarla kaplıdır. Mevcut iklim şartları, İzmit'in yakın civarında, orman formasyonuna elverişli şartlar hazırlamıştır. Bir zamanlar "ağaç denizi" adı verilen kesif ormanların yakınlığı da gemi yapımının geliştiği bir tersane şehrinin varlığını hazırlayan doğal şartlar arasında sayılabilir.

Bu coğrafi ayrıcalığının sonucu olarak, şehrin yaşayışının her aşamasında, liman şehri ve tersane şehri olma fonksiyonunu nasıl sürdürdüğünü, aşağıdaki satırlarda ele alacağız:

İzmit şehri M. Ö. 8. yüzyılda bugünkü İzmit'in aşağı yukarı 6 km. güneydoğusunda, (günümüzdeki Başiskele mevki) körfezin bitim yerinde kurulmuştu. Burası bir deniz limanı olarak, Astakos adıyla gelişti ve bir de tersane kuruldu (Astakos Tersanesi).

İzmit yerini değiştirip bugünkü yerine geçtikten sonra da bu özelliğini sürdürdü. Şehrin bugünkü yerinde kurucusu olan Bitinya kralı I. Nikomed burada bir tersane yaptırmıştı.

Daha sonraki Roma döneminde İzmit'in daha çok önem kazandığını görüyoruz. M. S. 41 yılında İmparator olan Claudius (Kladyus) döneminde, İzmit ve çevresindeki imar hareketleri daha çok hızlandı. Yine bu dönemde İzmit'i önemli merkezlere bağlayan yollar inşa edildi. Böylece İzmit önemli yolların düğüm noktası haline geldikten sonra, Roma

İmparatorluğu'nun önemli harp filolarından biri de burada üslemeye başladı (zira bütün Roma İmparatorluğu sınırları içinde karalar içine bu kadar sokulan başka elverişli körfez yoktur). Ayrıca yukarıda adı geçen ve terk edilmiş durumda olan Astakos tersanesi yeniden onarıldı. Fakat o da ihtiyaca yetmeyince, I. Nikomed devrinde yapılmış olan tersane günün ihtiyaçlarına cevap verecek hale getirildi. Büyük gemilerin yanaşabilmesi için rıhtımlar ve ekler yapıldı. Gene bu dönemde İzmit'te kurulan darphanede basılan sikkeler üzerinde çeşitli gemi resimlerinin bulunması, denizciliğe verilen önemi belirtir.

İzmit'in harp limanı olarak önemi M. S. 284 yılında Diocletian'ın bu şehri resmen başşehir yapmasından sonra daha da arttı. Adı geçen asrın ortalarındaki Got istilasının korkulu izleri hâlâ silinmemiş olduğundan körfezdeki donanma daha çok sayıda gemi ile takviye edildi. Yeni bir istilâ sırasında gereken ikmalin kolay sağlanabilmesi için surların kıyı cephesinde bulunan kapı sayısı çoğaltılmış, bu arada ikinci bir tersane de kurulmuştu. İmparator Diocletian devrinde şehir görülmedik bir hızla gelişti ve ona paralel olarak nüfusu da arttı. M. S. IV. yüzyılın ilk yıllarındaki tespitlere göre 100.000'i aşan nüfusu ile Roma, Antakya (o devirdeki Antiochia) ve İskenderiye (o devirdeki Alexandria)'den sonra dünyanın dördüncü büyük şehri oldu.

Bizans döneminde ve onu izleyen Selçuklu döneminde İzmit'in harp limanı ve tersane şehri niteliğini sürdürdüğüne dair bir kayda rastlamamamıza karşılık, eldeki tarihî kayıtlara göre bu dönemin içinde yer alan kısa süreli Lâtin işgali sırasında (M. S. 1204-1207) İzmit limanına önem verildiği, gerektiğinde İstanbul'a yardım edebilecek gemilerin yapımı için tersanenin yeni eklerle genişletildiği ve onarıldığı anlaşılıyor.

Osmanlı döneminde İzmit'te tersane işlerine önem verilmeye başlandı. Daha ikinci padişah Orhan döneminde, eski tersane üzerinde durulmuş, çeşitli nedenlerle önemini kaybeden bu tesis küçük çapta deniz araçlarının yapımına elverişli hale getirilebilmişti. Fakat kısa bir süre sonra Süleyman Paşa'nın Gelibolu'yu alması ve bunun üzerine Gelibolu tersanesinin önem kazanması yüzünden İzmit tersanesi yeniden önemini kaybetmeye başlamıştı. Yavuz Selim döneminde bu tersaneye yeniden önem verildi ve kısa zaman içinde çalışır hale getirildi.

XVII. asrın Köprülüler döneminde de donanmaya ve tersaneye önem verildi. İzmit tersanesi esaslı bir revizyona tabi tutularak genişletildi. Kürekli gemi yapan tezgâhlar tamamen kaldırıldı. Harp gemileri yapımına başlandı. Venedik donanması ile çarpışan filodaki gemilerden birçoğu İzmit'te denize indirilmişti. Bu sırada İzmit'i ziyaret eden Evliya Çelebi iskele civarında 200 kadar kereste deposu bulunduğunu ve bu kerestelerden gemi imalinde faydalandığını yazar. İskele yakınında kerestelerin yığıldığı ticarethanelerden bir ecnebi seyyah da bahseder: Tavernier, burada yığılı keresteleri işleyen birçok gemi tezgâhlarının varlığını zikreder.

Bir sonraki asırda vuku bulan iki depremden sonuncusunun (1766) zararları tersaneye de dokundu. Rıhtımların çöktüğü bu felakette tersane büyük zarar gördü ve uzun müddet terk edilmiş durumda kaldı. III. Mustafa tarafından tersanenin onarılması için gayret gösterildi.

XIX. yüzyılda II. Mahmut zamanında tersanenin modernize edilmesi çabaları görülür. Padişah bu iş için Kaptan Ahmet Fevzi Paşa'yı görevlendirdi. II. Mahmut'tan sonraki padişah Abdülmecit devrinde İstanbul'dan İzmit'e haftada iki defa olmak üzere gemi seferleri ihdas olunmuştur. Bu hattın ilk seferinde bizzat padişah kendisi de bulunmuştur.

Çok daha eskiden beri Anadolu'nun kapısı durumunda olan İzmit, körfezde işleyen gemi seferlerinin başlaması üzerine, çok daha önemli konaklama yeri oldu.

Zira Anadolu'dan gelen kervanlar önce İzmit'e gelir, hayvanı olmayan yolcular buradan gemiye binerek 7-8 saatte İstanbul'a ulaşırlardı.

XIX. yüzyılın sonlarında İzmit'in imarında önemli yeri olan Mutasarrıf Sırrı Paşa döneminde de tersanenin başına getirilen Ali Paşa, bu tesisi iyi işler bir hale getirmiştir.

Kuruluşundan günümüze kadar süren bu fonksiyon özelliği, yani harp limanı ve tersane yeri olması, bugün de körfezin bitim yerinde Gölcük'te süregelmektedir. Burada askerî maksatlarla 1925 yılında bir tesis kurulmuş, sonra 1950'den itibaren bugünkü modern halini almıştır.

İşte ilkçağdan beri süregelen tersane ve harp limanı şehri olma niteliğinin günümüzde de İzmit'in ayrılmaz bir parçası kabul edebileceğimiz Gölcük'te devam etmesi 28 yüzyıllık bir geleneğin sonucudur. Fakat bu geleneği oluşturan da yukarıda izah ettiğimiz coğrafi şartlardır.

İzmit'in kuruluş yerinin özel durumunun etkilediği bu fonksiyonel sürekliliği dışında başka yerlere benzemeyen ayrıcalıklı yanları da vardır. Örneğin bu satırların yazarı gibi, orta öğrenimini bir Anadolu şehrinde yapan, yüksek öğrenim yapmak için İstanbul'a gelen ve o zamana kadar hiç deniz görmemiş bir kişi için, İzmit aynı zamanda denizin ilk görüldüğü yer olarak da ayrı bir özellik taşır ve hafızalardan silinmez.

İzmit'in yakın yıllara gelinceye kadar, başka hiçbir şehre benzemeyen bir coğrafi ayrıcalığı daha vardı: İstanbul'u Ankara'ya bağlayan demiryolu şehrin en faal yerini meydana getiren ve en büyük iş yerlerinin bulunduğu bir caddeden geçiyordu. Bir şehri ikiye bölen demiryollarına başka yerlerde de rastlamak mümkündür. Fakat, demiryolunun şehrin en faal caddesinden (şehir coğrafyasında kullanılan terimle şehrin "prestij eksenini" den) geçmesi Türkiye'nin başka hiçbir şehrinde görülmemiş ve İzmit'in adeta simgesi haline gelmiş bir özelliği idi; fakat 2000 yılı sonunda demiryolu buradan kaldırılarak sahildeki yoldan geçirildi. Bu suretle de İzmit'in başka yerlere benzemeyen bu coğrafi özelliği de, maalesef, ortadan kalkmış oldu.

KAYNAKÇA

- BOA. HRT. h. 421/7
- Bostan, İdris, "İzmit", *DİA*, cilt 23, s. 536-541.
- Darkot, Besim, "İzmit", *İA*, V/2, s. 1251-1256.
- Darkot, Besim, Metin Tuncel, *Marmara Bölgesi Coğrafyası*, İstanbul 1981.
- Fıratlı, Nezih, *İzmit: Tarihi ve Eski Eserleri Rehberi*, İstanbul 1959.
- Öztüre, Avni, *Nicamedia, İzmit Tarihi*, İstanbul 1969.
- Tuncel, Metin, "Bugünkü İzmit", *DİA*, cilt XXIII, s. 541-542.
- Tuncel, Metin, "İzmit Şehri ve Yayılış Sahası...", *İÜ Coğrafya Enstitüsü Dergisi*, sy. 18-19, İstanbul 1973, s. 167-198.
- Tuncel, Metin, "Şehir Yerleşmelerinde Kuruluş Yerinin Fonksiyonel Sürekliliğe Etkisi Üzerine Bir Deneme: İzmit", *İÜ Coğrafya Enstitüsü Dergisi*, sy. 22 (1977), s. 93-97.
- Tuncel, Metin, "Tarih Boyunca Türkiye'de Kent Kuruluşları", *Doğumunun 100. Yılında Atatürk'e Armağan*, İstanbul 1981, s. 329.
- Yüce, Rifat, *Kocaeli Tarihi ve Rehberi*, İzmit 1945.