

KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ * SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

TARİH ANABİLİM DALI

TARİH PROGRAMI

**CUMHURİYETİN İLK YILLARINDA TRABZON'DA EKONOMİK HAYAT
(1923-1950)**

DOKTORA TEZİ

Muzaffer BAŞKAYA

ŞUBAT - 2014

TRABZON

KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ * SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

TARİH ANABİLİM DALI

TARİH PROGRAMI

**CUMHURİYETİN İLK YILLARINDA TRABZON'DA EKONOMİK HAYAT
(1923-1950)**

DOKTORA TEZİ

Muzaffer BAŞKAYA

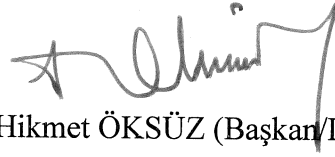
Tez Danışmanı: Prof. Dr. Hikmet ÖKSÜZ

ŞUBAT-2014

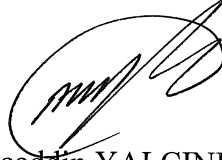
TRABZON

ONAY

Muzaffer BAŞKAYA tarafından hazırlanan **Cumhuriyetin İlk Yıllarında Trabzon'da Ekonomik Hayat (1923-1950)** adlı çalışma 12/02/2014 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda (oybirliği/oyçokluğu) ile başarılı bulunarak jürimiz tarafından Tarih Anabilim Dalında doktora tezi olarak kabul edilmiştir.



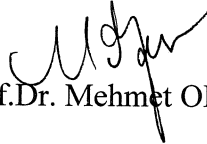
Prof. Dr. Hikmet ÖKSÜZ (Başkan/Danışman)



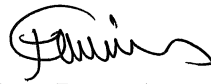
Prof. Dr. M. Alaaddin YALÇINKAYA



Prof. Dr. Mesut ÇAPA



Prof. Dr. Mehmet OKUR



Doç. Dr. Rahmi ÇİÇEK

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduklarını onaylarım. ... / ... /

Prof. Dr. Ahmet ULUSOY

Enstitü Müdürü

BİLDİRİM

Tez içindeki bütün bilgilerin etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde edilerek sunulduğunu, ayrıca tez yazım kurallarına uygun olarak hazırlanan bu çalışmada orijinal olmayan her türlü kaynağa eksiksiz atıf yapıldığını, aksinin ortaya çıkması durumunda her tür yasal sonucu kabul ettiğimi beyan ediyorum.

Muzaffer BAŞKAYA

12/02/2014

ÖNSÖZ

Bu çalışmada 1923-1950 yılları arasında Trabzon'daki ekonomik faaliyetler incelenmiş, XIX. yüzyılın ortalarından itibaren yükselişe geçen Trabzon ekonomisinin Cumhuriyet dönemindeki durumu izah edilmeye çalışılmıştır. Coğrafi konumu nedeniyle önemli bir transit şehri olan Trabzon'un Birinci Dünya Savaşı sonrasında içine girdiği ekonomik durgunluk ortamı ve devamında gelişen sürecin ele alındığı bu eser, Trabzon'u konu alan mevcut çalışmalar göz önüne alındığında ciddi bir eksikliği giderecektir. Zira son yıllarda artan şehir tarihçiliği alanında Trabzon'un, İmparatorluktan Cumhuriyete geçiş sürecinde yaşadığı değişim ve bu kapsamda şehrin iktisadi yönden geldiği konumu bir bütün halinde ele alan eser yok denecek kadar azdır.

Cumhuriyetin ilk yıllarında ekonomik hacmi gittikçe küçülen Trabzon'un bu durumunu inceleyerek Cumhuriyet Hükümetlerinin, Trabzon'u tekrar eski günlerine döndürmek amacıyla ortaya attığı projelere değinilen bu çalışmada ayrıca şehrin iktisadi bünyesini olumsuz yönde etkileyen unsurların 27 yıllık tek parti iktidarı döneminde ortadan kaldırılıp kaldıramadığı sorusunun cevabı aranmıştır. 1923 sonrasında Trabzon ekonomisini canlandırmak için vaat edilen projelerin bir türlü hayata geçirilememesi ve bunun yarattığı sosyo-psikolojik tahribatın, İkinci Dünya Savaşı yıllarında derinleşerek 1950 yılında yaşanan iktidar değişimine kadar geline sürecin ele alındığı bu eser, konuyla ilgili arşiv vesikaları, yerel gazeteler, özel arşivler ve çeşitli kaynak eserlerin yardımıyla hazırlanmıştır.

Bu tez çalışması süresince, gerek tez konusunun seçiminde gerekse de çalışmanın çeşitli aşamalarında bana her konuda yardımını esirgemeyen değerli hocam Sayın Prof. Dr. Hikmet ÖKSÜZ'e teşekkür ederim. Araştırma süresi boyunca, özellikle gerekli materyallere ulaşmamda bana yol gösteren ve destek olan saygıdeğer hocam Sayın Veysel USTA'ya ayrıca teşekkürü bir borç bilirim.

Trabzon, Şubat 2014

Muzaffer BAŞKAYA

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	IV
İÇİNDEKİLER.....	V
ÖZET	XI
ABSTRACT	XII
KISALTMALAR LİSTESİ	XIII
TABLolar LİSTESİ	XIV
GİRİŞ.....	1-10

BİRİNCİ BÖLÜM

1. MİLLİ İKTİSAT MODELİ UYGULAMALARINDA

TRABZON (1923 -1932)	11-204
1.1. Transit Ticaret ve Trabzon	11
1.1.1. Tarihsel Süreçte Trabzon-İran Transit Hattına Genel Bir Bakış	11
1.2. Cumhuriyetin İlk Yıllarında Trabzon-İran Transiti.....	26
1.2.1. Trabzon-Erzurum Demiryolu Projesi	26
1.2.2. 1923 Sonrası Trabzon-İran Transitinde Yaşanan Diğer Gelişmeler	37
1.2.2.1. Bürokratik İşlemlerde Yapılan Düzenlemeler	37
1.2.2.2. Yol Üzerinde Asayişin Temini ve Motorlu Vesaite Geçiş	37
1.2.2.3. Tamir ve İnşa Faaliyetleri.....	39
1.2.3. Trabzon-İran Transitini Canlandırma Düşüncesi ve Bu Kapsamda Öne Sürülen Görüşler	44
1.2.3.1. Transit Antreposunun Yapımı	49
1.3. Trabzon Limanı	51
1.3.1. Birinci Dünya Savaşı ve Milli Mücadele Yıllarında Trabzon Limanı	55
1.3.2. Cumhuriyet Döneminde Trabzon Limanı (1923-1932).....	58
1.3.2.1. 10 Nisan 1924 Tarihli Kanun ve Trabzon Limanının İnşası Çalışması	58

1.3.3. Limanın Yapımı Hakkında Yaşanan Diğer Gelişmeler (1923-1932).....	60
1.3.4. Trabzon Limanı'nda Eşya-Yolcu Nakliyatı ve İskeleler	64
1.3.4.1. Yolcu İskelesi	68
1.3.4.2. Gümrük İskelesi.....	70
1.3.4.3. Mendirek İskelesi	71
1.3.4.4. Moloz İskelesi	73
1.3.4.5. Gazhane İskelesi	73
1.3.4.6. Taş İskele.....	74
1.3.4.7. Sahil Sıhhiye İskelesi.....	75
1.4. İthalat ve İhracat	75
1.4.1. İran Transit Eşyası İhracı.....	79
1.4.1.1. İran Halısı İhracatı	83
1.4.2. Fındık İhracatı	87
1.4.2.1. Fındık İhracatında Yaşanan Başlıca Sorunlar ve Rum Firmalarının Faaliyetleri	90
1.4.2.2. Fındık İhracatını Düzenlemeye Yönelik Alınan Tedbirler.....	93
1.4.2.3. Ticaret ve Zahir Borsası'nın Kuruluşu (1926).....	93
1.4.2.4. Fındık İhracatını Murakabe Nizamnamesi (1931)	98
1.4.3. Tütün İhracatı	102
1.4.4. Fasulye ve Sade Yağ İhracatı	106
1.4.5. Yumurta İhracatı.....	109
1.4.6. Kasaplık Hayvan İhracatı	114
1.4.7. İthalat.....	117
1.5. Sanayi ve Üretim	122
1.5.1. Fabrika ve İmalathaneler (1923-1932).....	122
1.5.1.1. Cumhuriyetin İlanından Önce Şehirde Bulunan Fabrika ve İmalathaneler	122
1.5.1.2. Demir Fabrikası	122
1.5.1.3. Mensucat Fabrikası.....	124
1.5.1.4. Şeker Fabrikası	126
1.5.1.5. Makarna Fabrikası	127
1.5.2. 1923 Sonrası Trabzon'da Faaliyet Gösteren Fabrikalar	128
1.5.2.1. Fındık Fabrikaları	129

1.5.2.2. Müskirat Fabrikası.....	130
1.5.2.3. Balık Yağı Fabrikası.....	132
1.5.2.4. Çömlek Fabrikası.....	137
1.5.2.5. Un Fabrikası	138
1.5.3. İmalathaneler	138
1.5.3.1. Tabakhaneler	139
1.5.3.2. Gemi İnşaatçılığı.....	144
1.5.3.3. Kantar İmalatı	147
1.5.3.4. Sabun İmalatı.....	148
1.5.3.5. Fındık Yağı İmalathanesi	149
1.5.3.6. Tütün İşleme Evleri	150
1.5.3.7. Kisarna Maden Suyu	151
1.5.3.8. Diğer İmalathaneler	154
1.6. Ticari Faaliyetler.....	155
1.6.1. Banka ve Bankerler (1923-1933)	155
1.6.1.1. Ziraat Bankası.....	155
1.6.1.2. Osmanlı Bankası.....	157
1.6.1.3. İş Bankası'nın Açılışı	160
1.6.1.4. Karadeniz ve Trabzon Bankaları	162
1.6.1.4.1. Karadeniz Bankası	163
1.6.1.4.2. Trabzon Bankası	166
1.6.1.5. Nemlizade Kaptan (Akif) Bey Müessesesi.....	170
1.6.2. Şirketler	171
1.6.2.1. Cumhuriyet Öncesi Trabzon'da Şirketleşme Faaliyetleri	171
1.6.3. 1923 Sonrası Trabzon'da Mevcut Şirketler.....	172
1.6.3.1. Trabzon Elektrik Türk Anonim Şirketi (1925)	176
1.6.3.1.1. Elektrik Şirketi'nin Trabzon Belediye'sine Devri.....	187
1.6.3.1.2. Elektrik Şirketi'nin Trabzon'un Ekonomik Hayatına Etkileri	189
1.6.3.2. Trabzon Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi (1925)	191
1.6.3.2.1. Şirketin Kuruluş Gerekçesi ve Kurucuları	191
1.6.3.2.2. Şirketin Mâli Vaziyeti ve Personel Kadrosu	194
1.6.3.2.3. Şirketin Feshi	201

İKİNCİ BÖLÜM

2. 1929 EKONOMİK KRİZİ VE DEVLETÇİ MODELE GEÇİŞTE

TRABZON ÖRNEĞİ (1932-1939)	205-321
2.1. 1929 Ekonomik Krizi ve Türkiye'ye Etkileri.....	205
2.1.1. Kriz Sonrası Alınan Tedbirler ve Ekonomik Zihniyette Yaşanan Değişim	209
2.2. 1929 Ekonomik Krizin Trabzon'a Etkileri.....	214
2.2.1. Ekonomik Durgunluk	214
2.3. Devletçi Uygulamalar.....	219
2.3.1. Kooperatifçilik.....	219
2.3.2. Fındık Tarım Satış Kooperatifi'nin Kuruluşu	223
2.3.3. Denizbank.....	229
2.4. Üçüncü Umum Müfettişliğin Kuruluşu.....	233
2.4.1. Tahsin Uzer Döneminde Trabzon Ekonomisini Canlandırmaya Yönelik Atılan Adımlar.....	235
2.4.2. Umum Müfettişlik Öncesi Trabzon-İran Yolunun Durumu.....	236
2.4.3. Üçüncü Umum Müfettişlik Sonrasında Transit Yolunda Yapılan Faaliyetler.....	241
2.4.3.1. Trabzon-İran Transit Yolunda Kamyon ve Otobüs Seferlerinin Başlaması.....	246
2.4.4. Üçüncü Umum Müfettişlik Döneminde Trabzon Limanının İnşası Meselesi.....	251
2.5. Cumhuriyetin İlk Yıllarında Trabzon'da Tarım ve Hayvancılık.....	254
2.5.1. Trabzon'un Zirai Karakteri ve Yetiştirilen Başlıca Ürünler.....	254
2.5.1.1. Fındık.....	256
2.5.1.2. Tütün.....	260
2.5.1.3. Mısır	269
2.5.1.4. Fasulye.....	272
2.5.1.5. Patates.....	273
2.5.1.6. Meyvecilik.....	274
2.5.1.6.1. Trabzon Sebze-Meyve Pazarı (Kadınlar Pazarı)	276
2.5.1.7. Tereyağı.....	278
2.5.1.8. Balıkçılık	281
2.5.1.8.1. Hamsi.....	283
2.5.1.8.2. Yunus Balığı.....	284

2.6. Geleneksel El Sanatları.....	287
2.6.1. Dokumacılık	289
2.6.2. Peştamalcılık.....	293
2.6.3. Yorgancılık	294
2.6.4. Kolacılık	294
2.6.5. Kuyumculuk	295
2.6.6. Bakırcılık	296
2.6.7. Kazazlık.....	296
2.7. Trabzon Ekonomisine Yön Veren Kurumlar	297
2.7.1. Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası.....	297
2.7.2. Trabzon Ticaret Kulübü (Tüccar Kulübü)	310
2.7.3. Trabzon Ticaret Mektebi	317

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. SAVAŞ YILLARINDAN EKONOMİK UYANIŞA

TRABZON (1939-1950)	322-442
3.1. İkinci Dünya Savaşı'nın Trabzon Ekonomisine Etkileri	322
3.1.1. Savaşın İthalat ve İhracata Etkisi.....	323
3.1.2. Savaş Yılları Boyunca Fındık İhracatı.....	324
3.1.2.1. Türkiye Fındık İhracatçıları Birliği'nin Kuruluşu	330
3.1.3. İkinci Dünya Savaşı Yıllarında Trabzon'dan Tütün İhracatı	331
3.1.4. İkinci Dünya Savaşı'nın Transit Ticarete Etkisi.....	334
3.1.5. İkinci Dünya Savaşı'nın Trabzon'da Yapılması Düşünülen Yatırımlara Etkisi.....	339
3.1.5.1. Soğuk Hava Deposu-Et ve Konserve Fabrikası Yapımı Meselesi	340
3.1.6.1. Gübre Fabrikası Kurulması Meselesi	342
3.1.7.1. Trabzon Fuarı	343
3.2. II Dünya Savaşı Sürecinde Trabzon Limanı.....	344
3.3. Erzurum-Sivas Hattı Ve Trabzon'a Etkileri	349
3.4. İkinci Dünya Savaşı Yıllarında Trabzon'da Günlük Hayat	352
3.4.1. Şehrin İaşesi.....	352
3.4.1.1. Ekmek Meselesi ve Fırıncılar Şirketi'nin Faaliyeti	353

3.4.1.2. Trabzon’da Karneyle Ekmek Dağıtımı	356
3.4.2. Savaş Yılları Boyunca Trabzon’un Mısır İhtiyacı.....	362
3.4.3. Kışlık Yakacak ve Bez Sorunu	368
3.4.3.1. Manifatura ve Bez Buhranı	371
3.4.3.1.1. Kefenlik Bez Meselesi.....	373
3.4.5. Karaborsacılık.....	374
3.4.6. Hayat Pahalılığı	380
3.5. Varlık Vergisi ve Trabzon	385
3.5.1. Varlık Vergisi Kanunu’nun Çıkarılma Sebepleri	385
3.5.1.1. Varlık Vergisi’nin Trabzon’da Uygulanışı.....	388
3.6. İkinci Dünya Savaşı Yıllarında Faaliyete Geçen Kurumlar	390
3.6.1. Sümerbank’ın Kuruluşu.....	390
3.6.1.1. Sümerbank Yerli Malları Mağazası Trabzon Şubesinin Açılışı	392
3.6.2. Halk Dağıtma Birlikleri’nin Kuruluşu.....	398
3.6.3. Fiyat Murakabe Komisyonu	401
3.6.4. Vilayet İaşe Heyeti	404
3.6.5. İş Mükellefiyeti Teşkilatı	406
3.6.6. Trabzon Yardım Sevenler Cemiyeti’nin Kuruluşu.....	408
3.7. Çok Partili Hayata Geçişle Birlikte Trabzon’da İktisadi Yükseliş.....	413
3.7.1. 1946 Sonrası Trabzon Ekonomisi İçin Atılan Adımlar	413
3.7.2. Trabzon Limanı’nın Temelinin Atılması.....	413
3.7.3. Tekel’in Faaliyete Geçişi	421
3.7.4. Çimento Fabrikası.....	424
3.7.5. Et ve Soğuk Hava Deposu İnşası.....	427
3.7.6. Havaalanı İnşası.....	433
3.7.7. Trabzon’da Halk Bankası Kurulması Fikri	435
3.7.8. Trabzon’da Karayolları 10’ncu Bölge Müdürlüğü Tesislerinin Kurulması.....	437
3.7.9. Kiremit Fabrikası	440
SONUÇ	443
YARARLANILAN KAYNAKLAR	453
EKLER	478
ÖZGEÇMİŞ	486

ÖZET

Bu tez çalışmasının amacı, 1923–1950 arasında yani Cumhuriyet Halk Partisi’nin iktidarda kaldığı ve tek parti dönemi olarak bilinen yıllarda Trabzon Vilayetindeki iktisadi faaliyetleri ortaya koymak ve bu konuda yaşanan gelişmeleri incelemektir. Çalışmanın kapsamı 27 yıl olarak ifade edilse de sık sık bu sınırlamanın dışına çıkmıştır. Zira 1923 sonrasını anlamak için XIX. yüzyılda Trabzon’da yaşanan iktisadi gelişmelerin ve Birinci Dünya Savaşı’nın Trabzon üzerinde bıraktığı olumsuz faktörlerin bilinmesi gerekmektedir. Bu nedenle çalışmanın zaman aralığı 1830’dan başlayarak 1950 sonrasına kadar uzanmaktadır. Eserde ana materyal olarak Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi’nde Trabzon’u ele alan arşiv belgeleri ve Trabzon’da yayın yapan dönemin yerel gazeteleri kullanılmıştır. Ayrıca konu ile ilgili özel arşivler, bunlara ek olarak çeşitli kitap, makale ve bazı web sitelerindeki bilgiler ile Trabzon’la ilgili yazılmış bazı yüksek lisans ve doktora tezlerinden de istifade edilmiştir.

Üç bölümden oluşan bu çalışmanın ilk kısmında Trabzon-İran transit ticaretinde yaşanan gelişmeler ele alınmış ardından Trabzon Limanı’nın Cumhuriyet öncesi ve sonrasındaki tarihsel gelişimine değinilmiştir. Yine bu bölümde ithalat ve ihracat faaliyetleri ve ardından “*Milli İktisat*” projesi kapsamında Trabzon’da ortaya çıkan kurumlar hakkında bilgiler verilmiştir. İkinci bölümde 1929 krizi sonrasında yaşanan zihniyet değişimi ve bu değişimin Trabzon üzerindeki etkileri izah edilmiş ve bu kapsamda devlet eliyle kalkınma modelinin uygulayıcısı olarak ortaya çıkan kurum ve teşkilatlar mercek altına alınmış, ardından Trabzon’da yapılan tarım ve hayvancılık faaliyetleri incelenmiş ve tarihsel süreçte ticari hayata yön veren belli başlı kurumlar hakkında bilgiler verilmiştir. Son bölümde İkinci Dünya Savaşı’nın Trabzon ekonomisi üzerinde yarattığı tahribat ve savaş sonrası başlanan kalkınma hareketi ele alınmıştır.

Bu çalışma sonrasında elde edilen izlenim, Cumhuriyet döneminde yapılan tüm çalışmalara rağmen Trabzon’un, XIX. yüzyıldaki parlak günlerine dönemediği yönündedir.

Anahtar Kelimeler: Transit ticaret, liman, demiryolu, findık, şirket, kooperatif

ABSTRACT

The purpose of this thesis study is to show the economic activity and examine the developments related to this area in Trabzon between the years 1923 and 1950 in which the Republican People's Party was in power and is known as the single party period. Although the scope of the study is stated as 27 years, this limitation is often exceeded. To understand the developments which took place after 1923, the economic developments in Trabzon in the 19th century or the negative factors of World War I on Trabzon should be known. Therefore, the time interval of the study extends from 1830 until the end of 1950.

In this study, archival documents about Trabzon in the Prime Ministry Archive of the Republic of Turkey and local newspapers of that period published in Trabzon have been used as the main material. In addition, some private archives about the subject, various books, articles and information on some websites, masters and doctoral thesis were also used. In the first part of this study which consists of 3 sections, the developments which took place in the Trabzon-Iran transit trade were examined and then the historical development process of Trabzon port in the pre and post republican period was mentioned. Also in this part, the import and export activities conducted in Trabzon were dealt with and some information about the institutions which emerged in Trabzon in the context of the "*National Economy*" Project were given. In the second part, the mentality change which emerged after the 1929 crisis and its effects on Trabzon were discussed and the institutions and foundations which emerged as the appliers of the development model via the state were scrutinized. After that, the agriculture and livestock activities in Trabzon were dealt with and information about the main institutions affecting the course of commercial life within the flow of history was given. In the last part of the study, the devastation of World War II on Trabzon's economy and the development movement which started after the war were examined.

The impression obtained after this study, is that Trabzon couldn't reach the economic viability it had in 19th century despite many projects and studies raised during the Republican period.

Key Words: Transit trade, port, railway, hazelnut, cooperative

KISALTMALAR LİSTESİ

age	: Adı geçen eser
agb	: Adı geçen bildiri
agm	: Adı geçen makale
agr	: Adı geçen rapor
agt	: Adı geçen tez
BCA	: Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi
bknz	: Bakınız
CHP	: Cumhuriyet Halk Partisi
Çev	: Çeviren
edit	: Editör
IRCICA	:İslam Tarih Sanat ve Kültür ve Araştırma Merkezi
İA	: İslam Ansiklopedisi
Haz	: Hazırlayan
KARAM	: Karadeniz Araştırmaları Merkezi
KTÜ	: Karadeniz Teknik Üniversitesi
s	: Sayfa
Yay	: Yayın
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
TBMMZC	: Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Cerideleri
TBMZ	: Trabzon Belediyesi Meclis Zabıtları
TC	:Türkiye Cumhuriyeti
TTK	: Türk Tarih Kurumu
TVS	: Trabzon Vilayet Salnamesi

TABLÖLAR LİSTESİ

<u>Tablo Nr.</u>	<u>Tablonun Adı</u>	<u>Sayfa Nr</u>
1.	Trabzon-Doğu Bayezit Arasında Yapılan Menziller	16
2.	1925-1927 Yılları Arası Trabzon-İran Transit Faaliyeti	47
3.	1875-1898 Yılları Arasında Trabzon Liman Trafığı ve Ticaret Hacmi	54
4.	1900-1913 Yılları Arası Trabzon Liman Trafığı	55
5.	1925-1930 Yılları Arasında Transit Ticaret	62
6.	1923 Yılı İtibarıyla Trabzon Limanı'nda Aktif Halde Bulunan Deniz Nakil Araçları	64
7.	Trabzon Limanı'na Gelen Vapur ve Vapur Acenteleri	65
8.	1928 Yılı İtibarıyla Trabzon'a Gelecek ve Trabzon'dan Gidecek Yolculardan Alınacak Olan Kayık Ücretine Mahsus Tarife	66
9.	1927 Yılı İtibarıyla Trabzon'da İthalat ve İhracat Faaliyeti Yapan Bazı Firmalar	75
10.	1928-1933 Yılları Arasında Trabzon- İran Transiti	80
11.	1928-1933 Yılları Arasında İran Transitinden Türkiye'nin Kazancı	81
12.	Ocak-Şubat-Mart-Nisan ve Mayıs 1929 Aylarına Ait Transit İthalat ve İhracat Cetveli...	81
13.	1926 Yılında Trabzon'da Halı Tüccarları	84
14.	Trabzon'da Fındık İhracatı Yapan İlk Firmalar	87
15.	Cumhuriyetin İlk Yıllarında Trabzon'daki Fındık İhracatçıları	88
16.	1924 Mart Ayından 1925 Yılı Şubat Ayına Kadar Trabzon'dan Yapılan Fındık İhracatı	89
17.	Trabzon'da 1925-1932 Yılları Arasında Fındık İhracatı	89
18.	Ticaret ve Zahir Borsası'nda 1927 Yılında Yapılan Fındık Satışına Ait Bir Zabıtname..	96
19.	1928-1932 Yılları Arasında Trabzon Ticaret ve Zahir Borsası'nda Fındıktan Sağlanan Kazanç	98
20.	1926-1927 Yıllarında Trabzon'da Tütün Tüccarları	103
21.	Trabzon Vilayetinde 1340 Senesi Eylül İptidasından 1341 Senesi Şubat Gayesine Kadar Vaki Olan Fasulye Sevkiyatı ve Aşar Miktarı	107
22.	1927 Yılı İtibarıyla Trabzon'da Bulunan Fasulye Tüccarları	107
23.	1927 Yılı İtibarıyla Trabzon'da Bulunan Yağ Tüccarları	109
24.	1927 Yılı İtibarıyla Trabzon'daki Yumurta Tüccarları	110
25.	1928-1932 Yılları Arasında İhraç Edilen Yumurtalardan Elde Edilen Meblağ	110
26.	1927 Yılında Trabzon'da Bulunan Koyun Tüccarları	115

27. 1925 Yılı İtibarıyla Trabzon'da İthalat.....	119
28. 1933 Yılında Trabzon'da İthalat.....	120
29. 1928 Yılı İtibarıyla Trabzon'da Mevcut Fındık Fabrikaları.....	130
30. 1927 Yılı İtibarıyla Trabzon'da Bulunan Diğer Fabrikalar.....	132
31. 1928 Yılı İtibarıyla Trabzon'da Tabakhaneler	141
32. 1941 Yılında Sürmene Tersaneleri İçin Gerekli Olan Malzemeler	146
33. 1924-1929 Yılları Arasında Kisarna Maden Suyu Üretimi.....	153
34. Karadeniz Bankası'nın 1932 Yılındaki Mâli Vaziyeti	164
35. Trabzon Bankası'na Ortak Olanlar, Sermaye ve Hisse Miktarları	168
36. Trabzon Bankası'nın 1932 Yılındaki Mâli Vaziyeti	169
37. 1894 Yılında Trabzon'daki Ticaret Kumpanyaları ve Sevkiyat Yaptıkları Limanlar	171
38. 1925 Yılı İtibarıyla Trabzon'da Faaliyet Gösteren Şirketler	173
39. 1926 Yılında Trabzon'da Şirketler	173
40. 1923 Sonrası Trabzon'da Bulunan Muhtelif Şirketler	176
41. 1932 Yılı Trabzon Elektrik Türk Anonim Şirketi Kongre Sonuçları.....	186
42. Trabzon Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi	193
43. Liman Şirketine Ait 18 Teşrin-i Sâni 1928 Tarihli Bir Makbuz	195
44. Liman Şirketine Ait 23 Haziran 1929 Tarihli Bir Makbuz	195
45. 1932 Yılı İtibarıyla Liman Şirketinin Mâli Durumu.	196
46. 1932 Yılı İtibarıyla Liman Şirketi Deniz Kadrosu.....	199
47. 1932 Yılı İtibarıyla Liman Şirketi Kara Kadrosu	200
48. 1929-1933 Yılları Arasında Uluslararası Ticaret	206
49. 1928 Sonrası Türkiye'nin Dış Ticareti	208
50. 1914-1929 Yılları Arasında Türkiye'de Hayat Pahalılığı	209
51. Birinci Beş Yıllık Sanayi Planına Göre Açılan Fabrikalar.....	213
52. 1930 Yılında Trabzon İhracatı.....	215
53. 1929-1933 Yılları Arasında Trabzon Limanına Gelip Giden Vapur vs. Sayısı	216
54. 1932 Yılı İtibarıyla Trabzon'da Zirai Kredi Kooperatifleri	221
55. 1934 Yılı İtibarıyla Trabzon-İran Transit Yolunda Nakliye Ücretleri	245
56. Transit Kamyon ve Otobüslerinin Hareket Gün ve Saatleri.....	262
57. Trabzon- Erzurum-Iran Güzergâhında Otobüs ve Kamyon Servisine Ait Umumî Tarife	248
58. 1925-1939 Yılları Arasında Trabzon Fındık Rekoltesi ve Fiyatlar	259
59. 1927-1934 Yılları Arasında Fındık Satışından Şehre Giren Para Miktarı.....	260

60. 1927-1928 Yılı İtibarıyla Trabzon'da Tütün Üretim Sahaları.....	263
61. 1927 Yılı İtibarıyla Trabzon'da Mısır Üretimi.....	269
62. 1928-1934 Yılları Arasında Trabzon'da Mısır Üretimi	271
63. 1927-1928 Yıllarında Trabzon'da Fasulye Üretim Sahası	272
64. 1927-1928 Yılında Trabzon'da Patates Ziraatı	273
65. 1923-1927 Yılları Arasında Trabzon'da Avlanan Hamsi- Kıymeti ve Alınan Vergi Miktarı	283
66. İkinci Teşrin 1934 Tarihinden 13 Nisan 1935 Tarihine Kadar Hamsi İstihsali	284
67. 1892 Yılı İtibarıyla Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Yönetimi.....	298
68. 1901 Yılı İtibarıyla Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Yönetimi.....	298
69. 1924 Yılı İtibarıyla Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası.....	299
70. 1925 Yılı İtibarıyla Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Yönetimi.....	300
71. 1926 Yılında Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Yönetim Kurulu	301
72. 1923 Yılı İtibarıyla Trabzon Ticaret Kulübü İdare Heyeti.....	312
73. 1924 Yılı İtibarıyla Trabzon Ticaret Kulübü İdare Heyeti.....	314
74. 1924Yılı İtibarıyla Trabzon Ticaret Mektebi Öğretmen Kadrosu.....	318
75. 1938-1939 Yılı Trabzon-İran Yolu Üzerinde Yapılan Eşya Nakliyatı.....	337
76. Trabzon'da Karneyle Ekmek Dağıtımı Yapan Fırınlr	360
77. Trabzon'da Mısır Üretim ve Tüketim Miktarı	365
78. 1941 Nisan Ayı İtibarıyla Trabzon'un Mısır İhtiyacı.....	366
79. 1940 Yılında Trabzon'da Fındık Kabuğu Satışı.....	369
80. Sümerbank'a Bağlı Olup Manifatura Dağıtımı Yapan Mağazalar	373
81. 1939 Nisan- 1940 Nisan Arasında Bazı Gıda Maddelerinin Fiyatları	382
82. 1942 Yılı İtibarıyla Bazı Gıda Maddelerinde İçin Azami Kâr Haddi	383
83. Trabzon'da Varlık Vergisi Mükellefleri.....	389
84. Dağıtım Yapılacak Mahallerin Adresleri	395
85. 1941 Yılında Trabzon'da Tereyağı Fiyatları	404
86. Trabzon Yardımsevenler Cemiyeti'ne Bağışta Bulunanlar	411
87.1946 Yılı İtibarıyla Yardımsevenler Cemiyeti İdare Heyeti.....	412

GİRİŞ

Konunun Tanımı ve Sınırı

Bu çalışmada Cumhuriyetin ilk yıllarında (1923-1950) Trabzon'da ki ekonomik hayat ele alınmış ve tek parti iktidarı sonunda Trabzon'un geldiği nokta hakkında değerlendirmeler yapılmıştır. Araştırma konusu olarak Trabzon'un seçilmesi onun bulunduğu konum ve öneminden ileri gelmektedir. Zira Trabzon, en erken dönemlerden itibaren ticaret ile var olmuş ve tarihinin en parlak zamanlarını ticaretin yoğun olduğu dönemlerde yaşamıştır. Bu özelliği nedeniyle Anadolu'daki diğer şehirlerden farklı bir hüviyete sahip olan ve tarihi İpek Yolu'nun batıya açılan kapılarından biri durumundaki Trabzon, transit ticaret noktasında sahip olduğu stratejik konumunu uzun yıllar muhafaza etmiştir. Bu duruma, Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmasıyla birlikte Trabzon Limanı'nda artan ticari faaliyetler de eklenince şehir, bulunduğu bölgenin en önemli ticaret merkezi haline gelmiştir. Uluslararası konjonktürün de etkisiyle 1830 sonrasında tarihinin en parlak devrini geçiren Trabzon, daha sonra meydana gelen gelişmeler nedeniyle eski canlılığını kaybetmeye başlamış, transit ticaretteki aslan payının Rusya'ya kaptırılması ve Süveyş Kanalı'nın açılması gibi gelişmeler bu durumun en önemli sebebi olarak görülmüştür. XIX. yüzyılın ortalarında adeta patlama yapan Trabzon ekonomisi, bu gelişmelere rağmen yine de İran'dan gelen deve kervanlarının uğrak yeri olmayı sürdürüyor, Trabzon Limanı ise eski potansiyelinde olmasa da Avrupalı gemileri ağırlamaya devam ediyordu. Fakat asıl sarsıcı gelişme 1914 yılında yaşanmış ve Birinci Dünya Savaşı'nın yıkıcı etkisi, ekonomik ve sosyal yapıda derin yaralar açan işgal ve muhacirlik gibi gelişmelerle birleşince Trabzon, sadece Doğu Anadolu bölgesinin ihraç iskelesi olarak kalmıştır. 30-40 yıl öncesine kadar İzmir'in ardından Anadolu'nun en önemli ticaret merkezlerinden biri olan Trabzon'un yaşadığı bu düşüş, araştırmamızın ana konusunu oluşturmaktadır.

Çalışmamızın başlangıç tarihi olan 1923 yılı, Trabzon ekonomisinin kan kaybettiği bir döneme denk gelmektedir. Yani konumuz, bir Anadolu kentinin büyüüp zenginleştikten sonra tekrar kabuğuna çekilmesinin yarattığı travmayla başlamaktadır. Zira

değişen dünya şartlarında Trabzon-Tebriz ticaret yolundan gelen kazancın azalması Trabzon'un iktisadi gelişiminde en büyük problem olarak görülmüş, alternatif kazanç olanaklarının sınırlı olduğu bu kentte böylesi bir değişimin yaşanması şehrin sosyo-psikolojik yapısında derin izler bırakmıştır.

Birinci Dünya Savaşı sonrasında ciddi manada irtifa kaybeden Trabzon ekonomisi, savaşın ardından bu kayıpları telafi edecek projelere muhtaç bir durumdaydı. Bu projeler genel anlamda modern bir liman yapılması, istihdamı artırmak için sanayi tesislerinin kurulması ve şehri iç bölgelere bağlayacak demiryolu inşa edilmesi noktasında birleşiyordu. Trabzonlulara göre bu projeler hayata geçerse şehir, “*Anadolu’nun İzmir’i, Fransa’nın Marsilya’sı*” gibi olacaktı. Trabzon kamuoyunun ruh halini ortaya koyan bu düşünce, aslında 1830 sonrasındaki günlere dönüş özleminden ileri geliyordu. Zira Milli Mücadele yıllarının ardından kendi problemlerine odaklanan Trabzonluların genç Türkiye Cumhuriyeti’nden en büyük beklentisi, şehri daha önce olduğu gibi canlı bir ticaret merkezi haline getirmesiydi. Bu çalışmada Trabzonluların beklentilerine karşılık bulup bulamadığı, değişen ve gelişen olaylar eşliğinde ortaya konulmuştur.

Bu eserde Cumhuriyet sonrasında ülke genelinde başlayan ekonomik kalkınma seferberliği sırasında Trabzon’un geldiği konum hakkında da bilgiler verilmiştir. Zira Cumhuriyetin ilanından sonra ülkenin içinde bulunduğu iktisadi durumu göz önüne alan Cumhuriyet Hükûmetleri, o güne kadar gerçekleştirilemeyen birçok projeyi hayata geçirmiştir. Bunlar yapılırken sabırla sırasını bekleyen Trabzon kamuoyu, modern bir limana, demiryoluna veya günden güne artan göçü durdurmak için birkaç fabrikaya sahip olabilmek adına büyük bir mücadele vermiştir. Fakat her defasında ümitle beklenen yatırımlar bir türlü gerçekleşmemiş ve Trabzon ekonomisinde yaşanan düşüşün önüne geçilememiştir. Bu şartlar altında sadece fındık, tütün ve fasulye gibi ürünlerden sağlanacak gelire mahkûm kalan Trabzonlular bu durumdan bir nebze olsun kurtulmak için kendi aralarında bir araya gelerek elektrik fabrikası (şirketi), liman şirketi gibi şehir ekonomisini canlandıracak bazı hamlelere girişmişlerdir. Zira genlerinde var olan ticari zekâ sayesinde, harekete geçen Trabzonlu sermayedarlar çözümü devletten bekleme geleneğini de ortadan kaldırmışlardır. Bu eserde Trabzon’un, kendi kendine ayakta kalma çabasına da yer verilirken şehrin iktisadi gelişiminde meydana gelen daralmanın diğer kentler için de geçerli olup olmadığı sorusuna cevap aranmıştır. Yani Trabzon iktisaden

geriye giderken onunla benzer özellikler taşıyan Samsun'un durumuna da değinilmiş ve Trabzon'un düşüşü, Samsun'un yükselişi arasında bir paralellik kurulmuştur.

Kaynaklara Bakış

Çalışmanın içeriği, arşiv belgelerinden yerel gazetelere, doktora ve yüksek lisans tezlerinden özel yazışmalara, kitap ve makalelerden web sitelerine varıncaya kadar birçok kaynak tarafından bir araya getirilmiştir. Bu kaynaklar arasından en fazla arşiv belgeleri ve yerel gazetelere ağırlık verilmiştir. Özellikle Başbakanlık Cumhuriyet Arşivinde konuyla ilgili elde edilen belgeler, eleştirel süzgeçten geçirilerek nakledilmiştir. Fakat burada şunu da ifade etmek gerekir ki Başbakanlık Cumhuriyet Arşivinde ülke ekonomisinin genel vaziyetini konu edinen birçok belge mevcut olduğu halde Trabzon ile ilgili var olan belgeler sayı itibarıyla az, içerik itibarıyla da oldukça yetersizdir. Mesela Trabzon'da en büyük değişim ve dönüşümün yaşandığı dönem olan 1923-1927 yılları arasında yani mübadelenin etkilerinin hissedildiği, transit ticaretin gözle görülür bir şekilde azaldığı bu süreçte şehrin durumuna kapsamlı bir şekilde değinen arşiv vesikası yok denecek kadar azdır. Trabzon'un içinde bulunduğu çıkmazı en iyi şekilde yansıtan bu durum şehrin, Ankara nezdinde ne kadar ilgi gördüğünü de ortaya koymaktadır. Buna karşın 1920'lerin sonundan itibaren Trabzon ile ilgili arşiv belgelerinin sayısında artış gözlemlenmiştir. Bu kapsamda özellikle 1929 yılında Âli İktisat Meclisi tarafından yazılan "*Trabzon'un İktisadi Hususiyetleri*" adlı rapor çalışmamız içinde özel bir yere sahiptir. Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası yetkililerinin görüş ve önerileri doğrultusunda hazırlanan ve Trabzon ekonomisinde yaşanan düşüşün ele alındığı raporda, sadece gelinen noktayla ilgili değerlendirmeler yapılmamış bu durumdan nasıl çıkılması gerektiği hususunda da çeşitli fikirler ortaya koyulmuştur. Söz konusu raporun kamuoyuna mal olmasının ardından Trabzonlular, burada öne sürülen projelerin hayata geçirilmesi için hükûmet üzerindeki baskılarını artırmıştır. Cumhuriyet Arşivinde bulunan ve Başbakan İsmet İnönü'nün doğu gezisi sonrası hazırlattığı bir diğer raporda şehrin 1935 yılındaki genel görünümü ortaya koyulmuştur. Adı geçen raporda Trabzon'un iktisadi durumu hakkında da değerli bilgiler verilmiştir. Fakat Âli İktisat Meclisi'nin raporunun aksine burada sadece saptamalar yapılarak çözüm önerisi sunulmamıştır. 1941 yılında Trabzon Valisi Naci Kıcıman tarafından Başvekâlete gönderilen rapor ise Trabzon ekonomisinin geldiği noktayı ortaya koyması açısından büyük bir öneme sahiptir. Bu raporda şehirdeki ekonomik sıkıntılar tüm çıplaklığıyla ifade edilmiş ve bazı çözüm önerileri sunulmuştur. Bu öneriler daha çok

şehrin istihdam kapasitesinin artırılması temeline dayanıyordu. Çalışmamızda, yukarıda ifade edilen raporlar haricinde Üçüncü Umum Müfettişlik döneminde ele alınan rapor ve yazışmalara da yer verilmiştir. Zira enerjik yapısıyla doğu vilayetlerini kalkındırma çabası içine giren Tahsin Uzer'in kaleme aldığı raporlar konumuz açısından oldukça değerli bilgiler içermektedir. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi'nde yer alan ve CHP Müfettişleri tarafından yazılan raporlar da tıpkı Umum Müfettişlik dönemindeki belgeler gibi Trabzon ekonomisi için hayati öneme sahip bilgiler ihtiva etmektedir. Birinci Dünya Savaşı sonrasında başlayan ekonomik sıkıntıların dile getirildiği bu raporlar, ortaya koyduğu çözüm önerileri bakımından da ayrıca incelenmeye değer birer vesika niteliği taşımaktadır.

Konumuz içersinde en fazla kullanılan kaynaklardan biri de yerel gazetelerdir. *İstikbal*, *Yeniyol*, *Halk ve Reklam* adı altında yayın yapan bu gazetelerde, Trabzon'un iktisadi durumu hakkında kapsamlı bilgiler verilmiştir. Fakat 1926-1930 yılları arasındaki Trabzon gazetelerinin mevcut olmaması bu konuda bir boşluk meydana getirmiştir. Bu boşluk, arşiv belgeleri, özel arşiv ve diğer kaynak eserler aracılığıyla giderilmeye çalışılmıştır.

Çalışmamız içinde daha önce yayınlanmamış özel arşivlerden de istifade edilmiştir. Bunlar arasında Hacı Ali Hafızade ve Narmanzade Firmalarına ait olan yazışmalar ilk sırada gelmektedir. Erzurum'dan İstanbul'a, İzmir'den Muş'a, Paris'ten Samsun'a kadar gerek yurt içi gerekse yurt dışıyla yapılan ticari yazışmaların yer aldığı yüzlerce belge, gerek sayı ve gerekse içerik bakımından bu çalışmanın sınırlarını aşmaktadır. Bu nedenle elimizde bulunan belgelere sınırlı sayıda yer verilmiştir. Bunun haricinde özel arşiv kapsamında ele alınan bir diğer kaynak ise 1937 yılında Trabzon'da görev yapan Jandarma Kumandanı Tahir Baykal'ın kaleme aldığı rapordur. Raporda Trabzon halkı ile ilgili önyargılı ve subjektif bazı değerlendirmeler olsa da bu bilgiler o günlerin Trabzon'u hakkında bizlere bazı ipuçları vermektedir. Buna benzer bir diğer rapor 1939 yılında hazırlanarak Dâhiliye Vekâletine sunulmuştur. Trabzon Valisi Refik Koraltan tarafından hazırlanan raporda, şehrin iktisadi görünümü hakkında doyurucu bilgiler verilmiştir.

Yukarıda adı geçen kaynaklar haricinde Cumhuriyetin ilk yıllarında kaleme alınan ve birebir bu çalışmanın ana gövdesini oluşturan eserlerden de yararlanılmıştır. Bunlardan ilki 1924 tarihinde *Ticaret Vekâleti Mecmuası*'nda yayınlanan "*Trabzon Vilayeti'ne Ait Malumatı İktisadiye ve İhsaiye, Trabzon Mıntıkası Ticaret Müdiriyeti'nin Ticaret*

Raporu”dur. 1923 sonrasında şehrin ticari durumunu gözler önüne seren bu rapordan başka 1926 yılında yayınlanan *Türkiye Salon ve İlanat Gazetesi*’nin *Ticari ve İktisadi Trabzon Rehberi* adlı ekinde Trabzon’da faaliyet gösteren esnaf ve tüccarlar hakkında bilgiler verilmiş ayrıca eserin giriş bölümünde şehrin ekonomik vaziyeti hakkında genel bir değerlendirme yapılmıştır. Araştırma süresi boyunca en fazla istifade edilen kaynaklardan biri de *Cumhuriyetin Onuncu Yılında İktisat Meyanında Trabzon* adlı eserdir. Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası tarafından 1933 yılında hazırlanan eserde, Cumhuriyetin ilk on yılında Trabzon ekonomisinde yaşanan gelişmelere yer verilmiştir. Fakat bu eserde günden güne geriye giden Trabzon ekonomisi oldukça iyimser bir tarzda ele alınmıştır. Zira burada yer verilen görüşlere bakılırsa 10 yıl içinde yapılan hamleler sayesinde Trabzon’da her şey tozpembeydi ve Trabzonlular yaşanan bu gelişmelerden oldukça mutluydu. Popülist bir yaklaşımla hazırlanan bu eserde verilen bilgilerin abartılı olduğu, aynı günlerde Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası’nda görev yapan Osman Cudi Bey’in “*Trabzon ve Transit Ticareti*” adlı makalesine bakıldığında açıkça görülür. Şehrin ekonomik durumunu gerçekçi bir yaklaşımla ele alan Osman Bey’e göre, Trabzon’un ticari vaziyeti hiç de parlak durumda değildi ve acilen bazı önlemlerin alınması gerekiyordu.

Bu çalışma hazırlanırken diğer yazılı kaynaklardan da istifade edilmiştir. Fakat şunu da ifade etmek gerekir ki Trabzon ekonomisiyle ilgili yazılan kitap ve makalelerde daha çok Osmanlı İmparatorluğu yıllarındaki gelişmeler ele alınmıştır. Aslında bu durum, şehrin iktisadi hayatıyla da paralellik göstermektedir. Zira XIX. yüzyılın ortalarında itibaren Anadolu’nun en işlek ticaret merkezlerinden biri haline gelen Trabzon’un bu durumu, araştırmacıları da bu döneme yönlendirmiştir. 1900’lerin başından itibaren şehrin iktisadi önemini kaybetmeye başlamasıyla birlikte bu konuda yapılan çalışmaların sayısında gözle görülür bir azalma meydana gelmiş, Cumhuriyet döneminde ise bu konu neredeyse tamamen unutulmuştur.

Bu kapsamda Osmanlı İmparatorluğu yıllarında Trabzon’un iktisadi gelişimini ele alan belli başlı ilk eser Hanefi Bostan tarafından kaleme alınmıştır. *XV-XVI. Asırlarda Trabzon Sancağında Sosyal ve İktisadi Hayat* adıyla yayınlanan eserde klasik Osmanlı sisteminde Trabzon Vilayeti’nin durumu hakkında bilgiler verilmiştir. Buna benzer bir diğer çalışma *Onsekizinci Yüzyılda Trabzon’da Ticaret* başlığı altında Necmettin Aygün tarafından hazırlanmıştır. Trabzon’u ele alan bir başka kaynak ise Melek Öksüz tarafından yazılan *Onsekizinci Yüzyılın İkinci Yarısında Trabzon* adlı eserdir.

XX. yüzyıla gelindiğinde konumuza başlangıç teşkil edecek birçok çalışmanın ortaya çıktığını görüyoruz. Bunlardan en önemlisi Mübühâat Kütükoğlu tarafından yazılan “*XIX Yüzyılda Trabzon Ticareti*” adlı makaledir. Burada konuyla ilgili istatistikî verilere de yer verilerek Trabzon Limanı, İzmir ve Samsun Limanlarıyla karşılaştırılmıştır. Trabzon Limanı’nın yükselişinin ele alındığı bir diğer eser ise *Doğu Akdeniz’de Liman Kentleri 1800-1914* adlı eserin içinde yer alan ve Turgay Üner tarafından kaleme alınan “*Trabzon*” adlı makaledir. Trabzon Limanı’nın 1830 sonrası yaşadığı hareketli dönemi mercek altına alan bu çalışma, konumuzla ilgili çok değerli bilgiler ihtiva etmektedir. İmparatorluk yıllarının Trabzon’unu konu alan çalışmalardan biri de Nazım Kuruca tarafından hazırlanan doktora tezidir. “*19. Yüzyılda Trabzon Gümrüğü ve Çevre Ticareti*” adını taşıyan bu çalışmada, şehrin ithalat ve ihracat potansiyeli hakkında bilgiler ortaya konulmuştur. Bu çalışmada en fazla kullanılan kaynaklardan biri de Charles Issawi’nin “*Tebriz-Trabzon Ticareti 1830-1900 Bir Yolun Yükselişi ve Gerileyişi*” adlı makalesidir. Söz konusu makalede 1830 sonrası Trabzon-İran transit faaliyetinde yaşanan patlama örneklerle açıklanmış, transit ticareti artıran etkenler daha çok dünya konjonktüründe yaşanan değişimlere bağlanırken yolun önemini yitirmesi ve Rusların bu konuda yaptığı faaliyetler hakkında bilgiler verilmiştir. Buna benzer bir diğer çalışma ise Kudret Emiroğlu tarafından yazılan “*Trabzon-İran Yolunun Öyküsü*” adlı makaledir. Burada daha çok Tanzimat sonrasında transit yolu üzerinde yapılan tamir faaliyetleri ele alınmış fakat Cumhuriyet Dönemi’nde yapılan hamleler hakkında oldukça yüzeysel bilgiler verilmiştir. Trabzon-İran transit yolu hakkında en kapsamlı bilgiler 1997 yılında Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı bünyesinde hazırlanan “*Trabzon-Erzurum-Bayezit Yolu (1850-1900)*”, adlı doktora tezi çalışmasında verilmiştir. Selahattin Tozlu’nun kaleme aldığı bu çalışmada Osmanlı Devleti’nin Trabzon-İran transiti yoluna bakışı ve yol üzerinde yapılan inşaa faaliyetleri arşiv belgeleri ışığında ortaya koyulmuştur. Bu konuda yapılan bir diğer çalışma ise Murat Küçükuğurlu tarafından yazılan “*Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Trabzon-İran Transit Yolunda İnşaa Faaliyetleri (1900-1950)*” adlı makaledir. Burada Osmanlı İmparatorluğu ve Milli Mücadele yıllarındaki faaliyetler kapsamlı bir şekilde ele alınırken, 1930 sonrasında yaşanan gelişmelerle ilgili daha yüzeysel bilgiler verilmiştir. Trabzon-İran transit yolunu konu edinen bir diğer çalışma ise Rahmi Çiçek tarafından hazırlanmıştır. “*Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Trabzon-Tebriz Yolu*” adını taşıyan bu çalışmada Cumhuriyet Döneminde transit yolunun durumu ağırlıklı olarak yukarıda da sözünü ettiğimiz 1935 tarihli rapora dayanılarak ifade edilmiştir. Trabzon-İran

transit yolu hakkında bilgiler veren bir diğerk çalışma Haydar Kazgan ve Ertuğrul Tokdemir tarafından yazılan “*Trabzon-Tebriz Yolu*”, adlı makaledir. Söz konusu makalede transit yolunun ehemmiyetini kaybetmesi, duygusal bir üslupla izah edilmiş ve kaybolan transit faaliyetin Trabzon üzerindeki yarattığı tahribat açık bir şekilde ifade edilmiştir. Tarihsel süreçte İran transit yolunun önemini ortaya koyan çalışmalardan biri de Cumhur Odabaşıoğlu tarafından kaleme alınan “*Trabzon-İran Transit Nakliyesi*” adlı bildiridir. Bu bildirinin en dikkat çekici kısmı transit faaliyetin Trabzon’a sağladığı kazanımlarla ilgili yapılan değerlendirmelerdir. Burada transit ticaretin Trabzon’a sağladığı avantajlar sıralanırken, bu işle iştigal ederek zenginleşen aileler hakkında da bilgiler verilmiştir.

Görüldüğü gibi Trabzon’un iktisadi hayatını ele alan çalışmaların birçoğu 1830-1920 yılları arasında yoğunlaşmış, Cumhuriyet dönemiyle ilgili yapılan araştırmalar ise oldukça kısıtlı sayıda kalmıştır. Bunlar arasında Mesut Çapa ve Rahmi Çiçek tarafından yazılan *Yirminci Yüzyıl Başlarında Trabzon’da Yaşam* adlı eserde, işgal yıllarının ardından Trabzon’un genel durumu ele alınmıştır. Cumhuriyet sonrasında Trabzon’un ekonomik hayatını konu alan çalışmalardan en önemlisi Murat Küçükuğurlu tarafından yazılan “*Cumhuriyetin İlk Yıllarında Trabzon Ticareti*” adlı makaledir. Trabzon Mıntıkası Ticaret Müdüriyeti’nin raporuna dayanan bu makale, konumuzla direkt ilgili olan birkaç çalışmadan bir tanesidir. Yine Murat Küçükuğurlu tarafından yazılan “*Cumhuriyet Devrinde Bir Milli Sanayi Örneği: Trabzon Elektrik Türk Anonim Şirketi’nin Kuruluşu*”, “*Visera (Işıklar) Santrali ve Trabzon Elektrik Türk Anonim Şirketi’nin Faaliyetleri*” ve Ali Servet Öncü ile birlikte yazılan “*Trabzon Erzurum Demiryoluna Dair Unutulan Bir Kanun*” ve Rahmi Çiçek tarafından kaleme alınan *Trabzon’da Milli İktisat Uygulamaları ve İktisadi Faaliyetlerin Gelişimi*” ve “*Cumhuriyet Dönemi Millî İktisat Uygulamalarına Bir Örnek: Trabzon Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi*” adlı makaleler konumuz açısından oldukça önemli bilgiler ihtiva etmektedir. Bunlar haricinde Hikmet Öksüz-Veyssel Usta ve Kenan İnan tarafından hazırlanan *Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası 1884-1950* adlı eserde Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon’un ekonomik durumu hakkında da bilgiler verilmiştir. Eserin üçüncü bölümünde Trabzon’da bulunan esnaf ve tüccarlara ait verilen bilgiler, bu çalışmanın en dikkat çekici yanlarından biridir.

Bölümler

Üç bölümden oluşan bu çalışmada ilk olarak tarih boyunca Trabzon'u Trabzon yapan ve şehrin en belirgin vasfı olan transit ticaret konusuna değinilmiştir. Tarihsel süreçte İran transit ticaretinin gelişimi hakkında genel bir değerlendirme yapıldıktan sonra XIX. yüzyılda Rusya, İngiltere ve Osmanlı İmparatorluğu üçgeninde yaşanan mücadele hakkında bilgiler verilmiştir. Ardından Cumhuriyetin ilk yıllarında transit ticaretin durumu ele alınarak bu konuda atılan adımlar incelenmiş, Trabzon-Erzurum demiryolu ve Trabzon Limanı'nın inşası hakkında yaşanan gelişmelere değinildikten sonra Trabzon'da yapılan ithalat ve ihracat faaliyetleri istatistikî veriler eşliğinde ortaya konulmuş, özellikle fındık, tütün, fasulye ve tereyağı gibi belli başlı ihraç ürünlerinin satışıyla ilgili bilgiler verilmiştir.

Burada şunu da ifade etmek gerekir ki çalışmamızın birinci bölümünde ortaya konulan faaliyetlerde temel hedef, Trabzon'da "*Milli İktisat*" düşüncesini hayata geçirmektir. 1930'lu yıllara kadar Türk ekonomisine yön veren bu ideolojinin kökeni İttihat ve Terakki dönemine dayanıyordu. Bu sistemde amaç "*Milli Ekonomi*" modeline dayalı bir "*Milli Burjuvazi*" sınıfı¹ oluşturmaktır. Bu düşüncenin mimarı olan İttihat ve Terakki yönetimi Birinci Dünya Savaşı'nın ardından resmen son bulsa da "*Milli İktisat*" ideolojisi Cumhuriyet Döneminde özellikle 1923-1932 yılları arasında uygulanan iktisadi zihniyeti biçimlendiren en önemli unsur olmuştur. "*Milli İktisat*" anlayışının Cumhuriyet sonrasında da sürdürüleceğini gösteren en açık belirti, Birinci İzmir İktisat Kongresi (17 Şubat-4 Mart 1923) ve burada alınan kararlardır. Hemen her meslek grubundan 1135 delegenin iştirak ettiği kongrede alınan kararlar, "*Misak-ı İktisadi*" ve "*Çiftçi, Tüccar, Sanayici ve İşçi Gruplarına İlişkin Esaslar*" olarak iki bölümde toplanmıştır.² Cumhuriyet dönemi iktisat

¹ Fikri alt yapısı Ziya Gökalp tarafından oluşturulan bu sistemde öncelikle etnik homojenlik sağlanacak ve Müslüman-Türk unsur asker ve memur olmaktan çıkıp iktisadi yaşama da atılacak böylelikle milli iktisat düşüncesi işlerlik kazanacaktı. Zafer Toprak, **Türkiye'de Milli İktisat 1908-1918**, İstanbul: Doğan Kitap, 2012, s.99.

² Özer Özçelik ve Güner Tuncer, "Atatürk Dönemi Ekonomi Politikaları", **Sosyal Bilimler Dergisi**, 9 (1), Haziran 2007, Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınları, s.255-256. Söz konusu kararlardan bazıları şunlardır: 1. Reji idaresi ve yönetimi kaldırılacak, tütün tarımı ve ticareti serbest olacaktır, ihraç edilen tütünün işlenmiş olması gerekmektedir ve vergileri tüketiciden alınacaktır. 2. Aşar kaldırılacak, yerine uygun bir vergi konulacaktır. 3. Temettü vergisi gelir vergisine dönüştürülecek ve iç gümrükler kaldırılarak koruyucu gümrük tarifeleri kabul edilecektir. 4. Ziraat Bankası yeniden düzenlenecek ve sanayicilere kredi vermek üzere bir Sanayi Bankası kurulacaktır. 5. Türk limanlarında kabotaj hakkı sağlanması ve demiryolu, limanlar ile diğer ulaşım altyapısı geliştirilecektir. 6. İşçilerin çalışma saatleri düzenlenecek ve 18 yaşından küçükler çalıştırılmayacak, haftada 1 gün çalışanlara tatil imkânı verilecek, "amele" kavramı yerine "işçi" kavramı kullanılacak, Cuma günü resmi tatil olacak ve tüm işgücüne sendika hakkı tanınacaktır. Gündüz Ökçün, **Türkiye İktisat Kongresi: 1923, İzmir: Haberler-Belgeler-Yorumlar**, Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, (471), 1981, s. 323-362. Maddelerle ile

tarihi çalışmalarının başlangıç noktası olan bu kongre ve burada alınan kararların bir kısmı Cumhuriyetin ilanının ardından uygulamaya konulurken bazıları hiçbir zaman hayata geçirilememiştir.³ Fakat Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucu kadroları, tüm olumsuzluklara rağmen İzmir İktisat Kongresi'nde ortaya konulan isteklerle, ülkenin içinde bulunduğu ekonomik koşullar arasında ortak bir nokta bularak “*İktisadi Dumlupınarlar*” kazanmak için seferber olmuştur. Söz konusu seferberlik kapsamında ilk olarak, yıllardır köylünün sırtında ağır bir yük olan Âşâr Vergisi'nin kaldırılmış,⁴ ardından 1927 yılında Teşvik-i Sanayi Kanunu kabul edilmiştir.⁵ 1923-1932 yılları arasında uygulanan ekonomi politikasının belli başlı hamleleri olan bu faaliyetler söz konusu dönemde Trabzon'da ortaya çıkan eserlerin ardındaki en önemli itici güçtü.

Çalışmamızın ikinci bölümünde 1932 yılı sonrasında Türk ekonomisinde yaşanan zihniyet değişimi ve bunun Trabzon'a yansımaları ele alınmıştır. Zira 1923 sonrasında “*Milli İktisat*” politikası doğrultusunda birçok atılım yapan Trabzonlu sermayedarlar, 1929 ekonomik krizi sonrasında bu yatırımlarını tasfiye etmek zorunda kalmıştır. Bin bir emekle vücut bulan bu kurumların birer birer kapanmasının ardından devletçi yaklaşım tüm Türkiye'de olduğu gibi Trabzon'da da kök salmaya başlamıştır. Halkı 1929 buhranının etkilerinden korumak için sürekli kooperatifçiliğin teşvik edilmesi de bu hareketin en

ilgili tafsilatlı bilgi için bkz, **İktisad Esaslarımız**, 17 Şubat 1339-4 Mart 1339 Tarihine Kadar İzmir'de Toplanan İlk Türk İktisad Kongresinde Kabul Olunan Esaslar ve İrad Olunan Nutuklar, İzmir: Anadolu Matbaası, 1923.

³ Bu durumun temel sebebi ülkenin içinde bulunduğu koşullar ve 24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanan Lozan Antlaşmasıdır. Zira bu anlaşma gereği kapitülasyonlar lağvedilirken Türk Hükümeti, Osmanlı İmparatorluğu'ndan kalan yaklaşık 85 milyon altın lira dış borç ödemeyi kabul ediyor ve gümrük tarifelerinin beş yıl süre ile değişmemesi yönündeki karara evet demek zorunda kalıyordu. Korkut Boratav, **Türkiye İktisat Tarihi 1908-2009**, 17.Baskı, İstanbul: İmge Yayınları, 2012, s.44.

⁴ Âşâr veya Öşr, Osmanlı İmparatorluğu'nda uzun süre temel gelir kaynağı olarak uygulanmış ve Türkiye Cumhuriyeti idaresine geçmiş olan, tarım geliri üzerine salınan dolaysız bir vergiydi. İşte bu gelir kaynağı 17 Şubat 1341 (1925) tarihinde Mahsulât-ı Arziye Vergisi Hakkındaki Kanun ile kaldırılmış ve böylece sermaye birikimi ve ekonomik kalkınma aşamasında fevkalade ciddi sorunlar yaratan bu vergi lağvedilmiştir. Gülsevin Okçuoğlu ve İzzettin Önder, “Âşârın Kaldırılması”, **İktisat Fakültesi Mecmuası**, 45, İstanbul: İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Yayınları, 1987, s. 261.

⁵ Teşvik-i Sanayi Kanunu'nun belli başlı maddeleri şunlardır: 1. Sanayi Kuruluşları için gerekli arazi belediye hudutları içinde kamuya aitse parasız; şahıslara ait ise kamulaştırılacak. 2. Belediye hudutları dışındaki arazinin bedeli on yılda ödenmek üzere verilecek ve gerekli özel telgraf ve telefon, enerji nakil hatlarının kuruluşu ve bakımı için kolaylıklar sağlanacak. 3. Sanayi kuruluşları ile bunların “müştemilat ve tesisatlarının” çeşitli vergi ve rüsumdan; hisse senetlerinin damga vergisinden; gerekli maddelerin ithalinde, gümrük ve benzeri resimlerden muaf tutulacak. 4. Kuruluşlar için gerekli inşaat malzemesi ve makineler için demir ve deniz yollarında %30 indirim yapılacak ve sanayi kuruluşlarına yıllık mamul kıymetlerinin %10'u kadar prim verilecek. 5. Yerli kuruluşların mamullerinin, dışarıdan gelenlerden %10 pahalı olsa bile hükümet, özel idareler, belediyeler ve bunlara ait müesseselerle imtiyazlı şirketler ve bu kanundan istifade eden müesseseler tarafından tercihan satın alınması mecburi tutulacak. Yaşar Semiz, “1923-1938 Döneminde Türkiye'nin Sanayi Politikası”, **Türkler**, 17, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 2002, s. 1271. Söz konusu kanun hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **T.C. Resmi Gazete**, 15 Haziran 1927

önemli işaretlerinden biridir. Bu suretle Trabzon’da birçok kooperatif kurulmuş ve halkın buralara ilgi göstermesi için devlet eliyle kampanyalar yürütülmüştür. Fındığın gerek toplanması ve gerekse de satışında söz sahibi olacak Fındık Tarım Satış Kooperatifi ve Denizbank bu kapsamda ortaya çıkan kuruluşlardan bazılarıdır. Fakat bu döneme damgasını vuran en önemli gelişme Üçüncü Umum Müfettişliğin kuruluşudur. Bu kurum sayesinde devletçi kalkınma modeli uygulamaya konulurken, yol, baraj, okul gibi tüm yatırımlar Müfettişliğin onayı sonrasında hayata geçirilmiştir. İkinci Bölümün içerisinde yer verilen konulardan biri de tarım ve hayvancılık hususudur. Trabzon’un hiçbir zaman bir tarım şehri olmadığı yargısı etrafında işlenen bu kısımda şehirde yetiştirilen başlıca tarım ürünleri hakkında bilgiler verilmiştir. Bu bölümde ayrıca Trabzon’da kökleşmiş bulunan geleneksel el sanatlarının neler olduğu ve bunların şehrin ticari bünyesine olan katkıları incelenmiş, daha çok ev ekonomisi adı altında günlük ihtiyaçların teminine yarayan bu üretim sahasının geliştirilmesi için atılan adımlar hakkında değerlendirmeler yapılmıştır. İkinci Bölümün son kısmında Trabzon’un ticari hayatında söz sahibi olan başlıca kurumlar ele alınmıştır.

Araştırmamızın son bölümünde İkinci Dünya Savaşı ve 1946-50 yılları arasında Trabzon’daki ekonomik faaliyetler incelenmiştir. Burada ilk olarak İkinci Dünya Savaşı’nın Trabzon ekonomisi üzerinde yarattığı tahribata ve Üçüncü Umum Müfettişlikçe ortaya atılan yatırımlara olan etkisi hakkında değerlendirmeler yapılmıştır. Ardından savaş sürecindeki günlük hayat hakkında bilgiler verilmiş savaş sonrasında başlanan kalkınma hareketi ve bu kapsamda Trabzon’da yapılan faaliyetler ele alınmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

1. MİLLİ İKTİSAT MODELİ UYGULAMALARINDA TRABZON (1923-1932)

1.1. Transit Ticaret ve Trabzon

1.1.1.Tarihsel Süreçte Trabzon-İran Transit Hattına Genel Bir Bakış

Trabzon, coğrafi konumunun sağladığı avantaj neticesinde tarih boyunca en işlek transit merkezlerinden biri ola gelmiştir. Zira bölge, eski çağlardan beri batı dünyasının ihtiyaç duyduğu doğu mallarını elde etmek için kullandığı liman kentlerinden biriydi.⁶ Trabzon'un transit ticaret noktasında en önemli özelliği ünlü İpek Yolu'nun üzerinde bulunmasıydı. Esasen tarih boyunca 4 adet İpek Yolu güzergâhı bulunuyordu. Bunlardan dördüncüsü olan ve Doğu Akdeniz'den itibaren güney Mezopotamya, İran ve Belucistan yoluyla Hindistan'a geçen yolun İran'dan Karadeniz'e karadan geçen bir şubesi daha vardı ki Hazar Denizi'nin güneyindeki Ecbatana'dan, Tebriz-Artaxata-Dvin-Phasis güzergâhından Karadeniz'e ve oradan da Trabzon'a uğruyordu. Bu yol haricinde Kuzey İpek Yolu dediğimiz başka bir yol da İç Asya'dan başlayıp Sır Derya mecrasını veya daha kuzeydeki İtil(Volga) Nehri ve Ural Dağları'nı geçerek Karadeniz'deki Azak Denizi ağzındaki diğer limanlara ve oradan da Trabzon ve Karadeniz'e ulaşıyordu.⁷ Trabzon, gerek İran'ın batısından itibaren kuzey-batıya ayrılan gerek Aral-Hazar hattının kuzeyinden gelen gerekse İstanbul'dan deniz yoluyla Trabzon'a çıkan ve Kafkaslara veya Erzurum'a, oradan da Tebriz'e doğru yol alanların en önemli durak yerlerinden ve liman kentlerinden biriydi.⁸

⁶ Mehmet Tezcan, "İpek Yolu ve XIV Yüzyıla Kadar İpek Yolu Ticaretinde Trabzon'un Yeri", **Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu 3-5 Mayıs 2001**, 1, Yay. Haz: Mithat Kerim Arslan-Hikmet Öksüz, Trabzon: Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, 2002, s. 72-74

⁷ İpek Yolu güzergâhları hakkında daha fazla bilgi için bkz. Jean Paul Roux, **Orta Asya Tarih ve Uygarlık**, Çev. Lale Arslan, İstanbul: Kabalcı Yayınevi, 2006, s.30-35.

⁸ Tezcan, a.g.m., s.72-74

Tüm bu özelliklerinin yanında şehrin transit ticaret sahasında sahip olduğu stratejik konumunu güçlendirmek ve limana gelen gemilerin emniyetini sağlamak amacıyla⁹ Roma İmparatoru Hadrianus döneminde bir mendirek inşa edilmiş¹⁰ ve böylece Trabzon, başta İran ve Azerbaycan olmak üzere, Kafkasya, Türkistan (Orta Asya) ve kısmen de Hindistan'ın batıya açılan en mühim kapısı hâline gelmiştir.¹¹ Ayrıca Roma İmparatorluğu döneminde Karadeniz kıyıları ile Orta Asya, Mezopotamya, Media ve Ermeniyeye transit ticaret yollarının bu devletin kontrolünde geçmesi, Trabzon'un ticari sahadaki önemini daha da kuvvetlendirmiştir.¹² Ticari önemini daha sonraki yüzyıllarda da muhafaza eden ve zamanla cazibe merkezi hâline gelen Trabzon için çeşitli devletlerarasında hâkimiyet mücadeleleri yaşanmıştır. Romalıların ve Kafkasyalıların Trabzon üzerinde yaptıkları bu hâkimiyet mücadelesine XI. yüzyıldan itibaren Türkler de katılmıştır. Bu dönemde meydana gelen Haçlı Seferleri nedeniyle ticaret yollarında bazı değişiklikler yaşanmış, abluka altına alınan Suriye ve Mısır Limanları yerine Trabzon Limanı, Ortadoğu'da alternatif bir ticaret merkezi olarak iyice gelişmiştir.¹³ Ayrıca XII. ve XIII. yüzyıllarda Ortadoğu'da yaşanan siyasi karışıklıklar nedeniyle,¹⁴ Trabzon-Tebriz yolu, tüccar, gezgin ve resmi elçilik heyetleri tarafından en güvenilir ticaret yolu olarak kabul edilmiştir.¹⁵ Siyâsi gelişmelerin de etkisiyle ticari potansiyelini geliştiren Trabzon, Türk hâkimiyeti öncesi ekonomik bakımdan en parlak dönemini Cenevizlilerin, Anadolu sahillerindeki liman ve şehirlere yerleştikleri XIII. yüzyıl sonları ile XIV. yüzyıl içersinde yaşamıştır.¹⁶ Zira 1261 yılında Karadeniz'e açılma hakkını elde eden Cenevizliler, o dönemin ithalat ve ihracat

⁹ Mübühâ S. Kütükoğlu, "XIX Yüzyılda Trabzon Ticareti", Ondokuz Mayıs Eğitim Fakültesi, **Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Tarihi Bildirileri (13-17 Ekim 1986)**, Samsun 1988, s.97.

¹⁰ M.C. Şehabettin Tekindağ, "Trabzon", **İA**, XII(1), İstanbul 1974, s.456-469.

¹¹ Selahattin Tozlu, "Trabzon-Erzurum-Tebriz Yolu (XIX. Yüzyılda Sosyal ve Ekonomik Bakımdan Bir İnceleme)", **Türkler**, 14, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 2002, s. 861

¹² Ali İpek, "Trabzon'un Ortaçağda Ticaretteki Yeri", **Uluslararası Trabzon ve Çevresi Kültür ve Tarih Sempozyumu 16-18 Mayıs 2006**, 1, Yay. Haz: Mithat Kerim Arslan-Hikmet Öksüz-Veyssel Usta, Trabzon: Türk Ocağı Trabzon Şubesi Yayınları, 2006, s. 31.

¹³ Özgür Yılmaz, **Batılı Seyyahlara Göre Trabzon (1808-1878)**, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2006, s.95.

¹⁴ Bu dönemde Anadolu'da derin izler bırakan en önemli olay hiç şüphesiz Moğol istilasıydı. 1243 yılında Küçük Asya'yı istila eden Moğollar, bölgedeki bütün devletleri hâkimiyeti altına almış ve bu devletlerle birlikte aynı kaderi paylaşan Trabzon da, Moğollara tabi olmuştur. Fakat Trabzon, bu yeni durumdan istifade etmiştir. Zira Moğollar, Tebriz'i Asya'nın politik ve siyasi merkezi haline getirdiler. Bu yeni durum Trabzon'un ekonomik gelişmesine önemli katkı sağlamıştır. Elizabeth A. Zachariadou, "Trabzon ve Türkler 1352-1452", Çev: Murat Keciş, **OTAM**, (22), 2007, s. 222.

¹⁵ Abdullah Saydam, "XIX. Yüzyılda Trabzon'un Ticari Önemi ve Ulaşım Sektörü", **Kıbrıs'tan Kafkasya'ya Osmanlı Dünyasında Siyaset, Adalet ve Raiyyet**, Edit: Kemal Çiçek- Abdullah Saydam, Trabzon: Derya Kitabevi, 1998, s.275.

¹⁶ Enver Uzun, **Trabzon Üzerine Notlar**, Trabzon: Eser Ofset, 2011, s.39.

merkezi olan Trabzon'dan¹⁷ gümüş, şap, baharat ve balmumu gibi malları alarak bunları diğer pazarlara sevk ediyordu.¹⁸ Ayrıca ipek gibi doğunun lüks ticari malları Tebriz üzerinden Zigana'yı geçerek Trabzon'a ulaştırılıyordu. Trabzon Komnenos Devleti hükümdarları, XIV. yüzyılda genel olarak Ceneviz ve Venedik'in elinde bulunan bu tarihî ticaret yolunda İtalyan tüccarlardan yüksek gümrükler alarak kâr elde ediyordu.¹⁹ Zira XV. asrın başlarında Semerkand'a seyahati esnasında Trabzon'dan geçen İspanyol seyyah Clavijo, 1404 yılında Trabzon'da biri Venediklilere diğeri de Cenevizlilere ait olmak üzere deniz kenarında sağlam iki kalenin bulunduğunu belirtmektedir. Bu da Venedik ve Cenevizlerin Trabzon ticaretinde ne kadar önemli rol oynadıklarının ortaya koymaktadır.²⁰

1461 yılında Trabzon'un Türkler tarafından fethedilmesinin ardından Osmanlı Devleti'nin temel stratejisi, şehrin transit ticaret noktasındaki konumunu muhafaza etmektir. Bunun en büyük sebebi Tebriz-Erzurum-Trabzon yolunun oldukça mühim ve iki taraf için de kazançlı olmasıydı. Zira İranlı tüccarların uğradığı ilk büyük kara gümrüğü olan Erzurum'da ödedikleri vergilerle Osmanlı hazinesi oldukça büyük bir gelir sağlıyordu.²¹

İşlek bir transit hattı olan Trabzon-Erzurum-Tebriz yolu bazı iniş-çıkışlara rağmen, bu hususiyetini uzun süre muhafaza etmiştir. Özellikle XIX. yüzyıla gelindiğinde Osmanlı Devleti, bu yolun kendisine getirdiği gümrük gelirini de hesaba katarak transit faaliyetin kesintisiz devam etmesi amacıyla yol üzerinde sık sık tamir ve inşa faaliyetlerine girişmiştir.²² Osmanlı Devleti'nin bu yolu sürekli ıslah etmesinin asıl sebebi, bu kazançlı ticareti kendi eksenine almak isteyen devletlerin ortaya çıkmasıydı. Zira Rusya, güneye

¹⁷ Bu dönemin Trabzon'u hakkında J.H.Kramers Coğrafya ve Ticaret adlı eserinde şu ifadeler kullanılmıştı: “Trabzon şehri İslam ve Yunan Ticaretinin bulunduğu en mühim ticaret merkeziydi. Orada birçok İslam tacirleri yaşar, Trabzon Hükümeti gümrük varidatından büyük istifadeler temin ederdi”. Kemal Peker, “Trabzon'un İktisadi Kronolojisi”, **İktisadi Yürüyüş**, İstanbul 1949, s. 14.

¹⁸ Mehmet Tezcan, “Türk-Moğol Hâkimiyeti Döneminde Karadeniz'de Ticaret”, **Tarih İncelemeleri Dergisi**, İzmir: Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, XXIV, (1), Temmuz 2009, s. 159

¹⁹ İlker Sever, “XIV. Yüzyılın Ortalarında Trabzon Komnenos Devleti- Ceneviz İlişkileri ve Ceneviz'in Giresun Baskını (1348)”, **Uluslararası Giresun ve Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu (9-11 Ekim 2008) Bildirileri Kitabı**, 1, Ankara: Giresun Belediyesi Yayınları, 2009, s.111.

²⁰ M.Hanefi Bostan, **XV-XVI. Asırlarda Trabzon Sancağında Sosyal ve İktisadi Hayat**, Ankara: TTK Yayınları, 2002, s.374

²¹ Tozlu, a.g.m, s. 861

²² Yol üzerinde yapılan tamir ve ıslah çalışmaları hakkında bkz. Selahattin Tozlu, **Trabzon-Erzurum-Bayezit Yolu (1850-1900)**, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı, Basılmamış Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, 1997.

sarkma çabaları sonucunda 1739'da Azak'a hâkim olmuştu.²³ Daha sonra 1774'te Küçük Kaynarca Antlaşması'yla birlikte Karadeniz, Tuna ve Akdeniz'de kendi ticaret gemileriyle serbest ticaret yapabilme imtiyazını elde etmiş²⁴ ve nihayet 1783'te imzalanan ticaret antlaşması gereği bu haklarını daha da genişletmişti. Rusya'nın kazandığı bu hakları daha sonra 1784'te Avusturya, 1799'da İngiltere, 1802'de Fransa ve 1806'da Prusya elde etmiş sonuçta Karadeniz, milletlerarası ticarete açık hâle gelmişti.²⁵ Ne gariptir ki Osmanlı Devleti, Karadeniz üzerindeki siyasi ve ticari hâkimiyetini kaybederken bu değişim, Trabzon'un ticari yapısını olumlu etkilemiştir. Yani XIX. yüzyılın başından itibaren Karadeniz'in statüsünde yaşanan gelişmeler neticesinde, Doğu Karadeniz sahasından İran'a ulaşan Trabzon-İran Yolu ve Trabzon Limanı uluslararası ticaret ve siyaset bakımından stratejik değerini artırmıştı.²⁶

Rusya gibi İran transitinde gözü olan bir başka devlet ise İngiltere'ydi. 1799'da Karadeniz'e çıkma hakkını elde ederek bölge siyasetinde etkisini artıran İngilizler, kendilerine yeni hedef olarak İran transitini belirlemişlerdi. Zira İngilizler, daha 1812'de kendi aralarında yaptıkları yazışmalarda Trabzon-Tebriz hattının avantajlarından söz ediyorlardı. Söz konusu yazışmada Sır Gore Ouseley, Doğu Hint Kumpanyası için satın alınan Gilan İpeğinin Trabzon'dan gemiye yüklenerek götürülmesi halinde ipek maliyetinin %4'ten %2,5'a düşeceğini ifade ediyordu.²⁷ İngilizler, Trabzon'un bu avantajlı konumundan daha fazla yararlanmak ve bölgede yaşanan gelişmeleri günü gününe takip etmek amacıyla 1830 yılında Trabzon'da bir konsolosluk açmıştı.²⁸ Bu tarihten birkaç yıl sonra 1836 yılında Karadeniz ticareti için kritik bir gelişme daha yaşanmış ve ilk kez bir

²³ Osmanlı Devleti ile Rusya arasında I. Mahmud zamanında yapılan 3 Eylül 1739 tarihli Belgrat antlaşmasının dokuzuncu maddesi ile de Karadeniz'deki Rus tüccarlarının ilk defa statüleri ortaya konulmuştur. Buna göre Rus tüccarlar Osmanlı Devleti gemileri ile ticaret yapabilme hakkını elde etmişlerdir. Bu arada Rusya, güneye inme politikasının bir gereği olarak 1739 Belgrat antlaşması ile Karadeniz için oldukça stratejik bir mevkiye bulunan Azak bölgesini, 1771 de ise önemli bir liman merkezi olan Kefe'yi işgal etmişti. Murat Fidan, "1797-1800 Tarihlerinde Osmanlı-Rusya Arasında Karadeniz Üzerinden Gerçekleşen İhracat ve İthalat (87/5 Numaralı Rusya Ahkâm Defterine Göre)", **Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi**, 28 (45), 2009, s. 65.

²⁴ Matthew Smith Anderson, **Doğu Sorunu 1774-1923 (Uluslararası İlişkiler Üzerine Bir İnceleme)**, Çev: İdil Eser, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2000, s.11

²⁵ Özgür Yılmaz, "Karadeniz'in Uluslararası Ticarete Açılması", **Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi**, (7), İlkbahar 2009, s.369.

²⁶ Hüseyin Kaleli, "19. Yüzyılda İran Transit Ticaret Yolu İçin Osmanlı-Rus Rekabeti", **Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, (9), Aralık 2003, s. 22.

²⁷ Charles Issawi, "Tebriz-Trabzon Ticareti 1830-1900 Bir Yolun Yükselişi ve Gerileyişi", **Trabzon 1988**, Çev: Kudret Emiroğlu, (2), Ankara: Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı, 1988, s.80.

²⁸ Sir Denis Wright, "Elli Yıl Önce Trabzon", **Trabzon 1992**, Ankara: Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı, 1992, s. 79.

İngiliz buharlı gemisi İstanbul-Trabzon seferi yapmaya başlamıştır.²⁹ Böylece İngiltere, İran transit mallarının Trabzon Limanı'ndan yüklenip Avrupa ve diğer pazarlara dağıtılması amacına yönelik ilk ciddi girişimini yapmış oldu. Esasen bu dönemde İngilizleri sevindiren ve İran-Trabzon hattına canlılık kazandıran bir gelişme daha meydana gelmiş Ruslar, 1832 tarihinde yerli üretici ve tüccarlarını korumak için İngiliz ve Fransız mallarının Kafkasya havalisine girişini zorlaştırmıştır. Ruslar korumacı ekonomi modeli gereği buraya has teşvik ve muafiyetleri kaldırmış, İmparatorluğun diğer yerlerindeki gümrük ve vergilerin aynısı Sohum Limanı ve hinterlandında da uygulanmaya başlanmıştı. Karadeniz kıyısından 350 kilometre içeride yer alan Tiflis, bölgenin gümrük merkezi hâline sokulmuş, Orta Asya ve İran'a gönderilecek malların muayene ve vergi tespiti için buradan geçme zorunluluğu getirilmiştir. Yeni düzenlemeye göre tüccarlar, Sohum-Tiflis-Hazar Denizi hattından veya Tiflis-Tebriz hattı üzerinden İran'a ulaşacaklardı. Neticede kaldırılan muafiyetler ve zorunlu güzergâh uygulaması, Trabzon - Erzurum - Tebriz yolunun daha fazla kullanılmasını sağlamıştı.³⁰ Rusların getirdiği bu yeni düzenlemenin ardından canlanan İran-Trabzon transiti, Osmanlı Devleti tarafından da sahiplenilmiş ve yol üzerindeki transitin kesintisiz devamı, bir devlet politikası hâline gelmiştir.³¹ Osmanlı Devleti bu politika gereği yol üzerinde bazı menziller vücuda getirmiştir. Zira yolun uzun ve engebeli oluşu, iklim şartları da dikkate alındığında Trabzon'dan hareket eden bir kervanın Erzurum'a 12 ila 18 günde varması, kervanların dinlenmesi ve sığınması için Trabzon-Doğubayazıt arasında belli aralıklarla menziller yapılmasını gerekli kılmıştı.³² Güzergâh üzerinde inşa edilen belli başlı menziller aşağıda gösterilmiştir.

²⁹ Issawi, a.g.m., s. 80

³⁰ A.Turgay Üner, "Trabzon", **Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914)**, Edit: Çağlar Keyder-Y.Eyüp Özveren-Donald Quataert, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994, s.52

³¹ Özellikle Tanzimat sonrası bu yolu ihya etmeye çalışan Osmanlı Devleti'nde Trabzon-Erzurum yolunun inşasına yönelik ilk sistemli ve düzenli çalışmalar Nafia Nazırı İsmail Paşa'nın 1850 yılında Trabzon'a gelmesi ile başlamıştır. İsmail Paşa gerekli âlet ve edevat, eczacı, doktor, mühendis, ilaç, usta ve arabayı tedarik ederek İstanbul'dan Trabzon'a geldi. İsmail Paşa, gerekli incelemeleri yaptıktan sonra yolun inşasına başladı. Bu yolun inşasının başladığı bir sırada Trabzon'da bulunan bir Fransız, inşaatla ilgili oldukça önemli bilgiler vermektedir: "...akşam yapımı süren yeni yolu görmek için yürüyüşe çıktık. Yolun yapımını denetlemek için Trabzon'a gelen Nafia Nazırı İsmail Paşa da yol inşaatında bulunuyordu. İsmail Paşa kendisinin takdir edilebileceği böyle bir işi yapmakta gayretli gözüküyor. Bir miktar para bu işin yapımı için ayrılmış durumda. Türkler sonunda farkına vardılar ki eğer daha iyi bir yol kısa sürede yapılmazsa gelirleriyle birlikte tüm İran transit ticaretini kaybedebilirlerdi. Çünkü Ruslar bu ticareti kendi topraklarına çekmek için başka bir yol yapmaktaydılar". Yılmaz, a.g.t, s. 114.

³² Cumhur Odabaşoğlu, "Trabzon-İran Transit Nakliyesi", **Çağı Yakalayan Osmanlı (Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri)**, Yay: Haz: Ekmeleddin İhsanoğlu- Mustafa Kaçar, İstanbul: IRCICA, 1995, s. 443-444.

Tablo1: Trabzon-Doğu Bayezit Arasında Yapılan Menziller

Kalkış	Varış	Mesafe
Trabzon	Cevizlik /Maçka	6 saat
Cevizlik	Hamsiköy	6 saat
Hamsiköy	Zigana Hanı	8 saat
Zigana Hanı	Gümüşhane	8 saat
Gümüşhane	Hiderik	9 saat
Hiderik	Bayburt	6 saat
Bayburt	Kop Hanı	6 saat
Kop Hanı	Pırnakaban	6 saat
Pırnakaban	Aşkale	4 saat
Aşkale	Yeni Han	4 saat
Yeni Han	Erzurum	7 saat
Erzurum	Hasankale	6 saat
Hasankale	Eleşkirt	10 saat
Eleşkirt	Karakilise	5 saat
Karakilise	Taşlıçay	6 saat
Taşlıçay	Diyadin	6 saat
Diyadin	Doğu Bayezit	6 saat

Kaynak: Cumhur Odabaşıoğlu, “Trabzon-İran Transit Nakliyesi”, İstanbul: 1995, **Çağı Yakalayan Osmanlı**, s. 443-444.

Trabzon-İran transit hattı ile ilgili olarak 1850’lerden sonra bazı olumsuz gelişmeler meydana gelmiştir. Bunlardan ilki, Rusya’nın, Kafkaslarda demiryolu ağları kurarak İran transitini ele geçirme çabasıdır. Diğer de 1869’da Süveyş Kanalı’nın açılmasıydı.³³ Bu iki meseleyi daha derinlemesine ele aldığımızda ilk olarak Rusların, Trabzon-İran transitini kendi topraklarına kaydırmak için yapmış olduğu çalışmalara değinmek gerekir. Zira Ruslar 1832 sonrasında benimsedikleri korumacı ekonomi anlayışına 1846 yılı itibarıyla son vermiş, İran transitini tam manasıyla ele geçirmek için bölgeyi demiryollarıyla donatma politikasına yönelmiştir.³⁴ Bu kapsamda ilk olarak 1865 yılında inşasına başlanılan Poti-Tiflis tren yolu³⁵ 1872 sonlarında işletmeye açılmış Tiflis, Tebriz ve Bakü arasında karayolları inşa edilmiştir. Rus devletince finanse edilen Tiflis Demiryolu Şirketi, Poti-Tebriz arasında mal taşımacılığı yapmaya başlamıştır.³⁶ Ruslar bölgede sağladıkları

³³ Stanford J. Shaw, **The Ottoman Empire In World War**, Ankara: TTK Yayınları, 2006, s.216.

³⁴ 1837’de Petersburg ile Moskova arasında ilk demiryolu açılması daha sonra Varşova ile Krakovya arasında demiryolu yapılması Rusya’da demiryolu inşasının başlangıç teşkil etti. Fakat raylar, lokomotifler ve vagonları Avrupa’dan getirmek mecburiyeti, demiryolunun çok pahalıya mal olmasını gerektiriyordu. Bir müddet sonra Rusya’da ilk büyük demir ve makine fabrikaları kurulmaya başlandı. Akdes Nimet Kurat, **Rusya Tarihi (Başlangıçtan 1917’ye Kadar)**, Ankara: TTK Yayınları, 1999, s. 335.

³⁵ Donald Quataert, “19. Yüzyıla Genel Bir Bakış: Islahatlar Devri 1812-1914”, **Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi 1600-1914**, 2, Edit: Halil İnalcık, Donald Quataert, İstanbul: Eren Yayıncılık, 2004, s. 940

³⁶ Kaleli, a.g.m, s. 32. Bölgede yaşanan Türk-Rus üstünlük mücadelesi içinde İran-Trabzon transit yolu da çok önemli bir kilometre taşıydı. Zira 1869 yılında Trabzon’da bulunan Deyrolle, bu yol üzerinde yaşanan

demiryolu üstünlüğüne rağmen Karadeniz’de istedikleri limanın ellerinde olmaması nedeniyle yatırımlarının meyvelerini alamıyorlardı. Yaptıkları hesapsız masraflara rağmen Poti Limanı’nı arzuladıkları seviyeye getiremeyen Ruslar, muhakkak surette Batum’u istiyorlardı.³⁷ İstedikleri bu limanı 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı sonunda elde eden Ruslar, Berlin Antlaşması gereği burayı serbest bir ticaret limanı hâline getirecekti. Sadece 8 yıl serbest liman statüsünde kalan Batum Limanı³⁸ daha sonra Bakü-Culfa-Tiflis Demiryoluna bağlanmış ve bu suretle Ruslar önemli bir rekabet gücü elde etmişti.³⁹ İran transit ticaretinde en etkin güç hâline gelen Rusya, 1883 sonrasında korumacı ekonomi modeline dönüş yapmış, elde ettiği demiryolu üstünlüğüne rağmen yerli sanayici ve iş adamlarının baskısıyla ağır gümrük vergileri ve denetimleri uygulamaya başlamıştır. Bu durumun sonucu olarak gümrük ve karantina uygulamaları daha hafif olan Trabzon-Tebriz yolu, tekrar tercih edilen yol hâline gelmiştir.⁴⁰

Trabzon-İran transit yolunun canlılığının azalmasına neden olan bir diğer gelişme ise 1869’da Süveyş Kanalı’nın açılmasıydı. Bu kanal, Avrupa ile Basra Körfezi arasındaki deniz ulaşımını kısaltmış ve Akdeniz ile Hint Okyanusu arasındaki kıyı ticaretine de yeni bir ivme kazandırmıştır.⁴¹ Bu yeni gelişme, Hindistan’a göre Trabzon yolunun önemini azaltmış, İngiliz ve Fransız ürünlerinin ulaşımında Basra-Bağdat-Kirmanşah yolu kullanılmaya başlanmıştır.⁴²

Trabzon-İran hattını etkileyen bu olumsuz gelişmelere karşın yukarıda da ifade edildiği gibi Rusya’nın 1883’ten sonra Kafkasya bölgesinde uygulamaya başladığı ağır gümrük koşulları, Trabzon-İran yolunun canlı kalmasına neden olmuştur. Bu durumu en

Osmanlı-Rus rekabeti hakkında şu ifadeleri kullanmıştı: “Ruslar, İran ile yapılan ticarete çok ehemmiyet vermişler, daha müsait şartlarla onu Kafkas ve Poti üzerine çekmişlerdir. Osmanlı Hükümetinin, Gümüşhane, Bayburt ve Erzurum’dan geçerek Bayezid ve İran hududuna kadar ulaşmak üzere yaptırmaya başladığı şosenin Trabzon’a eski halini vereceği ümit edilmektedir.”Théophile Deyrolle, **1869’da Trabzon’dan Erzurum’a Seyahat**, Çev. Reşat Ekrem Koçu, İstanbul 1939, s. 7.

³⁷ Selahattin Tozlu, “19. Yüzyılda Sosyo- Ekonomik Bakımından Trabzon Limanı” **Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu 3-5 Mayıs 2001**, 1, Yay. Haz: Mithat Kerim Arslan-Hikmet Öksüz, Trabzon: Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, 2002, s.385.

³⁸ İlhan Ekinci, “Karadeniz’de Bir Serbest Liman Denemesi: Batum (1878-1886)”, **Karadeniz Araştırmaları**, (14), 2007, s.70

³⁹ Reşid Safvet Atabinen, “Kafkas Etekleri Türk Ticaret Yolları”, Haz: Selahattin Tozlu, **Karadeniz Araştırmaları**, 2 (8), 2006, s.35.

⁴⁰ Issawi, a.g.m., s. 82.

⁴¹ Kaya Bayraktar, “Arkeolog, Bankacı, Casus, Sefir: Austen Henry Layard ve Osmanlı Coğrafyası”, **Cumhuriyet Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi**, 12 (1), 2011, s.287

⁴² Masoumeh Daei, **İran-Osmanlı Ticari İlişkileri (1900-1923)**, Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih (Yakınçağ Tarihi) Anabilim Dalı, 2011, s.58

iyi değerlendiren ülke ise İngiltere'ydi.⁴³ Zira İngilizlere göre Trabzon-İran yolu, Rusya'nın ücretsiz transit geçişi ortadan kaldırmasından beri daha yoğun kullanılıyordu. Bu yol, Batum'un yüksek gümrük tarifelerinden ve Transkafkasya Demiryollarının ağır ücretlerinden kaçmak için de oldukça münasip bir güzergâhtı.⁴⁴ Bu gelişmeler sonucu, Osmanlılar hiç dâhil olmadığı hâlde İran transit ticareti yeniden Tebriz-Bayezit-Erzurum-Trabzon yoluna intikal etti. Evvelce Batum Limanı vasıtasıyla Avrupa'ya ulaştırılan İran transit eşya ve emtiası da artık Trabzon Limanı üzerinden sevk ediliyordu.⁴⁵

1900'lü yılların başına gelindiğinde Trabzon-İran ticareti 30-40 yıl önceki seviyelerde olmasa da⁴⁶ canlılığını koruyordu. Zira 1901 yılına ait bir raporda verilen bilgilere göre İran'dan ihraç edilen transit eşyanın değeri 1900 yılında 151.640 sterlin iken ertesi yıl 224.500 sterline çıkmıştı. İran'a yapılan ihracat ise 1899'da 501.510 sterlin değerinde olup 1900'de 405.300 sterline düşmüştü.⁴⁷ Dönemin istatistikî verilerinde de görüldüğü üzere Trabzon-İran transitini canlılığını muhafaza ediyordu.⁴⁸

İran transit yolu, önemini muhafaza etmekle birlikte deve kervanlarıyla yapılan transit ticareti, Rus demiryollarına kıyasla çok geri seviyedeydi. Oysa Batum-Tebriz Demiryolu üzerindeki transit ticaret, Rusların sıkı koruması altında yapılır, mallar sigorta garantisi altına alınırdı. Trabzon-İran yolunda böyle bir uygulama yapılmıyordu. Kervanlarla yapılan yolculuk esnasında kervanı idare eden kervanbaşı nakliyattan sorumluydu. Bunların Trabzon, Erzurum ve Tebriz'de acenteleri bulunuyordu ve yolda herhangi bir kayıp yaşanırca bu durum kervanbaşının sorumluluğu içine giriyordu. Hava şartlarından veya çete saldırılarından kaynaklanan zararlar kervanbaşının sorumluluğunda değildi. Bu sebepten dolayı, taşınan mallar iyi paketlenmek zorundaydı. Trabzon'da

⁴³ İngilizler ayrıca Şah'a ödünç para verme karşılığında İngiliz Bankeri Reuter tarafından kurulan İran İmparatorluk Bankası maden ocaklarını işletme hakkını, Ruslar ise aynı yöntemle İran içlerine demiryolu yapımı imtiyazını elde etmişlerdi. Pierre Renouvin, **Birinci Dünya Savaşı 1914-1918**, Çev: Adnan Cemgil, İstanbul: Altın Kitaplar Yayınevi, 1928, s.54.

⁴⁴ George N. Curzon, **Persia and the Persian Question**, 1, London: Thomas Nelson Printers, 1966, s. 39

⁴⁵ Tozlu, a.g.t., s.864

⁴⁶ Şurası bir gerçek ki Trabzon-İran transit yolunun en şaşı dönemi 1830 ila 1860 yılları arasındaydı. Zira bu dönemde Trabzon vasıtasıyla yapılan İran transit 12 kat artmıştı. Charles Issawi, "Middle East Economic Development 1815-1914 The General And The Specific", **The Modern Middle East**, Edited by: Albert Hourani, Philip Khoury, Mary C.Wilson, London 2004, s.192

⁴⁷ "Foreign Office, Diplomatic and Consular Reports", **Report on the Trade of the Vilayets of Trebizond and Sivas for the Year 1900**, London, 1901, s.6.

⁴⁸ Trabzon'daki ticari canlılığın bir göstergesi de şehirde 1903 yılında yapılan Mamulât ve Mahsulât Sergisiydi. Fındık, bütün gibi ihraç ürünlerinin yanında geleneksel el sanatlarının sergilendiği bu sergiye Trabzon merkez sancağının yanı sıra Giresun, Ordu ve Samsun sancaklarından da katılım olmuştur. Kudret Emiroğlu, "1904 Salnamesi'nde Trabzon Sanayi Sergisi", **Trabzon 1988**, (2), Ankara: Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı Yayınları, 1988 s. 92-94.

paketleme için zaman harcanmaması için Avrupa'dan gönderilen mal, Trabzon'da atlara yüklenecek şekilde yani son hâliyle hazırlanıp gemiye konulurdu.⁴⁹

Bu tür teknik eksikliklerin yanında, Trabzon-İran yolunun en büyük handikabı, fiziki durumuydu. Oysa yolun kapsamlı bir şekilde tamir ve ıslahı yönünde 1869 sonrası ciddi adımlar atılmıştı. Zira 1869 tarihli Trabzon Vilayet Salnamesinde yer alan bilgilere göre; Trabzon'dan doğu ve batı olmak üzere iki yönde yol yapımı için “*Anadolu İstikametiyle Erzurum Tariki Komisyonu*” kurulmuştu. Adı geçen yolun Trabzon bölümünde 1 nazır, 2 kâtip, büyük çoğunluğu gayr-i müslimlerden olmak üzere 1 başmühendis, 5 mühendis ve 4 kondüktörden oluşan toplam 13 personel istihdam edilmiş⁵⁰ ve böylece transit yolunun Trabzon-Erzurum arasındaki kısmında yapılan en önemli inşaa faaliyetine de başlanmış oldu. Bu faaliyetlerin baş aktörü, yolun yapımını üstlenen ve aynı zamanda Erzurum Valiliğine getirilen Fosfor Mustafa Paşa'dır. H.1293 (M.1876) tarihli Erzurum Vilayet Salnamesi'nde Mustafa Paşa için “*Anadolu istihkamatını kuvve-i karibeye isal ettiği gibi, Erzurum-Trabzon arasında bulunan cadde-i kebirin küşad ve tesviyesine muvaffak olmuştur.*”⁵¹ ifadesi kullanılmaktadır.

İran transit yolu ile ilgili olarak 1888 tarihli Trabzon Vilayet Salnamesi'nde verilen bilgilere göre, Trabzon ile Gümüşhane arasında 1 ila 10 metre arasında 61, 10 ila 20 metre arasında 11 adet köprü ve 233 menfez inşa edilmişti.⁵² Fakat bu çalışmalara rağmen 1904 yılına gelindiğinde yolun hâlâ tamamlanamamış olduğu görülmektedir. Zira 1904 yılı Trabzon Salnamesi'nin Umur-ı Nafia kısmında yer alan bilgilerde, Trabzon-Erzurum yolunun tamire muhtaç durumda olan Gümüşhane Sancağı içindeki bölümünün Ticaret ve Nafia Nezareti'nin onayıyla 3 kısma ayrıldığı ve 3 ayrı müteahhide ihale edildiği, gece gündüz devam eden çalışmalar neticesinde ikinci ve üçüncü kısımların tamamlandığı, birinci kısmında ise 4 kilometrelik bir bölüm kaldığı ifade ediliyordu.⁵³

Osmanlı Devleti, Trabzon-İran transit yolunu daha modern bir hâle getirmek amacıyla özellikle Meşrutiyet yıllarında ciddi bir atılım içersine girmiştir. Bu atılım daha

⁴⁹ Otto Blau, **Commercielle Zustände Persiens**(Aus Den Erfahrungen Einer Reise Im Sommer 1857), Berlin: Kessinger Legacy Reprints, 1858, s.192

⁵⁰ **1869 Yılı Trabzon Vilayeti Salnamesi**,(Bundan sonra TVS şeklinde gösterilecektir) s. 77.

⁵¹ Murat Küçükogurlu, “Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Trabzon-İran Transit Yolunda İnşaa Faaliyetleri (1900-1950)”,(CIEPO) **Osmanlı Öncesi ve Osmanlı Araştırmaları Uluslararası Komitesi XVII. Sempozyumu Bildirileri**, Trabzon: KTÜ Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü Yayınları, 2011,s.846

⁵² **1888 TVS**, s. 166

⁵³ **1904 TVS**, s. 223.

önceki yıllarda görülenlerin aksine bu sefer demiryolu hattı yapımını içeriyordu. Aslında bu fikrin ortaya çıkışındaki temel sebep transit ticarete başlayan düşüş eğilimiydi. Öyle ki 1861-65 dönemindeki 5 yıllık periyotta ihracat 5.237.000 dolar iken, 1906-1910 arasındaki 5 yıllık periyotta bu rakam 675.000 dolara düşmüştü. İran'ın, Trabzon Limanı'ndan ithalatı ise aynı dönemlerde 6.560.000 dolardan 1.580.000 dolara gerilemişti. Bölgenin ileri gelenleri, iç bölgelerden Karadeniz sahiline demiryolu bağlantısı yapıldığı takdirde bu rakamların tekrar artacağını düşünüyordu.⁵⁴ Esasen Osmanlı Devleti'nin yapmak istediği şey, zamanında Rusya'nın izlemiş olduğu politikaya benziyordu. Bu politikanın en açık ifadesi ise bölgeyi demiryollarıyla örerek nakliyatın hızını ve güvenliğini artırarak transit ticareti kendi topraklarına çekmekti. Bu kapsamda başlanan çalışmalarda Nafia Nezareti tarafından 1909 yılında Doğu Karadeniz'den iç kısımlara doğru demiryolu inşa etmek üzere bazı incelemeler yapılmıştır. Bu incelemelerde dikkate alınan iki önemli husus vardı. İlki, demiryolunun en uygun şekilde ve en az masrafla inşası diğeri de hangi limana bağlanacağıydı. Yapılan çalışmalarda adı geçen demiryolunun Trabzon, Rize, Tirebolu ve Giresun limanlarından birine bağlanması gündeme gelmiş, neticede bu limanları iç bölgelere bağlayan tek ana yol olan eski Erzurum-Trabzon yolu tercih edilmişti.⁵⁵ Ancak ilk aşamada yapılan çalışmalar sonucunda maliyetinin fazlalığı ve Türk şirketlerinden de bu konuda herhangi bir talep gelmemesi nedeniyle Trabzon-Erzurum demiryolu projesinin ertelenmesine karar verilmiştir. Kısa süre sonra bölge milletvekillerinin baskıları neticesinde tekrar ele alınan demiryolu meselesi ile ilgili olarak 13 Şubat 1325/26 Şubat 1910 tarihinde Dâhiliye Nezareti tarafından Sadarete gönderilen bir yazıda, Trabzon ile Erzurum arasında demiryolu inşasına karar verildiği, yapılacak keşif için gerekli tahsisatın gelecek sene bütçesine konulduğu bildirilmişti. Bu kararın alınmasından bir süre sonra 10 mühendisten oluşan Üçüncü Şube Fen Heyeti, Samsun-Sivas ve Erzurum-Trabzon şimendifer güzergâhlarını incelemek üzere 15 Mart 1910 tarihinde bölgeye gelmiştir. Fakat gelen mühendislerden sadece ikisi Trabzon-Erzurum hattıyla ilgilenirken diğer sekizi Sivas-Erzurum hattı üzerinde incelemelerde bulunmuştur. Bu durum, Trabzon-Erzurum hattı yerine Sivas-Erzurum hattına daha fazla önem verildiğinin bir göstergesiydi. Zaten

⁵⁴ Eliot Grinnell Mears, "Economic Position of Ports in The Trebizond Vilayet", **Records Of The Department of State Relating to Political Relations Between Armenia and Other States 1910-1929**, Washington: The National Archives and Records Service General Services Administration, 1975, s.6

⁵⁵ Murat Küçükuşurlu, "Meşrutiyet Devrinde Trabzon-Erzurum Demiryolu Teşebbüsleri", **OTAM**, XXXII, 2008, s.293

gelen mühendislerin tetkikleri sonucunda Trabzon-Erzurum demiryolu hattı ile ilgili en ufak bir adım atılmamıştır.⁵⁶

Meşrutiyet döneminde Trabzon-Erzurum arasında demiryolu yapımı ile ilgili olarak başlatılan çalışmalar neticesinde yerli sermaye ile bu işin başırlamayacağı anlaşılnca bu sefer yabancı firmalardan gelen teklifler değerdendirilmeye çalışılmıştır. Bu konuda ilk ciddi teklif 1909 yılında J.G.White Şirketi'nden gelmiş şirket, Sivas-Erzurum arasında demiryolu yaparak bu hattı Karadeniz sahiline indirmeyi teklif etmişti. Bu teklif tam kabul edileceğı sırada şirket ilk yaptığı teklifi değıştirerek esas hattın Sivas'tan başlayarak Harput, Diyarbakır ve Bitlis'ten Van'a, bir kolunun da Musul ve Kerkük ile Süleymaniye'ye uzatılmasını teklif etmişti. Görüldüğü gibi şirket, yapmayı vaat ettiği demiryolunu petrol yönünden zengin olan bölgelere kaydırmaya karar vermişti. Aynı zamanda ünlü Chester Projesi'nin⁵⁷ birinci aşaması olan plan, Osmanlı Hükûmeti tarafından kabul edilmiştir. Erzurum Mebusu Dr. Karakin Pastırmacıyan ve mebus arkadaşları tarafından hükûmete sunulan bu proje, Sivas-Erzurum-Trabzon-Mamuratü'l aziz- Diyarbakır ve Bitlis Vilayetlerinin demiryolu ile hem birbirlerine hem de İstanbul'a bağlanmasını öngörüyordu. Toplam 1.762 kilometreyi bulan bu proje içinde yer alan Trabzon-Erzurum hattı 380 kilometre olarak hesap edilmişti.⁵⁸ Fakat daha sonra bu proje, adı geçen şirket ile hükümet arasında aracı rolüne soyunan Pastırmacıyan'ın ihtilalcı geçmişı, Şimendifer Umum Müdürü Muhtar Bey'in olumsuz tavrı,⁵⁹ Rusya'nın Doğu Anadolu üzerindeki nüfuz iddiaları ve özellikle Almanya'nın Bağdat Demiryolu Projesi üzerindeki ısrarı nedeniyle hayata geçirilememiştir.⁶⁰ Bu dönemde Trabzon-Erzurum arasında demiryolu kurmak için yapılan tekliflerden biri de Fransız orijinli bir şirkete aitti. "Regie Generales des Chemis Fer" adlı şirket 1911-1912 yılları arasında bölgede bazı çalışmalar yapsa da bu konuda somut bir gelişme yaşanmamıştır.⁶¹

Rusların, Kafkas Demiryolu projesiyle bölgedeki ekonomik nüfuzunu artırdığı yıllarda Osmanlı Devleti'nin Trabzon-Erzurum hattını bir türlü hayata geçirememesi transit ticaretin büyük bir kısmını Batum hattına kaydırmıştır. Zira tüccarlar Trabzon-

⁵⁶ Küçükuğurlu, "Meşrutiyet Devrinde Trabzon-Erzurum Demiryolu... s, 300-303.

⁵⁷ Sevilay Özer, "Chester Projesi'nin Hâkimiyet-i Milliye Gazetesi'ne Yansımaları", **History Studies (Ortadoğu Özel Sayısı)**, 2011, s.289.

⁵⁸ Mehmet Okur, "Osmanlı'nın Uygulayamadığı Bir Proje Karakin Pastırmacıyan'ın Anadolu Şarki Şimendifer Projesi", **Toplumsal Tarih**, (179), Kasım 2008, s.53-55

⁵⁹ Küçükuğurlu, Meşrutiyet Devrinde Trabzon-Erzurum Demiryolu...s., 305-308.

⁶⁰ Okur, a.g.m, s.53-57

⁶¹ Mears, a.g.e., s. 2

Tebriz yolunda kışın ancak 35-40 günde seyahat eder, üstelik taşınan eşyalar deve sırtında Trabzon'a indirilirdi. Oysa bu iş, daha az tehlikeli olan Rus şimendiferiyle 8 günde yapılabilirdi. Batum'un bu yükselişini rakamlar ışığında ifade etmek gerekirse; 1894 yılında İran'dan transit yoluyla Trabzon'a 54.121 parça eşya gelmişken, 1902 yılında 33.790, 1903 yılında 34.706, 1904 yılında 28.351, 1906 yılında 43.414, 1907 yılında 36.629, 1910 yılında 19.240, 1912 yılında ise 15.158 parça eşya nakledilmişti. Bu rakamlara bakıldığında 1912 yılında yapılan transit faaliyeti 1894'te yapılanın ancak dörtte biri kadardı.⁶²

Birinci Dünya Savaşı sürecine gelindiğinde İran-Trabzon transit yolunun fiziki durumu bölgedeki diğer yollara oranla daha iyiydi. Zira 1911 yılında bölgede seyahat eden Tanin Gazetesi muhabiri, Trabzon'dan Maçka'ya kadarki mesafenin nispeten iyi olduğunu fakat Zigana Dağı'nın ardından yolun bozulmaya başladığını ifade ediyordu. Yazar, Zigana'dan Torul'a yol üzerinde karşılaştığı manzara hakkında şu ifadeleri kullanmıştı:

“Burada tabiat, sıkıntı verici bir kıyafete girmişti. Artık yol da fenalaşmış, arabaların yürüyüşü zorlaşmaya başlamıştı. Epeyce dik olan bir yokuş üzerindeki dar yoldan çıkarken birçok kağı arabalarına rastladık. Bunlar yolu kaplamıştı. Sol taraf, müthiş uçurumlarla aşağıdaki dereye son buluyordu. Kağıların arasında yol bulup geçmek o kadar kolay olmadı.”⁶³

Yazarın da ifade ettiği gibi Zigana Tepesi bir tarafa bırakılırsa yolun durumu kısmen iyi denilecek seviyedeydi. Bilhassa yolun Erzurum-Trabzon arası 1914 öncesinde Doğu Anadolu'da iyi sayılabilecek tek şose durumundaydı ve yapılan çalışmalar neticesinde bu yol Erzurum'un hemen doğusunda bulunan Hasankale'ye kadar uzatılmıştı.⁶⁴ Gerçi yolun fiziki durumunda bir iyileşme vardı ama eskiye oranla yol üzerinde canlı bir ticari faaliyete rastlanmıyordu. Bu durumu I. Dünya Savaşı'nın başlarında Erzurum'da 9. Kolordu'nun Kurmay Başkanlığını yapan ve Cumhuriyet Döneminde bir süre Batum Şehbenderi olan dolayısıyla bölgeyi yakından tanıyan Köprülülü Şerif (İlden) Bey şu şekilde izah ediyordu:

“...Trabzon'dan kalkan deve kervanlarının sayısı da azaldı. Yollardan kervanlar kesilince kervansaraylar, konaklar ve hanlar aracılığıyla ülkeye gelen servet de kesildi. Şehirlerin ticareti kendi yakın çevrelerine bağlı kaldı. Ülkenin içinde her türlü ihtiyaç maddesi ulusal sanayi ürünleriyle karşılanamadığından ülkenin zenginliği ya Köték sınır kapısından Kafkasya'ya yahut Trabzon Limanından Avrupa ve Amerika komisyoncularının kasalarına

⁶² **İstikbal**, 17 Mart 1337

⁶³ Ahmet Şerif, **Anadolu'da Tanin**, 1, Haz: Mehmet Çetin Börekçi, Ankara:TTK Yayınları, 1999, s. 316.

⁶⁴ Bu konuyla ilgili olarak I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı Üçüncü Ordusu Kurmay Başkanı Felix Guse'nin anıları için bkz: Selami Kılıç, **Ermeni Sorunu ve Almanya (Türk-Alman Arşiv Belgeleriyle)**, İstanbul: Kaynak Yayınları, 2003, s.43-44.

aktı... Trabzon'dan İran sınırına kadar koca bir ülkede uygarlık eseri olarak eğri büğrü direklerle çoğunlukla bilek kuvvetiyle çekilmiş ve koptukça eklenmiş, eklendikçe çirkinleşmiş eski telgraf tellerinden başka bir şey bulunmazdı.”⁶⁵

Şerif İlden'in hatıralarında da ifade ettiği gibi Trabzon-İran transit yolu Birinci Dünya Savaşı öncesinde işlerliğini kaybetmeye başlamıştı. Savaşın fiilen başlamasından sonra ise bu durum, daha da kötüleşmiştir. Zira savaşın patlak vermesinin ardından daha önce kısım kısım yapılan inşa faaliyetleri tamamen durmuştu. Trabzon'daki Amerikan Konsoloslugu'nun raporlarında da belirtildiği üzere savaş sırasında Çanakkale Boğazı'nın kapatılması, Trabzon Limanı'nın Ruslar tarafından bombalanması ve nakliyatı yapacak araçların bulunmaması gibi nedenlerle Erzurum üzerinden yapılan transit ticaret durma noktasına gelmişti.⁶⁶ Ayrıca savaş, transit ticarete darbe vurduğu gibi yola ve yol üzerinde bulunan binalara da zarar vermişti. Örneğin. I. Dünya Savaşı sürecinde yol üzerinde bulunan Bayezit Vilayeti'ndeki hanlar, Ermeniler tarafından tahrip edildiği için savaştan sonra vilayet dâhilinde sağlam tek bir han bile kalmamıştı. Bunun yerine yolcuların ihtiyaçları kahvehane veya kahvehane odalarında karşılanıyordu.⁶⁷ Trabzon-İran transit yolunun savaş sonrasındaki durumu hakkında en ayrıntılı bilgileri 1919 ve 1920-21 yıllarında transit yolunu kullanarak İstanbul-Batum-Trabzon-Kars-Tiflis güzergâhında seyahat eden İngiliz Mütareke Kontrol Subayı Rawlinson vermektedir. Rawlinson, “*Adventures in Near East (1918-1922)*” adlı eserinde Trabzon-İran transit yolu ile ilgili şu ifadeleri kullanmıştır:

“Doğu Anadolu'nun zorlu geçitlerinden çok azı, arabayla geçilmeye müsaitti. Yol çok iyi yapılmasına rağmen Kop, bu geçitlerin en zoruydu. Yaklaşık 15 mil uzunluğundaki bu geçidin yarısından fazlası 8.000 feet yükseklikteydi. Bütün zorluklara rağmen, karanlık çökünceye kadar yolumuza devam ettik. Kar yeni yağmıştı. Yoldan eser yoktu.”⁶⁸

15 Aralık 1920 tarihinde bir kez daha Trabzon'dan yola çıkan Rawlinson, yolun Gümüşhane'den sonraki kısmının oldukça dar, bakımsız ve kötü durumda olduğunu ifade

⁶⁵ Köprülülü Şerif (İlden), **Sarıkamış**, Yay. Haz: Sami Önal, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2001, s.21-23.

⁶⁶ “31 Mart 1915 Tarihli Trabzon Amerikan Konsoloslugu Ticari Raporu”, American Consulate Trebizond Correspondence 1915, 300-700, **National Archive**, Trabzon 1915. (sayfa belirtilmemiş)

⁶⁷ Doktor İbrahim Ethem, **Türkiye'nin Sıhhi İctimai Coğrafyası Bayezit Vilayeti**, İstanbul: İstanbul Kâğıtçılık ve Matbaacılık Anonim Şirketi, 1341, s.20.

⁶⁸ A. Rawlinson, **Adventures in The Near East**, New and Revised Editions, Printed in Great Britain in The City of Oxford At The Alden Press, 1934, s.143. Yavuz Özdemir, “İngiliz Yarbayı Rawlinson'un Trabzon-Erzurum Yolculuğu ve Misyonu”, **Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu 3-5 Mayıs 2001**, 1, Yay. Haz: Mithat Kerim Arslan-Hikmet Öksüz, Trabzon: Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, 2002, s.596.

ediyordu.⁶⁹ Görüldüğü gibi Trabzon-İran transit yolu gerek fiziki yönden gerekse getirdiği kazanç itibarıyla Birinci Dünya Savaşı'nın yıkıcı etkilerine maruz kalmıştır.

Trabzon-İran transit yolunun Cumhuriyet ilan edilmeden önceki fiziki durumu hakkında bilgiler veren bir muhabir bu konuda şu ifadeleri kullanmıştı:

“Trabzon-Tebriz yolunun hududumuz dâhilinde kalan kısmında Bayazıd-Karakilise hattı mevcuttur... Trabzon-Tebriz yolunun Trabzon-Karabıyık kısmıyla, Horasan-Karakilise kısmı natamam ve gayr-ı mevcuttur. Trabzon-Karabıyık kısmının Trabzon'dan itibaren 60 küsur kilometresinin tesviye-i turabiyesi Ruslar tarafından hazır ve tamam edilmiştir. Karabıyık ile Aşkale arasındaki tesviye-i turabiye de ihzar edilmiştir. Yani bu suretle Trabzon-Erzurum (ki 320 kilometre kadardır) yolunun ancak 140 kilometresinin tesviye-i turabiyesi yapılmıştır.”⁷⁰

Yazarın da ifade ettiği gibi transit yolunun fiziki durumu oldukça kötüydü ve yolun büyük bir kısmı kullanılamaz bir hâldeydi. Trabzon-Tebriz yolunun münakalata elverişsiz durumu, doğal olarak nakliyatın da Batum hattına kaymasına neden olmuştur.

Trabzon-İran transit yolu ile ilgili olarak neşredilen tüm eserlerde rastladığımız temel yargı yolun özellikle Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra büyük ölçüde işlevini kaybettiği yönündeydi. Savaş sonrasında ortaya çıkan bu durumu ele alan bir eserde yaşanan acıklı durum, şu şekilde tasvir edilmiştir:

“Birinci Dünya Savaşı'na kadar Rusların demir rayları bizim toprak yolu, oradaki lokomotifin hızı buradaki devenin sabrını yenememişken, savaş her şeyi değiştirdi. Kaybolan askerin geri gelişi gibi kaybolan transiti de geri çağırdık. Fakat gürbüz gidip dermansız gelen asker gibi transit de öyle tanınmaz bir halde geldi ki.”⁷¹

Yukarıda da ifade edildiği üzere savaş sonrası transit ticaretin el değiştirmesinin asıl nedeni Rusların, Batum'u bölgenin transit merkezi hâline getirmesiydi. Yani Batum, bir süre öncesine kadar Trabzon'un sahip olduğu transit merkez olma özelliğini kendinde toplamıştı. Trabzon'un düşüşe ve bunun aksine Batum'un yükseliş eğilimine girdiği yıllarda daha önce Batum'da görevli bir mühendisin kaleme aldığı aşağıdaki yazı bu durumu tüm açıklığıyla göstermektedir:

“Trabzon, bugün arkasında bütün Vilayet-i Şarkiyeyi, İran'ı taşıyor. Bunlara giden yol buradan ve bu kıtadan geçiyor. Arkamızdaki her göz ve dimağ buraya matuf ve burasını düşünüyor. Trabzon ile Erzurum arısında 320 km.lik bir yol vardır. Bu yol arabalarla 7-15 saatte gidilebiliyor. Bu yol şimendiferle 9 saatte gidilebilir. 42-43 seneden beri yanı başında genç ve şımarık bir çocuk hâlinde doğan ve büyüyen Batum kendisini söndürmek üzeredir.

⁶⁹ Rahmi Çiçek, “Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Trabzon-Tebriz Yolu”, **CIEPO. 6. Ara Dönem Sempozyumu 14-17 Nisan 2011 Uşak**, 1, İzmir: Uşak İli Kalkınma Vakfı Yayınları, Yay: Haz: Adnan Şişman-Tuncer Baykara-Mehmet Karayaman, 2011, s.439-440.

⁷⁰ **İstikbal**, 18 Mart 1337

⁷¹ Haydar Kazgan ve Ertuğrul Tokdemir, “Trabzon-Tebriz Yolu”, **Bir Tutkudur Trabzon**, Yay Haz: İ. Günday Kayaoglu-Öner Ciravoğlu-Cüneyt Akalın, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 1997, s.306

Zira Batum, bugün bizim Bayezit'e, Nahçıvan'a, İran'a ve her tarafa demiryoluyla merbuttur. Terakkisi inkişaf etmektedir.”

Yazar bölgedeki genel durumu bu şekilde özetledikten sonra Trabzon-İran transitinde yaşanan düşüş ve Batum'un geldiği nokta hakkında şu ifadeleri kullanmıştır:

“Bizim zamanımızda sıtmalık ve bataklık bir köy olan Batum, bütün Cenub-i Kafkasya Azerbaycan ile İran'ın ve Vilayet-i Şarkiye'nin bile iskele ve limanı oldu. Evvelce İran'ın garb-i şimalisinin bütün transit muameleatı Trabzon Limanı'ndan oluyordu. Batum yetişeli ve Trabzon rekabeti terk edeli beri, ne İran'dan buraya ne de buradan İran'a gidecek mal ve eşya gelmemeye başladı. Gümrük istatistiklerine bakılırsa, bu keyfiyet insana biraz da telaş verir. Evveleri İran için 54 bin parça eşya Trabzon'a gelir ve gidermiş. Tenezzül ede ede 1328 senesinde ancak 15 bin parça gelmiş ve gitmiştir. İran'dan gelen emtia ise bundan daha çok azalmıştır. O zaman şimdiki Tebriz ve Nahçıvan hattı da yoktu. Şimdi o da inşa olundu. Transit keyfiyeti son zamanlarda artık hiç mesabesine indi. Binaenaleyh varidatımız o nispette mahvoldu. Tüccar ve halk uzun bile olsa dolaşarak Batum'a inmeye başladılar. Çünkü yapılmayan ve yapılamayan şimendifere mukabil turuk-ı umumiye bile tamir ve ıslah edilmiyor, halk mütemadiyen zarar görüyordu. Bundan sonra vilayetin diğer yolları da bittabi en ehemmiyetlilerinin uğradığı akıbetten de başka şekilde kurulamamıştır. Vilayet merkezlerinden kaza merkezlerine bile yol yok. Köyden köye gitmenin imkânı mevcut değil.”⁷²

Yazarın da ifade ettiği gibi Cumhuriyet ilan edilmeden hemen önce Trabzon, İran ve havalisinin transit merkezi olma özelliğini Batum'a kaptırmıştı.

Trabzon-İran transit yolunun işlerliğini kaybetmeye başlaması, zamanla TBMM Hükûmeti'nin de gündemine gelmiştir. Zira 1921 yılında Amerikan Ticaret Departmanı Komiseri olarak Türkiye'de görev yapan J.E. Gillespie, Ankara'da bulunduğu günlerde dönemin Nafia Vekili Rauf Bey'le görüşmüş ve kendisine cevaplaması için bazı sorular sormuştur. Rauf Bey, hükûmet tarafından ne gibi yatırım ve projeler üzerinde durulduğu ile ilgili soruya verdiği cevapta, Trabzon-Erzurum-Bayazıd, Trabzon-Rize ve Ankara-Sivas-Erzurum demiryolu projeleri üzerinde inceleme ve etütler yapıldığı karşılığını vermiştir.⁷³ Rauf Bey'in Amerikalı yetkiliye verdiği cevaba bakılırsa TBMM Hükûmeti, Trabzon-Erzurum arasında bir demiryolu projesi üzerinde çalışıyordu. 1921 yazında Trabzon basınında yer alan küçük bir haber bu iddiamızı doğrulamaktadır. Söz konusu haberde, Trabzon-Erzurum şimendifer hattının güzergâhını tayin ve tetkik etmek üzere eski Trabzon mebusu Muhtar Bey'in, Bayazıd-Sürmene yoluyla Erzurum'dan Trabzon'a geldiği ifade ediliyordu.⁷⁴ Bu haberden anlaşıldığı kadarıyla Millî Mücadele yıllarında, bir yandan cephele düşmanla mücadele eden TBMM Hükûmeti, diğer yandan da yıllardır

⁷² “Trabzon Ne Haldedir Ne Olabilir”, *İstikbal*, 11 Şubat 1337

⁷³ Cumhur Odabaşıoğlu, *Trabzon 1869-1933 Yılları Yaşantısı*, İlk-San Matbaası, Ankara: (tarih belirtilmemiş), s. 101.

⁷⁴ *İstikbal*, 9 Ağustos 1337

başarısız olan bazı projeleri hayata geçirmek için çaba harcıyordu. Sanırız dönemin olağanüstü şartları böylesine maliyeti yüksek bir projenin gerçekleşmesine imkân vermemişti.

1.2.Cumhuriyetin İlk Yıllarında Trabzon-İran Transiti

1.2.1.Trabzon-Erzurum Demiryolu Projesi

Trabzon-İran arasındaki tarihî transit yolunun eski parlak günlerinde olduğu gibi işlek bir hat hâline gelmesi için ortaya atılan fikirler, transit yolu güzergâhını demiryoluyla örerek münakalatı hızlı ve güvenli bir hale getirme temeline dayanıyordu. Bu kapsamda özellikle Lozan görüşmeleri sürecinde ortaya çıkan Chester Projesinin⁷⁵ TBMM Hükûmeti tarafından kabul edilmesinin ardından⁷⁶ söz konusu projenin içinde Trabzon-Erzurum hattının da olduğu gündeme gelmişti.

Chester Projesinin kabul edilmesi Trabzon ve Erzurum’da büyük bir heyecan yaşanmasına sebep olmuştu. Zira her iki şehirde de ortak görüş, adı geçen proje kapsamında Trabzon-Erzurum demiryolunun yapılacağı yönündeydi. Özellikle Trabzon’da bulunan İstikbal Gazetesi, bu heyecanı ve yaşanan gelişmeleri günü güne okuyucularına aktarıyordu. Gazetenin başyazarı Faik Ahmet Bey tarafından dile getirilen fikirlere bakıldığında Chester Projesi’nin içinde mutlaka Trabzon-Erzurum demiryolu hattı da olmalıydı. Çünkü bu hat yapıldığı takdirde tarihi Trabzon-İran transit yolu canlanacak ve rekabet hâlinde bulunan Batum’a karşı bir adım öne geçilecekti. Gazetede yer verilen görüşlere göre Batum hattı, İran için naçar-ı istifade edilen bir hattı. Ayrıca İran, bugünkü şartlar altında bir kısım ihtiyaçlarını teminde Trabzon-Erzurum yolunu tercih ediyordu.

⁷⁵ Chester Projesi adıyla bilinen ve daha çok Lozan görüşmeleri sürecinde İtilaf Devletleri’ne karşı diplomatik bir koz olarak kullanılmasıyla tarihe geçen bu proje kapsamında Amiral Colby Mitchell Chester, 1922 yılında Delaware’de “*Ottoman American Development Company*” (OADC) şirketini kurmuştur. Bu şirket, Birinci Dünya Savaşı öncesi Chester tarafından kurulan “*Ottoman-American Exploration Company’nin*” tüm mal varlığını devralarak bazı değişikliklerle yeniden kurulmuş haliydi. Bu suretle yeniden teşkil edilen şirket, en önemli adamlarından biri olan Kanadalı Binbaşı Clayton Kennedy’i, Amiral Chester’in oğlu Arthur Chester ile birlikte Ankara Hükûmeti nezdinde imtiyaz görüşmelerini başlatmak üzere Türkiye’ye gönderme kararı almıştı. Bige Sükan Yavuz, “Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi”, **Atatürk Yolu Dergisi**, Ankara: Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, (24), Kasım 1999, s. 531.

⁷⁶ Ottoman American Development Company adlı şirketle yapılan görüşmeler sonucunda 9 Nisan 1923’te TBMM’nin onayıyla şirkete bazı ayrıcalıklar verilmesi kabul edilmiştir. Buna göre Amerikalılar, geniş bir bölgede demiryolu kurmak, yol boyunca 20 kilometre genişliğindeki sahada tüm maden yataklarını işletmek ve her yıl Türkiye’ye 1,5 milyon sterlin tutarında tarım makineleri ithal etme hakkını elde ediyordu. TBMM yönetimi bu imtiyazla Lozan’ın ikinci döneminden önce ve konferans sırasında Amerikalıları, müttefiklere karşı kullanmak amacı güdüyordu. Salahi R. Sonyel, **Gizli Belgelerle Lozan Konferansı’nın Perde Arkası**, Ankara:TTK Yayınları, 2006, s. 172.

Eğer Trabzon-Erzurum şimendiferi yapılırsa İran, bütün eşyasını bu yoldan nakledecek ve Trabzon bölgede tekrar en mühim transit merkezi hâline gelecekti. Öte yandan İstikbal Gazetesi'ne göre, aslında Chester Projesi'nin amacı Anadolu'nun zengin maden yataklarını ele geçirmektir ve Trabzon-Erzurum hattı onların gündemlerinde değildi. Fakat TBMM, kendi inisiyatifini kullanarak Trabzon-Erzurum hattını bu projeye dâhil etmeliydi.⁷⁷

Chester Projesi'nin görüşmeleri yapıldığı sırada Trabzon'un ileri gelenleri de boş durmuyordu. Erzurum-Trabzon demiryolunun da adı geçen proje kapsamına alınması için bütün müntahip meclis azaları, şehrin ileri gelen tüccar ve eşrafı kâmilan belediyede toplanarak lazım gelen teşebbüslere başlamıştı. Ve bu işin takibi görevini de belediye ve ticaret odasına vermişlerdi.⁷⁸ Trabzon'da görülen bu çalışmaların benzeri Erzurum ve Gümüşhane'de de yapılmış hatta heyetler kendi aralarında yaptıkları faaliyetleri birbirlerine bildirmişlerdi. Zira Erzurum Belediye Riyaseti'nden Trabzon Belediye'sine gönderilen bir telgrafta Trabzon-Erzurum şimendiferi için Erzurum'da gerekli makamlara müracaatların yapıldığı, Erzurumluların bu hattın başka hiçbir hat ile tatmin edilemeyeceğini ve bu hattın temini lüzum ve zarureti ilan ettiklerini ve bu meselede Erzurumluların Trabzonlularla birlikte çalışmaya hazır bulunduklarını bildirmişlerdi.⁷⁹ Her iki vilayette de harekete geçen bu kişilere göre Trabzon-Erzurum demiryolu hattı, Chester Projesi kapsamına alınmazsa ilerleyen yıllarda bu hattın yapılması mümkün değildi ve proje, bu konudaki son şanstı.⁸⁰

Trabzon ve Erzurum'da yaşanan bu kaynaşma ve heyecan, zamanla yerini hayal kırıklığına bırakmıştır. Zira Ankara'dan gelen haberlere göre adı geçen proje içinde Trabzon-Erzurum hattı yer almıyordu ve iki taraf arasında yapılan pazarlıklar sonucu yalnızca Aşkale'den Tirebolu'ya bir hat indirilmesi kabul edilmişti. Bu durum Trabzon basınında tepkiye neden olmuş, bu tepkiler Chester Şirketi'nden daha ziyade, görüşmeleri yapan Nafia Vekâleti üzerinde yoğunlaşmıştır. Zira gazeteye göre, zaten Chester'in amacı Tirebolu havalisindeki madenleri ele geçirmektir fakat asıl transit yolunu ihmal ederek demiryolu hattının buraya indirilmesini kabul eden Nafia Vekâleti suçluydu.⁸¹ Neticede Lozan görüşmeleri sürecinde İngiliz ve Fransızlara karşı daha çok diplomatik bir koz

⁷⁷ **İstikbal**, 1 Kanun- ı Sâni 1339

⁷⁸ **İstikbal**, 1 Kanun- ı Sâni 1339

⁷⁹ **İstikbal**, 23 Kânun- ı Sani 1339

⁸⁰ **İstikbal**, 7 Kânun- ı Sani 1339

⁸¹ **İstikbal**, 19 Şubat 1339

olarak kullanılan Chester Projesi ve bu arada gündeme gelen Trabzon-Erzurum demiryolu hattı hayata geçirilememiştir.

Chester Projesi kapsamında Trabzon ile Erzurum arasında bir demiryolu hattı yapılması fikrinin gerçekleşmemesi ve Trabzon'da yaşanan hayal kırıklığı, kısa süre sonra yeni bazı gelişmelerin ortaya çıkmasıyla sona erecektir. Zira 1924 yılına gelindiğinde önceden beri Trabzonluların hayalini süsleyen Erzurum demiryolu projesi için çok ciddi bazı gelişmeler meydana gelmişti. Anadolu Ajansı tarafından İstikbal Gazetesi'ne gönderilen telgrafta verilen bilgilere göre; Büyük Millet Meclisi'nde Trabzon Mebusu olarak bulunan Muhtar Bey ve arkadaşları tarafından verilen bir takirde 1925 yılı içinde inşaatına başlanmak üzere Trabzon-Erzurum şimendifer hattı ile Trabzon Limanının yapılması teklif edilmişti. Teklif, Nafia Encümenine gönderilmişti ve bu hattın yapılması yönünde mecliste kuvvetli bir cereyan vardı.⁸² İstikbal Gazetesi'nde yer alan bu haber, aynı zamanda Trabzon'un yıllardır beklediği demiryoluna kavuşması anlamına geliyordu.

Neticede Trabzon Mebusu Muhtar Bey tarafından hazırlanarak Meclis'e sunulan bu kanun teklifi hiçbir itiraz olmadan ittifakla kabul edilmiştir.⁸³ Söz konusu kanun şu maddelerden oluşuyordu:

Trabzon-Erzurum Hattı ve Trabzon Limanının İptidası Keşfiyatı
Büyük Millet Meclisi'nde Trabzon-Erzurum demiryoluyla Trabzon Limanı keşfiyatı ve ihrazatının 1340 senesinde yapılmasına dair kabul edilen kanun layihası berveç-i atidir:
Madde 1: Hükümetçe 341 senesinde inşaatına mübaşeret edilmek üzere 340 senesinde Erzurum'a bir demiryoluyla bu demiryolunun Erzincan'a suret-i iltisakını temin ve maden sahasından geçmek şartıyla güzergâhın istikamet-i umumiyesiyle nikat-ı mecrasını tespit edecek istikaşafat icra edilir.
Madde 2: Hükümetçe 341 senesinde inşaatına mübaşeret edilmek üzere 340 senesi zarfında Trabzon Limanı için lazım gelen keşfiyat ihrazat icra edilir.
Madde 3: İş bu kanun tarih-i neşrinden muteberdir.
Madde 4: İşbu kanunun icra-i ahkâmına Nafia Vekâleti memurdur.⁸⁴

Bu haliyle mecliste kabul edilen kanunun bir diğer önemli yanı da kanunlaşma sürecinde hazırlanan esbab-ı mucibe layihasıydı. Zira Muhtar Bey ve arkadaşları tarafından hazırlanan bu layiha, İran transit ticareti ve doğu vilayetlerinin o günkü mevcut durumu

⁸² **İstikbal**, 1 Nisan 1340

⁸³ Kanun metni hiçbir itiraza uğramadan ekseriyetle kabul edilmesine rağmen daha sonra süreçte meclis içinde bu konuya karşı olan milletvekillerinin olduğu ve hararetli tartışmaların yaşandığı görülecektir. Ali Servet Öncü ve Murat Küçükuşurlu, "Trabzon-Erzurum Demiryoluna Dair Unutulan Bir Kanun", **Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi**, Ankara:Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Yıl:4, (7), 2008, s.124

⁸⁴ **Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Cerideleri** (bundan sonra **TBMMZC** şeklinde gösterilecektir), 8(1), 10.4.1340, Devre:2, İçtima:2, s. 541, **İstikbal**, 21 Nisan 1340

hakkında oldukça ayrıntılı bilgiler vermekteydi. İstikbal Gazetesi tarafından aynen neşredilen layiha aynı zamanda, Birinci Dünya Savaşı ve İstiklal Harbi⁸⁵ sonunda ülkenin içinde bulunduğu sosyo-ekonomik durumun anlatıldığı önemli bir rapordu. Adı geçen layihanın ilk bölümünde, doğu vilayetlerinin yorucu ve uzun savaşılarından çıktığı ifade edilerek bu sebepten medeni vesait ve cihazlardan mahrum kaldığından söz edilmiş, genel olarak ülkenin batı bölgelerinin daha fazla geliştiği, doğu vilayetlerinin ise geri kaldığından bahsedilmiştir. Layihada öne sürülen görüşlere göre, vatanın istisnasız her noktasının eşit seviyede gelişmesi için her türlü girişimi yapmanın en büyük görev ve bu uğurda çalışmanın farz-ı ayin olduğu belirtilmiştir. Layihanın devamında verilen bilgilere göre, Karadeniz Bölgesi'nin dağlık arazi yapısı nedeniyle Anadolu yaylalarından ayrıldığı ve dağların doğuya doğru gittikçe yükseldiği ve bu sebepten bölgenin şimdiye kadar mükemmel ve medeni birer vasıta-i nakliyeden mahrum kaldığı ifade edilmiştir.⁸⁶

10 Nisan 1924 tarihinde Mecliste kabul edilen kanunun esbab-ı mucibe layihasında Trabzon ve Karadeniz bölgesi hakkında bazı bilgiler verilmiştir. Burada verilen bilgilere göre Karadeniz'in Anadolu'ya girişini sağlayan iki yol vardı. Bunlardan biri Samsun diğeri de Trabzon'du. Samsun yolunda sahile doğru demiryolu inşasına karar verilmiş ve faaliyete başlanmıştı. Trabzon ise gerek doğu vilayetlerinin sahile açılan kapısı olması ve gerekse de asırlık İran transit yolunun üzerinde bulunması nedeniyle tıpkı Samsun gibi demiryoluna ihtiyacı vardı. Ayrıca dağlık arazi yapısı nedeniyle buraya yapılacak dar bir hattın Trabzon'un iç bölgelerle olan hinterlandı düşünüldüğünde yeterli olamayacağı belirtilmişti. Layihanın ilerleyen kısımlarında Trabzon-İran transit hattının mevcut durumu hakkında bilgiler verilmiştir. Burada verilen bilgilere göre Türkiye, İran münakalatını kendi tarafına çekmek ve geniş hatlı Kafkasya demiryolu ile rekabet etmek istiyorsa pahalı da olsa Trabzon ile Erzurum'u birbirine bağlamalıydı. Layihanın bundan sonraki kısımlarında doğu illerinin o günkü münakalat durumu ve olası demiryolu inşasından sonra bölgede yaşanacak gelişmeler hakkında değerlendirmelerde bulunulmuştur.

- Söz konusu layihanın ilk maddesinde Vilayat-i Şarkiye'de oldukça fazla hayvan yetiştirildiği ve bunların iptidai usullerle Trabzon'a nakledildiğinden söz edilerek bu şekilde yapılan nakliyat neticesinde ücretlerin arttığı ve hayvanların büyük bir kısmının yolda telef olduğundan bahsedilmiştir. Demiryolu inşa edildiği takdirde dış

⁸⁵ **İstikbal**, 25 Nisan 1340

⁸⁶ **TBMMZC**, 8(1), 10.4.1340, Devre:2, İçtima:2, s. 537, **İstikbal**, 25 Nisan 1340

pazarlara gidecek olan hayvanların 4-5 gün zarfında gerekli yerlere ulaştırılabileceği ve bu durumun sonucunda hayvan satışlarının da artacağı belirtilmiştir.

- Bir sonraki maddede yapılan değerlendirmede, Erzurum ve Kars havalisinde ot nakliyatı yapıldığı, demiryolu inşasının hayvan ihracında olduğu gibi ot satışlarını da artırabileceği vurgusu yapılmıştır.

- Layihanın üçüncü maddesinde hayvanlardan elde edilen yün ve yapağı satışlarının artacağı belirtilmiştir.

- Dördüncü maddede ise Erzurum, Erzincan, Kelkit, Bayburt, Pasinler, Muş, Bayazıt, Eleşkirt, Suşehri, Hınıs, Mamahatun gibi bölgelerde çok miktarda patates yetiştirildiği ve vesait-i nakliye mevcut olunca külliyetli miktarda patates mahsulâtının ihraç edilebileceği ifade edilmiştir.

- Söz konusu layihada belirtilen hususların bir diğerinde, şark vilayetlerinin birçoğunda pancar yetiştirildiğinden bahisle yapılacak olan demiryolunun Bayburt Ovası'na uğradığı ve burasının da Çoruh Suyu'na sahip olduğu düşünülürse bütün doğu illerinde yetişen pancarlar Bayburt'ta toplanarak burada bir şeker fabrikasının kurulabileceği belirtilmiştir.⁸⁷

- Altıncı maddeye gelindiğinde ise şark vilayetlerinin maden yönünden zengin olduğu özellikle Gümüşhane'deki simli kurşun, Bayburt yakınlarında bakır madeni olduğu ve bunların demiryolu sayesinde dışarıya satılabileceği ileri sürülmüştür.

- Yedinci maddede ise Erzurum ile Hınıs arasındaki Katranlıköy yakınlarında, Bayburt'un cenub-ı şarkisinde Masar Deresi içinde Ortamağıl Köyü'nde, Gümüşhane ile Bayburt arasındaki yolun kuzeyinde petrol kaynakları olduğundan söz edilmiş, demiryolu sayesinde buraların kolayca işletmeye açılabilceği zikredilmiştir.

- Layihada yer verilen görüşler içersinde bulunan sekizinci maddede, doğu illerindeki orman servetinin az olduğundan söz edilmiş, özellikle kışın yakacak sıkıntısı çekildiği belirtilmiştir. Oysa doğu illerinin bazılarında linyit ve kömür madeninin çok olduğu eğer demiryolu kurulursa bu madenlerin bütün şehir, kasaba ve köylere sevk edileceği ifade edilmiştir.

⁸⁷ TBMMZC, 8(1), 10.4.1340, Devre:2, İçtima:2, s. 539-540; **İstikbal**, 27 Nisan 1340

- Muhtar Bey ve arkadaşları tarafından hazırlanan layihanın dokuzuncu maddesinde ise sahil vilayetlerinde özellikle kış aylarında yaşanan iâşe sıkıntısının çözülebilmesi için iç bölgelerde yetişen hububatın demiryolu vasıtasıyla Trabzon ve Giresun’a nakledilebileceği vurgulanmıştır.⁸⁸

- Layihanın on ve on birinci maddelerinde demiryolu yapıldığı takdirde Trabzon Limanı’nın ithalat ve ihracat noktasında büyük bir merkez hâline gelebileceği çeşitli örneklerle ortaya konulmuştur.

Trabzon-Erzurum demiryolu projesi hakkında TBMM’ye sunulan kanun layihasında, yapılacak olan demiryolunun o tarihlere kadar ihmal edilmiş olan doğu vilayetlerini her yönden kalkındıracağı belirtildikten sonra layihanın son kısmında şu ifadeler yer verilmiştir:

“Hulasa Hükûmet, Trabzon Limanı’nın ve Trabzon-Erzurum temdidi ve şua batı hatlarının inşası için bir karar ve kati bir program tespit ve ihzar ederek 1340 senesi içinde meclise getirmelidir ki 1341 senesinde fiiliyat ve inşaata mübaşeret olunabilsin.”⁸⁹

Söz konusu layihanın TBMM’de kabul edilmesinin ardından Trabzon yerel basını demiryolu ile ilgili olarak yolun geçeceği güzergâhı tespit etmek üzere Trabzon Mebusu ve eski Nafia Vekili Muhtar Bey’in Trabzon’a geleceğini bildirmiştir.⁹⁰ Fakat Trabzon basını ve özellikle İstikbal Gazetesi, demiryolu meselesiyle ilgili olarak Muhtar Bey’in yapmış olduğu gayretleri takdirle karşılarken diğer yandan da bu projenin hayata geçirilmesi konusunda ciddi şüpheler duymaktaydı. Gazeteye göre, liman ve demiryolu gibi muazzam işlerin devlet bütçesiyle teminini düşünmek o gün için hayali bir şeydi. Türkiye’nin mali durumu hesaba katılırsa bu gibi işler için bütçeye konacak meblağ çok az bir miktarda kalmaya mahkûmdu. Gazeteye göre bu kanunun tek özelliği, TBMM’den çıkmış olmasıydı ve bundan başka bir kıymeti de bulunmuyordu. Hükûmetin bu konuda atması gereken en önemli adım ise büyük sermayeli şirketlerin Anadolu’da çalışabilmesini temin etmek olmalıydı. Bu imkân sağlanmadığı takdirde çıkarılan kanunun hayata geçmesi ve yaşatılması mümkün değildi.⁹¹

⁸⁸ İstikbal, 28 Nisan 1340

⁸⁹ İstikbal, 29 Nisan 1340

⁹⁰ İstikbal, 5 Temmuz 1340

⁹¹ İstikbal, 9 Temmuz 1340

İstikbal Gazetesi'nin âdeti ilerde olabilecekleri haber veren bu tahminlerinden bir süre sonra demiryolu güzergâhını tespit etmek üzere Ankara'dan yola çıkan heyet Trabzon'a ulaşmıştır. Muhtar Bey başkanlığındaki heyet, Mühendis Mektebi Müdürü ve Muallimlerinden Nuri ve Mustafa Beylerle birlikte 19 Temmuz 1924 günü Kalanima yoluyla Ardasa'ya (Torul) hareket etmiştir. Beygirlerle 4 günde Ardasa'ya ulaşan heyet, oradan şoseyi takiben Trabzon'a dönmüştür. Muhtar Bey, bu yoldan başka Sürmene yolunu da tetkik etmiş ve yapılan tetkikler neticesinde en uygun güzergâhı belirlemişlerdir.⁹² Muhtar Bey ve heyeti belirtilen güzergâhlardaki incelemeleri bitirdikten sonra Bayburt-Sürmene yolunu kullanarak Trabzon'a gelmiştir. Muhtar Bey, şehre geldikten sonra sığağı sığağına basına verdiği beyanatta en münasip istikametın Sürmene-Bayburt hattı olduğunu ifade etmiştir. Fakat bu sırada demiryolu güzergâhı ile ilgili olarak ortaya bazı iddialar atılmıştır. Yine İstikbal Gazetesi'nin gündeme getirdiği bu iddialara göre Yenigün Gazetesi, Erzurum-Trabzon yolundan vazgeçilerek Erzurum-Tirebolu hattının kabul edildiği yönünde haberler yapmıştı. Gazeteye göre, Muhtar Bey, Erzurum dönüşünde de bu yolu kullanmıştı.⁹³ Yenigün Gazetesi'nin ortaya attığı bu iddialardan sonra Trabzon-Erzurum demiryolunun hangi güzergâh üzerinde inşa edileceği noktasında bazı tartışmalar ortaya çıkmıştır. Bu iddia ve tartışmalara son vermek amacıyla 21 Ağustos 1924 günü İstikbal Gazetesi'ne konuşan Muhtar Bey, belirlenen nihai güzergâhla ilgili olarak bazı bilgiler vermiştir. Söz konusu röportajda ilk olarak Zigana- Gümüşhane-Bayburt güzergâhı ile ilgili bilgiler veren Muhtar Bey şu ifadeleri kullanmıştır.

“Trabzon'un dâhile raptı için inşası mukarrer şimendifer güzergâhının geçmesi imkânı bulunan bütün hudut tetkik edilmiştir. Evvela İran yolundan geçecek Zigana üzerinden aşacak her güzergâh tetkik edildi. İran yolundan geçecek güzergâh ki Harşit Vadisi'ne inerek Harşit-Ardasa-Gümüşhane tarihiyle Bayburt'a muntehim olur. Ve keza Zigana üzerinden aşması ihtimali olan her güzergâh ki Gümüşhane'den geçer. Bu güzergâhlara nazaran Karadere üzerinden Trabzon'a gelen güzergâh diğerlerine hiç kıyas kabul etmeyecek esbab-ı fenniye tercihata haizdir.”

İstikbal Gazetesi'ne konuşan Muhtar Bey, niçin Sürmene yolu tercih edildi sorusuna şu karşılığı vermiştir:

“Bayburt'tan Trabzon'a incek güzergâh tetkik edilirse Bayburt'tan Karadere'nin nihayetini teşkil eden yükseltinin boyun noktasına gelmek için feda edilecek yol Gümüşhane ile Bayburt arasındaki ve Vavuk beline nispetle hem kısadır hem bu güzergâh daha fennidir. Yalnız Vavuk belinde yapılacak tünel küçük olmasına karşı Karadere'nin sonunda bu yön noktasında açılacak tünel 2,5 km tulüne yakın bulunacak bir haldedir. Şu kadarki bu tüneli açtıktan sonra güzergâh mütemadiyen meyilli matlupta inerek sahile ulaşır. Bilakis Vavuk belinden aştıktan sonraki Harşit Vadisine düşen güzergâh hangi

⁹² İstikbal, 19 Temmuz 1340

⁹³ İstikbal, 18 Ağustos 1340

istikamette olursa olsun Trabzon'a gelmek için tekrar yüksek dağları aşması gerekir. Bu hal gösteriyor ki Karadere tariki ile gelen güzergâh diğerlerine nispet kabul etmeyecek derecede üstündür. Bu Karadere tariki, Erzurum ve Bayburt'u sahile rapt hususunda en kısa yoldur. Binaenaleyh umum sahile gidecek en münasip vesait-i nakliye ve en güzel transit hattı olacaktır. İlerde bu hat behemmal acem transitine hadim bir hat olacağı cihetle diğer memleketlerde mevcut vesait-i nakliyyeye karşı fenni, tulü kısa, hattı recahatına haiz mertebede olmalıdır ki bütün acem transitinin mahreci bizim elimizde olsun. Bunun için tulün kısalığı ve profilinin iyi olması iktiza eder. Bu şeraiti en iyi surette cem olan ve hatta Erzurum-Bayburt-Karadere tarikiyle Trabzon'a ulaşmakta olan hattır."

Demiryolu güzergâhı ile ilgili Yenigün Gazetesi'nin ortaya attığı Tirebolu güzergâhı kullanılacak iddialarına cevap veren Muhtar Bey, bu hattın Trabzon'a ulaşacak olan hattın (Sürmene-Bayburt hattına göre) ehemmiyetli surette uzun olması, Harşit Vadisi içinde yoğun bir inşa faaliyetine ihtiyaç duyulması, Tirebolu'da ve civarında liman inşası için birçok fenni zorlukların olması, Tirebolu'nun büyük bir şehir hâline gelmeye müsait olmaması ve Karadere hattının Trabzon gibi büyük bir şehre ulaşması gibi nedenlerden dolayı bu yolun tercih edilmediğini ifade etmiştir.

Röportajın son kısmında nihai olarak seçilen Sürmene-Bayburt hattı hakkında teknik bilgiler veren Muhtar Bey'e göre tren hattı, sahili takiben Yanbolu Deresine ve oradan Karadere'nin sol yamaçlarına çıkıp Ahu, Os, Mizilla(?) Köylerinin üzerinden geçmek üzere Folaşa(?) ve Yağmur Derelerinin mecrasından dolaşarak Karadere mecrasından Ayamam mevkiine oradan dere mecrasını takiben Çemenyayla eteğinden tünellerle Hart Ovasından geçip Bayburt'a ve Kop Dağında yapılacak ikinci bir tünelden sonra Aşkale yoluyla Erzurum'a ulaşacaktı.⁹⁴

Muhtar Bey ve heyeti, yapımı planlanan demiryolu hattı için çalışmalarda bulunmak üzere 23 Ağustos 1924 günü Trabzon'dan ayrılarak Ankara'ya hareket etmiştir. Böylece artık yapılması gereken tek şey, Trabzon'a gelen heyetin belirlediği esaslar dâhilinde bu kanunu işler hale getirmektir. Tabi bunun olabilmesi için öncelikle hükûmetin bu tesisat için gerekli bütçeyi belirlemesi ve bir sonraki yılın hesaplarında göstermesi gerekiyordu. Fakat Eylül ayına gelindiğinde ortaya çıkan gelişmeler, Trabzon-Erzurum hattının gerçekleşmeyeceği izlenimini uyandırıyor. Zira 1925 yılının Nafia Vekâleti bütçesinde Trabzon-Erzurum hattı⁹⁵ için gerekli tahsisat ayrılmamıştı. Bu durum Trabzon'da büyük tepki toplamış, bu tepkiyi dile getiren ise yine İstikbal Gazetesi

⁹⁴ **İstikbal**, 21 Ağustos 1340

⁹⁵ Demiryolu hattı ile ilgili olarak tartışmaların yaşandığı günlerde Trabzon'da bulunan Hakkâri Milletvekili, Trabzon-Erzurum hattının tüm doğuyu ihya edecek bir proje olduğundan söz ediyordu. **İstikbal**, 23 Ağustos 1340

olmuştur. Gazetenin başyazarı Faik Ahmet Bey, “*Trabzon-Erzurum Hattı İhmal mi Olunuyor*” başlığıyla yayımladığı makalesinde son gelişen olaylarla ilgili olarak Nafia Vekâleti’ni, daha önce Meclis’ten geçen bir kanunu hasıraltı etmekle suçlamış ve Trabzon’u ziyaret eden Gazi M. Kemal’in bu konuyla ilgili olarak daha önceden sarf ettiği bir sözünü hatırlatmıştır.⁹⁶ Ortaya çıkan bu durum karşısında özellikle Trabzon ve doğu kökenli milletvekillerinin eleştirilerine maruz kalan Nafia Vekili, Trabzon Erzurum hattıyla ilgili gelen keşifler neticesindeki masrafların bütçeye konulmamasının o hattın yapılmayacağı anlamına gelmediğini ifade etmişti.⁹⁷ Nafia Vekili’nin bu sözü, hattın yapımı için açık kapı bıraksa da 1925 yılı Nafia Vekâleti’nin bütçe görüşmeleri sırasında yaşanan gelişmeler, bu konuda var olan ümitleri de tüketmiştir. Zira bütçe görüşmeleri sırasında konuyla ilgili söz alan hemen her milletvekili, Erzurum-Trabzon demiryolunu kendi seçim bölgesi üzerinden geçirme çabası içindeydi. Fakat bu görüşmelerde en fazla öne çıkan isim, Trabzon-Erzurum demiryolu projesinin fikir babası olan Muhtar Bey’di. Muhtar Bey burada yaptığı konuşmada, hükûmetin bundan birkaç yıl önce demiryolları yapımı için 10 milyon liralık bir bütçe ayırdığını fakat 1925 yılı için bunu aşağı çekerek 8 milyona indirdiğini, hükûmetin yabancı sermayeye karşı tavrı nedeniyle yabancı şirket eliyle kolaylıkla yaptırabilecek işleri kendisinin yapmaya çalıştığını bunun da bütçede zafiyet yarattığını ifade etmiştir. Oysa Meşrutiyet devrinde yapılan demiryollarının yabancı sermaye ile yapıldığını belirten Muhtar Bey, sözü Trabzon-Erzurum demiryoluna getirerek bir önceki yıl Meclisten Trabzon-Erzurum hattının yapılması hususunda bir kanun çıkarıldığını, kanunda 1925 yılı içinde inşaata başlanacağını belirtilmesine rağmen “*oraya sıfır*” konulduğunu yani bu iş için para tahsis edilmediğini ifade etmiştir.⁹⁸ Muhtar Bey, Meclis’te bazı milletvekillerinin bu hattın yapılması halinde zarar edebileceği yönünde itirazları olduğunu fakat asıl konunun bu olmadığını belirterek şu ifadeleri kullanmıştır:

“Mahsulü az ve çok olsun mevzubahis değildir. Mutlaka oranın hayatını muhafaza etmek ve orada yaşanır bir hâl tesis etmek lazım gelir. Ayrıca mahsulâta gelince, feyyaz bir memlekettir, çok hububat ithal edilebilir.”

Bütçe görüşmeleri sırasında bazı milletvekillerinin İran transiti mevzunu hatırlatması üzerine Muhtar Bey, İran’ın Batum’la demiryolu bağlantısının olduğunu fakat

⁹⁶ **İstikbal**, 17 Eylül 1340. Mustafa Kemal 1924 yılındaki Trabzon gezisinde adı geçen proje ile ilgili olarak şu ifadeleri kullanmıştı: “*Bu feyyaz, ahalisi zeki, müteşebbis, çalışkan olan Trabzon’umuzu az zamanda dâhile şimendiferle rapt olunmuş, güzel rıhtım ve limanla teçhiz edilmiş görmek nuhbe-i amalimdir.*” Veysel Usta, **Arşivlere Yansıyan Belgelerle Trabzon’da Atatürk Sevgisi**, Trabzon: Trabzon Belediyesi Yayınları, 2005, s. 22.

⁹⁷ **İstikbal**, 2 Teşrin-i Evvel 1340

⁹⁸ **TBMMZC**, Devre: II, 15, Ankara: TBMM Meclis Matbaası, 1976, s.327.

durum bu hâldeyken bile halen develerle Trabzon yolunun kullanıldığını, demiryolu faaliyete geçerse münakalatın tamamen Türk topraklarından yapılacağını ifade etmiştir. Aksi hâlde transit ticaretin tamamen Batum'a kayacağını belirten Muhtar Bey, İran transitinin Batum'a kaptırılması halinde bir daha bu kaybın telafi edilemeyeceğini öne sürmüştür.⁹⁹

Bütçe üzerinde söz alan diğer milletvekilleri genel olarak ülkedeki nafia siyasetini eleştirmişler, Artvin Milletvekili Hilmi Bey ise Trabzon-Erzurum hattı yerine Hopa-Erzurum hattının kurulması gerektiğini ifade etmiştir. Hilmi Bey'e göre, Hopa-Erzurum arasında 210 kilometrelik bir mesafe vardı ve arazi, Trabzon-Erzurum yoluna kıyasla daha düzgündü.¹⁰⁰ Yapılan görüşmeler sonucunda Trabzon Mebusu Abdullah Bey, Trabzon Limanı ile Trabzon-Erzurum demiryolunun inşası için 50 milyon sarfına mezuniyet verilmesi için Muvazene-i Umumiye Kanunu'na bir madde ilavesi için takrir vermiş ve bu takrir, oy birliğiyle kabul edilmiştir.¹⁰¹ Muvazene-i Umumiye Kanunu'nu görüşmelerine sıra geldiğinde Muhtar Bey, artık işi şansa bırakmak istemiyordu. Görüşme sırasında söz alan Muhtar Bey, geçen yıl çıkarılan bir kanunla yapımı taahhüt edilen demiryolu ve Trabzon Limanı'nın inşası için Muvazene-i Umumiye Kanunu'na bir madde konulmasını istemiştir. Bunu yapmaktaki amacını ise şu şekilde açıklamıştır:

“Bu demiryolu ve limanın hangi senelerde yapılmasının mümkün olacağını bilinmesi, tahsisatın senelere taksim ve tevzii ve bilhassa hükümetin bu tahsisat yekûnu kadar taahhüdata girebilmesinin temini içindir.”¹⁰²

Nafia Vekili'nin daha önce çıkarılan kanunu hatırlatması ve yeni bir kanuna gerek olmadığını söylemesi üzerine Muhtar Bey tekrar söz alarak şu ifadeleri kullanmıştır:

“Vilayet-i Şarkiye kendi şimendiferinin ne vakit ve kaç senede yapılacağını bilmek istiyor. Kavanin-i Mahsusa, Trabzon'dan Erzurum'a kadar bir şimendiferin inşasına bu sene mübaşeret edileceğini temin ediyor lakin kaç senede bitirilecek. 700 senedir kendi aşarını diğer tarafta yapılan şimendiferlerin teminatı için sarf eden bütün Vilayet-i Şarkiye ahalisinin, elbette orada umur-u nafia namına bir şeyin teessüs etmesini talep etmeye hakları vardır.”¹⁰³

Yapılan görüşmeler sonucunda Muhtar Bey ve arkadaşları söz konusu proje ile ilgili bir kanun teklifi hazırlamıştır. Hazırlanan kanun maddesi şu şekildeydi:

⁹⁹ TBMMZC, Devre: II, 15, Ankara: TBMM Meclis Matbaası, 1976, s.328-329

¹⁰⁰ TBMMZC, Devre: II, 15, Ankara: TBMM Meclis Matbaası, 1976, s.342

¹⁰¹ TBMMZC, Devre: II, 15, Ankara: TBMM Meclis Matbaası, 1976, s.347

¹⁰² TBMMZC, Devre: II, 17, Ankara: TBMM Meclis Matbaası, 1976, s.299

¹⁰³ TBMMZC, Devre: II, 17, Ankara: TBMM Meclis Matbaası, 1976, s.299

“1341 senesinde inşaatına başlanması Nisan 1340 tarihli kanun iktizasından olan Trabzon-Erzurum demiryolu ile Trabzon Limanının 1346 senesi nihayetine kadar tesis ve ikmali için keşfine nazaran sarfı icap eden meblağ tarih-i mezkure kadar senede tefrik ve her seneye ait miktar o sene bütçesine vaz edilmek üzere Nafia Vekili mecmu masarif miktarında ve Heyet-i Vekile kararıyla taahhüdata girişmeye mezundur.”¹⁰⁴

Fakat bu takriri karşılık olarak Nafia Vekili Süleyman Sırrı Bey, bu işin bütçeyi ilgilendirdiğini belirterek daha önce Muhtar Bey ve heyetinin yapmış olduğu tetkiklerin hatalı olduğunu ifade etmiştir. Tam bu sırada Giresun Milletvekili Kazım Bey de bir takrir vererek Erzurum’dan Karadeniz’e inecek olan demiryolu güzergâhının kesin keşifleri yapılmadan ve bilhassa Harşit Vadisi üzerinde tetkiklerde bulunulmadan bu bapta bir taahhüde girişilmemesini teklif etmişti.¹⁰⁵ Bu iki takrir kürsüde okunduktan sonra Muhtar Bey’in takriri oylanarak şu şekliyle kabul edildi:

“Trabzon-Erzurum Demiryolu ile Trabzon Limanının 1347 senesi nihayetine kadar inşası için 50 milyon liraya kadar İcra Vekilleri Heyeti kararıyla taahhüdatta bulunmaya Nafia Vekâleti mezundur”¹⁰⁶.

Bununla birlikte 1925 yılı bütçe görüşmelerinde elde edilen bu başarılar, tıpkı 10 Nisan 1924’te kabul edilen kanun gibi kâğıt üzerinde kaldı. Nitekim 1926 bütçesi hazırlanırken Trabzon-Erzurum demiryolu ve limanı için hükümetçe sadece 90 bin lira teklif edilmiş, bütçe encümeni ise bu miktarı 10 bin liraya indirmiştir.¹⁰⁷

Trabzon-Erzurum demiryolu hattının yapımı ile ilgili olarak devlet eliyle bir teşebbüsün olamayacağı görülünce 1925 yılı başlarında yerel basında bazı yabancı şirketlerin söz konusu projeyle ilgilendiğine dair haberler çıkmıştır. Fakat bu konuda hiçbir zaman somut bir gelişme meydana gelmemiştir. Netice itibarıyla 1924-1927 yılları arasında, İran transit ticaretini tekrar Türk topraklarına çekmek ve Doğu Anadolu Bölgesi’ni sahile bağlamak amacıyla Trabzon ve Erzurum milletvekillerinin ön ayak oldukları Trabzon-Erzurum demiryolu projesi bir türlü hayata geçirilememiştir.

¹⁰⁴ TBMMZC, Devre: II, 17, Ankara: TBMM Meclis Matbaası, 1976, s.301

¹⁰⁵ TBMMZC, Devre: II, 17, Ankara: TBMM Meclis Matbaası, 1976, s.301

¹⁰⁶ TBMMZC, Devre: II, 18, Ankara: TBMM Meclis Matbaası, 1976, s.51.

¹⁰⁷ Öncü ve Küçüküğürlü, a.g.m, s 146.

1.2.2. 1923 Sonrası Trabzon-İran Transitinde Yaşanan Diğer Gelişmeler

1.2.2.1.Bürokratik İşlemlerde Yapılan Düzenlemeler

Trabzon-Erzurum demiryolu hattının yapılamaması özellikle Trabzon’da büyük bir hayal kırıklığı yaşanmasına sebep olmuştur. Hükûmet, bu hayal kırıklığını bir nebze olsun telafi etmek ve demiryolu inşa edilene kadar transit ticareti bir şekilde canlı tutmak amacıyla gümrük bürokrasisini kolaylaştırmak ve transit yolunun ıslah ve tamiri gibi çeşitli faaliyetler içersine girmiştir. Bu faaliyetlerden ilki, gümrük tarifelerini düzenlemek ve uygulanan sıkı takibat ve bürokratik işlemleri hafifletmektir. Çünkü yol üzerinde nakliyat yapan tüccarların en fazla şikâyet ettikleri meselelerin başında gümrük tarifelerinin yüksekliği, sıkıcı ve uzun bürokratik işlemler geliyordu. Bu dönemde transit tüccarları, sınırdan geçen mallar için Rüsumat İdaresi’ne bir beyanname ile o malın ithal resmi üzerinden teminat vermekteydiler. Mallar, İstanbul’da Rüsumat İdaresince tamamen tasdik edildikten sonra Trabzon ve Erzurum’daki komisyonculara beyannameleri iade edilmekte ve bu surette tüccarlar, verdikleri teminatları geri alabilmekteydiler. Kaçakçılığın önüne geçmek üzere Cumhuriyet’in ilk dönemlerinde uygulamaya konan bu usul, aslında transit yolunun gelişimini uzun yıllar olumsuz etkilemiştir.¹⁰⁸ Bu konuya çözüm bulmak için harekete geçen Nafia Vekâleti 1923 yılında bu meseleye el atmıştır. İstikbal Gazetesi’nde bu konu ile ilgili yer alan habere göre Nafia Vekâleti, Trabzon-İran transit yolunun iktisadi kazançlarını göz önüne alarak mevcut yolun ihtiyacına göre münakalatı müsait kılmak için ciddi teşebbüslerde bulunmaya karar vermişti. Hatta Vekâlet, güzergâhtaki köylere binlerce lira gelir getirecek olan bu iktisadi teşebbüsün fiiliyata geçmesi için İktisat, Maliye, Dâhiliye ve Hariciye Vekâletleri nezdinde lazım gelen teşebbüslerde bulunmuştu. Bu müracaat, Maliye Vekâletince uygun görülmüş ve transit resminin ilgası, transit maksadıyla ithal olunan eşyanın ülke içinde sarf ve istihlak edilmesi ihtimaline karşı lazım gelen ithalat resminin nakî olarak alınması kabul edilmişti.¹⁰⁹

1.2.2.2. Yol Üzerinde Asayişin Temini ve Motorlu Vesaite Geçiş

Cumhuriyetin ilanı sonrasında Trabzon-İran transit yolu üzerinde develerle seyahat eden tüccarların rahat ve huzurlu bir şekilde yolculuk yapmalarını sağlamak amacıyla bazı adımlar atılmıştır. Zira bu dönemde Trabzon ile Tebriz arasındaki deveçiler, İran’a

¹⁰⁸ TBMMZC, Devre: II,18, Ankara: TBMM Meclis Matbaası, 1976, s.167-169.

¹⁰⁹ İstikbal, 27 Haziran 1339

girdikten sonra İranlı memurlar ile tüccar ve ahalisi tarafından âdeta soyulur derecesinde zarara uğrattılıyordu. Bu nedenle borçları artan tacirlerin, develerinin sayısı da azalıyordu. Bu meselenin Tebriz Şehbenderliği tarafından Ankara'ya iletilmesinin ardından konu, Rüşumat Müdüriyeti'ne bildirilmiş buradan alınan cevapta nakliyat için Kızıldize'ye kadar olan kısmın İran devecilerine, Kızıldize ile Trabzon arasındaki nakliyatın da Türk devecilerine bölünmesi, millî sınırlar dâhilinde transit muamelesinin Türk vesait-i nakliyesiyle icrasına karar verilmişti. Rüşumat İdaresi ayrıca yol üzerinde güvenliğin temini için Trabzon ve Erzurum'da yeni antrepolar yapılması ve Dokuzuncu Kolordu emrinde bulunan ambarların tüccarlara tahsis edilmesi gerektiğini bildirmiştir. Böylece Türk Hükûmeti, develerle yük taşıyan devecilerin taşıdıkları malları güvenli bir şekilde gidecekleri yerlere götürmeleri için askeriyenin elinde bulunan antrepoları onların istifadesine sunmuştu.¹¹⁰

1920'li yıllarla birlikte deve ile yapılan nakliyatta yaşanan düşüşün bir diğer nedeni de yol üzerinde motorlu taşıtların kullanılmaya başlanmasıdır. Zira 1923 yılından sonra transit yolunda deve kervanların yerini yavaş yavaş kamyonlar almaya başlamıştı. Trabzon'la Erzurum arasında ticaret yapan Narmanzadeler veya Erzurumlu Mehmedler olarak tanınan firmanın¹¹¹ katırcı ve devecilerle yaptığı nakliye sözleşmelerinin içeriğine bakıldığında bu durum daha açık bir şekilde ortaya çıkacaktır. Mesela 5 Ağustos 1923 tarihinde Erzurumlu Mehmedler Firması adına Trabzon'dan Erzurum'a, Hacılar Hanında Narmanzade Hafız Efendi'ye gönderilen 15 adet, 112 batman¹¹², 2 kıyyeden¹¹³ oluşan çeşitli manifatura malzemeleri, 80 kuruş bedeli ile Katırcı Gümüşhaneli Dervişoğlu İbrahim tarafından taşınacaktı. Dervişoğlu İbrahim ve Erzurumlu Mehmedler Firması'nın yaptığı sözleşme metninde şu ifadeler yer veriliyordu:

¹¹⁰ **Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi** (bundan sonra BCA şeklinde gösterilecektir), 030.18.1.1/11.47.11. **Yeni yol**, 28 Eylül 1341

¹¹¹ Erzurumlu Mehmed Beyler olarak tanınan bu firmaya ait elimizde birçok bilgi ve belge bulunmaktadır. Trabzonlu fotoğraf sanatçısı Atilla Alp Bölükbaşı'nca tarafıma ulaştırılan bu belgeler, daha çok 1920-1929 yılları içinde yoğunlaşmaktadır. Sayı itibarıyla oldukça külliyetli miktarda olan bu belgeler, çalışmamız içinde örnek teşkil etmesi bakımından kısıtlı sayıda kullanılmıştır. Söz konusu belgeler bundan sonra, **Başkaya Özel Arşivi**, olarak gösterilecektir.

¹¹² Eski bir ağırlık ölçüsü. Osmanlı Devleti'nde standart bir ölçü sistemi meydana getirmek için birçok düzenleme yapılmıştır. 1 Mart 1882 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere çıkartılan 24 Eylül 1881 tarihli kararnameye göre "yeni batman" adı verilen ölçü birimi 10 kg. eşit olarak kabul edildi. Eski batmanın değerinin ise 7.69 kg olduğu bilinmektedir. 26 Mart 1931 tarihinde ölçü inkılâbı yapılmasına rağmen bugün dahi Kayseri, Tokat, Erzurum gibi bölgelerde 8 kiloluk ağırlığa batman denilmektedir. Cengiz Kallek "Batman", **Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi**, 5, İstanbul 1992, s. 200

¹¹³ Standart olarak 400 dirheme eşit 1,2822945 kg ağırlık ölçüsü birimi. Fehmi Yılmaz, **Osmanlı Tarih Sözlüğü**, İstanbul: Gökkuşbu Yayınları, 2010, s. 513.

“Balâda muharrer katırcı vasıtasıyla 10 denk, 112 batman, 2 kıyye irsal olunup 12 gün sonra heyet-i asliyesiyle mahalline teslim edildiğinde beheri – batman 80 kuruş para kira fiyatıyla hesap olunarak alelhesap verilen 60 lira bila tenzil kûsuru verilmek üzere mezkûr denkleri gününde heyet-i asliyesiyle mahalline teslim edemediği surette lazım gelecek zarar ve ziyan merkum katırcı İbrahim Ağa tarafından ihzar olunarak vusulünün bildirilmesi....”¹¹⁴

Sözleşmede yer verilen ifadelerle bakılacak olursa Erzurum’la Trabzon arasında yapılan nakliyat 10 günden fazla sürüyordu ve bu faaliyet katırcılar tarafından yürütülüyordu. Fakat 1923 sonrasında Narmanzade Firması’nın kamyonla nakliyat yaptığı da tespit edilmiştir. Zira Erzurum’dan 15 Haziran 1924 tarihinde gönderilen bir mektupta, kamyoncu Tevfik Bey’le gönderilen 10 denk kumaştan geride kalan 3 dengin de salimen Erzurum’a ulaştığı belirtiliyordu.¹¹⁵ Görüldüğü gibi Erzurum-Trabzon arasında 1923 sonlarından itibaren kamyonlarla nakliye dönemi başlamıştı. Aynı tarihlerde yol üzerinde bir kamyon şirketi kurulması fikri gündeme gelmiş,¹¹⁶ bu fikir çerçevesinde Trabzon Otomobil Şirketi kurularak Erzurum-Trabzon arasında binek otomobili ve kamyon seferlerine başlanmıştır. Bu şirketin Erzurum’daki şubesi, Hacılar Hanı’ndaki Topçuzade Mehmet Efendi Ticarethanesiydi. 1924 yılında Topçuzade Mehmet Efendi tarafından verilen bir gazete ilanına bakıldığında şirketin otomobil ve kamyonları Erzurum’dan Trabzon’a haftada 2 kez, Trabzon’dan Erzurum’a ise 1 kez sefer yapmaktaydı. Erzurum’dan kalkan binek otomobilleri, gece Gümüşhane’de kalmakta ve ertesi gün Trabzon’a hareket etmekteydi. Kamyonlar ise Erzurum’dan hareketle Bayburt ve Hamsiköy’de konaklayıp 3 gün içinde Trabzon’a ulaşıyordu. Yani, 1924’te kamyon ve otomobillerle yapılan yolculuk, günümüzde olduğundan çok daha uzun ve pahalıydı. Zira binek otomobillerinde bir yolcu ücreti 30 lira, kamyonlarda ise 10 liraydı ve eşyanın batmanı 50 kuruştı.¹¹⁷

1.2.2.3.Tamir ve İnşa Faaliyetleri

Cumhuriyetin ilanı sonrasında transit yolunun fiziki durumuna bakıldığında ortaya hiç de iç açıcı bir görüntü çıkmıyordu. Özellikle Birinci Dünya Savaşı’nda tahrip olan yolun tamiri için yapılan ve aşağıda ayrıntıları verilecek olan inşa faaliyetleri, genellikle bozulan yerlerin amele-i mükellefe usulüyle zorunlu işçiler tarafından fasılalarla tamir

¹¹⁴ “Trabzon’da Bulunan Erzurumlu Mehmedler Firması’ndan Erzurum’a Narmanzade Hafız Efendi’ye Gönderilen Mektup” **Başkaya Özel Arşivi**, Trabzon 1339

¹¹⁵ “Hacı Alizade Mehmet Bey’e Gönderilen Mektup”, **Başkaya Özel Arşivi**, Erzurum 1340

¹¹⁶ **Varlık**, 31 Kânun-ı Evvel 1339

¹¹⁷ **Varlık**, 19 Haziran 1340

edilmesinden ibaretti. Bunun en büyük nedeni Birinci Dünya Savaşı'nın ardından şehrin ekonomik kaynaklarının neredeyse tükenme noktasına gelmesiydi. Öyle ki bu sebepten dolayı şehir İdare-i Hususiye Kurumu lağvedilmek zorunda kalınmıştı. Tüm bu olumsuzluklara bir de Millî Mücadele yıllarında çıkarılan Tekâlif-i Milliye emirlerinin getirdiği mali yükümlülükler eklenince şehir dâhilinde tüm yatırımlar durma noktasına gelmişti. Temmuz 1921'de İdare-i Hususiye Teşkilatının tekrar vazifeye başlamasının ardından vilayet genelinde ele alınan temel meselelerden birisi de yolların durumuydu.¹¹⁸ Bu konuda Vilayet Meclis-i Umumisi ile uyumlu bir çalışma içine giren Nafia Teşkilatı, 1924 yılında Trabzon-Erzurum yolu üzerinde kapsamlı bir tamirata başlamıştır. Bu meyanda yolun Trabzon dâhilinde kalan ve yıllardır tamir görmediği için harap bir vaziyette olan 67 kilometrelik kısmın en kötü durumda olan 37 kilometrelik bölümünde tamirata başlanmıştır. Haziran 1924'te başlayan çalışmaların sene sonuna kadar bitirilmesi planlanıyordu. Söz konusu çalışmalar kapsamında 8 köprü ve muhtelif mahallerde 33 metre duvar inşaatına ait 9.822 liralık masraf vilayetçe ihaleye konulmuştu. Yani 1924 senesi zarfında Trabzon-Erzurum yolu üzerinde 150.000 liralık tamirat yapılmasına karar verilmiş, Haziran ayı itibarıyla 137.000 liralık kısmına başlanmıştır. Yetkililer, Trabzon-Erzurum yolunun tamamen mükemmel bir hâle getirilip memleket iktisadiyatına hizmet edebilmesi için 600.000 lira sarf edilmesi gerektiğini ifade ediyordu.¹¹⁹

Kısıtlı imkânlarla yapılan çalışmalara rağmen 1924 yılında Trabzon-Erzurum yolunun durumu araba ile seyahate pek de elverişli değildi. Zira 1924 yılında Erzurum depremi sonrası Gazi Mustafa Kemal'in Ankara'ya gönderdiği telgrafta bakıldığında bu tespitimizin doğruluğu anlaşılabacaktır. Söz konusu telgrafta şu ifadeler yer verilmiştir:

“Başvekil İsmet Paşa Hazretlerine, 17.9.1340 Trabzon
Sahil seyahatine devam imkân yoktur. Erzurum halkını maruz kaldıkları elim felaket içinde ziyareti pek münasip ve lüzumlu görüyorum. Suzişli (hararetli) lisanla da davet ediyorlar. Hemen harekete karar verdim ise de Trabzon Erzurum yolu bozuk, şayan-ı emniyet otomobil ----- Yarın öğlende – hareket ederek yalnız çok hazırlıkla davet edilmiş olduğum Rize ve Giresun'a çıkmak ve oraya Ankara'dan gelecek otomobillerle Sivas Erzincan üzerinden gitmek ve orada halkla bizzat meşgul olmayı düşündüm. Cevabınızı makine başında muntazırım.”¹²⁰

Transit yolu üzerinde büyük masraflar ödenerek yapılan çalışmalar, bölge ikliminin sert olması dolayısıyla hemen her yıl tekrarlanmakta ve yapılan yerler ertesi yıl tekrar

¹¹⁸ “Vilayetin Nafia Durumu Hakkında”, **İstikbal**, 9 Mart 1922

¹¹⁹ “Trabzon'un Nafia İşleri Ne Halde”, **İstikbal**, 30 Temmuz 1340

¹²⁰ **BCA**, 030.01/40.237.12.

bozulmaktaydı.¹²¹ Üstelik yapılmak istenen tamir faaliyetleri bir türlü zamanında bitirilemiyordu. Örneğin 1924 yılında Zigana civarında başlayan tamirat, elverişsiz hava koşulları nedeniyle 11 Aralık 1924'te kesintiye uğramıştı. İşi yapan yüklenici firma, Nafia Vekâleti'ne yazdığı bir yazıda bu koşullar altında yolun söz verilen tarihe kadar bitirilemeyeceğini belirtmiş ve sözleşmedeki tarihin 2 ay daha ertelenmesini talep etmişti.¹²² Bu arada yol üzerindeki tamir çalışmalarını denetlemek amacıyla Ağustos 1925'te Erzurum ve çevresinde incelemelerde bulunan Nafia Vekili Süleyman Sırrı Bey, Erzurum-Trabzon şosesinin bozuk yerlerinin tamiri için 5 silindir in daha bölgeye gönderilmesi emrini vermiştir. Ayrıca söz konusu çalışmalar için Trabzon, Gümüşhane ve Erzurum Vilayetleri emrine 90.000 lira aktarılmıştır.¹²³

Trabzon-Erzurum yolunun yapımı konusunda yapılan tüm çalışmalara rağmen, bu konuda istenen hedefler yakalanamamıştır. Bunun sebepleri arasında, bölgede meydana gelen Şeyh Sait ve Ağrı İsyanları gösterilebilir. Zira bu dönemde çıkan isyan ve karışıklıklar dolayısıyla Hükûmet'in, Erzurum ve çevresini yasak bölge ilan etmesi, Trabzon ve Erzurum için çok önemli olan İran transitini olumsuz etkilemiştir. Bu konuda 1926 yılında yazdığı bir raporda yetkililerin dikkatini çeken Bölge Müfettişi Esat Bey, Rusların İran transitini Batum'a çevirdikleri bir sırada bu yasaklamanın, onların işine geleceğini belirtmiş ve Erzurum için güneyden belirli ve sabit bir hat tespit edilerek transitin devam ettirilmesi gerektiğini ifade etmiştir.¹²⁴

1923 sonrasında Türk tarafında bu gelişmeler yaşanırken yolun diğer ucunda bulunan İran'da da bir dizi faaliyetler yapıyordu. Zira Trabzon-İran transit yoluna en az Türkiye kadar İran da önem veriyordu. Bu dönemde İran Hükûmeti, yolda sağlıklı şekilde nakliyat yapılabilmesi için yolun Tahran-Tebriz kısmını acilen tamir ve tanzim etmişti.¹²⁵ Yine aynı günlerde İran matbuatı, özellikle Tebriz-Erzurum-Trabzon yolu üzerinde duruyor bu yoldan tam anlamıyla faydalanılması için Türkiye ve İran'ın ortaya koyacağı sermaye ile bir şirket kurulması gerektiği belirtiliyordu.¹²⁶ İran gazetelerinin gündeme getirdiği bu konu, aynı günlerde Trabzon basınında da kendine yer bulmuştu. Zira Yeniyol Gazetesi'nin 31 Mart 1925 tarihli nüshasında bu konu ile ilgili şu haber neşredilmişti:

¹²¹ **Hâkimiyet-i Milliye**, 6 Nisan 1930.

¹²² **BCA**, 030.18.1.1./12.69.10

¹²³ **Cumhuriyet**, 6 Teşrin-i Evvel 1341

¹²⁴ **BCA**, 030.10/78.518.10.

¹²⁵ Küçükuşurlu, "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Trabzon-İran...", s.852

¹²⁶ "İran'ın Askeri, Mali ve İktisadi İşleri", **Meslek**, (1), 25 Kânun-ı Evvel 1340, s.8.

“Trabzon ile Tebriz arasında yapılacak yola fevkalade ehemmiyet verildiği ve bu yolun inşası sayesinde İstanbul’un büyük bir transit merkezi olacağını yazmıştık. Bu yolu yapmak için yeni bir şirket teşkil etmek üzere bulunmaktadır. Şirket, Türkler ve İranlılardan mürekkep olup ismi Türk-Fars Trabzon ve Tebriz Yolu İmtiyaz Şirketi olacaktır. Müteşebbisler hükümete müracaat etmişlerdir. Şirketin sermayesi 1 milyon lira olacaktır. Bu paranın yarısını zengin bir İranlı vermeyi deruhte etmiştir. Ticaret Vekâleti müracaat eden grubun sermayesini, yolu nereden ve ne suretle yapacaklarını ve yapılacak servisin tarikin ve şirketin muamelatını sormuştur. Müteşebbisler buna cevap vereceklerdir. Ticaret Vekâleti, şirketin teklifini münasip bulduğu takdirde işi tasdik edecektir.”¹²⁷

Transit yolunun inşası ve ticaretin geliştirilmesi konusunda Türk tarafında yaşanan bu hareketlilik zamanla İran’ın da dikkatini çekmişti. Neticede iki ülke arasında yapılan görüşmelerde Türkiye, Trabzon ile sınır arasındaki kısmın, İran da Tebriz ile Türk sınırı arasında kalan bölgenin inşasından sorumlu olmayı ve yol üzerinde otobüs işletmek maksadıyla 1 milyon lira sermayeli bir anonim şirket kurmayı kabul ettiler. Bu sermayeyi hükûmetler değil tüccarlar sağlayacaktı.¹²⁸ Basına yansıyan bu haberler dışında Trabzon-İran yolunun iki ülke tarafından kurulacak ortak bir şirket eliyle müşterek bir şekilde yapımı ve işletilmesi konusunda 1930’lu yılların ortalarına kadar ciddi bir faaliyet görülmemiştir. Aslında Türk tarafı münasip bir teklifin gelmesi hâlinde yolu yerli veya yabancı bir şirkete ihale etmeye hazırdı. Zira 1927 yılı Nafia Vekâleti bütçesi görüşmelerinde Nafia Vekili Behiç Bey bir soru üzerine, Trabzon-İran transit yolu hakkında şimdiye kadar kendilerine ulaşan bir teşebbüs olmadığını, fakat bir sermayedar bulunması halinde taksitle ödeme yapmak şartıyla bunun düşünülebileceğini söylemişti.¹²⁹

1928 yılına gelindiğinde transit yolu üzerindeki ıslah çalışmaları devam ediyordu. Zira bu dönemde yolun bozulan kısımlarının tamiri için Trabzon Vilayeti Nafia Baş Mühendisliği tarafından bir çalışma başlatılmıştı. Bu çalışma kapsamında gazetelere verilen ilanlarda Trabzon-Erzurum yolunun 13-190’ncı kilometresiyle 21-90’ncı kilometreleri arasında 7.428 metre uzunluğundaki ikinci kısım şosenin tamiratının 30 Haziran 1928 tarihinden itibaren bir ay müddetle kapalı zarfla ihaleye çıkarıldığı ifade edilmiştir. Trabzon Vilayeti Nafia Baş Mühendisliği tarafından verilen ilanda söz konusu tamirat için belirlenen bedel-i keşif miktarının 50.683 lira olduğu ve taliplerin, bu miktarın yüzde yedi buçuk nispetindeki 3.802 liralık teminat akçesini münakasa ve ihale kanunun yedinci maddesine göre Trabzon Vilayeti emrine millî bankalardan birisine yatırması gerektiği belirtilmiştir. İlanda, yol üzerindeki tamiratın Mart 1929 sonuna kadar

¹²⁷ **YeniYol**, 31 Mart 1341

¹²⁸ “Trabzon-Tebriz Yolunun Ehemmiyet-i İktisadiyesi”, **Cumhuriyet**, 27 Mayıs 1341

¹²⁹ **TBMMZC**, Devre: II, 31, Ankara: TBMM Meclis Matbaası, 1976, s.152

tamamlanması gerektiği ve ihalenin 31 Temmuz 1928 günü yapılacağı da ayrıca zikredilmiştir.¹³⁰ Söz konusu yolda tamir faaliyetleri 1930'ların başında da sürmüş Nafia Vekâleti, Ankara-Kızılcahamam civarında yapılması gündemde olan yollar için ayırdığı paradan 2 milyon 755 bin lirayı Trabzon-Erzurum-Karaköse ve Erzurum-Sarıkamış yollarının tamirine ayırmıştır.¹³¹

Trabzon'un can damarı mesabesinde olan transit yolunun durumu ve yol üzerinde yapılan faaliyetler, 1929 Mıntıka Ticaret Kongresi'nin de en önemli gündem maddesini oluşturuyordu. Söz konusu kongrede yol üzerinde yapılması lüzumlu görülen işler sıralandıktan sonra yolun hâlihazır durumu hakkında bilgiler verilmiştir. Burada verilen bilgilere göre transit yolunda nakliyat, yazları Erzurum'a kadar kamyonla, Erzurum'dan itibaren deve, at veya araba ile yapılabilirdi. Kış mevsiminde Zigana Dağı, kamyonlara yol vermediğinden bütün nakliyat hayvan sırtında yapılmaktaydı. Trabzon Limanına indirilen emtia, takriben 50 günde Tebriz'e ulaşabiliyordu oysa Batum yolunda bu iş 15 gün sürüyordu. Trabzon'dan Kızıldize'ye kadar bir kantar yük yani 30 batman ya da 180 okka en az 40 liraya taşınıyordu.¹³² Trabzon Ticaret Odası'nın tertip ettiği kongrede verilen bilgilere bakıldığında transit yolunun özellikle Erzurum'dan sonraki kısmının acilen tamir edilmesi gerektiği önemle vurgulanıyordu. Aynı hassasiyet 1931 Yılı Trabzon Ticaret Mıntıkası Kongresi'nde de dile getirilmiştir. Zira kongreye sunulan dilek ve temenniler bölümünde ilk olarak Trabzon-Kızıldize transit yolunun çok esaslı bir şekilde ikmal edilmesi gerektiği belirtiliyordu.¹³³

İran-Trabzon transit hattı üzerinde Cumhuriyet sonrasında başlatılan tamir ve ıslah çalışmalarına rağmen, özellikle 1930'ların başına kadar transit yolunun fiziki durumunda çok da önemli bir iyileşme yaşanmamıştır. Öyle ki yolun durumu 1914'te nasılsa, 1930'ların başında da neredeyse aynıydı. Nitekim yol güzergâhını da içine alan bölgede Cumhuriyet Halk Fırkası Müfettişi olarak görev yapan Esat (Uras) Bey, Ocak 1931'de hazırlamış olduğu raporda, yolun fiziki durumu hakkında bazı bilgiler vermiştir. Esat Bey'in raporunda verilen bilgilere göre yol üzerinde deve ile transit nakliyatı Trabzon-Erzurum-Tebriz üzerinden yazın 20, kışın 40 gün sürüyordu. Trabzon'dan İran sınırındaki gümrük mevkisi olan Kızıldize'ye kadar uzanan transit yolu pek çok noktada tamire

¹³⁰ **Vakit**, 20 Eylül 1928

¹³¹ **BCA**, 030.18.01.02/ 15.76.13

¹³² **Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası 1929 Senesi Kongre Kararları**, Trabzon: İkbâl Matbaası, 1929, s.12

¹³³ **1931 Yılı Trabzon Ticaret Mıntıka Kongresi**, Trabzon: İstikbal Matbaası, 1933, s. 13

muhtaç ve hatta bazı yerlerde hiç yok gibiydi. Özellikle yolun Erzurum ile sınır arasındaki kısmında yani Bayezit-Karaköse-Hasankale-Erzurum arasında devam eden asayişsizlik ve bilhassa transit kafilelerine karşı yapılan taarruzlar transit nakliyatını sekteye uğratiyordu.¹³⁴ Esat Bey'in yukarıda bahsedilen raporuyla hemen hemen aynı dönemde, Ahlat hakkında bir eser hazırlamak üzere bölgeyi gezen tarihçi Abdurrahim Şerif Beygu'nun verdiği bilgiler de benzer şekildedir. Bölgeyi çok iyi bilen Beygu'nun ifadelerine bakılırsa, 1930'ların başında transit yolunun Erzurum-Bayezit kısmı özellikle yağmurlu mevsimlerde motorlu araçların geçişine uygun durumda değildi. Bu havalide meşakkatli yolculuğun kendisini çok yorduğunu belirten Beygu, özellikle Hasankale'den sonraki yolların bozukluğundan, Velibaba Geçidi'ndeki eşkıya tehlikesinden ve seyahat ettiği posta arabasının Tahir Dağı'nı tırmanamaması üzerine 4 saatlik yorucu bir yürüyüş yaptığından bahsetmektedir.¹³⁵

1.2.3 Trabzon-İran Transitini Canlandırma Düşüncesi ve Bu Kapsamda Öne Sürülen Görüşler

Cumhuriyetin ilanının ardından Trabzon-İran transitini eski günlerine döndürmek amacıyla çeşitli kurum ve kişiler tarafından bazı fikirler ortaya atılmıştır. İran transit yolunun gerek bölge gerek ülke ekonomisi için taşıdığı önemi iyi bilen Âli İktisat Meclisi, Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası, İran Büyükelçiliği gibi kurumlar öne sürdükleri görüşlerde, hükûmetin İran transit yolunun geleceğiyle ilgili bazı radikal tedbirler alması gerektiğini, aksi takdirde transit ticaretin hepten kaybedileceğini ifade etmişlerdi. Mesela bu konu ile ilgili olarak 1926 yılında Başvekâlete gönderilen bir yazıda İran transit yolunun bakım ve onarımı yapılmazsa yol üzerindeki ticari faaliyetin yok olacağı ifade ediliyor ve bir dizi önlemler alınması gerektiği vurgulanıyordu. Adı geçen yazıda belirtilen önlemler şunlardı:

- Yol üzerinde sağlıklı bir düzen kurulması için Trabzon-Kızıldize yolunun nakliyat yapılabilecek bir hâle sokulması
- Kızıldize'deki rüsumat binasının ihtiyaçları karşılayacak bir duruma getirilmesi

¹³⁴ BCA, 490.01/494.1988.2.

¹³⁵ Abdurrahim Şerif Beygu, *Ahlât Kitabeleri*, , İstanbul: Hamit Matbaası, 1932, s.6.

- Yol üzerinde asayişin temini gibi tüccarı en fazla düşündüren hususun halledilmesi.¹³⁶

Trabzon-İran transit yolunun durumu ve transit faaliyetinin geliştirilmesi meselesi, 1926 yılı Mıntıka Ticaret Kongresinde de tartışılmıştır. Kongrede transit yolu meselesi ile ilgili olarak Umumi Encümen'in İran Transit Yolunun yapılması hakkındaki görüşü, ittifakla kabul edilmiştir. Trabzon Valisi ise yaptığı açıklamada, Trabzon-Erzurum yolunda asayişin kesin olarak sağlandığını belirterek yolun işlemlerine büyük önem verdiklerini ifade etmiştir. Vali Bey, Trabzon-Erzurum yoluna öncelik verdiklerini ve bu yol için gelecek sene bütçesinden tahsisat ayrıldığını belirtmiştir.¹³⁷ Söz konusu yol üzerinde yapılması gereken faaliyetlerin sıralandığı bir başka platform ise Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası'nın 1929 yılı kongresidir. Söz konusu kongrede öne sürülen görüşlere göre hükûmet, transit faaliyetin yok olmaması için aşağıdaki tedbirleri almak zorundaydı:

- 1.Trabzon-Kızıldize yolu takriben 670 km uzunluğunda olup tahminen 2,5 milyon lira masrafla kamyonların kış-yaz mürur ve uburuna salih bir hâle ifrağ edilmesi.
- 2.Yolun idamesi için 5 kilometrede 2 bekçi ikamesi suretiyle 240 nüfusluk mütemadi bir tamirci grubu da senevî adam başına 600 liradan 640 kişi toplam 144.000 lira kazma, kürek, el arabası masraflarıyla birlikte takriben 150 bin liralık daimi masraf ihtiyar-ı elzemdir.
- 3.Bu tarzda muntazam bir yol yapıp dağların bazı tehlikeli noktalarında lazım gelen fenni tedbirler ittihaz edilirse münakalat-ı dâhiliyemizin suhulet ve ucuzluk kesp edeceği gibi İran transit yolunun da yeniden bu mecraya avdet edeceği kaviyen memuldur.¹³⁸

1929 yılında yapılan kongrede ortaya atılan en dikkate değer görüş, söz konusu yol üzerinde bir şirket kurulması fikriydi. Bu şirket hem yolun inşasını, hem bakımını ve hem de transit eşyasının nakliyesini deruhte edecekti ve Seyr-i Sefain İdaresi bu şirketin kurucusu olabilirdi. Kongrede ifade edilen görüşlerde, eğer transit yolu tam manasıyla faaliyete geçerse bundan hemen herkes fayda görecekti. Sigorta şirketleri yol üzerinde taşınan malların sigortasından, Ford Müessesesi satacağı lastiklerden hatırı sayılır bir gelir elde edecekti.¹³⁹

Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon-İran transit yolunun durumu, Âli İktisat Meclisi'nin¹⁴⁰ de gündemine gelmiştir. Trabzon'un ekonomik olarak kalkınmasında transit

¹³⁶ BCA, 030.10/154.89.21

¹³⁷ Sadık Sarısan, "Samsun ve Trabzon Mıntıkası Ticaret Kongreleri (Ağustos-Eylül 1926)", **Atatürk Yolu**, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Kasım 1997, 5(20), s.463.

¹³⁸ **Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası 1929 Senesi**... s.5-6

¹³⁹ **Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası 1929 Senesi**... s.8-11

¹⁴⁰ Milli Mücadele sona erdikten sonra, Cumhuriyetin ilanıyla birlikte her alanda olduğu gibi ekonomi alanında da yeni hamleler yapılmış ve bu kapsamda 25 Haziran 1927 tarihinde Âli İktisat Meclisi kurulmuştur. Daha fazla bilgi için bkz: Fehmi Akın-Serkan Bayraktar, "Erken Cumhuriyetin İktisadi

ticaretin oldukça mühim bir unsur olduğunu iyi bilen Meclis, 1929 yılının sonlarında, “*Türkiye İhracat Ticaretinin İnkişafı Tedbirleri*” adlı bir rapor hazırlamış ve raporun içerisinde “*Trabzon’un İktisadi Hususiyetleri*” başlığı altında Trabzon’a özel bir bölüm ayırmıştır. Trabzon’a ayrılan kısımda yer verilen konulardan biri de Trabzon-İran transit faaliyetidir. Raporda, transit faaliyetinin Trabzon için taşıdığı önem özellikle vurgulanırken diğer rakip yolların durumu hakkında ayrıntılı bilgiler verilmiştir. Adı geçen raporda ilk olarak İran’ın, Avrupa’yla ticari bağlantısını sağlayan 4 adet yol olduğu, bunlardan birinin de Trabzon-Kızıldize yolu olduğu ifade edilmiştir. Söz konusu raporda verilen bilgilere göre Trabzon-Kızıldize transit yolu, Gümüşhane, Erzurum, Karaköse ve Kızıldize’den İran’a giden 670 km uzunluğunda bir güzergâhtı. Trabzon’dan Erzurum’a kamyonlarla 2 günde, deve ve öküz arabası ile 15 günde gidiliyordu. Erzurum ile Kızıldize arasında yolların bozuk olması nedeniyle kamyonlarla nakliyat mümkün olmadığı için deve ve öküz arabası gibi vesaitlerle asgari 20 günde nakliyat yapılabilmekteydi. Raporda verilen bilgilere göre bir transit eşyası, deve ve öküz arabası gibi vesaitlerle Trabzon’dan Kızıldize’ye ancak 2 ayda nakledilebiliyordu. Âli İktisat Meclisi tarafından hazırlanan raporda Trabzon-Kızıldize yoluna rakip diğer yollarla da ilgili bazı bilgiler verilmiştir. Burada ifade edilen bilgilere göre İran’ın dışarıyla bağlantısını sağlayan ikinci güzergâh Batum-Çulfa-Tebriz ve Batum-Bakü-Enzeli yoluydu. Bu yolda Batum’dan Çulfa trenle 4 gün ve Çulfa-Tebriz arası trenle 6 saat, Batum- Enzeli arasındaki mesafe de 4 gün sürüyordu. Üçüncü ve dördüncü yollar ile ilgili verilen bilgilerde bakıldığında Bağdat-Hankın ve Banderbuşir yollarında nakliyatın develerle yapıldığı ifade edilmiş ve bu güzergâhlar üzerinde eşya sevkini 2 aydan fazla bir zaman aldığı belirtilmiştir.¹⁴¹ Adı geçen raporun ilerleyen bölümlerinde İran transitinde Trabzon-Kızıldize yolunun en büyük rakibinin Batum yolu olduğu ifade edilmiş, Trabzon-Kızıldize yolunun şu an ki durumu sebebi ile transit ticaretin tedrici fakat devamlı surette Rusya’ya intikal etmekte olduğu rakamlar eşliğinde ortaya konulmuştur. Söz konusu rakamlar bir araya getirildiğinde ortaya şu şekilde bir tablo çıkmaktadır:

Kurumlarından Biri: Âli İktisat Meclisi”, **Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, (29), Nisan 2011.

¹⁴¹ Türkiye İhracat Ticaretinin İnkişafı Tedbirleri Hakkında Âli İktisat Meclisi Tarafından 1929 tarihinde hazırlanan Rapor, “Trabzon’un İktisadi Hususiyetleri”. **BCA**, 030.01/84.528.1

Tablo 2: 1925-1927 Yılları Arası Trabzon-İran Transit Faaliyeti

Sene	Kilo	Kap	Kıymeti
1925	6.136.733	59.781	13.385.055
1926	5.534.327	58.332	14.232.435
1927	4.179.042	47.636	9.885.776

Kaynak: BCA, 030.01/84.528.1

Raporda Trabzon-İran transit yolu ile ilgili yapılan değerlendirmede 1925-1926 ve 1927 seneleri içinde transit rakamlarının %40 nispetinde azaldığı belirtildikten sonra bu düşüşün sebepleri hakkında bilgiler verilmiştir. Raporda verilen bilgilere göre Erzurum-Kızıldize yolu, kamyon nakliyatına müsait değildi. Yolun uzun müddet bakımsız kalmış olması, transit faaliyetine ve münakalata sekte vuruyordu. Fakat yol ıslah ve tanzim edildiği takdirde kamyonlarla 2 günde kat edilebilecek ve transit eşya bu suretle Trabzon'dan İran'a kadar 4 günde sevk edilebilecekti.

Âli İktisat Meclisi tarafından kaleme alınan raporda İran'ı ve doğu vilayetlerini sahile bağlayan ticaret yollarının en kısa ve müsait olanının Trabzon-Erzurum-Kızıldize yolu olduğu fakat yol üzerinde sefer yapan kamyonların senenin yalnız 4-5 ayında Erzurum'a kadar gidip gelebildiği, ayrıca yolların bozuk olmasından dolayı mühim bir lastik sarfiyatının yaşandığı ifade edilmiştir. Raporda, kamyonların Trabzon ile Erzurum arasındaki bu külfetli seferleri ve Erzurum'dan ileri gidememelerinin transit faaliyetinin gelişmesine engel olduğu ve transitin rakip yollara kaymasına neden olduğu öne sürülmüştür. Söz konusu raporda öne sürülen bir görüşe göre, belki İran transiti ağırlıklı olarak Tebriz-Batum yoluna intikal etmişti fakat bu yolda da tam olarak emniyet ve intizamın olmadığından endişelenen İranlılar gerekli önlemlerin alınması hâlinde Trabzon - Kızıldize yolunu tercih edeceklerdi. Raporun ilerleyen bölümünde Trabzon-İran transit yoluyla ilgili şu ifadelere yer verilmiştir:

“Filhakika Erzurum'dan-Kızıldize'ye kadar olan yolun yapılması transit meselesinin halli demek olacağı umumi bir kanaat halinde ifade edilmektedir. Bu yol, kamyonlarla nakliyat icrasına müsait bir vaziyete ifrağ edildiği takdirde tahmin edilmektedir ki yalnız transitin Batum'a intikali tehlikesi zail olmuş bulunmakla kalmayacağı, aynı zamanda da Banderbuşir ve Hankın tariki ile cereyan eden transit de tedrici surette Trabzon'a intikal edecektir.”¹⁴²

¹⁴² BCA, 030.01/84.528.1

Trabzon-İran transit yoluyla ilgili olarak Âli İktisat Meclisi tarafından hazırlanan raporu genel olarak değerlendirdiğimizde, yolun özellikle Erzurum'dan sonraki bölümünün harap bir vaziyette olmasından dolayı transit ticaretin Batum hattına kaydığı öne sürülüyordu. Raporda belirtildiği üzere Türk Hükûmeti, Trabzon-İran transitini işler hâle getirmek için transit yolunun özellikle Erzurum-Kızıldize arasında esaslı bir inşaa faaliyetine başlaması gerekiyordu.

Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon-İran transit yolunun durumu ve alınması gereken tedbirlerle ilgili çalışma yapan kişilerden biri de dönemin İran Büyükelçisi Hüsrev Gerede'dir. Büyükelçilik yaptığı günlerde bu yolun tekrar eski işlevine kavuşması ve Batum'a intikal etmeye başlayan transit ticaretin tekrar Türk topraklarına döndürülmesi için Ankara'yı uyaran Hüsrev Gerede'ye göre Türkiye, aşağıdaki tedbirleri almadığı takdirde Rusya'nın transit ticaret üzerinde tesis ettiği hegemonyaya son verilemezdi:

- 1.Yolun büyük kamyon ve otobüslerin servislerine müsait fenni bir şekilde yapılması
- 2.Yolun kar fırtınalarından ve tipilerden kapanmaması için belirli yerlerde engeller yapılması
3. Konaklanacak şehirlerde temiz oteller ve küçük yerleşim birimlerinde rest-house yapılması
4. Gümrük işlemlerinin kolaylaştırılması
5. Benzin depoları ve küçük tamirhaneler yapılması
6. Erzurum'da geniş ve modern ambar ve depoların yapılması.¹⁴³

1923 yılı sonrasında çeşitli kurum ve kişilerce Trabzon-İran transit yoluyla ilgili olarak ortaya atılan bu çözüm önerileri ancak 1930'lardan sonra hayata geçirilecektir. Bu kapsamda 1932 yılı sonrasında Trabzon-İran transit yolu üzerinde girişilen faaliyetler bir sonraki bölümde ele alınacaktır.

¹⁴³ Hüsrev Gerede, **Siyasi Hatıralarım I İran(1930-1934)**, İstanbul: Vakıf Matbaası, 1952, s.215-216.

1.2.3.1. Transit Antreposunun Yapımı

Cumhuriyetin ilk yıllarında İran transit ticaretini canlandırmak ve Trabzon'daki ithalat ve ihracat faaliyetlerinin daha sağlıklı yapılabilmesini sağlamak için atılan adımlardan biri de transit ambarının yapımıdır. Bu ambar yapılmadan önce transit malların korunması ve istiflenmesi büyük bir problem teşkil ediyordu. Aslında böylesi bir ambarın yapımı için ilk teşebbüs 1923 senesinde gerçekleşmiştir. O sene İktisat Vekâleti'nin Trabzon-İran transit yoluna işlerlik kazandırmak için yapılması gerekli gördüğü hususları sıraladığı bir raporunda, lazım gelen mahallerde transit antrepolarının yapılması gerektiği ifade edilmişti. İktisat Vekâleti'ne göre antrepo inşa edildiği takdirde Trabzon, senelik 1000 lira gelir sağlayacaktı.¹⁴⁴ Antreponun yapımından sonra ikinci ve üçüncü vasıtalarla ihtiyaç kalmaksızın yabancı memleketlerle doğrudan ticari münasebetlere başlanması amaçlanıyordu. Ayrıca dışarıdan gelecek eşya, uzun süre antrepoda kalabilecek, tüccarlar dilediği malları şehre sokabilecek, İran ve Rusya gibi ülkelerden talep gelmesi halinde antrepodan eşya alınarak transit suretiyle sevk edilebilecekti. Tüccarlar, antrepoya koyduğu malının konşimentosunu (mal taşıma senedini) bankalara karşılık göstermek suretiyle avans alabilecek ve böylece ticari faaliyetler artacaktı.¹⁴⁵

Şehir ekonomisine böylesi faydalar sağlaması beklenen antreponun yapımı meselesini ilk kez ciddi bir şekilde ele alan kişi, 1923 yılında Trabzon'a tayin olan Rüsumat Başmüdürü Niyazi Bey'di. Trabzon'da göreve başladıktan kısa bir süre sonra şehrin en büyük ihtiyaçlarından birinin transit ambarı olduğunu anlayan Niyazi Bey'e göre, Trabzon'da yaşanan ekonomik durgunluğun sebeplerinden biri de transit antreposunun olmamasıydı. Bu tespiti ortaya koyduktan sonra zaman kaybetmeden gerekli hazırlıklara başlayan Niyazi Bey, yaptığı tetkikler neticesinde İskele Caddesi'nde bulunan ve askeriyeyle ait olduğu bilinen ambarların bu iş için uygun olacağına karar vermiş ve derhal bu konuda lazım gelen teşebbüslere girişmiştir.¹⁴⁶ Trabzon Rüsumat Müdürlüğü tarafından Trabzon'da bir antrepo inşası ile ilgili başlatılan çalışmaların yasal zemini de o günlerde oluşturulmuş ve Bakanlar Kurulu 11 Teşrin-i Evvel 1924 tarihinde Trabzon ve İran transiti

¹⁴⁴ İstikbal, 29 Haziran 1339

¹⁴⁵ İstikbal, 2 Mart 1341.

¹⁴⁶ İstikbal, 19 Temmuz 1340

için Trabzon’da dâhil olmak üzere gerekli olan yerlerde yeni antrepolar yapılmasına karar vermiştir.¹⁴⁷

Trabzon’un yeni ve modern bir transit antreposuna kavuşacağı müjdesi zamanla yerel basının da gündemine taşınmıştır. Antrepo yapımı işini yürüten Başmüdür Niyazi Bey’le sık sık röportajlar yapan gazeteler, bu işin gelişimi hakkında bilgi almak istiyordu. Bu meyanda 28 Eylül 1924 tarihinde Yeniyol Gazetesi’ne konuşan Niyazi Bey, antrepo yapımı süreciyle ilgili şu ifadeleri kullanmıştı:

“Trabzon’un ticareten haiz olduğu ehemmiyet-i fevkaladesi hasebiyle burada bir transit antreposu tesisi nazar-ı dikkate alınmak ve antrepo için de cihet-i askeriyyeye ait ambarlar Rûsumat İdaresine devredilmiştir. İş bu antreponun her türlü vesait-i medeniyeyi cem bir şekilde inşası için yüz bin lira raddesinde mesarîf ihtiyarı lazım geleceği anlaşılmış ve işbu masarîf hükümetimizce de kabul edilmiştir. Ancak antrepo ittihaz edilecek ambarların icra-ı keşfiyatı için İstanbul’dan intizar olunan memurun bugünlerde vurud-ı memul olmakla beraber keşfin icrasını müteakip derhal inşaat-ı faaliyete mübaşeret olunacak ve yakın bir zamanda memleketimizin menafi-i iktisadiyesine hadım olacak olan antrepo ihtiyacı da temin edilmiş bulunacaktır.”¹⁴⁸

Trabzon’da kurulması planlanan transit antreposu konusunda yaşanan en büyük sıkıntı, Rûsumat İdaresine devredilmesine karar verilen ve Dokuzuncu Kolordu’ya ait olan ambarların devir işlemlerinin bir türlü gerçekleşmemesiydi. Oysa Ekim 1924 tarihinde İcra Vekilleri’nce devir işlemleri hakkında kararname çıkarılmış ve bu durum Müdafaa-i Milliye Vekâleti ve Rûsumat İdaresi ile Trabzon Vilayetine bildirilmişti. Fakat aradan geçen 1 aylık zaman diliminde bu konuda herhangi bir gelişme yaşanmamıştı. Ayrıca ambarın sahibi olan Dokuzuncu Kolordu, kendilerine böyle bir emir ulaşmadığı gerekçesiyle ambarı devretme konusunda isteksiz davranıyordu. Bu durum karşısında Trabzon Vilayeti Ticaret Müdürü Şakir Bey de Ticaret Vekâleti’ne başvurarak verilen karardan söz etmiş ve durumun ehemmiyetle takip edildiğini ifade ederek ambarların bir an evvel rûsumata teslimi yönünde Ankara’dan bir talimat geldiğini ifade etmiştir. Bunun üzerine derhal alay kumandanlığı nezdinde bazı girişimlerde bulunan Şakir Bey, Müdafaa-i Milliye Vekâleti’nin daha önce aldığı emrin bir an evvel uygulanmasının, Trabzon’un ticari hayatı için fevkalade gerekli olduğunu belirtmiştir.¹⁴⁹

Trabzon’da İskele Mahallesi yakınlarında bulunan ambarları gecikmeli de olsa devralan Rûsumat Müdürlüğü, burada 110 bin liraya mal olan, diğer gümrük bina ve

¹⁴⁷ **İstikbal**, 11 Teşrin-i Evvel 1340

¹⁴⁸ **Yeniyol**, 28 Eylül 1341

¹⁴⁹ **İstikbal**, 3 Teşrin-i Sâni 1340

ambarlarına yakın bir transit antreposu inşa etmiştir. 1930 tarihinde faaliyete geçen antrepo binası, modern bir tarzda iki kat olarak yapılmış ve yangına karşı demir kapı ve bölmelere ayrılmıştır. Bu her biri başlı başına bir ambar olan bölmelerden başka, binanın ortasında bir de ambalaj yeri yapılmıştır. Ambar, orta büyüklükte 34.500 parça eşya alacak genişlikte olup çift hatlı bir dekoville rıhtıma ve diğer gümrük ambarlarına bağlanmıştır. Ambarın faaliyete geçişinden birkaç yıl sonra Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası tarafından neşredilen bir eserde bu binanın transit işlerinde gördüğü işlev şu şekilde ifade edilmiştir:

“Transit emtanın korunması, sıralanması vesairesinde evvelce çekilen birçok müşkilatı ambar kaldırmış, nakil ve istif işleri çok kolay ve o derecede çabuklukla görülmeye başlanmış, evvelce bu hususta alakadarların yaptıkları şikayetler teşekküre dönmüştür. Çünkü transit mallar Cumhuriyetin sarf ettiği yüz binlerce lira sayesinde ezilip bozulmadan girip çıkmakta ve her yerdekenden mükemmel nuhafaza olunmaktadır.”¹⁵⁰

1930 tarihinde faaliyete geçen transit ambarıyla ilgili olarak kaleme alınan bir başka eserde ise şu ifadeler kullanılmıştır:

“Transit emtiasının hüsn-i muhafazası ve ne kadar çok gelirse gelsin korunabilmesi için Trabzon’da bu işe elverişli büyük ve mükemmel bir transit antreposu yapılmıştır. Cumhuriyetten evvel transitle alakalı olanların en büyük şikâyet mevzuunu teşkil eden eşyanın iyi saklanamaması keyfiyeti, Cumhuriyetin yaptırdığı ve 1930 da açtırdığı ve Trabzon Limanının bir süsünü teşkil eden transit antreposu ile bertaraf edilmiş ve transitçiliğe ehemmiyet verilmiştir.”¹⁵¹

1.3.Trabzon Limanı

Trabzon Vilayeti bulunduğu konum dolayısıyla sahip olduğu liman ve iskeleler ile özellikle transit ticarete önemli bir yere sahip olmuştur. İlk çağlarda Venedik ve Ceneviz¹⁵² tüccarlarının uğrak yeri hâline gelen¹⁵³ Trabzon, İran-Trabzon transit hattı sebebiyle ticari hacmini uzun süre korumuştur. Fakat Trabzon Limanı’nın altın yılları, Karadeniz’in uluslararası ticarete açılmasıyla başlamıştır. Bunun yanında İran ticaretine

¹⁵⁰ **Cumhuriyetin Onuncu Yılında İktisat Meyanında Trabzon**, Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları, Trabzon: Şark Matbaası, 1933, s.30.

¹⁵¹ **15.Yılda Trabzon (Doğuya En Kısa Yolun Kapısı)**, Trabzon: CHP Trabzon Halkevi Yayınları, 1938, s.24

¹⁵² 13. ve 15. yüzyıllar arasında Karadeniz ticaretini büyük bir oranda Venedik ve Cenevizliler yürütmüştür. 13. yy. da Venedik ve Cenevizliler Karadeniz çevresinden, Avrupa Devletleri için buğday, deri, kürk, çeşitli iplik ve dokumalar, sahtiyan ile şap, gümüş ve bakır tedarik etmişlerdir. 14. yy. da ise Venedik ve Cenevizlilerin Karadeniz’den Avrupa’ya taşıdıkları mallar daha hayati öneme sahip; tahıl, mum, tuz, bal, ham ipek, kürkler ve yünlü kumaşlardır. Avrupa’dan Karadeniz’e yünlü, keten kumaş, silah, yağ, kalay, şarap ve bakır getirmişlerdir. Necmettin Aygün, “Trabzon Gümrüğündeki İktisadi Faaliyetler (1750-1800)”, **OTAM**, (11), Ankara 2000, s. 1-2

¹⁵³ Trabzon Limanı’nın ilk çağlardaki ticari potansiyeli hakkında daha geniş bilgi için bkz. Süleyman Çiğdem, “Eskiçağ’da Trabzon Limanı: Askeri ve Ekonomik Yönden Gelişimi ve Doğu-Batı İlişkilerindeki Rolü”, **Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, 10, (2) 2007.

ilginin artması, Karadeniz’de sefer yapmayı daha az tehlikeli kılan buharlı gemilerin kullanılmaya başlanması, Avrupalı güçlerle Osmanlı İmparatorluğu arasında mevcut gümrük duvarlarını yıkan 1838 tarihli Balta Limanı Anlaşması’nın imzalanması gibi gelişmeler,¹⁵⁴ Trabzon’u XIX. yüzyılın genelinde İran transitinin ayrıcalıklı geçiş yeri hâline getirmiştir.¹⁵⁵

1853-1856 yılları arasında meydana gelen Kırım Savaşı yıllarında hem ekonomik hem de askeri bir üs haline gelen Trabzon Limanı,¹⁵⁶ bu süreçte Osmanlı ordularının ve Ruslarla savaşan müttefik güçlerin başlıca ikmal merkezi konumundaydı.¹⁵⁷ Bu canlılık söz konusu döneme ait rakamsal verilere de yansımıştır. Öyle ki savaş yıllarında Trabzon’da görev yapan İngiliz konsolosu Stevens’in 1854 yılına ait raporuna göre bir önceki yıl 1.742.693 sterlin olan ticaret hacmi, 1855 yılında 2.023.673 sterline yükselmişti.¹⁵⁸

1830 sonrasında yaşanan bu hareketliliğe karşın, Trabzon Limanı’nın fiziki durumu hiç de iyi değildi. Şehrin en büyük eksikliklerinden biri olan ve Cumhuriyetin ilk yıllarında dahi en başta gelen şikâyet mevzularından birini teşkil eden bu konu, XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren gittikçe gelişen ve bölgede transit merkez olmaya başlayan Trabzon için en büyük handikaplardan biriydi. Zira 1888 tarihli Trabzon Vilayet Salnamesi’nde bayındırlık konusunda şehrin en önemli sorunlarına değinilirken Trabzon Limanı ile ilgili şu ifadeler yer verilmiştir:

“Trabzon’un mükemmel bir limanı olmamak hasebiyle mevsim-i şitada, az fırtınalı havalarda vapur ve gemiler Trabzon pişgahında duramayarak şehrin canib-i garbiyesinde bahren bir saat mesafede kâin Polathane Limanı’na gidip barınmağa ve hava kesp-i sükûnet edince yine Trabzon’a gelerek yük alıp vermeğe mecbur olmaktadır ki bu suret-i müşkülata sebep oluyor.”

¹⁵⁴ Şevket Pamuk, **Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914**, İletişim Yayınları, İstanbul 2005, s. 206. Balta Limanı Antlaşmasıyla o tarihe kadar İngiliz tüccarlarına verilen ticari hakların cari olması, İngiliz mallarına Osmanlı ülkesinin her yerinde %3 gümrük ödenmesi, Britanya tebaasının, Osmanlı memleketleri mahsulü olan bütün maddeleri istinasız olarak ihraç etme müsaadesine sahip olması kabul ediliyordu. Mübühâ S.Kütükoğlu, **Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri (1580-1838)**, Ankara: Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları 42, III (A12), 1974, s.93

¹⁵⁵ Stefanos Yerasimos, “XIX. Yüzyılda Trabzon Rum Cemaati”, Çev: İsmet Akça-Didem Danış, **Bir Tutkudur Trabzon**, Haz: İ. Gündâğ-Öner Ciravoğlu-Cüneyt Akalın, Trabzon: Yapı Kredi Yayınları, 1997, s. 284-285

¹⁵⁶ Sezgin Demircioğlu ve Nazım Kuruca, **Trabzon Eyaleti ve Kırım Harbi (Yardımlar)**, Trabzon: Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, Yayın No:4, 2008, s. 50

¹⁵⁷ Mehmet Okur ve Murat Küçükuşurlu, “Jeopolitik ve Stratejik Açıdan Trabzon Limanı”, **Karadeniz Dergisi**, 1(3), 2009, s. 30.

¹⁵⁸ İlber Ortaylı, “19.Yüzyılda Trabzon Vilayeti ve Giresun Üzerine Gözlemler”, **Osmanlı İmparatorluğu’nda İktisadi ve Sosyal Değişim Makaleler**, I, Ankara: Turhan Kitabevi, 2004. s. 122.

Söz konusu salnamede Trabzon'da mükemmel bir liman vücuda getirmenin faydalı bir iş olacağı düşünülerek gayet etraflı bir planın hazırlanarak padişaha arz edildiği bu planın kabul görmesi ve uygulanması hâlinde Trabzon ekonomisinin büyük bir ivme kazanacağı ifade edilmiştir.¹⁵⁹ Limanın yapılması konusunda Vilayet Başmühendisliğince hazırlanarak İstanbul'a gönderilen plan, Ticaret ve Nafia Nezareti Fen Heyeti tarafından genel hatlarıyla olumlu bulunmuş, fakat üzerinde bazı değişiklikler yapılmıştır. Buna göre askerî depo önündeki rıhtımın gelecekte ileriye doğru uzatılması ve deniz derinliğinin uygun olması hâlinde her iki set arasında kalan yerin liman olarak kullanılması düşünülmüştü. Ayrıca limanda yapılacak setin uzunluğu 400'den 370 metreye indirilmiştir. Bu gibi küçük rötuşlardan sonra konuyla ilgili padişah iradesi çıkarılmış¹⁶⁰ ve bu irade doğrultusunda 22 Nisan 1318/1902'de başlanan çalışmaların önemli bir kısmı Kasım ayı sonuna kadar tamamlanmış ve 105 metre uzunluğunda bir set inşa edilmiştir.¹⁶¹ Yapılan bu çalışmalar yeterli görülmediğinden II. Meşrutiyet Döneminde Trabzon Limanı'nın keşif ve inşası, yabancı bir şirkete ihale edilmiştir.¹⁶² Fakat tüm gayretlere rağmen yapılan bu çalışmalar Trabzon Limanının görünümünü pek değiştirmemiştir. Zira 1913 yılında liman hakkında bilgi veren Abdulvahab Hayri, "*Vilayet dâhilinde şayan-ı ehemmiyet bir liman olmadığı gibi mevcut olanlar da birbirlerinden uzak durumdaydılar*" diyerek limanın o günkü durumunu izah etmiştir.¹⁶³

Modern bir liman görüntüsünden uzak olmasına rağmen özellikle İran transiti için kilit bir mevkide bulunan Trabzon Limanı, XIX. yüzyılın son çeyreğine gelindiğinde bu konumunu muhafaza ediyordu. Zira 1875 yılına gelindiğinde limana gelen gemi sayısı ve limanın toplam ticaret hacminde büyük bir düşüş gözlenmemiştir. Aşağıda verilen tablo bu tespitimizin doğruluğunu ortaya koymaktadır:

¹⁵⁹ **1888 TVS**, s. 190.

¹⁶⁰ **1903 TVS**, s. 211.

¹⁶¹ Bu çalışmalar sırasında 870 metrekare taşlık mahalde 1.392 metre mikâp taş ve hafriyat ile 870 metre mikâp toprak çıkarılmış, 2.610 metre mikâp doldurma işlemi yapılmıştır. **1903 TVS**, s. 211

¹⁶² Abdulvahab Hayri, **İktisadi Trabzon**, Haz: Melek Öksüz, Trabzon: Serander Yayınları, 2008, s.23.

¹⁶³ Hayri, a.g.e., s. 42

Tablo 3: 1875-1898 Yılları Arasında Trabzon Liman Trafik ve Ticaret Hacmi

Yıllar	Liman Trafik ¹⁶⁴	Ticaret Hacmi
1875	5557	1.881.720
1876	5627	1.894.639
1877	4330	1.387.835
1878	4479	1.786.278
1879	5243	2.130.047
1880	7291	1.843.889
1881	7853	1.690.393
1882	6988	2.178.364
1884	7790	2.391.470
1885	6370	2.130.840
1886	6063	2.205.125
1887	8120	1.946.435
1888	8669	1.875.365
1889	8647	2.255.610
1890	9530	2.148.690
1891	10630	2.126.385
1892	7394	1.793.155
1893	8846	1.932.915
1894	10045	2.185.170
1895	9003	2.145.080
1896	7213	1.841.795
1897	7593	2.006.070
1898	9671	2.118.440

Kaynak: Kütükoğlu, a.g.m., s. 110-114.

Genel görüşün aksine Süveyş Kanalı'nın açılması ve Rusların Kafkaslarda kurduğu demiryollarıyla Trabzon-İran transit hattını kendi topraklarına çekme girişimleri, XX. yüzyılın başına gelindiğinde Trabzon Limanı'nı pek de etkilememiş görünmektedir. Yukarıdaki tabloda da gösterildiği gibi limana gelen gemi sayısı ve kazanç miktarlarında genel bir düşüş gözlenmemiştir. Bunun en büyük sebebi, Trabzon ticareti için oldukça önemli olan Kuzeydoğu Anadolu ve Kuzeybatı İran bölgelerinden gelen malların halen Trabzon Limanı'na indirilmesi idi.¹⁶⁵

Esasen Trabzon Limanı'nı en fazla etkileyen gelişme 1914 yılında patlak veren Birinci Dünya Savaşı'dır. Savaş sonrası yaşanacak bu değişimin ilk işaretleri 1900-1913 yılları arasında görülmüştür. Zira aşağıdaki tabloda da gösterildiği gibi Birinci Dünya Savaşı öncesi Trabzon Limanı, 1877-78 Rus Savaşından beri en hareketsiz günlerini yaşıyordu. Neticede Rusların, Kafkas demiryoluyla İran transitinde söz sahibi olması ve Süveyş Kanalı'nın açılması gibi faktörlerin Trabzon Limanı üzerindeki etkileri 1912-1913 yıllarından sonra daha çok hissedilmiştir.¹⁶⁶

¹⁶⁴ Yelkenli ve buharlı gemi toplamı

¹⁶⁵ Foreign Office, Diplomatic and Consular Reports, Turkey, **Report on the Trade of the Vilayets of Trebizond and Sivas for the Year 1900**, London, 1901, s.2

¹⁶⁶ Murat Baskıcı, "XIX. Yüzyılda Trabzon Limanı: Yükseliş ve Gerileyiş", **Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, 67(3), 2012, s.40.

Tablo 4: 1900-1913 Yılları Arası Trabzon Liman Trafiki

Yıllar	Yelkenli	Buharlı	Toplam
1900	6.609	487	7.096
1905	7.479	602	8.081
1910	6.389	975	7.364
1912	5.722	775	6.497
1913	5.284	643	5.927

Kaynak: Baskıcı, a.g.m.,s.40.

1.3.1. Birinci Dünya Savaşı ve Millî Mücadele Yıllarında Trabzon Limanı

Trabzon ve bölge ekonomisi için en büyük yıkım Birinci Dünya Savaşı yıllarında yaşanmıştır. Bunun en büyük nedeni Karadeniz ve İran transit yolu üzerinde meydana gelen savaş ve çatışmalardır. Özellikle Birinci Dünya Savaşı sırasındaki Rus taarruzu sırasında yaşanan bombardımanlar Trabzon Limanı üzerinde büyük tahribata sebep olmuştur. Zira Ruslar 17 Kasım 1914 tarihinde 19 parçalık donanmalarıyla başta Trabzon sahillerini,¹⁶⁷ 1915 yılında ise Trabzon ve Zonguldak Limanlarını topa tutarak tahrip etmişlerdi. Ruslar, Kafkas Cephesi'ne yardım bağlantısı yapan Trabzon Limanı'nın bu işlevine son vermek amacıyla liman önüne mayın döşemiş, 18 Kasım 1914 günü bir yelkenlinin torpille çarparak batması sonucu limanda önemli miktarda hasar oluşmuş,¹⁶⁸ bu tahribatlar sonucu savaştan birkaç yıl önce yapımına başlanan rıhtım kullanılamaz hâle gelmiştir.

Birinci Dünya Savaşı yıllarında Trabzon Limanı dönemin olağanüstü şartları gereği daha çok askerî hizmetler için kullanılmıştır. Zira Savaş yıllarında Üçüncü Ordu'nun ihtiyacı olan malzemelerin büyük bir kısmı cepheye sevk edilmek üzere Trabzon Limanı'na getirilmişti. Bu malzemeler menzil hizmetinde bulunan yük hayvanları ve otomobiller dışında, halka ait sınırlı sayıdaki taşıma araçları ve daha çok insan sırtında her gün Trabzon'dan Hamsiköy'e kadar taşınmaktaydı.¹⁶⁹

¹⁶⁷ Hikmet Öksüz, "Birinci Dünya Savaşı Sırasında Rus Donanması'nın Karadeniz Limanlarını Bombalaması", **Uluslararası Trabzon ve Çevresi Kültür ve Tarih Sempozyumu 16-18 Mayıs 2006**, 1, Yay. Haz: Mithat Kerim Arslan-Hikmet Öksüz-Veyssel Usta, Trabzon: Türk Ocağı Trabzon Şubesi Yayınları, 2006, s.393.

¹⁶⁸ Sabahattin Özel, **Millî Mücadelede Trabzon**, Ankara: TTK Yayınları, 1991, s.2-3

¹⁶⁹ Tuncay Ögün, **Kafkas Cephesi'nin Birinci Dünya Savaşı'ndaki Lojistik Desteği**, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 1999, s.183

Savaş sırasında Trabzon Limanını bombalayarak tahrip eden Ruslar, 1916'da şehri işgal ettikten sonra daha önce Trabzon Valisi Kadri Bey zamanında yapımına başlanan ve 200 metrelik kısmı tamamlanan dalgakıranı 200 metre daha uzatmıştır. Bunun için denize iki sıralı ağaç kazıklar çakan Ruslar, kazıkların arasını kaya ve betonlarla doldurmuştur. Bu yeni eklenen kısımda sular derin olduğundan buraya iki vapur aynı anda yanaşabiliyordu. Ruslar ayrıca aynı istikamette olmak üzere iki vapuru uzunlamasına denize batırarak dalgakıranı bir derecede daha uzatmışlardır. Bu suretle dalgakıranın uzunluğu 615 metreyi bulmuştur. Batırılan bu vapurların içine kaya ve beton doldurularak dalgakıranı tahkim eden Ruslar, dalgakıranın genişliğinden istifade ederek üzerine çifte dekovil hattı ve bir de vapurlara su vermek için demir borular uzatmıştır. Böylece dalgakırana 2.500 tonluk vapurların dahi yaklaşabilmesi sağlanmıştır. Fakat Rusların Trabzon'dan çekilmesiyle birlikte dalgakıran en ufak bir tamir dahi görmemiş ve fırtınaların tesiriyle yavaş yavaş harap olup ortadan kalkmıştır. Geriye sadece Kadri Bey'in yaptırdığı kısım kalmıştır.¹⁷⁰ Rusların Trabzon Limanı ve iskelelerinde yaptıkları bu faaliyetleri o günlerin canlı tanıklarından biri olan Mustafa Reşit Tarakçıoğlu şu şekilde izah etmiştir:

“Rusların Trabzon'u işgal ettikleri sırada bizde hizmet gören Alman denizaltılarından biri, limana sokularak iki Rus yük gemisini torpillemişti. Ruslar, batmak üzere olan bu iki yaralı gemiyi dalgakıranın ucuna yaklaştırmışlar ve orada batmalarını temin edebilmişler, batık gemilerin içlerini taş doldurup, üstlerini kalın kalas ve tahtaları ile kaplayıp rıhtım hâline getirmişlerdir. Rusya'dan Trabzon'a ve Trabzon'dan Rusya'ya yük ve asker taşıyan gemilerin kolaylıkla limana rampa olup yükleme ve boşaltma işlerini çabuklaştırmışlardı. Rusların acele olarak çerden ve çöpten yaptıkları bu rıhtım, Karadeniz'in bu sert dalgalarına dayanamamış bir taraftan bu dalgaların, bir taraftan tahta ve demir hırsızlarının tahribatı ile parçalanıp yok olup gitmiştir.”¹⁷¹

Rus işgali sonrasında Trabzon Limanı ile ilgili yaşanan en önemli gelişme 1918 tarihine rastlamaktadır. Zira Mayıs 1918'de Batum'a gitmek üzere Trabzon'a uğrayan Cemal Paşa'nın ziyareti sırasında Rusların inşa ettiği mendireğin genişletilmesi için yapılacak inşaatın temel atma merasimi gerçekleştirilmiştir. Cemal Paşa'nın da iştirak ettiği törende yapılan konuşmalarda genel olarak, transit merkezi konumunu Trabzon'un elinden alan Batum'la rekabet edilebilmesi için Trabzon'un ve Trabzonluların çok çalışması gerektiği, hükûmetin desteğiyle birlikte bunun on sene içinde sağlanacağı ifade

¹⁷⁰ Genelkurmay Başkanlığı (Coğrafya Encümenliği), **Karadeniz Havzası Şimal Kısmı Tabii, Zirai, Beşeri, Baytari**, 5, Ankara: Genelkurmay Matbaası, 1936, s.66-67

¹⁷¹ Mustafa Reşit Tarakçıoğlu, **Trabzon'un Yakın Tarihi**, Trabzon: KTÜ Yayınları, 1986, s. 20-23

edilmiştir. Nutukların ardından hazırlanan taş yığınları, protokolü oluşturan kişilerce denize atılmıştı.¹⁷²

Rus işgali¹⁷³ ve sonrasında limanın fiziki durumuyla ilgili bu gelişmeler yaşanırken savaş yıllarının yarattığı bu travma, zamanla Trabzon'un transit ticaretindeki konumuna zarar vermiş ve İran transitinde dramatik bir düşüşün yaşanmasına sebep olmuştur. Bu düşüşün en açık göstergelerinden biri de Trabzon Limanına gelen gemi sayısında yaşanan azalmadır. Zira 1338/1922 senesi Mart ayından 1923 yılı Şubat sonuna kadar Trabzon Limanına 935 adet 505823 tonolitolum vapur ve motor, 3.344 adet 8.127 tonolitolum yelkenli sefine ki toplam 513950 tonluk sefaın gelip gitmişti. Bu miktarın adet itibarıyla ekserisinin Türk bandrollü gemiler, ton itibarıyla da birinci derecede İtalyan, ikinci derecede Fransız, üçüncü derecede Türk bandıralı gemiler teşkil ediyordu.¹⁷⁴

Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra azalan transit ticaret, hem liman faaliyetleri hem de buna paralel olarak Trabzon ekonomisi üzerinde bir daha telafi edilemeyecek hasarlar bırakmıştır. Neticede Trabzon, 1830-1860 ve nispeten 1880-1913 yılları arasındaki ticari potansiyeline bir daha hiçbir zaman kavuşamamıştır.

¹⁷² **Tasvir-i Efkar Gazetesi**, 18 Mayıs 1918.

¹⁷³ Rus işgali döneminde yaşanan muhacirlik hadisesi Trabzon'un iktisadi yapısını derinden etkilemiştir. İşgal yıllarında Trabzon'da 2.000'den fazla ev yıkılmış, şehir ani bir baskınla işgal edildiği için bir kış gecesi hiçbir şey almadan çırpılçılak, talihsiz Trabzon ahalisi dağlara düşmüştür. Ve bu suretle zengin, müreffeh ve her türlü konforla yaşayan halk Anadolu içersinde 2-3 sene muhacir olarak büyük mahrumiyet içerisinde yaşamıştır. Refik Koraltan, **Tek Parti Devrinden 27 Mayıs İhtilaline Demokratlar DP'nin Kurucusu Anlatıyor**, Yay. Haz: Kamil Maman, İstanbul: Timaş Yayınları, 2013, s.59. İşgalden sonraki manzara ise içler acısıydı. Trabzon şehrini işgal yıllarından hemen sonra ziyaret eden bir yazar Trabzon şehrinin o günkü durumunu şöyle kaleme alıyor: "*Her yer tahrip edilmiş. Perişan kıyafetli halk, büyük ve korkunç bir yangından sonra sönen ocaklarını, yanan evlerini görmeye gelen, çocukluk hatıralarını muhafaza eden köşelerin mahvolduğu acı bir tebessümle seyreden insanlar vaziyetinde. Ötede, önünde bir çuval fındık, fakir bir ihtiyar duvar diplerinde düşünüyor. Beride, ufak, sarışın ve yalınayak çocuklar kirli yüzleri ile sokak köpekleri arasında koşuyor. Şehrin en muazzam, en el değmemiş binaları kayaların dibindeki Rum kilisesi, Rum okulu, Rum mezarlığı ve çoğunluğu Rum evleri. Eski Trabzon, Kahraman Yavuz'un gençlik yıllarına şahit olan mahalleler, Bizans ve Osmanlı surlarının içi kâmilan tahrip edilmiş. Her şey, her köşe, her ev, her sokak ve her türbe tahrip edilmişti. Bu korkunç yangın enkazı ortasında camiler; çıplak minarelerin, mezarlıkların tamamen kırılmış taşları, arabalıklara çevrilmiş meydanlarıyla kalbe hüznün veriyor. Sokaklar teneke, eşya, elbise, çizme, Rus kalpakları, araba tekerleri, hayvan ölüleri ve kiremit yığınlarıyla dolu". Ahmet Refik Altınay, "Ahmet Refik'in Gözlemleriyle İşgal Sonrası Trabzon", **Hatıralarda Trabzon'un Yakın Tarihi(1860-1950)**,Yay. Haz: Mehmet Akif Bal, Trabzon: Abp Yayınevi, 2004, s.217.*

¹⁷⁴ **İstikbal**, 13 Mart 1339

1.3.2.Cumhuriyet Döneminde Trabzon Limanı (1923-1932)

1.3.2.1. 10 Nisan 1924 Tarihli Kanun ve Trabzon Limanının İnşası Çalışması

İmparatorluk yıllarından Cumhuriyet dönemine geçişin ardından Trabzon Limanının durumuna bakıldığında, limanın özellikle fiziki durumunun oldukça kötü bir durumda olduğu görülür. İşgaller ve çatışmalar sonucunda tahrip olan Trabzon Limanı'nı tekrar eski durumuna getirme meselesi ise Cumhuriyet'in ilk yıllarında Trabzon'da en fazla üzerinde durulan konuların başında geliyordu. Trabzonluların bu konudaki ortak görüşü; şehirde modern bir liman yapılması hâlinde transit ticaretin tekrar eski günlerdeki ihtişamına kavuşacağı yönündeydi. Bu görüş zamanla yetkili birimlere iletilmiş ve 1924 yılında Trabzon Limanı ve Erzurum-Trabzon demiryolu projeleri bu şekilde ortaya çıkmıştır. Cumhuriyet idaresi, Trabzon'un kalkınması ve eski İran transitinin korunması için liman ve demiryolunu birlikte ve birbirinden ayırmadan düşünmüştür. Bu suretle 10 Nisan 1924 tarihinde TBMM'de Trabzon-Erzurum Demiryolları ile Trabzon Limanı Keşfiyat ve İhrazatının 1340 Senesi Zarfında İcrası hakkında 476 sayılı kanun çıkarılmıştır.¹⁷⁵ Söz konusu kanunun mimarı olan Trabzon Mebusu Muhtar Bey, kanunun Meclis'e sunulduğu süreçte hazırladığı esbab-ı mucibe layihasında Trabzon Limanı'nın yapımı meselesi ile ilgili olarak şu ifadeleri kullanmıştır:

“Trabzon Limanı'nın inşası tarihinde Milli Banka ile yapılan mukavele mucibince takarrür etmişti. Harb-i Umuminin zuhuruyla mukavelenamenin mevki tatbiki vaazı tecil olunmuştur. Mezkûr mukavelename mucibince banka, maktuan 15 milyon franka Trabzon Limanı'nı inşa edecek idi ki bu meblağ 660.000 liraya mualdir. Hükümet, derhal bankayı müzakereye davet ederek şerait-i cedide-i iktisadiyeye göre hali hazırda bu limanı ne fiyatla yapacağını anlatmalıdır. Böyle mühim ve hayati işlerin teehhüre tahammülü yoktur. 1340 senesinde bütün muamelat-ı iptidaiyesi ikmal ve malzemesi de kısmen olsun tedarik olunmalıdır. 1340 senesi iptidasında inşaata esaslı surette başlanmalıdır. Rusların istilası zamanında derhal Trabzon'da muvakkat bir liman yapılmıştı. Sahili açık deniz olan yerlerde liman inşası için evvela bir üssülhareke ve inşaat vesaitini barındıracak bir melce yapılmak zaruridir.”¹⁷⁶

Muhtar Bey'in buradaki ifadelerine bakılacak olursa Trabzon Limanı için Birinci Dünya Savaşı öncesinde bir girişim yapıldığı hatta fiyat hususunda dahi anlaşmaya varıldığı görülmektedir. Ancak Birinci Dünya Savaşı'nın araya girmesiyle bu projenin uygulanamadığı fakat şimdiki durumda daha fazla beklemeye gerek olmadığı ifade ediliyordu.

¹⁷⁵ Mahmut Goloğlu, “Trabzon'un Kalkınması”, **YeniYol**, 15 Ekim 1947

¹⁷⁶ **TBMMZC**, Devre: II, 8(1), Ankara: TBMM Meclis Matbaası, 1975, s.541

Trabzon Mebusu Muhtar Bey ve arkadaşları tarafından hazırlanıp 10 Nisan 1924 günü kanunlaşan tasarı sonrasında Muhtar Bey ve bir grup mühendis Trabzon'a gelerek demiryolu ve liman için keşif çalışmalarına başlamıştır. Bu çalışmalar neticesinde İstikbal Gazetesi'ne bir değerlendirme yapan heyet mensupları, Trabzon Limanı¹⁷⁷ için oldukça olumlu neticeler elde ettiklerini ifade ediyorlardı. Mühendis heyeti adına İstikbal Gazetesi'ne demeç veren Mühendishane Muallimlerinden Mustafa Bey, inşası düşünülen Trabzon Limanı'nın Kalataltı mevkiinde olacağını, Molozda yalnız bir kayık limanı vücuda getirileceğini, Trabzon'da yapılacak limanın pek kolay ve maliyetinin de ucuz olacağını belirtmiştir. Mustafa Bey'e göre ileride geliştirilebilmesi için şimdilik, yapılacak limana 2-3 milyon lira harcanacak, eğer mevcut liman büyütülmek istenirse bu rakam 6 milyon lirayı bulacaktı. Karadeniz sahilinde liman olabilecek bütün mevkiileri Tirebolu, Görele gibi yerleri de tetkik ettiğini ifade eden Mustafa Bey, Tirebolu ve civarında liman tesisatına müsait bir saha olmadığı gibi bütün Karadeniz sahilinde Sinop'tan sonra en müsait ve en ucuz limanın Trabzon'da inşa edilebileceğini belirtmiştir. Mustafa Bey'e göre Tirebolu'da liman yapılacak yerlerde pek derin longozlar mevcuttu ve orası liman inşasına hiç uygun değildi. Trabzon Limanıyla Samsun'da yapılacak liman arasında bir kıyas yapan Mustafa Bey, Trabzon Limanının daha ucuz ve uygun şartlara sahip olduğunu çünkü Samsun Limanı'nın her sene tarh edilmesi gerektiğini, oysa Trabzon için böyle bir durumun söz konusu olmadığını belirtmiştir. Samsun Limanı için 15 milyon lira gibi bir meblağa ihtiyaç olduğunu ifade eden Mustafa Bey, Trabzon'da yapılacak liman inşasıyla ilgili bazı teknik bilgiler vermiştir. Buna göre Trabzon Limanı yapılırken mevcut mendirekten de istifade edilecek, bu mendirek Değirmendere'nin, limanı doldurması ihtimaline karşı bir set vazifesi görecek. Sonuç olarak her açıdan liman inşasına elverişli olan Trabzon Limanı için inşaata başlamaktan başka bir şey kalmadığını düşünen Mustafa Bey, heyetin elde ettiği sonuçların yakında ilgili vekâlete sunulacağını belirtmiştir.¹⁷⁸

Mühendishane Muallimlerinden Mustafa Bey'in bu değerlendirmelerine karşın 10 Nisan 1924 tarihinde çıkarılan ve Trabzon'da keşif projeleri hazırlanan Trabzon Limanı ve Trabzon-Erzurum demiryolu inşası hakkındaki kanun bir türlü hayata geçirilememiştir.

¹⁷⁷ Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon Limanı yönetimini yapan Liman İdaresi'nin yaşadığı sıkıntılardan biri de kendilerine uygun bir binanın olmamasıydı. Bu konuya çözüm bulunması amacıyla Ankara nezdinde bazı girişimlerde bulunan yetkililere cevaben gelen yazıda, liman dairesi yapmaya elverişli olduğu görülen Rum asıllı Madam Mariko'ya ait binanın Liman Dairesi'ne tahsisine karar verilmişti. **BCA**, 030.18.1/19.31.20

¹⁷⁸ **İstikbal**, 21 Ağustos 1340

Liman yapımı meselesi ancak 1935 yılında Başbakan İnönü'nün doğu gezisinin ardından gündeme gelecektir.

1.3.3. Limanın Yapımı Hakkında Yaşanan Diğer Gelişmeler (1923-1932)

Trabzon Limanı ile ilgili olarak 1924 yılında çıkarılan kanunun uygulanamaması Trabzon kamuoyunda hayal kırıklığı yaşanmasına sebep olmuştur. Buna ek olarak transit faaliyetinde gün geçtikçe görülen düşüş, yaşanan hayal kırıklığını endişeye dönüştürmüştür. Bu endişeyi her platformda dile getiren ve çeşitli raporlar hazırlayarak yetkililerin dikkatini çeken kurum Trabzon Ticaret ve Sanayi Odasıydı. Trabzon'un ekonomik manada yaşadığı küçülmeyle ilgili değerlendirme, görüş ve önerilerini ilk olarak 1926 yılında Ticaret Mıntıkası Kongresi'nde dile getiren Oda yetkilileri,¹⁷⁹ 1928 yılında yine aynı toplantıda Trabzon Limanı'nın durumu ve bu konuda atılması gereken adımlarla ilgili önerilerini kamuoyu ile paylaşmıştır. Adı geçen toplantıda Trabzon Limanı için şu temennilerde bulunulmuştur:

“Trabzon Limanı, taş iskelesinin 300 metre kadar temdidi, Trabzon oda kongresinde tespit edilen raporların tahmil ve tahliye işlerinin selamet ve emniyetle icrasını temine matuf mevcut taş iskelenin temdidi meselesi kongremizde tetkik edilerek ahiren bir heyet-i fenniye tarafından yapılan keşif veya projeye nazaran 1 milyon küsur bin lira sermaye ile mezkûr iskelenin 100 metre temdidi suretiyle ileride yapılacak limana bir dalgakıran inşası, tahmil ve tahliye işlerinin şimdiden emniyet ve selametle yapılmasını temin edeceği cihetle keyfiyetin umumi kongreye arzına...”¹⁸⁰

Kongre zabıtlarına bakıldığında Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası temsilcileri Trabzon'da modern bir liman inşa edilmesi konusunda ümidini yitirmiş oldukları anlaşıyordu. Aslında bu vaziyet, bütün şehir için geçerli bir durumdu. Zira Trabzon kamuoyu 1927 yılı sonrasında liman inşası yerine daha az masraflı olan dalgakıran yapımı meselesine ağırlık vermeye ve bu konudaki beklentilerini yüksek sesle dile getirmeye başlamıştır. Hatta dalgakıran yapımı konusunda 1927 yılı içinde bir fen heyeti Trabzon'a gelerek gerekli projeyi hazırlamış, bu işin 1.250 000 liraya yapılabileceği ve böylece iki vapurun kolayca tahmil ve tahliye işlemlerini gerçekleştirebileceği belirtilmişti. Projede

¹⁷⁹ 1926 yılı Trabzon Mıntıkası Ticaret Kongresi 19 Eylül 1926 tarihinde Trabzon, Rize ve Giresun temsilcilerinin katılımıyla gerçekleşmiştir. Kongrenin açılış konuşması Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Başkanı Daniş Bey tarafından yapılmıştır. Kongrede, ticarete yol, liman ve antrepoların önemine işaret edilmiş ve bu ihtiyaçların yeterli hale getirilmesi meseleleri üzerinde durulmuştur. Sarısamancıoğlu, a.g.m, s.462-463.

¹⁸⁰ Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası 1929 Senesi... , s.17.

ifade edildiğine göre söz konusu dalgakıran inşa edilirse Trabzon Liman trafiği artacak ve Trabzon-İran yolu eski canlılığına kavuşacaktı.¹⁸¹

Trabzon Limanı'nın mevcut durumunun hiç değilse dalgakıran inşa edilerek ıslah edilmesi için yapılan çalışmalar 1929 yılına gelindiğinde devam etmiştir. Zira aynı yıl toplanan Ticaret Mıntika Kongresi'nde Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası, liman meselesini bir kez daha gündeme getirmiştir. Kongrede Trabzon Limanı'nın mevcut durumu hakkında şu bilgiler verilmiştir:

“Trabzon Limanı, hâlihazırda fırtınalı havalarda¹⁸² gemileri barındıramamakta ve batıda Pulathane Limanına tahaffuz (barınma, korunma) mecburiyetini hissetmekte olduğu malumdur. Mesele bu kadarla kalmış olsa bu derece ısrara lüzum görülmeyebilirdi. Hâlbuki fırtınadan gemilerin tahmil ve tahliyesinin günlerce ve bazen haftalarca tevhürüne ve ani olarak zuhur eden fırtınalardan gemilerin yanlarındaki mavnaların hamuleleriyle gark olması ve bazı zamanlarda hayat-ı ziya gibi feci hadiselerle sebep olmaktadır.”¹⁸³

Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası'nın bu ısrarlı talepleri zamanla yetkililerin de bu meseleye yakından ilgi duymasına neden olmuş, 1929 yılında Trabzon'da bir dalgakıran yapılması hakkında 29 Mayıs 1929 tarihli ve 1482 sayılı kanun çıkarılmıştır.¹⁸⁴ Fakat tıpkı Nisan 1924 yılında çıkarılan kanun gibi bu kanun da fiiliyata geçememiştir.

Trabzon Limanı'nın ıslahı veya yeni modern bir liman yapılması meselesi Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon kamuoyunun bir numaralı tartışma konusuydu. Trabzonlular, Ankara'dan gelen hemen her yetkiliye bu konu hakkındaki isteklerini bildiriyor ve bu meseleye çözüm bulunmasını bekliyordu. Trabzon Limanı hakkında yapılan bu girişimler 1929 yılında Âli İktisat Meclisi'nin de gündemine gelmiştir. Meclis, 1929 tarihli raporunda Trabzon Limanı konusuna da değinmiş ve meseleyi Ekonomi Bakanlığı'na arz etmiştir. Adı geçen raporda Trabzon'un ekonomik manada gelişmesi için önündeki en büyük engelin limansızlık olduğu belirtildikten sonra bu meselenin aynı zamanda transit meselesini de yakından ilgilendirdiği belirtilmiştir. Rapora göre limansızlık yüzünden kış mevsiminde Trabzon'a gelen vapurlar, mallarını tahliye edemeyerek Pulathane Limanına sığınıyor ve burada denizin sakinleşmesini bekledikten

¹⁸¹ Türkiye Tecim ve Endüstri Odaları Dördüncü Genel Kurultayına Ait Kongre Zabıtları, 22-26 Mayıs, Ankara:T.C.Ekonomi Bakanlığı Neşriyatı, 1935, s. 101.

¹⁸² Trabzon Limanı'nın bir dezavantajı da limanın kuzey rüzgârlarına açık olmasıydı. Memleket Coğrafyası, İstanbul: Kanaat Kitabhanesi, 1927, s. 67.

¹⁸³ Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası 1929 Senesi... s.16

¹⁸⁴ BCA, 030.10./65.433.4

sonra tekrar Trabzon’a dönüyordu. Söz konusu raporun devamında şu bilgilere yer verilmiştir:

“Gerek tahmil ve tahliye işlerinin bu sebeple müşkülât ve teehhüre uğraması, gerek limanın müştemil bulunması, iktiza eden tesisatın azlığı limanda harekât-ı ticariyenin kesafet peyda etmesine bahis olduğu ve bu vaziyet neticesinde Trabzon’un yalnız transit vaziyetinin değil, aynı zamanda geniş hinterlandıyla olan iktisadi irtibatların da duçar-ı zaif olduğu Trabzon, tahmil ve tahliye şeraiti şayan-ı tatbik bir mevzu mahiyetindedir.”¹⁸⁵

Âli İktisat Meclisi’nin Trabzon Limanı hakkında hazırladığı raporlardan biri de 1930 tarihinde kaleme alınmıştır. Söz konusu raporda, hem Trabzon Limanı’nın o günkü fiziki görünümü ve transit ticaret noktasındaki durumu hakkında bilgiler verilmiştir. Raporun ilk kısmında Cumhuriyet idaresinin demiryolu ve liman yapımında gösterdiği üstün başarılarından söz edildikten sonra belli bir hinterlanda sahip olan Mersin, Samsun, Ereğli, Trabzon, İnebolu ve Amasra gibi limanların yapımı için 46 milyon lira para ayrıldığı, bu limanlardan Mersin, Samsun ve Ereğli’de yeni modern limanlar yapılacağı, geri kalanlarda ise dalgakıran inşa edileceği ifade edilmiştir. Raporun devamında Trabzon Limanı’ndan bahisle, çok ehemmiyetli bir transit limanı olma ayrıcalığına sahip olan Trabzon Limanı’nın düştüğü ihmalden bir an evvel kurtarılmasının zaruri bir durum olduğundan söz edilmiş ve Trabzon Limanı’nın yakın Asya’nın kapılarından biri olduğu fakat transit ticaretteki yaşadığı düşüş nedeniyle son yıllarda bu özelliğini daha çok Batum Limanı’na kaptırdığı ifade edilerek bu durum rakamlarla ortaya konmuştur.

Tablo 5: 1925-1930 Yılları Arasında Transit Ticaret

Sene	Kilo	Kıymet (Lira)
1925	6.120.783	16.685.055
1926	5.554.327	14.282.485
1927	4.179.042	9.885.775
1928	3.535.750	13.012.050
1929	2.607.400	9.450.800
1930	1.385.305	3.777.617

Kaynak: BCA, 030.01./39.233.11.9

Adı geçen raporda verilen rakamlara bakıldığında transit ticarete yaşanan düşüş çok açık bir şekilde görülmektedir. Bu düşüş elbette Trabzon Limanı’nı da etkiliyordu. Raporda bu gerçeklik bir kez daha ortaya konulduktan sonra Trabzon’un transit meselesi ile liman meselesinin birbirinden ayrılamaz konular olduğu, transitsiz Trabzon’un sadece

¹⁸⁵ BCA, 030.01./84.528.1

kuzey ve doğu vilayetlerinin mamullerinin ihraç edildiği mahdut bir iskele olmaktan başka bir mana ifade etmeyeceği belirtilmiştir.¹⁸⁶

Cumhuriyetin ilk yıllarında Âli İktisat Meclisi tarafından hazırlanan raporlardan bir diğeri de 1931 yılı içinde kaleme alınmıştır. “*Türkiye’nin Liman Hizmetleri ve Limanlarımızın İnkişafını Temin Edecek Tedbirler*” adını taşıyan bu raporda Trabzon Limanı’na oldukça geniş bir yer ayrılmıştır. Belki de 1935 sonrası Trabzon Limanı’nın yapımı konusunda başlayan hareketliliğin alt yapısını oluşturacak olan raporun ilk bölümünde Trabzon Limanı hakkında teknik bilgiler verildikten sonra liman trafiğinde yaşanan düşüş rakamlar eşliğinde ortaya konulmuştur. Raporda verilen bilgilere göre, 1909 yılında limana 683 vapur gelmiş aynı yıl içinde gerçekleşen ithalat ve ihracat yekûnunun 2.330.000 altın olarak kayıtlara geçtiği ifade edilmiştir. Oysa 1927 yılında Trabzon Limanı’nda 16 bin ton mal yüklenirken 24,2 milyon ton mal boşaltılmış, 1928 yılında 12,6 bin ton mal yüklenirken 20,1 milyon ton mal boşaltılmış, 1929 yılında 11 bin ton mal yüklenirken 23 bin ton mal boşaltılmış, 1930 yılında ise 12,8 bin ton yükleme yapıp 26,4 bin ton mal boşaltılmıştır. Raporda yer verilen bu istatistikler gerçekçi bir bakışla tetkik edildiğinde, Trabzon Limanı’nın iktisaden yaşadığı düşüş açıkça ortaya çıkmaktadır.

Söz konusu raporun devamında 1931 yılı itibarıyla Trabzon Limanı’nın genel görünümü hakkında da bilgiler verilmiştir. Burada verilen bilgilere göre Trabzon Limanı, bilhassa yıldız ve karayel rüzgârlarına maruz kalan bir limandı ve sahilden 900 metre açıktaki ancak 20 metre derinlik mevcuttu. Raporda verilen bilgilere göre, Trabzon Limanı’nda vaktiyle cihet-i askeriye tarafından limanı batı ve karayel rüzgârlarına karşı muhafaza etmek için 240 metre uzunluğundan bir set yapılmıştı. Birinci Dünya Savaşı yıllarında Ruslar, askerî hedefleri doğrultusunda daha önce yapılan seti 400 metre daha uzatmıştı. Limanın doğu kısmında yine Birinci Dünya Savaşı öncesinde vilayet tarafından yapılmış 8 metre uzunluğunda iki sıra kazıklarla teşkil edilmiş içi taşlarla doldurulmuş, dışı da muhtelif bloklarla tahkim edilmiş bir set bulunuyordu. Bu setin uzunluğu 160 metre olup Değirmendere’nin getirdiği malzemelerin limanı doldurmaması için yapılmıştı. Bu suretle iki set arasında kısmen 5-6 metre derinliği bulunan 8 hektar genişliğinde bir liman sahası ortaya çıkmıştı. Ancak bu saha, mavnaların ve kısmen yelkenlilerin barınmasına müsait olup vapurlar için katiyen elverişli bir yer değildi. Bu alan, gemilerin girip çıkmasına uygun olmadığından şiddetli yıldız ve karayel estiğinde yelkenliler bile limana

¹⁸⁶ “Türkiye’deki Limanlar Konusunda Yapılan Ankete Dair Notlar”. BCA, 030.01./39.233.11.9

giremiyordu. Limanın doğu kısmı, Değirmendere'nin taşıdığı malzemeler nedeniyle gittikçe doluyor ve 1931 yılı itibarıyla bu kısma kayıklar bile yanaşamıyordu.¹⁸⁷ Âli İktisat Meclisi'nce hazırlanan raporda da ifade edildiği gibi Trabzon Limanı'nın fiziki durumu oldukça kötü bir durumdaydı. Limanın yeniden inşa edilerek modernizasyonu konusunda girişimler ancak 1934 sonrasında yoğunlaşmıştır.

1.3.4. Trabzon Limanı'nda Eşya-Yolcu Nakliyatı ve İskeleler

Trabzon Limanı'nın modern bir hâle getirilmesi yönünde atılan adımlar bir netice vermeyince Trabzon, iptidai bir görünümde olan eski liman ve buradaki teçhizatla yükleme boşaltma işlerini yapmaya mahkûm kalmıştır. Öyle ki Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon Limanı'nda kayık yanaşmasına uygun modern bir rıhtımın bile varlığından söz edilemezdi.¹⁸⁸ Bu şartlar altında yapılan yükleme-boşaltma işleri büyük güçlükler getirdiği gibi can güvenliğini de tehlikeye düşürüyordu. Aşağıdaki tabloda 1923 yılında Trabzon Liman ve iskelelerinde bulunan vapur, gemi, kayık miktarları verilmiştir.¹⁸⁹

Tablo 6: 1923 Yılı İtibarıyla Trabzon Limanı'nda Aktif Halde Bulunan Deniz Nakil Araçları

1923 Senesi			1924 Senesi		
Adet	Ton	Mevki ve Cinsi	Adet	Ton	Mevki ve Cinsi
28	28	Çömlekçi Peremeleri	39	219	Çömlekçi Mavna ve Çaparları
57	200	Çömlekçi Mavnaları	16	30	Çömlekçi Peremeleri
18	72	Moloz Mavnaları	18	102	Moloz Mavna ve Çaparları
			8	30	Çömlekçi, Pereme Çaparları
10	232	Müruriyeye tabi olan merakib-i sağıre	4	15	Acente Çaparları
113	532		85	395	

Kaynak: Trabzon Vilayetine Ait Malumat-ı İktisadiye..., s. 176.

Trabzon Limanına gelen yerli ve yabancı vapur şirketleri yukarıda verilen kayık ve mavnalar vasıtasıyla yükleme ve boşaltma yapabiliyordu. Buna ek olarak Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon'a sefer yaparak yolcu taşımacılığı ve ticari mal nakliyatı yapan yerli ve

¹⁸⁷ “Türkiye'nin Liman Hizmetleri ve Limanlarımızın İnkişafını Temin Edecek Tedbirlere Dair Teklifler Hakkında Âli İktisat Meclisi Tarafından Hazırlanan Rapor”. **BCA**, 030.10/27.153.2

¹⁸⁸ **Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi 1926-1927**, Ankara: Matbuat Müdüriyeti Umumisi Neşriyatı, (2), s.942.

¹⁸⁹ Trabzon Vilayeti'ne Ait Malumat-ı İktisadiye ve İhsaiye, Trabzon Mıntıkası Ticaret Müdüriyeti'nin Ticaret Raporu, **Ticaret Vekâleti Mecmuası**, Birinci Sene, Mayıs 1341, (9), İstanbul: Öğüt Matbaası, 1926, s. 176.

yabancı vapur şirketleri ile bunların Trabzon’da bağlı bulundukları acenteler aşağıdaki tabloda gösterilmiştir:

Tablo 7: Trabzon Limanı’na Gelen Vapur ve Vapur Acenteleri

Yerli Şirketler	Trabzon Acentesi
Seyr- i Sefain Vapurları ¹⁹⁰	Trabzon Acentesi: Emin Efendi
Sadıkzade Biraderler ve Şürekâsı Vapurları	Sadıkzade Biraderler Ticarethanesi
Yelkencizade Mahdumları Vapurları	Sakizade Kemal Bey
Alemdarzadeler Vapurları	Hacı Derviş Ağazade Ruhi ve Nazmi Efendiler
Kızzade Şevki ve Şürekâsı Vapurları	Hatipzade Emin Efendi
Hilal Vapuru	Yunuszade Şefik Efendi
Kefelizade Vapuru	
İstanbul Vapuru	Altmışdörtzade Hasan ve Biraderleri
Ecnebi Vapurları ve Trabzon Acenteleri	
Pake Vapurları	Nemlizade Mahdumları
Lloyd Tristino Vapurları	Rudolf Barisih
Sroyçi Maritimo Vapurları	Mösyö Radoviç (Ahiren azledildiğinden bu şirkete ait muamelat muvakkaten Lloyd Tristino Acentesi tarafından ifa edilmektedir.)
Doyçe Levantini Alman Vapurları	Hans Hostraser ve Şürekâsı

Kaynak: Trabzon Vilayetine Ait Malumat-ı İktisadiye..., s. 176

Tabloda en fazla dikkat çekici olan unsur Trabzon Limanı’na gelen yabancı kökenli şirketlerin sayısında yaşanan azalmadır. Bu noktadan bakıldığında artık Trabzon Limanı’nın 50-60 yıl öncesine kadar sahip olduğu yoğunluğu kaybetmeye başladığı düşünülebilir.

Yukarıdaki tabloda adı geçen ve Trabzon’a sefer yapan şirketlerden en önemlisi Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi’ydi.¹⁹¹ Adı geçen şirketin 1928 yılında yayımladığı rehberde Karadeniz’deki diğer limanlar hakkında olduğu gibi Trabzon Limanı hakkında bazı bilgiler verildiğini görüyoruz. Adı geçen rehberde Trabzon Limanı hakkında ilk olarak şu bilgiler verilmiştir:

“Karadeniz sahilinde tabiatın bahsettiği bütün güzellikleri Türkiyemizin şirin ve eski bir vilayet merkezi, şark vilayetleriyle İran transit ticaretine mahreç olmak itibarıyla da oldukça mühim ve işlek bir ticaret iskelesidir. Trabzon iskelesine gelip giden vapurlar sahilden

¹⁹⁰ Seyri Sefain İdaresi’nin Trabzon hattı, her hafta bir vapur pazartesi günleri birinci postası saat 12’de Galata rıhtımından hareket ederdi. İkinci posta ise her hafta bir vapur Perşembe günleri saat 16’da yine Galata rıhtımından hareket ediyordu. **Liman Mecmuası**, Teşrin-i Sâni 1927,(7), s. 2.

¹⁹¹ Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi adı altında 9 Eylül 1910 günü resmen kurulan bu şirketin ismi, Türkiye Cumhuriyetinin ilanı sonrası, 597 sayılı kanunla Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi şekline dönüştürülmüştür. İdarenin başına Binbaşı Sadullah Bey getirilmiştir. 5 Şubat 1924 tarih ve 2195 sayılı kararla kurulan şirket Müdafaa-yı Milliye Vekâletine bağlanmıştır. Eser Tutel, **Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası**, İstanbul: İletişim Yayınları, 2006, s.168.

birkaç yüz metre açıkta demirlemekte ve yolcular motor, çapar, kotra gibi vesaitle vapurlara girip çıkmaktadır. İskeleye çıkan yolcu eşyasını otellere ve mahalen saireye nakletmek üzere istenildiği kadar hamal, araba vesaire tedariki kolay olup ücret-i nakliye pazarlık suretiyledir.”¹⁹²

Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi’nce hazırlanan rehberde yolcuların vapura giriş ve çıkışları esnasında ödeyecekleri ücretler hakkında da bilgiler verilmiştir. “*Trabzon’a Gelecek ve Trabzon’dan Gidecek Yolculardan Alınacak Olan Kayık Ücretine Mahsus Tarife*” adıyla verilen çizelge bir bütün hâline getirildiğinde ortaya şöyle bir tablo çıkmaktadır.

Tablo 8: 1928 Yılı İtibarıyla Trabzon’a Gelecek ve Trabzon’dan Gidecek Yolculardan Alınacak Olan Kayık Ücretine Mahsus Tarife

Yolcu Çeşidi	Kuruş
50 kiloya kadar eşyasıyla gelecek bir yolcu (sekiz yaşına kadar olan çocuklar müstesna olup bundan fazla yaşta olan çocuklardan nısfı ücret alınır.	75 kuruş
Alelumum hane eşyasından 25 kilodan yukarı olan mallardan	25 kuruş
Müstakil bir kapıda eşyasıyla beraber gelecek yolcu veya aileden	250 kuruş
Müstakil motor ve çaparda eşyasıyla beraber gelecek yolcu veya aileden	300 kuruş
Fakir ve muhacirinin beherinden,	20 kuruş
Denizde kayık bulunmayıp ta müstakilen bir kayık ihzar ettirmek suretiyle vapura gidip geleceklerden	100 kuruş
Vapura gidip gelmek için seyircilerden	25 kuruş
Aktarma yolcu için	50 kuruş
İfrat-ı askeriyeinin beher neferinden	10 kuruş
Yolcu eşyasından bir hamalın getireceği kadar kayıktan salona nakli	10 kuruş
Vapur iskelesinden yolcu kamarasına ve kamaradan kayığa kadar bir hamalın getireceği eşyadan	15 kuruş

Kaynak: Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi Rehberi, s.356-357

Trabzon Limanı’na haftada iki kez sefer düzenleyen Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi, 1925 yılında yani Trabzon Liman Şirketi kurulana kadar ticari eşyaları da taşıma görevini üzerine almıştı. Fakat bu dönemde Seyr-i Sefain vapurları yabancı şirketlerle mücadele edemediği gibi idare ile Trabzonlu tüccarlar arasında büyük sorunlar yaşanıyor ve bu durum tüccarları yabancı şirketlerin kucağına itiyordu. Trabzonlu bir tüccarın İstikbal Gazetesi muhabirine anlattığı aşağıdaki olay, konumuz açısından son derece ilginçtir:

“Gülcemal Vapuru’na İstanbul’dan mal yükledim. Trabzon’a gidecekti. Bir de işittim ki, Köstence’ye İsmet Paşa’yı almak için hareket etmiş. Tabii bizim mallar da vapurun

¹⁹² **Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi Rehberi**, İstanbul: Matbaa-yı Ahmed İhsan, 1928, s. 355

ambarlarında olduğu hâlde gitti. Vapur Köstence’de on beş gün kadar kaldı. Tekrar İstanbul’a geldi; haftalarca yük aldı. Nihayet Karadeniz hattına çıktı. Bizim mallar ambarda bir ay kadar kaldı. Farelerin elinden un çuvalları delindi.”¹⁹³

Buna benzer bir başka olayla ilgili olarak gazetelere beyanat veren Gümüşhane Mebusu Zeki Bey, vapur seferlerinde yaşanan sorunlardan dolayı Trabzonlu bir tüccarın başına gelenleri şu şekilde ifade etmiştir:

“Salı günü Trabzon’dan hareket eden Reşid Paşa Vapurunun Samsun’a muvasalatını acentesi haber veriyor, aynı zamanda Fransız kumpanyasının her iki vapuru Samsun’da bulunduğu hâlde bu vapurlar, ihzar edilen hamuleyi almak için Müslüman tüccarlara teklif ediyorlar ve diyorlar ki beher tonda size bir buçuk lira tenzilat yapacağız ve navlunda da ayrıca tenzilat yapacağız, yükünüzü bize veriniz. Bizim hamiyetkar olan tüccarlarımız bunu reddediyor ve diyorlar ki hayır biz paramızı kendi bayrağımızı hamil vapurlara ve kendi milletimizin evladına vereceğiz. Ertesi gün Reşid Paşa Vapuru, Çaltı Burnundan görünür görünmez İstanbul’dan aldığı emre binaen derhal geri dönüyor. Zavallı tüccar elini koynuna koyup düşünüyor. Bu sefer, gitmeyip de orada kalan Fransız vapurlarından birine müracaat ediyor. O vakit vapur kumpanyası diyor ki beher tonda üç lira fazla olursa kabul ederiz”.¹⁹⁴

Dönemin yerel basınına ve özellikle İstikbal Gazetesi’ne göz gezdirildiğinde bu dönemde buna benzer birçok olayın yaşandığını görüyoruz. Yerel basın, bu gibi olayların nedenini şirketin elinde fazla vapur bulunmamasına bağlıyordu. Zira Hükûmetin elinde az miktarda vapur olduğu için mal yüklemiş olan bir vapur, herhangi bir resmî iş için rotasını değiştirebilmekteydi. Bu konuda ortaya konan çözüm ise, Müdafaa-i Milliye Vekâleti’ne bağlı olan Seyr-i Sefain İdaresi’nin büyük bir şirkete devredilmesi idi.¹⁹⁵

Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon Limanına sefer yapan şirketlerden biri de Sadıkhade Biraderler Kumpanyasıydı. Meşrutiyetten evvel Trabzon’da yelkenli gemilerle iş gören Sadıkhadeler, meşrutiyetten sonra buharla işleyen bir iki vapur alarak çalışmaya başlamışlardı. Vapurlarla Karadeniz’in umum limanları, Marmara ve Akdeniz Limanları arasında gaz, kereste ile sair yük nakliyatı yapan şirket, 1333/1917 senesinde Yeni Dünya adında 1.000 tonluk bir vapur satın alarak yolcu nakliyatına başlamıştı. Sadıkhadeler, Arslan adlı vapuru satın aldıktan sonra başka vapurlar da alarak millî ve büyük bir vapur kumpanyası hâline gelmişti. Aslında Sadıkhade Biraderler altı kardeş olup bunlar, Ruşen,

¹⁹³ İstikbal, 12 Eylül 1339.

¹⁹⁴ Uğur Üçüncü, İkinci Dönem TBMM’de Bir Muhafifin Portresi Kadirbeyzade Zeki Bey, Konya: Çizgi Kitabevi, 2011, s. 272

¹⁹⁵ İstikbal, 12 Eylül 1339.

Fehmi, Rıza, Arslan, Hüseyin, Nazım Beylerdi ve 1927 yılı itibarıyla şirketin elinde 6 vapur bulunmaktaydı.¹⁹⁶

Trabzon-İstanbul hattında yolcu nakli yapan şirketlerden biri de Yelkencizade Kumpanyasıydı. 1857 yılında Trabzon'da gemicilik faaliyetlerine başlayan Yelkencizadeler, zamanla işlerini ilerleterek büyük bir vapur şirketi kurmuştu. 1927 yılı itibarıyla Vatan, Samsun, Anadolu, Trabzon ve İsmet Paşa adında 5 adet gemisi olan şirketin Vatan, İsmet Paşa ve Samsun gemileri her Çarşamba muntazaman Karadeniz seferi yapardı. Vapurlar her Salı günü Trabzon'dan hareket ederek iskelelere uğrar ve Cumartesi günü İstanbul'a ulaşırdı.¹⁹⁷

Trabzon'da modern bir liman olmadığı için deniz yoluyla yapılan taşımacılıkta en mühim vazifeyi iskeleler görüyordu. Trabzon iskeleleri şehrin hemen ön tarafında bulunuyordu. Bunlar sırasıyla en önde Taş, Gümrük, Yolcu ve Sahil Sıhhiye iskelesiydi. Adı geçen bu iskelelerin bir kısmı denizin yığıldığı kumlarla kısmen kapandığından ancak tek taraflarından istifade edilebiliyordu. Ayrıca deniz derinliği fazla olmadığından ancak küçük çaplı gemi ve motorlar iskelelere yaklaşabilirdi. Bu iskelelerin hepsi, yıldız ve kuzeybatı rüzgârlarının etkisi altında kalıyordu. Bu rüzgârlar özellikle Kasım ayı sonraları hızlı bir şekilde eser ve iskelelerin tahrip olmasına neden olurdu. İskelelere zarar veren bu rüzgârlar fırtına hâline geldiğinde vapurlar, koydan çıkarak şehrin 13-14 km batısında bulunan Akçaabat iskelesine sığınırldı.¹⁹⁸

1.3.4.1. Yolcu İskelesi

Trabzon'da bulunan iskelelerden biri olan yolcu iskelesi, genelde yolcu taşımacılığında kullanılıyor ve aynı zamanda şehrin giriş-çıkış kapılarından birini teşkil ediyordu. Fakat deniz yoluyla Trabzon'a gelenlerin ilk ayak bastıkları yer olan yolcu iskelesinin durumu 1923 yılı itibarıyla oldukça kötüydü. Trabzon yerel basınında konuyla ilgili verilen haberlere bakıldığında, iskelenin içinde derinliği su seviyesine kadar inen geniş yarık ve çöküntüler vardı ve bu durum yolcuların can güvenliği için oldukça tehlikeliydi.¹⁹⁹ Aynı zamanda şehre gelen insanlarda daha ilk anda olumsuz bir intiba bırakan bu durum karşısında harekete geçen Trabzon Meclis-i Umumi'si yolcu iskelesinin tamir edilmesine

¹⁹⁶ **Liman Mecmuası**, Mayıs 1927,(1), s. 17-18

¹⁹⁷ **Liman Mecmuası**, Haziran 1927, (2), s. 8-9.

¹⁹⁸ Genelkurmay Başkanlığı, a.g.e, s. 65

¹⁹⁹ **İstikbal**, 17 Mart 1340

karar vermiştir.²⁰⁰ İhaleye çıkarılan iskele inşası 8.600 lira bedel ile bir İtalyan müteahhide verilmiştir. Tamir müddeti 3 ay olarak kabul edilmiş ve kendisine 500 lira da avans verilmiştir. Ardından İtalyan müteahhit İstanbul'a giderek bir dalgıç ile birkaç usta getirmiş ve işe başlamıştır.²⁰¹ Fakat iskele inşası için 3 ay müddet verilmesine rağmen İtalyan müteahhit bir türlü iş yapmıyor buna bahane olarak da kış mevsimini gösteriyordu. Bu durum, şehir halkını çok güç durumda bırakmıştı. Zira daha önceleri çöküntü ve yarıklardan şikâyet eden halk, şimdi de yarıda kalan ve adeta bir şantiyeyi andıran iskelenin bu görünümünden rahatsızdı. İtalyan müteahhidin bu sorumsuz hareketleri ve bir türlü bitmeyen inşaat, zamanla yerel basına şu şekilde aksetmişti:

“Şimdi deniz, fırtınalardan sonra geriye çekilmiştir. Meclis-i Umumi, iskeleden 60000 lira kadar para alıyor. İskelenin yapılmamasına ortada maddi bir mani yoktur. Öyle olduğu halde tam ameliyatın müsait olduğu bir zamanda iskelenin tamir edilmemesi ve yaza tehir edilmesi cidden ayıptır. Yolcuların vapurlara giderken demirlerin üzerinden geçişi, kalabalık günlerde çektiği müşkülât göz önüne alınıp iskelenin bir an evvel tamir edilmesi lazım.”²⁰²

Gazetede de ifade edildiği gibi oldukça ilkel bir durumda olan yolcu iskelesinin bu durumu yolculuk yapmak isteyen kişileri oldukça zorluyordu. Neticede bir kısmı yapıp bir kısmı kendi haline bırakılan yolcu iskelesinin durumu iyi niyetli çabalara rağmen eski görünümünü koruyordu. Zira 1935 yılına gelindiğinde iskele üzerinde ciddi bir tamirat yapılmadığı ve yıllardır eksikliği görülen hususların hiçbirinin düzelmediği görülmektedir. Tüm bunlara ilaven 1935 sonbaharında yağın yağmurlar nedeniyle iskelede büyük hasarlar meydana gelmişti.²⁰³

Yolcu iskelesi dâhilindeki bu sıkıntıların yanı sıra iskelenin çevresi de perişan bir vaziyetteydi ve bu durum yıllar geçse de bir türlü düzelmiyordu. Zira 1948 yılında yolcu iskelesi ve çevresini tarif eden Şevket Çulha, bu konuda şu ifadeleri kullanmıştı:

“Bir şehrin methalinden içini görmek mümkündür, Trabzon'a dışarıdan gelenler şehrin harap ve perişan kapılarından içeri girerlerken hayal kırıklığına uğruyorlar. Değirmendere, Ayasofya kapılarıyla yolcu iskelesine bir göz atınız. Bir yanda, taş toprak yığınları, yıkık ve ömürlerini çoktan dolduran kulübeler bozuk ve kambur yollar. Diğer yandan çöplükler, inşaat artıkları ve iskelemiz Arap saçı gibi karma karışık.”²⁰⁴

Yazarın tarifine ek olarak yolcu iskelesinin hemen yanında peremecilere ait olan kulübelerin görüntüsü, şehre ilk gelen yolcu ve misafirlerde oldukça kötü bir izlenim

²⁰⁰ **İstikbal**, 8 Nisan 1340

²⁰¹ **İstikbal**, 1 Teşrin-i Sâni 1340

²⁰² **İstikbal**, 19 Şubat 1341

²⁰³ **BCA**, 030.10/118.822.10

²⁰⁴ **Yeni yol**, 19 Mart 1948

bırakıyordu. Ayrıca burada görev yapan peremeci ve kayıkçıların gerek giysileri gerek tavırları oldukça kabaydı.²⁰⁵ Bunun yanında iskelede çalışan kayıkçıların keyfi tutumları da yolcuları zor durumda bırakıyordu. Sık sık tarife haricinde insanlardan para alan kayıkçılar,²⁰⁶ vapurlardan yolcu almak için vaktinde gelmeyen motorlar,²⁰⁷ zaman zaman elektrik kesintileri sebebiyle yaşanan aksaklıklar bu dönemde sıkça görülen manzaralardı.

1.3.4.2.Gümrük İskelesi

Trabzon'da faaliyet hâlinde bulunan iskelelerden biri olan ve daha çok ticari değeri olan malların sevk edildiği yer olan gümrük iskelesi, Trabzon'un iktisadi hayatında en kilit noktalardan birini teşkil ediyordu. Uzunluğu 60, eni 10 metre olan, 8-12 ton hamuleli 3 çapının yaklaşabildiği ve sükûnetli havalarda 4 çaparla da iş görülebilen bu iskele, demir profiller üzerine inşa edilmiş,²⁰⁸ üst kısmı ahşap bir vaziyetteydi. Elektrik donanımı olan ve 2 tonluk elle çalışan bir cereskalı bulunan iskelede, 2 tonluk eşya ve ambalajlar ve buna benzer ticari mallar sevk olunurdu.²⁰⁹ Bunun yanı sıra Trabzon'daki gümrük iskelesinin bulunduğu bölgede 70 metre uzunluğunda bir rıhtım bulunuyordu ve mavnalar tahmil ve tahliyelerini burada yapıyordu. Yetkililer, bu rıhtımın kenarının taranması ve 300 metre daha uzatılması suretiyle tahmil ve tahliyenin sert havalarda da kolaylıkla yapılabileceğini ifade ediyorlardı.²¹⁰

Şehir ekonomisi için oldukça önemli bir yer olan bu iskele, 1921 yılında oldukça kötü bir durumdaydı. İskelenin vaziyeti karşısında harekete geçen Trabzon Vilayet Meclisi, gümrük ve yolcu iskelelerinin tamiri konusunda harekete geçmiş ve alınan kararda “*Rüsumat İdaresi önünde bulunan emval ve emtia-i ticariyenin ithal ve ihracatına mahsus demir iskele ile yolcuların mürur ve uburuna mahsus taş iskelenin tavzih ve tamiri*” karara bağlanarak derhal faaliyete geçilmesine karar verilmiştir. Zira o günlerde Rüsumat İskelesi'nin bulunduğu mevkide deniz mahalli sığlaşmış ve bu yüzden ticari eşyaların ithal ve ihracatında birçok sorunlar ortaya çıkmıştı. Ayrıca denizin azgın zamanlarında tüccar mallarında zararlar meydana geliyordu. Neticede Vilayet Meclisi, bu iki iskele için gerekli olan meblağı belirleyerek bir sonraki yılın bütçesine koymuştur. Rüsumat İdaresi'nin

²⁰⁵ **Yeniyol**, 10 Birinciteşrin 1936

²⁰⁶ **Halk**, 2 Ağustos 1934

²⁰⁷ **Yeniyol**, 17 Temmuz 1940

²⁰⁸ Genelkurmay Başkanlığı, a.g.e, s.65

²⁰⁹ “Refik Koraltan Tarafından 1939 Yılında Dâhiliye Vekâleti'ne Yazılan Rapor”, **Yayınlanmamış Rapor**, Trabzon 1939, s. 7

²¹⁰ **BCA**, 030.10/27.153.2

hazırladığı plan gereğince başlayan çalışmalarda Ticaret Odası azalarından Hatipzade Mustafa, Belediye azalarından Emir Alizade Hami, Baş Mühendis Nafiz ve tüccarlardan Osman Babazade Osman, Kitapçızade Mehmet ve Subaşızade İhsan Efendilerden oluşan bir komisyon kurulmuş ve adı geçen tamir işlerini yürütmekle görevlendirilmişlerdir.²¹¹

Gümrük İskelesi, sağladığı gelir sebebiyle aynı zamanda çeşitli kurumlar tarafından işletilmek istenen cazip bir yerdi. Cumhuriyetin ilk yıllarında Rüşumat İdaresi'ne ait olan bu iskele için zamanla Trabzon Belediyesi, hak iddia etmeye başlamıştır. Zira 1931 yılında Trabzon Belediyesi, gümrük iskelesinin kendilerine devredilmesi yönünde bazı çalışmalar yapmaya başlamıştır.²¹² Belediye'ye göre bu iskele, vaktiyle belediyece yapılmış ve zaruret dolayısıyla, "*devri sabıkta sadır olan irade üzerine*" bedeli mukabilinde Rüşumat'a satılmıştı. Anlaşıldığı kadarıyla Belediye, iskeleyi yeniden alabilmek için çeşitli makamlara müracaat etmiş fakat bir sonuç alamamıştı. Hatta Mustafa Kemal'in gelişi sırasında gümrük iskelesinin Belediyeye devri talep edilmişti. Fakat bu iki konuda da istenilen sonuç elde edilememişti. Bu nedenle belediye üyeleri, haklarının başkaları tarafından gasp edildiği iddiasındaydı ve onlara göre Samsun'da da buna benzer bir durum yaşanmış ve Belediye iskeleyi geri almayı başarmıştı. Sonuç olarak bu konunun mahkemeye taşınması için daimi encümene yetki verilmiş ve bu mesele için yargı süreci başlatılmıştı.²¹³ Yargı sürecinden istenen karar çıkmayınca Trabzon Belediyesi, Moloz mevkiinde kendine ait ayrı bir iskele inşa ettirmiştir.

1.3.4.3.Mendirek İskelesi

Trabzon'da bulunan ve daha çok hayvan nakliyatında kullanılan mendirek iskelesi etrafında, Ruslar tarafından yapılmış olan bir mendirek bulunuyordu. İnşa edildiği dönemde bu mendireğe 2000 ton ağırlığından iki vapur rahatça yaklaşır ve buraya döşenen çift hat dekovil vasıtasıyla süratle tahmil ve tahliye işleri yapılırdı. Fakat zamanla bu dekovil hatları çürümüş ve mendireğin büyük bir kısmı denize karışmış, kara tarafında kalan aksamından da mevcut bloklar denize yuvarlanmak suretiyle büsbütün harabe hâline gelmiştir.²¹⁴ Bundan istifade eden bazı uyanık vatandaşlar dekovil malzemelerini izin almadan kullanmaya başlamıştır. Bu durum üzerine harekete geçen yetkililer, ilanlar yayımlayarak bir ay içinde

²¹¹ **İstikbal**, 30 Teşrin-i Evvel 1337

²¹² **Trabzon Belediyesi Meclis Zabıtları**, (bundan sonra TBMZ şeklinde gösterilecektir), 29 Kasım 1931.

²¹³ **TBMZ**, 24 Nisan 1932

²¹⁴ Koraltan, a.g.r, s. 8.

alınan malzemelerin geri getirilmesi gerektiğini ifade etmişlerdir. 22 Ağustos 1920 tarihinde Trabzon vilayet makamı tarafından verilen ilanda, dekovil malzemelerini geri getirmeyenlerin şiddetli cezalara çarptırılacağı bildirilmiştir.²¹⁵ Bir süre sonra kaçakçılığın önüne geçmek ve Ruslardan kalan dekovil malzemelerini değerlendirmek amacıyla bu malzemeler için bir müzayede tertip edilmiştir. Söz konusu müzayede ile ilgili verilen ilanlarda; Trabzon'da mendirek iskelesi ve civarında ve Erzurum şosesiyle Akçaabat Kasabası'nda mevcut demirler ile dekovil malzemelerinin kilosunun 1420 kuruştan açık artırmaya çıkarıldığı ve 19 Eylül 1923 gününden 26 Eylül gününe kadar bu demir malzeme listesinin askılara asıldığı, talip olanların depozito akçelerini yatırdıktan sonra Meclis-i İdare-i Vilayete müracaat etmeleri gerektiği ifade edilmiştir.²¹⁶ Söz konusu müzayedeye Ankara'dan başvuran bir kişi, buradaki demir vagonları satın almak istemişse de Maliye Vekâleti ile fiyat hususunda anlaşamamıştır. Ardından bir Amerikalı firma, 2 milyon sterline mendirek etrafında bulunan malzemeyi satın almak için harekete geçmiş fakat yine kayda değer bir gelişme yaşanmamıştır.²¹⁷ Bunun üzerine 1924 yılında Orman İdaresi, Değirmendere mendireği üzerinde bulunan vagon demirleri ve rayların bir kısmını teslim almıştır.²¹⁸ Orman İdaresi burada bulunan demirlerin bir kısmını almış fakat işine yaramayanları geri bırakmıştır. Bu nedenle 1925 yılına gelindiğinde bu demirlerin büyük bir kısmı hâlâ yerinde duruyordu. Dekovil hattından arda kalan demirler ile ilgili 1925 yılında yer alan bir gazete haberi bu tespitimizi doğrulamaktadır. Adı geçen haberde şu ifadelere yer verilmiştir:

“Ruslar zamanından kalma iskelede birçok dekovil demirleri vardır ki senelerden beri yağmurun, dalgaların altında çürüyüp gitmektedir. Son fırtınalarda bir kısmını da deniz çekmiştir. Bu demirler hükûmete lazımsa veyahut bir işe yararsa oradan kaldırılınsın, değilse ilan edilsin belki fukara halkın işe yarar da inşaatta şurada burada kullanılsın bittabi bu da bir kârdır. Hâlbuki bugün ki şekilde zarar meydana.”²¹⁹

Trabzon'da Ruslardan kalan eski mendirek etrafında bulunması nedeniyle mendirek iskelesi adıyla anılan bu iskele zamanla Trabzon Liman İnhisarı Türk Anonim Şirketi tarafından kullanılmaya başlanmıştır. Fakat vinç ve elektrik tertibatı bulunmayan mendirek

²¹⁵ **İstikbal**, 22 Ağustos 1336

²¹⁶ **İstikbal**, 23 Eylül 1339

²¹⁷ **Bir Ömür Bir Şehir Trabzonlu Gazeteci Cevdet Alap'ın Anıları**, Haz: Hikmet Aksoy, Trabzon: Trabzon Gazeteciler Cemiyeti Yayınları, 2008, s.47

²¹⁸ **İstikbal** 4 Mart 1340

²¹⁹ **Yeni yol**, 15 Kânun-ı Sâni 1341

iskelesi, 1939 yılı itibarıyla sadece askeri malzeme ve kısmen insan nakline müsait bir durumdaydı.²²⁰

1.3.4.4.Moloz İskelesi

Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon'da bulunan iskelelerden biri de Moloz İskelesi'ydi. İlk olarak 1931 yılında Belediye tarafından Moloz mevkiinde inşa olunması düşünülen iskelenin keşif ve projeleri tanzim edilmiş, eksiltmeye konulmuş ise de talip çıkmadığından tehir edilmişti.²²¹ 1933 yılında kesin olarak yapımına karar verilen iskele, beton ayaklar üzerinde yapılmış ve ilk planda 50 metre uzunluğunda olması düşünülse de daha kuvvetli olması için 45 metre uzunluğunda yapılmasına karar verilmiştir. Senelik 10 bin lira gelir getireceği ümidiyle yapılan iskele²²² daha yapım aşamasında fırtına ve rüzgârların tesiriyle hasar görmüştür. Bu durum ilk anda kafalarda soru işaretleri bırakırken, 1935 yılı itibarıyla Trabzon Belediyesi'ne karşı muhalif tavrıyla bilinen Yeniyol Gazetesi bu inşaatla ilgili çeşitli eleştiriler getirmiştir. Bu eleştirilerden biri olan ve 2 Ekim 1935 tarihinde neşredilen bir haberde şu ifadeler yer verilmişti:

“Son büyük fırtınada molozda bulunan belediye iskelesinin daha şimdiden çok fena bir halde zorlandığı ve iskele, denize girdikten sonra içeri doğru uzatılmaya başladıktan sonra denize karşı mukavemet edebilmesinin çok şüpheli olduğu, geçenlerde şehre gelen liman mütehassısları tarafından söylenmektedir.”²²³

Her ne kadar bazı çevrelerce eleştirilse de Moloz İskelesi, zamanla Trabzon Belediyesi'nin en önemli gelir kaynağı hâline gelmiştir.

1.3.4.5.Gazhane İskelesi

Trabzon'un Değirmendere mevkiinde mazisi oldukça eskiye dayanan gazhane binası vardı. Fakat bu bina 1923 sonrasında artık ihtiyaca cevap verecek durumda değildi. Bu durumu dile getiren Halk Gazetesi yazarı H.Nemlioğlu gazhane binası ve iskelesinin durumunu şöyle tasvir etmiştir:

“Senelerden beri sürüp gelen başlıca ihtiyaçlarımız içinde bulunan gazhane binası vardır. Bugünkü haliyle şehrin gaz depoluğunu yapmaktan uzak bulunan dar ve hiçbir gün ihtiyacı görecektir mevkiye çıkmamış olan gazhane göz önündedir. Daha şu şehrin ihtiyacına cevap verecek durumda değilken birde Erzurum ve Gümüşhane ve havalisinin akaryakıtlarının buradan geçmeye başlaması işi biraz daha sıkıştırmış, bina ihtiyacını artırmıştır. Fakat biz hala o köhne bina ile bütün ihtiyaca cevap verecek durumda olduğumuzdan, yeni bir

²²⁰ Koraltan, a.g.r, s. 9.

²²¹ TBMZ, “1931 Yılı Mesai Raporu”, 5 Kasım 1932

²²² Halk, 30 Eylül 1935

²²³ Yeniyol, 2 Birinciteşrin 1935

gazhane deposu yapmamakta ısrar ediyoruz. Gaz, benzin ve mazot yüklü olarak gelen motorları yerinde günlerce bekletiyoruz. Çünkü gazhanede bin teneke benzin alacak yer yoktur. Boşalacak ki motorlar yükünü çıkarabilsin. Bina bu halde iken diğer yanda gazhanenin önünde duran gaz iskelesi vardır ki görülmeye layık bir haldedir. Erzurum, Gümüşhane bölgelerinin akaryakıtları buradan geçtiğine göre elinizde bir varidat kaynağı var demektir. Fakat kifayet edemeyen bina yüzünden buraların da başka yollara döneceği tehlikesiyle karşı karşıyayız”²²⁴

1939 yılı itibarıyla Değirmendere’deki gazhane binasına²²⁵ ait olan, uzunluğu 50 eni 3 metre genişliğinde, baş tarafı “*altı kadem*” su, geri kalanı kumsal olan bir gazhane iskelesi mevcuttu. Müstakil olarak gazhaneye ait olan bu iskelede 8-12 ton taşır iki çapar iş görürdü. İskele aynı zamanda yolcu nakline de elverişli durumdaydı.²²⁶ 1929 yılında geniş çaplı bir tadilat yapılan ve mükemmel bir hâle getirilen iskelenin eni 5 metreye çıkarılmıştır. Buradan gaz tahmil ve tahliyesi ile ayrıca acil durumlarda ufak çapta eşya nakli yapılırdı. Karayel ve yıldız rüzgârı estiği zamanlarda istifade edilmeyen iskelede herhangi bir “*kuvve-i muharrike*” tesisatı bulunmuyordu.²²⁷

1.3.4.6. Taş İskele

Trabzon’da faaliyet hâlinde bulunan iskelelerden biri de 37 metre uzunluğunda ve 10 metre genişliğinde olan, taştan inşa olunduğu için adına Taş İskele denilen mahaldir.²²⁸ Taş doldurularak inşa edilen iskelenin, kuzey rüzgârlarından etkilenmemesi için etrafına kayalar dökülmüştür. Dalga ve suların buraya dolması ihtimaline karşı iskele boyunca ve iki metre irtifasında siperler inşa edilmiştir. Taş iskele, şekli dolayısıyla küçük mikyasta bir mendirek ise de kuzey rüzgârlarının meydana getirdiği olumsuzluklardan etkilenmektedir. Bu iskele üzerinde el ile çalışan iki “*kuvve-i muharrike*” vardı, bunlardan biri 3, diğeri 4 ton kaldırılabiliyordu. Taş iskelede kamyon, top, araba, hayvanat, insan vs. gibi hemen her şey nakledilebilirdi.²²⁹

²²⁴ **Halk**, 15 Eylül 1949

²²⁵ 1931 yılında Trabzon Belediyesi’ne ait olan bu binanın dışı 10 bin, içindeki maddeler de 60 bin liraya Anadolu Sigorta Şirketi’ne 1 yıllığına sigorta ettirilmiştir. **Reklam**, 29 Temmuz 1931

²²⁶ Koraltan, a.g.r, s. 9.

²²⁷ Koraltan, a.g.r, s. 10.

²²⁸ Genelkurmay Başkanlığı, a.g.e, s.65

²²⁹ Koraltan, a.g.r, s. 7.

1.3.4.7. Sahil Sıhhiye İskelesi

Trabzon’da yukarıda verilen iskelelerin²³⁰ haricinde bir de Sahil Sıhhiye İskelesi vardı. Uzunluğu 16, eni 3 metre olan ve bir tonluk kayak ve motorların yaklaşabildiği bu iskele, diğer iskelelerin aksine daha az kullanılmaktaydı.²³¹

1.4.İthalat ve İhracat

Trabzon, bulunduğu konum itibarıyla gerek İran transit eşyasının gerek İstanbul ve diğer büyük şehirlerden gelen ticari malların iç bölgelere sevk edildiği ihraç merkezi özelliğine sahipti. Bu sebeple, şehirde ihracat ve ithalat faaliyeti üzerine iş yapan birçok tüccarın bulunduğunu görüyoruz. Bu kapsamda 1927 yılında Trabzon’da ithalat ve ihracat işi yapan firmalar aşağıda gösterilmiştir.

Tablo 9: 1927 Yılı İtibarıyla Trabzon’da İthalat ve İhracat Faaliyeti Yapan Bazı Firmalar

Firma Adı	Yeri
Erzurumluzade Ali Rıza ve Şeriki	İskele Caddesi
Altmışdörtzade Hasan ve Biraderleri	İskele Caddesi
Hacı Arif Hafızade Hayri ve Şeriki	İskele Caddesi
Hasırzade Ahmet Fethi Efendi	İskele Caddesi
Hatipzade Emin ve Mahdumları	Meydan-ı Şarki
Seyid İsmailzade İsmail Hakkı	İskele Caddesi
Fartev Kontri	Şems Oteli Karşısında
Feodor İvaneviç Foznemeşov	Kunduracılar
Karagözidi Sutiri Efendi	Kunduracılar

Kaynak: 1926-1927 Türkiye Salnamesi, s. 736

Trabzon, sadece İran ve Kafkasya ile değil aynı zamanda sahil kesimi ve iç kısımlarda da önemli bir bölgeye hizmet eden merkezî bir liman özelliği göstermekteydi. Trabzon’un bu bölgeler ile yapmış olduğu ticaret İran ve diğer Kafkas sahilleri ile yapılan ticaret kadar önemli boyutlarda değildi fakat bir ihracat noktası olması itibarı ile Trabzon, bu bölgelerde üretilen ürünlerin ihraç edilme noktası ve aynı zamanda da civar bölgelerin

²³⁰ Trabzon’da sadece merkez kazada değil ilçelerdeki iskelelerinde durumu pekiyi değildi. Mesela Vakfıkebir İskelesi’nden hemen her yıl 500 bin kilo yağ, yüz binlerce kilo fındık, fasulye, patates, soğan yüklenip Samsun ve İstanbul pazarlarına gönderilir, Akçaabat iskelesinden hemen her yıl 3,5 milyon kilo tütün yüklenirdi. Sürmene ve Of iskeleleri de hemen hemen aynı ticari hareketliliğe sahip olmasına rağmen adı geçen iskelelerin hiç birinde dalga kıran veya buna benzer gemileri fırtınadan koruyacak bir donanım bulunmadığı gibi kayak ve motor gibi küçük deniz vasıtalarının yaklaşmalarına yarayacak iskele dahi bulunmuyordu. **BCA**, 490.01/716.446.1

²³¹ Koraltan, a.g.r, s. 10.

ihtiyaçlarını karşılayan bir merkez konumundaydı. Daha detaylı bakıldığında ise Trabzon, Avrupa menşeli tekstil ürünlerinin geldiği başlıca nokta ve bunları sahil kesimindeki diğer yerlere ve iç kısımlara aktaran bir ara liman zelliğindeydi.²³² Bu kapsamda başta tekstil ürünleri olmak üzere i ve kıyı şehirleri ile ticari faaliyetlerde bulunan firmalardan biri de Narmanzadeler, diğer adıyla Erzurumlu Mehmedler Firmasıydı. Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon’un en önde gelen manifatura ticarethanelerinden biri olan bu firma, Narmanzade Mehmed ve Hacı Ali Hafızzade Mehmed Beyler tarafından işletiliyordu. Erzurumlu Mehmedler olarak tanınan ve iplik, manifatura, fındık ve kantariye işiyle meşgul olan bu firma Trabzon’da, Erzurum yolu üzerinde bulunuyordu. İstanbul, Samsun, Erzurum gibi şehirlerde şubeleri bulunan Narmanzadeler, yurt dışından ve İstanbul’dan getirttikleri malları özellikle Kars, Erzurum, Erzincan, Artvin, Rize, gibi doğu vilayetlerine sevk ediyordu. Bu sevkiyat sırasında en önemli merkez ise Trabzon’du.²³³

Erzurumlu Mehmedlere ait elimizde bulunan belgelere bakıldığında firmanın, Erzurum şubesi ile sıkı bir irtibat hâlinde olduğu görülür. Zira Narmanzadeler Firması’nın Erzurum acenteliğini yürüten Narmanzade Hafız Bey tarafından 9 Temmuz 1923 tarihinde Erzurum’dan gönderilen bir mektupta daha önce Gümüşhaneli Katırcı İbrahim oğlu Hasib Ağa tarafından getirilen mallar arasında 2 denk malın eksik olduğu ve bu denklerin içinde hangi mallardan ne kadar bulunduğu hakkında bilgiler verilmiştir. Söz konusu mektupta verilen bilgilere göre 20-25 top miktarında kumaş ile 1 top sargı bezi, 6 top çuval ve 3 top ip Erzurum’a ulaştırılamamıştı. Mektubun devamında verilen bilgilere göre Gümüşhaneli Katırcı İbrahim oğlu Hasib Ağa aracılığıyla gönderilen 42 denk manifaturadan 2 denk mal eksik gelmişti. Bu iki denk malın değerı 536 liraydı.²³⁴ 16 Ağustos 1923 tarihinde Erzurum’dan gelen bir başka mektupta, Katırcı Ali Ağa ile gönderilen malların zamanında teslim alınıp yol ücretlerinin ödendiği, gönderilen malların Trabzon’da balya haline getirildiği, bu mallardan 24 top muhtelif elbiselik kadife, panama cinsi kumaşın bir an önce gönderilmesi gerektiği ifade ediliyordu.²³⁵ 20 Ağustos 1923 günü Erzurum’dan gelen mektupta, nakliye creti karşılığında Trabzon Otomobil şirketi Direktörü Hamdi Efendi’ye 1.000 lira takdim edildiği, daha fazla ödeme yapılmak istense de 5.000 liralık bir poliçe

²³² zgr Yılmaz, **Tanzimat Döneminde Trabzon**, Basılmamış Doktora Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Tarih Programı, Ekim 2012, s. 174

²³³ Firmanın yazışmaları ve telefon rehberine bakıldığında neredeyse bütün Doğu Anadolu ve Doğu Karadeniz şehirlerine mal gönderdiği anlaşılmaktadır. **Başkaya zel Arşivi**, Trabzon.

²³⁴ “Hacı Alizade Mehmet Bey’e Gönderilen Mektup”, **Başkaya zel Arşivi**, Erzurum 1339

²³⁵ “Hacı Alizade Mehmet Bey’e Gönderilen Mektup”, **Başkaya zel Arşivi**, Erzurum 1339

ödemesi nedeniyle ancak bu kadar para gönderilebildiği bildirilmiştir.²³⁶ 24 Mart 1924 tarihli mektupta ise Erzurum şubesinin bir yıllık hesaplarının toplanarak 5 kıta bilanço hâlinde Trabzon'a sunulduğu, Arapzade Satı Efendi emrine verilen çekin tediye edildiği ifade edilmiştir.²³⁷ Ercişlizade Abdülrezzak Bey tarafından kaleme alınan 6 Nisan 1924 tarihli mektupta, İstanbul'a giden Hacı Ali Hafızzade Mehmed Bey'e hitaben iyi dilekler sunulduktan sonra, sipariş edilen dokumaların henüz Erzurum'a ulaşmadığı bildirilmiştir.²³⁸ Aynı kişi tarafından 15 Haziran 1924 tarihinde gönderilen mektupta, kamyoncu Tefvik Beyle gönderilen 10 denk maldan geride kalan 3 dengin de salimen Erzurum'a ulaştığı belirtiliyordu.²³⁹ 20 Haziran 1923 günü Ercişlizade'den gelen bir diğer mektupta Trabzon şubesinden talep edilen 14 batman 2 kıyyeden oluşan eşyanın Gümüşhaneli Katırcı Ali Ağa ile gönderildiği ve nakliye ücretinin de peşinen ödendiği belirtilmiştir.²⁴⁰ 26 Haziran 1924 tarihli mektupta Trabzon'dan gönderilen mal sandıklarının üzerlerine muşamba çekilmesi istenirken, aksi takdirde yağmur nedeniyle malların zarar görebileceği ifade edilmiştir.²⁴¹ 24 Temmuz 1924 günü Narmanzade Hafız Bey tarafından kaleme alınan mektupta, Katırcı Osman oğlu Ali Ağa ile gönderilen 19 denk malın Erzurum'a ulaştığı ve bunlara 100 lira nakliye ücreti verildiği bildirilmiştir. Mektubun devamında verilen bilgilere göre, Kars'ta Hacı İsmailzade Mustafa Efendi'ye ait olmak üzere Katırcı Ali Çavuş eliyle gönderilen 19 parça eşyanın teslim alınıp mumaleyle Mustafa Efendi'ye teslim edilmiş ve nakliye ücreti olarak 60 liranın Ali Çavuş'a verilmişti. Bu günlerde İstanbul'dan gönderilecek olan malların uygun ücretlerle Erzurum'a havale edilmesi isteniyordu.²⁴²

Daha çok manifatura ve kantariye işiyle meşgul olan Narmanzadeler, Erzincan'a da mal gönderiyordu. Zira 15 Eylül 1929 günü Erzincanlı Dervişoğlu Hüseyin Bey'den Trabzon'a gönderilen bir mektupta, ellerinde 2000 okka fındık kaldığı, daha fazla fındık almak için kendilerine fiyat listesi gönderilmesi hususunda Hacı Ali Hafızzade Mehmed Bey'den yardım talep ediliyordu.²⁴³

²³⁶ "Hacı Alizade Mehmet Bey'e Gönderilen Mektup", **Başkaya Özel Arşivi**, Erzurum 1339

²³⁷ "Hacı Alizade Mehmet Bey'e Gönderilen Mektup", **Başkaya Özel Arşivi**, Erzurum 1340

²³⁸ "Hacı Alizade Mehmet Bey'e Gönderilen Mektup", **Başkaya Özel Arşivi**, Erzurum 1340

²³⁹ "Hacı Alizade Mehmet Bey'e Gönderilen Mektup", **Başkaya Özel Arşivi**, Erzurum 1340

²⁴⁰ "Hacı Alizade Mehmet Bey'e Gönderilen Mektup", **Başkaya Özel Arşivi**, Erzurum 1339

²⁴¹ "Hacı Alizade Mehmet Bey'e Gönderilen Mektup", **Başkaya Özel Arşivi**, Erzurum 1340

²⁴² "Hacı Alizade Mehmet Bey'e Gönderilen Mektup", **Başkaya Özel Arşivi**, Erzurum 1340

²⁴³ "Hacı Alizade Mehmet Bey'e Gönderilen Mektup", **Başkaya Özel Arşivi**, Trabzon 1929

Trabzon piyasasında Erzurumlu Mehmedler olarak tanınan bu firma Rize ve Artvin gibi kıyı vilayetleriyle de iş yapıyordu. Mesela 29 Mayıs 1923 tarihinde Sabuncuzade İbrahim ve Mahdumları adına yazılıp Trabzon’a gönderilen mektupta, Rize tüccarlarından Sarızade Ömer Efendi eliyle 600 lira tutarında bir paranın Trabzon’a gönderildiği, bu paranın 500 lirasının Artvin tüccarlarından Hacı Alizade Yusuf Efendi’nin, geriye kalan 100 liranın Hafız Ağazade İbrahim Efendi’nin hesabına işlenmesi rica ediliyordu.²⁴⁴

Fransa, Almanya, İsviçre gibi ülkelerden mal getirterek pazarlayan Narmanzadeler, daha çok İstanbul piyasasından mal alıyordu. İstanbul’dan aldığı eşyayı deniz yoluyla Trabzon’a getiren Narmanzadeler, gelen malların cinsini, kilosunu, titiz bir şekilde tutuyordu. İthal edilen malların gösterildiği ve beyanname adı verilen bu belgelerden birinde, “*Trabzon’da Narmanzade Hacı Mustafa ve Hacı Alizade Mehmed Efendilere Dersaadet’ten Millet Vapuru’yla transit olarak gönderilen 5 parça eşyanın bir kıta beyannamesidir.*” ifadesi kullanılıyordu. Gönderilen 5 parça eşya ise panama cinsi çeşitli kumaş ve düğmelerden ibaretti.²⁴⁵ İstanbul’dan satın alınan mallar ilk olarak orada gemiye yükleniyordu. Bununla ilgili 1924 yılına ait bir makbuzda verilen rakamlara bakıldığında Hacı Alizade Mehmet Bey tarafından 1240 metre kaput bezi için 2 kuruş 57 para mavna ücreti, 98 para gümrük hamaliyesi, 200 kuruş iskele resmi, Tayyare Cemiyeti’ne yardım parası ve işlem ücreti adı altında çeşitli ücretler ödenmişti.²⁴⁶

Narmanzade Firması’na ait elimizde bulunan bilgi ve belgelere genel olarak bakıldığında Trabzon’un ithalat ve ihracat faaliyeti yönünden oldukça işlek bir şehir olduğu açıkça ortaya çıkmaktadır. Zira deniz yoluyla Trabzon’a getirilerek Gümüşhane, Bayburt, Erzurum, Kars, Muş, Erzincan, Artvin, Rize gibi vilayetlere gönderilen kumaş, manifatura, fındık ve diğer malzemelerin sevkinde en önemli durak yeri, Trabzon ve Trabzon Limanıydı. Buradan deve, katır ve daha sonraları kamyonlarla iç bölgelere sevk edilen mallar Trabzon-Erzurum transit hattı üzerinde işlek bir ticari faaliyetin yaşanmasına sebep oluyordu.

²⁴⁴ “Hacı Alizade Mehmet Bey’e Gönderilen Mektup”, **Başkaya Özel Arşivi**, Trabzon 1339

²⁴⁵ **Başkaya Özel Arşivi**, İstanbul 1924

²⁴⁶ **Başkaya Özel Arşivi**, İstanbul 1924

1.4.1.İran Transit Eşyası İhracı

Trabzon'un ticari yönden sahip olduğu en önemli özelliği, tarihî İran yolunun Karadeniz'e açılan kapısı olmasıydı. İran transit ticaretinde kilit bir noktada olan Trabzon, bu konumunu Birinci Dünya Savaşı'na kadar bir şekilde muhafaza etmiş fakat Savaş yıllarındaki Rus işgali ve muhacirlik ve bu dönemde yaşanan güvenlik sorunları transit ticaretin başka mecralara kaymasına neden olmuştur. Nitekim 1914 senesine kadar ortalama olarak her sene 40-50 bin tona ulaşan transit ticaretinde bu tarihten sonra gözle görülür bir düşüş yaşanmıştır.²⁴⁷ Yaşanan bu düşüşün ardından oldukça kazançlı olan İran transisinin kaymağını Ruslar yemeye başlamıştı. Zira Rusların, İran içlerine demiryolu bağlantısı kurması ve Batum'u bir ticaret merkezi hâline getirme çalışmaları, Trabzon'dan yapılan transit ticarete büyük darbe vurmuştu.

Trabzon, tarihî İran transisinin büyük bir kısmını Ruslara kaptırmıştı fakat yol üzerinde halen daha develerle mal taşıyan belli bir tüccar grubu bulunuyordu. Bu da bize gösteriyor ki Ruslar, Trabzon-Tebriz hattının işlevini azaltsa da onu tamamen bitirememişti.²⁴⁸ Cumhuriyetin ilk yıllarında deve kervanlarıyla yapılan transit faaliyet, eski kapasitesinde olmasa da yine de sürmekteydi. Zira 1922-1929 arasında İran'dan transit olarak gidip-gelen eşya, 95.000 kilo deve yüküydü ve bu eşyanın adı geçen süre zarfında nakliye ücreti ve diğer masraflar dâhil Türkiye'ye bıraktığı para 13 milyon liradan fazlaydı.²⁴⁹ Bu rakamlardan da anlaşıldığı gibi Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon, İran transit ticareti kısıtlı kapasitede de olsa devam ediyordu.

İran'dan İstanbul ve Avrupa'ya buralardan da İran'a gönderilen malların dağıtım merkezi konumunda olan Trabzon, bu vasfından dolayı ihracat faaliyetlerinin yoğun olduğu bir şehirdi. Genel olarak İran'dan Türkiye'ye gelen mallar, kına, şal, halı, pirinç, muhtelif üzüm, kuru meyve, iplik ve mamulâtıydı. Bunlar içersinde kına, Anadolu kadını için zarurileşmiş bir ihtiyaç gibiyken, halı da Anadolu halkının yüksek tabakasının gözünde önemli bir eşyaydı. Kışmış denilen kuru üzümler ve diğer meyveler özellikle Doğu Anadolu'da bol miktarda tüketilirdi. Bunların haricinde gümrüklerindeki yüksek fiyata rağmen başörtüsü, havlu, peştamal, ipek mendiller ve özellikle puşi denilen

²⁴⁷ Osman Cudi, "Trabzon ve Transit Ticaret", **Akın Mecmuası**, (7), Trabzon: İstikbal Matbaası, Temmuz 1932, s.3.

²⁴⁸ Vefik Altuğ, **Erzurum ve Civarının Tarihi, Tabii, Beşeri, İktisadi Durumu Üzerine Tetkikler**, İstanbul: Resimli Ay Matbaası, 1941, s. 75

²⁴⁹ Erzurum'un İktisadi Vaziyeti", **Yaylamız Erzurum**, Ankara: Türk Ocakları Matbaası, 1931.s. 20

başörtüleri Anadolu’da oldukça rağbet görüyordu. İran’ın, Trabzon vasıtasıyla Avrupa’ya ihraç ettiği başlıca ürünler ise halı, ham ipek, tatlı ve acı bademdi. Daha ziyade Almanya, Fransa, İsviçre taraflarına giden bu mallar, Trabzon Limanı’ndan sevk ediliyordu.²⁵⁰ İran malları üzerinden yapılan bu sevkiyat sırasında bazı sıkıntılar da yaşanılıyordu. Transit yolunun bozuk olması, İran hududundaki gümrük dairesinde antrepo binası bulunmaması ve bu yüzden sınıra giden malların günlerce açıkta kalması ve gümrük muamelesinin ağır işlemesi bu sorunlardan birkaçıydı. Ayrıca İran’dan gelen devecilerden deve başına 16-17 lira dolayında vergi alınması, hududu geçip Erzurum’a gelen kafilelerin yolun kapalı kaldığı günlerde Ruslara müracaat ederek halı, taranmamış ipek, badem ve sair emtiayı Batum yoluyla sevk etmeleri, bu dönemde yaşanan diğer sıkıntılardı.²⁵¹ İran transit ticaretinde yaşanan bu sıkıntılar neticesinde Trabzon-İran hattındaki transit faaliyetinin durumu aşağıdaki tabloda gösterilmiştir:

Tablo 10: 1928-1933 Yılları Arasında Trabzon- İran Transiti

Seneler	İran’dan Gelip Harice Giden		Hariçten Gelip İran’a Giden		Yekûn	
	Miktar (kilo)	Kıymet (lira)	Miktar (kilo)	Kıymet (lira)	Miktar(kilo)	Kıymet (lira)
1928	955.000	3.210.800	2.580.000	9.801.250	3.535.750	13.012.050
1929	640.200	2.100.600	1.967.200	7.350.200	2.607.400	9.450.800
1930	189.643	186.191	1.196.671	3.589.426	1.386.350	3.775.617
1931	85.818	51.847	783.443	1.490.778	869.261	1.542.664
1932	96.226	116.760	876.759	1.532.144	972.985	1.648.904
1933	740.828	890.120	659.155	922.048.	1.399.943	1.812.168

Kaynak: Trabzon’un 1933 Yılı Umumi İktisadi Faaliyetini Gösterir İstatistikler, s. 11.

Yukarıdaki tabloda da görüldüğü gibi 1928 yılından itibaren Trabzon’un, ihracat kapasitesinde gözle görülür bir şekilde azalma yaşanmıştır. Bu azalma yalnız Trabzon için değil aynı zamanda ülke ekonomisi için de büyük bir kayıptı. Zira 1928 yılı sonrasında İran transit eşyasından Türkiye’ye kalan gelir miktarını gösteren aşağıdaki tabloya bakıldığında bu durum daha iyi anlaşılmaktadır.

²⁵⁰ Ahmed Halil, “Şarki Anadolu Havalisinin Büyük Bir Meselesi: İran ve Türkiye Arasında İktisadi ve Ticari Münasebetler”, **Meslek**, (29), 30 Haziran 1925, s.6-7

²⁵¹ Ticari ve İktisadi Trabzon Rehberi, **Türkiye Salon ve İlânât Gazetesi**, İstanbul: Amedi Matbaası, 1926-1927, s.2

Tablo 11: 1928-1933 Yılları Arasında İran Transitinden Türkiye'nin Kazancı

Sene	Türk Lirası
1928	762.000
1929	570.000
1930	244.000
1931	139.000
1932	137.000
1933	210.000

Kaynak: Trabzon'un 1933 Yılı Umumi İktisadi Faaliyetini, s. 11.

İran'la yapılan transit ticaretin ve bu faaliyet esnasında hangi malların kullanıldığıyla ilgili olarak aşağıda verilen tablo oldukça açıklayıcı bir nitelik taşımaktadır. Söz konusu tablo 1929 yılının ilk beş ayında Trabzon'dan yapılan transit ticaretine ait rakamlar içermektedir.

Tablo 12: Ocak-Şubat-Mart-Nisan ve Mayıs 1929 Aylarına Ait Transit İthalat ve İhracat Cetveli

Avrupa Vesair Memalik-i Ecnebiyeye Gitmek Üzere İran'dan Gelen Eşya			
Mevadın Cinsi	Kilosu	Parçası	Kıymeti
Halı-Kilim	45266	502	607664
Pirinç	868	8	354
Bağırsak	5252	51	12217
Badem	26647	267	11231
Çakmak taşı	218	2	350
Yekûn	78.521	830	631.716
İran'a Gitmek Üzere Avrupa'dan Gelen Eşya			
Mevadın Cinsi	Kilosu	Parçası	Kıymeti
Manifatura	475108	4487	1400682
Zücaciye	646630	742	127876
Çay	86112	1001	165261
Müstamel elbise	1640	15	385
Hırdavat	23265	219	62120
Ecza-ı tıbbiye	275	3	2300
Tuhafiye	2900	30	4500
Yekûn	653.930	6.497	1.763.124

Kaynak: Trabzon Ticaret Gazetesi, 8 Temmuz 1929

Trabzon-İran transit ticaretinde yaşanan düşüş, 1929 yılında toplanan Trabzon Mıntıkası Ticaret Kongresi'nin de gündem maddelerinden biriydi. Kongrede yapılan müzakerelerde, Birinci Dünya Savaşı öncesi ve 1925-1926 senelerinde senede 7-8 bin ton ağırlığında halı, badem, bağırsak, deri, kürk, ipekli kumaş, tütün ve havyar gibi İran mallarının Trabzon'dan ihraç edildiği hâlde 1928 senesinde 400 denk halı, 200 denk badem ve 17.522 denk transit malı ihraç edilebildiği ve eskiye oranla %60 nispetinde bir

azalma yaşandığı ifade edilmiştir.²⁵² 1931 Mıntika Ticaret Kongresi'nde ise bu düşüşün nasıl önleneceği sorusuna cevap aranmış ve bu konuyla ilgili bazı temenniler dile getirilmiştir. Bu temenniler şunlardı:

“Mıntıkamız hayat-ı iktisadiyesinde büyük bir canlılık gösterecek olan transit ticareti dahili harici ticaret muamelatında tüccarımızın yorucu ve zarar verici külfetlerle, ızzar edilmemesi için:

- Transit eşyadan alınan beyannamelerin yalnız ihraçta bir de şehirde ihtilati hâlinde aranılması ve ufak bir yanlışlığın tashihi maksadıyla bazen transit eşyasının imrarına aylarca müsadde edilmediğinden bu gibi vaziyetlerde teminata rapten muamele ifası.
- İhracat eşyasının her türlü kayıttan ve tekaliften azade olarak imrarı hayvanat ve mevad-ı hayvaniyenin muayenelerine ait muamelatın sadeleştirilmesi, ithalata ait gümrük muamelatının sade bir hale ifrağı.”²⁵³

Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon'a gelen İran menşeli malların ihracında yaşanan bu düşüş, bölgenin genel vaziyetini bildiren çeşitli raporlara da konu olmuştur. Bu raporlardan birinde verilen bilgilere göre İran'dan Trabzon'a gelip dışarıya giden transit eşyası: 1931'de 244.950 lira değerinde 232.604 kilo, 1932'te 148.616 lira değerinde 183.654 kilo, 1933'te 869.611 lira değerinde 542.746 kilo, 1934'te 141.989 lira değerinde 115.815 kiloydu ve bu eşyalar, pamuk, badem içi, üzüm, tatlı çekirdek ve halıdan ibaretti. Dışarıdan Trabzon'a gelip İran'a giden transit eşyası 1931'te 1.147.637 lira değerinde 751.440 kilo, 1932'de 1.192.723 lira değerinde 699.293 kilo, 1933'te 831.781 lira değerinde 542.777 kilo, 1934'te 539.849 lira değerinde 393.407 kiloydu ve bu eşyaların %50'si yünlü dokuma, %25'i pamuklu dokuma ve kadife, %10'u ipekli dokuma, %15'i de demir, pirinç ve türlü hırdavattan oluşuyordu. Raporda verilen bilgilere göre İran'a giden eşya tonajının düşüş sebebi, daha ziyade İran'ın en önemli ithalat eşyası olan şeker ve çayı son zamanlarda kendi ülkesinden ve Rusya'dan tedarik etmesi ve ayrıca İran'ı da sarsan ekonomik buhran dolayısıyla tuhafıye ve manifatura gibi ithalat maddelerini önceden olduğu gibi topluca ve geniş miktarda ithal edememesinden ileri gelmekteydi.²⁵⁴

Trabzon-İran transit ticaretinde yaşanan durgunluk ve bunun sebeplerinin ortaya konulmaya çalışıldığı toplantılardan biri de 1935 yılında icra edilen Türkiye Tecim ve Endüstri Odaları Dördüncü Genel Kurultayı'dır. Kurultayda oldukça ayrıntılı bir şekilde ele alınan İran transiti meselesi hakkında “*Dilekler Encümeni*” tarafından hazırlanıp Ekonomi Bakanlığı'na gönderilen istekler arasında şunlar yer alıyordu:

²⁵² Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası 1929 Senesi... , s.14

²⁵³ 1931 Yılı Trabzon Ticaret Mıntika..., s.45

²⁵⁴ BCA, 030.10/65.433.4

- 1.Trabzon’da alınan iskele resminin en aza indirilmesi
- 2.Transit ticaretinde tüccardan istenilen teminat ve pul masrafının büyük bir yekun tuttuğundan bu husustaki formalitelerin sadeleştirilmesi
- 3.Transit nakliyatıyla iştigal edecek bir şirketin kurulması. Trabzon’da bir dalgakıran inşası
- 4.Transit ticaretinin özel bir kanun çıkarılarak kolaylaştırılması.²⁵⁵

Kurultayda söz alan Samsun temsilcisi ve Ticaret Odası Baş Sekreteri Cudi Bey, İran transitinde yaşanan sıkıntılar hakkında bir konuşma yapmıştır. Cudi Bey yapmış olduğu konuşmasında Trabzon’un İran mallarını ihraç meselesinde yaşadığı sorunları şu şekilde ifade etmişti:

“Geçen sene İran transiti için hususi bir şekilde liman şirketi tarifesinde tenzilat yaptırmış ve 200-300 kuruş olan tahmil ve tahliye ücretini maktuan 1 liraya indirmiştir. Fakat mahalli idarelerin yanlış hareketleri transit ticareti cidden darbelenmiştir. Nitekim 1929 senesinde 6.000 ton olan transit işi 933’de 800 küsur tona kadar düşmüştür. Daha önceleri 50.000 tona kadar kaydedildiği olmuştur. Biz bunun 50.000 veya daha fazla olacağında ısrar etmiyoruz. Yalnız diyoruz ki bazı kolaylıklar gösterebilirsek, bu 10-15.000 tona çıkacaktır. İktisat Meclis-i Âlisinin tespit ettiği bir raporda, vaktiyle bu transit yolunun Türkiye’ye bıraktığı menafi 370.000 küsur lira olarak kaydedilmişti. Bugün bunun 5-10 mislini kabul edecek olursak, en aşağı 1-2 milyon lira bir varidat elde edilecektir.”²⁵⁶

Osman Cudi Bey’in de ifade ettiği gibi Trabzon-İran transit faaliyeti güçlü bir şekilde himaye edilir ve bu konuda bazı adımlar atılırsa sadece Trabzon değil ülke ekonomisi ciddi bir gelir elde edebilirdi. Nitekim 1930’larda Türkiye Cumhuriyeti, İran transitini tekrar canlandırmak için yol üzerinde kapsamlı bir inşa faaliyetine başlamış ve nizamnameler çıkararak bu yolda kamyonlarla seferler başlatmıştır. Çalışmamızın ikinci bölümünde ele alınacak bu faaliyetlerin alt yapısı, yukarıda ifade edilen kongre ve kurultaylarda atılmıştır. İran-Trabzon transit faaliyetleri içinde diğer mallara göre taşıdığı cazibe ve sağladığı gelir itibarıyla en fazla kayda değer olan eşya, İran halıları ve bunun ihracı meselesiydi.

1.4.1.1. İran Halısı İhracatı

Cumhuriyetin ilk yıllarında İran’dan gelerek gerek Anadolu’da gerek İstanbul ve Avrupa piyasalarında büyük rağbet gören mallardan en önemlisi İran (Acem) halılarıydı.

²⁵⁵ Türkiye Tecim ve Endüstri Odaları Dördüncü Genel Kurultayına...,s.88

²⁵⁶ Türkiye Tecim ve Endüstri Odaları Dördüncü Genel Kurultayına ...,s.99-100.

Esasen İran’da en fazla halı üretimi yapılan merkezler Tebriz ve Horasan’dı. Zira Birinci Dünya Savaşı’ndan önce Tebriz’de 20.000 amale çalıştıran halı imalathaneleri bulunuyordu. Fakat Savaş, İran’ın halı imaline büyük darbe vurmuş,²⁵⁷ ayrıca halı transit güzergâhında bazı değişikliklerin yaşanmasına sebep olmuştur. I. Dünya Savaşı öncesinde Tebriz-Bakü-Batum yoluyla İstanbul’a gelen İran halıları, savaş sonrasında²⁵⁸ Kafkasya yolunda emniyet kalmadığından Kızıldize-Erzurum-Trabzon yoluyla İstanbul’a sevk edilmeye başlanmış ve Cumhuriyetin ilk dönemlerinde bu yol kullanılmıştır. Türk Hükûmeti, bu transitin elden kaçmaması için çeşitli uzmanlardan oluşan heyetler teşkil ettirmişti. Bu uzmanların görüşlerine göre, özellikle transit yolunun Kızıldize-Erzurum arasında ilk dikkat edilmesi gereken şey, asayişin temini meselesiydi.²⁵⁹ İran halılarının Batum yerine Trabzon yoluyla İstanbul’a nakledilmesi Trabzon için önemli bir kazanç anlamına geliyordu. Zira 1926 yılında yayımlanan bir eserde şehirde İran halıları üzerine iş yapan esnafların kimler olduğu hakkında bilgiler verilmiştir. Burada verilen bilgilere göre Trabzon’un belli başlı halı tüccarları şunlardı:

Tablo 13: 1926 Yılında Trabzon’da Halı Tüccarları

Adı	Adres
Topkarzade Sami Sarraf ve Halıcı (Her nevi ziynet altınları tahvilat üzerine muamelat-ı sarrafiye, İran ve Türkiye müceddit ve müstağmel halıları üzerine muamele-i ticariye yapar)	Balık Pazarı
Muratzade Abdussamet ve Şeyhzade Naki -Azerbaycan Halı ve Sarrafiye Ticarethanesi (Yerli ve İran’ın müceddit ve müstağmel halıları üzerime muamele-i ticariye, ziynet altınları, tahvilat üzerine sarrafiye muamelesi yapar.)	Balık Pazarı
Modelzade Hasan -Mücevherat ve Sarrafiye Ticarethanesi (Her nevi müzeyyat ve mücevherat üzerine muamele yapmakla beraber, altın ve tahvilat üzerine de muamelat-ı sarrafiye yapar.)	Balık Pazarı
Mehmet Hüseyinof- Sarrafiye ve Şapkacı	Balık Pazarı

Kaynak: Ticari ve İktisadi Trabzon Rehberi, **Türkiye Salon ve İlanat Gazetesi**, s.12-13

İran’dan gelen halıların İstanbul ve Avrupa’ya sevkinde önemli bir merkez olan Trabzon’da 1926 yılı içinde 535.500 balya İran halısı, başta İstanbul olmak üzere diğer

²⁵⁷ Savaştan önce yalnız Horasan’ın değil tüm İran’ın halı piyasa merkezi İstanbul idi. İran halıları Batum yoluyla Rus ve İran ekspeditörleri vasıtasıyla İstanbul’a sevk olunurdu bu suretle mala %7 yol harcı zam olunurdu. Savaştan sonra Batum yolunun kapalı olması İstanbul’un piyasadan mahrumiyetine ve halıların başka yerlere gönderilmesine sebebiyet vermiştir. Bu hal, Türk ekonomisi için büyük bir zarardı “İran Halıları”, **İktisat Vekâleti Mecmuası**, 1(3), Kânun-ı Evvel 1339, Ankara: İktisat Vekâleti İstatistik Müdüriyeti Öğüt Matbaası, 1339, s.52-56

²⁵⁸ Savaş sonrasında Avrupa’da bazı tüccarlar İran halılarını taklit ederek bu piyasaya darbe vuramaya çalışmış fakat başarılı olamamışlardır. İranlılar ise bu tür hareketler karşısında hiçbir endişe taşımıyorlardı. Zira İranlılara göre Acem halılarını yapmak için gereken sanat ve yaratılış Allah tarafından sadece Acemlere verilmiştir. Halil, a.g.m., s.7

²⁵⁹ **TBMMZC**, Devre: II, 18, Ankara, TBMM Meclis Matbaası, 1976, s.167.

piyasalara dağıtılmıştır.²⁶⁰ Trabzon'dan İstanbul'a halı nakliyatı genellikle Lloyd Kumpanyası'nın vapurları ile yapılmaktaydı. Bu yolla İstanbul'a ayda, tanesi 100-110 kilo olan 1.500'e yakın halı balyası ihraç ediliyordu. Lloyd Şirketi bir yandan da tüccarlarla her sene mukavele imzalayıp değişik imtiyazlar elde ediyor ve İstanbul'daki İran mektep ve hastanesine de bir miktar para yardımı yapıyordu. Yani Lloyd Kumpanyası, bu dönemde halı nakliyatı üzerinde bir tekel oluşturmuştu.²⁶¹

Halı ticaretinin Trabzon ve dolayısıyla Türk ekonomisine sağladığı geliri dikkate alan hükûmet, halıların ihracından aldığı vergiyi düşürmek için bir kanun tasarısı hazırlamıştır. Bu tasarının görüşülmesi sırasında söz alan Gümüşhane Milletvekili Zeki Bey, şimdiye kadar doğu halıcılığının merkezinin İstanbul olarak tanındığını zira İran halılarının tamamının İstanbul'a gelip buradan Avrupa'ya gittiğini, halıların İstanbul'a geldikten sonra burada boyanıp, yıkanıp, tasnif edildiğini ifade etmiştir. Konuşmasının devamında bu konu hakkında bilgiler vermeye devam eden Zeki Bey'e göre hükûmet, İstanbul'a gelen İran halılarının kilosundan 7 kuruş resim alırdı. Daha sonraki kanuna göre bu rakam 7 kuruştan 12 misline çıkarılmış ve sonra tekrar dokuz misline indirilmiştir. Bundan zarar gören İranlı tüccarlar, halıları İstanbul'a getirmek yerine doğrudan Batum veya Trabzon üzerinden transit olarak Amerika'ya sevk etmeye başlamıştı. Zeki Bey'in verdiği bilgilere göre sadece 1925 yılı zarfında transit suretiyle Amerika'ya sevk edilen halının miktarı 15.000 denkti. Her denk 100 kilo hesap edilirse ve kilosundan eskisi gibi 7 kuruş alındığı düşünülürse Türkiye bu ticaretten 150.000 lira kazanacaktı. Ayrıca Amerikalılar, İran halılarının doğrudan doğruya Trabzon veya Batum'dan Amerika'ya sevk etmek için İstanbul'daki İran Hastanesi'ne küçük bir yardım ve İran Sefarethanesi'yle bir mukavele yaparak halıları kendi vapurlarıyla tahmil etmek niyetindeydiler.²⁶²

Zeki Bey'in bu konuşmasının ardından Ticaret Vekâleti Encümeni, İran halılarının ihracı ile ilgili bir rapor hazırlayarak genel kurula sunmuştur. Oldukça önemli bilgilerin verildiği bu raporda ilk olarak Trabzon-Tebriz transit yolunun işlerliğinin korunması için alınacak tedbirler sıralandıktan sonra söz, İran'la yapılan halı ticaretine gelmiştir. Bu mesele ile ilgili ifade edilen bilgilere göre, İran'dan İstanbul'a gelen halılar için en büyük problem, gümrük resminin fazlalığıydı. Ayrıca yıkama ve antrepo yeri konularında da

²⁶⁰ 1926-1927 Türkiye Salnamesi, Haz: Hasan Hulki, İstanbul: Anadolu Matbaası, 1927, s.735

²⁶¹ TBMMZC, Devre: II, 18, Ankara: TBMM Meclis Matbaası, 1976, s.167

²⁶² TBMMZC, Devre: II, 15, Ankara: TBMM Meclis Matbaası, 1976, s.523

sıkıntı vardı. Bu sıkıntılardan dolayı İranlı tüccarlar malını Trabzon'dan doğrudan Londra'ya göndermek zorunda kalıyor ve bu suretle Londra'daki halı piyasası İstanbul'u geride bırakıyordu. Bu durum bilhassa 1924-1925 yılları için geçerliydi ve Londra'da halı ticaretinin bu kadar yaygınlaşmasının bir diğer nedeni de Ermeni halı tüccarlarının Londra'ya kaçmalarıydı. Raporun devamında verilen bilgilere göre, halı ticaretinde İstanbul'a bir başka rakip de Pire Limanı'ydı. Zira Yunanistan, İstiklal Harbi'nden sonra ticaret konusunda Pire'yi, İstanbul'un yerine geçirmek için çalışmalara başlamış, İstanbul'daki sıkıntıları öne sürerek mallarını Pire'ye nakledecek olanlara birçok kolaylıklar temin etmişti. Bununla birlikte eğer İstanbul'da gümrük resmi indirilir ve bununla bağlantılı zorluklar ortadan kaldırılsa, değil Pire, Londra'nın rekabeti bile hiçe inecektir. Çünkü İran tacirleri gerek yakınlık gerek din bağı nedeniyle her zaman İstanbul'u tercih ediyorlardı. Raporun sonuç kısmında şark halılarının ucuz bir gümrük ücretiyle Türkiye'ye girmesi, Türkiye'deki halıcılık sanayinin terakki ve inkişafı noktasında zararlı olmayacağı gibi, bilakis bu transit vesilesiyle memleket halısının sürüm ve revacını artıracığı ifade edilmiştir.²⁶³ Yapılan görüşmeler neticesinde Kayseri Mebusu Ahmet Hilmi Bey'in Türkiye'ye ithal edilmekte olan ecnebi halılarından alınmakta olan 12 misli resmin 5 misline indirilmesine dair kanun teklifi 19 Nisan 1925 tarihinde kabul edilmiştir.²⁶⁴ Anlaşıldığı kadarıyla hükûmet, İran halı ihracatında Trabzon ve İstanbul Limanları'nın tarihi misyonlarını göz önüne alıp yerli halı sanayisini de ikinci plana atarak gümrük tarifesinde bir indirimle gitmiştir.

1930 yılına gelindiğinde bu konuda yeni bir düzenleme yapılmıştır. Zira 1929 yılında kabul edilen Gümrük Kanunu'nda millî sanayiye koruma içgüdüsüyle İran'dan gelen halılar için 1 metre uzunluğunda ve 2,5 kilo kadar olanlardan 4 ve 2,5 kilodan yukarı olanlardan 240 kuruş vergi alınması esası getirilmişti. Bu suretle transit halılar ağır gümrük resmine tabi tutulmuş ve tüccarlar iş yapamaz hale gelmişti. Bunun üzerine konuyu ele alan hükûmet, 20 Şubat 1930 tarihinde halı resmini 3 kuruşa indirmiştir.²⁶⁵ Fakat Cumhuriyetin ilanı sonrasında İran transit ticaretinde yaşanan gerileme, zamanla İran halı ticaretini etkileyecektir. Zira 1940 yılına gelindiğinde daha önceleri ortalama olarak yılda

²⁶³ TBMMZC, Devre: II, 18, Ankara: TBMM Meclis Matbaası, 1976, s.167-172

²⁶⁴ TBMMZC, Devre: II, 18, Ankara: TBMM Meclis Matbaası, 1976, s.167-172

²⁶⁵ Cumhuriyet, 21 Şubat 1930

9.000 balyayı bulan halı transiti 1948’de yılda 238 adet balyaya düşmüştür.²⁶⁶ Bu hazin düşüş, aynı zamanda Trabzon-Tebriz ticaretinde yaşanan gerilemenin de bir yansımasıydı.

1.4.2. Fındık İhracatı

Trabzon’un en büyük ihraç maddesi olan ve buna ek olarak sağladığı gelirle binlerce ailenin geçim kaynağını teşkil eden fındık ticareti, Trabzon’un ekonomik bünyesinde özel bir yere sahipti. Zira tarım arazisi dar, buna karşın nüfusu kalabalık olan ve büyük çapta sanayi tesislerine sahip olmayan Trabzon’un en büyük gelir kapısı fındık ihracatıydı.

Trabzon’da fındık ihracatı işi, Osmanlı Devleti’nin diğer şehirlerinde görülen durumun aksine tamamen yabacıların elinde bulunmuyordu. Mesela İmparatorluk yıllarında şehirde bulunan ve fındık ihracıyla uğraşan şirketlerin isimlerine bakıldığında 4 Türk, 4 Rum, 3 Ermeni, 1 İsviçreli firmanın bu alanda hâkimiyet kurduğu görülmektedir. Bu firmalarla ilgili ayrıntılar aşağıdaki tabloda gösterilmiştir:

Tablo 14: Trabzon’da Fındık İhracatı Yapan İlk Firmalar

Türk Firmaları	Kuruluş Tarihi
Hacı Hafızade Hasan Rıza	1875
Dahkanzade Zihni	1882
Kürzade Hacı Hasan	1897
Kırzade Hacı İsmail	1898
Rum Firmaları	
Vasli oğlu	1890
Hacı Kakolidi Yanko	1899
Gorgor Kakolidi	1905
Yazıcıoğlu Kardeşler	1908
Ermeni Firmaları	
Aznavoryan Kardeşler	1888
Coheryan	1893
Çilingiryan Biraderler	1893
İsviçre Firması	
J.J. Hochstrasser ve Şürekâsı:	1852

Kaynak: Kemal Peker, *İşte İktisadi Trabzon ve Fındık*, s. 27

İmparatorluktan Cumhuriyete geçişle birlikte fındık, Trabzon’un en önemli ihraç maddesi olma vasfını korumuştur. Trabzon’un ihraç ettiği en temel ürün olan fındık, kabuklu ve iç olarak her çuvalda 80 kilo olmak üzere başta Amerika, Triyeste, Londra,

²⁶⁶ “Türkiye ile İran arasında imzalanan yolcu ve mal transit nakliyatını kolaylaştırmayı ve çoğaltmayı güden antlaşma ve eklerinin onanması hakkında kanun tasarısı ve Maliye ve Gümrük ve tekel Komisyonları Mütalaaları ile Dış İşleri, Ulaştırma ve Ticaret Komisyon Raporları”, **TBMM Tutanak Dergisi**, Dönem:9, 11.(sayfa belirtilmemiş)

Marsilya ve Hamburg’a satılıyordu.²⁶⁷ İlk yükleme genelde Ağustos ayı başında çeşitli törenler eşliğinde yapılır,²⁶⁸ böylece o senenin fındık piyasası da böylece açılmış olurdu. Fındık piyasasının açılmasıyla birlikte şehirde büyük bir hareketlilik yaşanır, köylü topladığı fındıkları pazara indirmeye başlardı. Bu dönemde Trabzon köylüsünden fındık satın alan ve bunları dış pazarlara satan belli başlı fındık tüccarları aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Tablo 15: Cumhuriyetin İlk Yıllarında Trabzon’daki Fındık İhracatçıları

Hacı İbrahimzade Biraderler	Barutçuzade Hacı Ahmed ve Eczacı Mehmed
Cezmi İhsan Murat ve Şürekâsı	Hacı Dervişzade Hüseyin Ruhi ve Nazım
Kıralizade Hasan Tahsin ve mahdumu	Çilingirzade Halim
Hacı İzzetizade Hüseyin ve şeriki Temel,	Hacı Hamdizade Biraderler
Hacı Mahmud Ağazade Hacı Seyyid	Yunuszade Şefik
Kırzade Şevki ve Şürekâsı	Sadıkzade Biraderler
Serdarizade Hacı Salih	Hacı Ali Hafızizade Mehmed
Nemlizade Selahaddin ve Ahmed Remzi	Subaşızade Mahdumları
Kâtipzade Feyzi Kaptan	Kasımzade Biraderler
Çulhazade Hacı Kadri	Hacı Haşımzade Hacı Abdullah
Hasan Yazıcızade Abdullah ve mahdumları	İskenderzade Osman
Hamzazade Ali	Hacı Ali Hafızizade Ömer ve Hakkı
Nemlizade Fuad	Hacı Mollazade Biraderler
Müftüzade Hacı Mehmed	Hatipzade Hacı Mustafa
Nemlizade Biraderler	Nemlizade Mahdumları
Hacı Salih Kaptanzade Ali Nazmi	J.J. Hochstrasser ve Şürekâsı

Kaynak: Türk Ticaret Salnamesi, Birinci Sene, 1340-1341, İstanbul, 1341, s. 478.

1920’lerin Trabzon’unda fındığının en büyük alıcısı Hamburg ve Marsilya pazarlarıydı. Bunlardan Hamburg pazarı, fındık ve üzüm ithalinin %80-85’ni Türkiye’den yapıyordu ve buraya gelen mallar Polonya, Çekoslovakya, Batı Rusya piyasalarına aktarılıyordu. Hamburg Limanı, mahsul ve fiyatına göre Türkiye’den yılda 2 milyon ton civarında fındık ithal ediyordu. Cumhuriyetin ilk yıllarında Doğu Karadeniz ve Trabzon fındıklarının dış piyasalardaki en büyük rakibi İspanyol fındıklarıydı. Aslında İspanyol fındıkları özellik bakımından Türk fındıklarının gerisinde kalsa da fabrikalarda daha profesyonel bir şekilde elenerek piyasaya sürüldüğünden Türk fındıklarından daha yüksek fiyata alıcı bulabiliyordu.²⁶⁹ Yani Trabzon ve Giresun bölgesinde yetişen fındıklar, koku ve lezzet itibarıyla piyasalarda en fazla tercih edilen fındık türüyken İspanyol fındıkları dalından toplandıktan sonra daha titiz bir şekilde işlenip pazarlara sunulduğu için Türk

²⁶⁷ **Türk Ticaret Salnamesi 1926-1927**, İstanbul 1926, s.545.

²⁶⁸ **İstikbal**, 10 Ağustos 1339

²⁶⁹ **Yeniyol**, 30 Eylül 1341

findıklarının önüne geçiyordu. İspanyol findıklarına göre daha ucuz fiyata satılan Trabzon findığının ihraç miktarlarına bakacak olursak 1923 senesi Mart ayından 1924 yılı Şubat ayına kadar 2.603.997 kilo kabuklu tumbul, 170.321 kilo kabuklu sivri, 1.894.720 kilo findık içi, 84.066 kilo kırık yarma iç, 99.644 kilo çürük iç, findığın dış piyasalara sevk edildiğini görüyoruz. Bunlardan tahakkuk eden varidat miktarı ise 162.139 liraydı.²⁷⁰ 1924 yılı Mart ayından 1925 Şubatına kadar yapılan ihraç miktarı ise aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Tablo 16: 1924 Mart Ayından 1925 Yılı Şubat Ayına Kadar Trabzon'dan Yapılan Findık İhracatı

Mahal	Sivri	Tombul	İç findık	Kırık iç	Çürük iç	Kabuklu
Trabzon	32	11.259	1.817.478	33.500	72.480	2.614
Of		194.246				
Sürmene			1.456.791			
Vakfikebir	24.183	380.518	39161	890	1.050	
Toplam	3.934.202 kilo ²⁷¹					

Kaynak: Yeniöl, 15 Mayıs 1341

Trabzon'dan yapılan findık ihracatı konusunda daha iyi fikir edinebilmek için 1925-1932 yılları arasındaki findık ihracat rakamları ve elde edilen gelir miktarı aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Tablo 17: Trabzon'da 1925-1932 Yılları Arasında Findık İhracatı

Yıllar	Kabuklu findık Kg	İç Findık kg	Yekûn Kıymet
1925	92.338	3.651.815	4.268.641
1926	1.104.121	1.609.022	2.241.553
1927	950.165	10.873.900	3.341.390
1928	236.711	4.840.455	3.454.978
1929	211.840	2.264.240	3.031.592
1930	2.452.935	4.717.754	4.133.846
1931	289.811	3.515.620	3.115.984
1932	483.992	7.443.885	2.645.575

Kaynak: Kemal Peker, İşte İktisadi Trabzon ve Findık, s. 31

²⁷⁰ Trabzon Vilayeti'ne Ait Malumat-ı İktisadiye ve İhsaiye... s.184

²⁷¹ Tabloda ifade edilen 3.934.202 kilo findık satışından 262.460 lira öşür geliri tahakkuk etmiştir.

1.4.2.1. Fındık İhracatında Yaşanan Başlıca Sorunlar ve Rum Firmalarının Faaliyetleri

Trabzon ekonomisini ayakta tutan ve transit ticaretin azalmasıyla birlikte şehrin iktisadi yönden en önemli gelir kapısı haline gelen fındık ihracatı konusunda, 1924 yılındaki nüfus mübadelesi sonrasında bazı sıkıntılar yaşanmaya başlamıştır. Zira artık Rum ve Ermeni tacirler, yerlerini Türk firmalarına bırakıyordu. Fakat yerli firmalar böylesine ani bir değişime hazırlıksız yakalanmışlardı. Bu süreçte Türk Firmalarının en büyük sıkıntısı, yurt dışı bağlantılarının Rumlara göre daha zayıf olmasıydı. Zira Türkler daha çok İstanbul'a fındık ihraç ederken Rum ve Ermeniler, Avrupa'nın büyük limanlarında kendilerine kolayca pazar bulabiliyordu. Artık bu pazarlara Türk firmalarının hâkim olması gerekiyordu fakat bu geçiş sürecinde yaşanan dönüşüm, fındık ihracatında bazı sıkıntılar yaşanmasına sebep olmuştur.

1924 sonrasında Rumların, Trabzon fındık piyasasından çekilmeleri ilk bakışta piyasanın tamamen Türklerin tekeline gireceği izlenimini uyandırsa da mübadeleden sonra gelişen süreç düşünüldüğü gibi olmamıştır. Zira Rumlar, Trabzon'da faaliyetlerine son vermek zorunda kalmışlardı ama fındığın en fazla ihraç edildiği Hamburg, Marsilya, Triyeste gibi limanlarda kendilerinin eskiden beri sahip olduğu nüfuzlarını artık aracı konumunda devam ettiriyorlardı. Rum tacirlerin bu etkinliğinin en fazla hissedildiği yer Marsilya'ydı. Zira bu dönemde Marsilya piyasasına yerleşen Rum tacirler, buraya gelen fındıkları kendileri alır ve daha yüksek fiyata diğer pazarlara satarlardı. Böylece Türk tüccarlarından ucuz fındık alan Rum komisyoncular, bu malları Fransa dışına hem de daha pahalıya satıyorlardı. Bu durumdan en fazla zarara uğrayanlar ise Türk firmaları ve Trabzonlu fındık üreticileriydi. Rumların, Marsilya Limanı'ndaki faaliyetleri zamanla Trabzon basınının da gündemine gelmiştir. Trabzon basınına göre, bu vahim durumun en büyük sebebi Türk firmalarının, dış ülkelerle doğrudan doğruya temasta bulunma hususunda gösterdikleri vurdumduymaz tavrıydı. Oysa Trabzonlular mallarını aracılar yerine direkt olarak fabrikalara satmış olsalardı çok daha fazla kazanç sağlayacaklardı.²⁷² Bu konuyla ilgili olarak verilen haberlerden birinde şu ifadeler kullanılmıştı:

“Tüccarımız mallarını doğrudan doğruya müstemlekelere satmalıdırlar. Fransa'da mahsulâtımız durmuyor istihlak edilmiyor. Komisyonu Rumlarda kalarak derhal başka memleketlere gidiyor. Bütün fındık, müstemlekelerinin elindeki malların kısm-ı azamı

²⁷² İstikbal, 22 Temmuz 1340

eskiden beri ve daima Türkiye mahsulâtıdır. Marsilya transitine bir hiç mukabilinde feda edilen ve yüzde ondan aşağıya düşmeyen servetimiz tasarruf edilmiş olacaktır ki bu bütün manasıyla kendi tüccarımızın menafi-i iktisadiyesindedir. Bir Türk satıyor, bir Belçikalı alıyor; bir Rum niçin araya giriyor.”²⁷³

Avrupa pazarlarına yerleşerek Türk fındıklarına aracılık yapan Rum Firmalar, sadece aracılık yapmakla kalmıyor, Türklerin bu pazarlara girmesine de engel oluyorlardı. Yerli firmalar ise fındık fiyatlarını düşürmek için piyasaları manipüle eden Rumlar yüzünden zarar ediyorlardı. Zira 1925 yılında Marsilya piyasalarına sürülen Türk fındıkları 1200-1225 franka satılırken İspanyol fındıkları 1500 franka satılıyordu. Bunun en büyük sebebi Rum tacirlerin havadislerine inanan Türk firmalarının fiyatları aşağıya çekmesiydi.²⁷⁴ Bu vaziyete daha fazla dayanamayan bazı fındık tüccarları durumu yetkilileri bildirmek amacıyla 1925 yılında bazı girişimlerde bulunmuşlardır. İçinde fındık üretici ve firmalarının bulunduğu 30 kişilik bir heyet, öncelikle Başvekâlete ardından Maliye, Ticaret ve Ziraat Vekâletlerine bir telgraf çekerek Rumların bu hareketlerinin önüne geçilmesini, her yıl bu firmalar sebebiyle 1,5-2 milyon lira kadar zarar ettiklerini, köylüden alınan 150 bin lira kadar arazi vergisini de hesaplayınca bu zararın daha da arttığını ifade etmişlerdir. Telgrafta, Hükûmetin incir, üzüm, pamuk gibi diğer ihraç maddelerinin dışarıya satışı esnasında aldığı tedbirleri fındık için de alması gerektiği belirtilmiştir. Buna benzer bir telgraf da Trabzon şehrindeki fındık tüccarları tarafından Ticaret Vekâleti'ne çekilmiştir. Yerel basının da desteğini alan bu kişiler telgraflarında, Hükûmetten fındık ihracatı hususunda kolaylık beklediklerini ifade etmişlerdi.²⁷⁵

Trabzon fındık piyasasında yaşanan bu olumsuz gelişmelerin tek sebebi, elbette Rumların bu hareketleri değildi. Bu dönemde Türk firmalarının da yapmış oldukları bazı hatalar vardı. Bu hatalar neticesinde fındık, değer fiyatından oldukça aşağıda satılıyor ve dolayısıyla Trabzonlu fındık üreticileri zarar ediyordu. Zira Türk şirketlerinin en büyük eksiklikleri, piyasayı doğru okuyamamalarıydı. Fındığın dalından toplandığı gibi alelacele piyasalara sürülmesi bu ürünün, piyasalardaki itibarını olumsuz yönden etkiliyordu. Bu mesele ile ilgili olarak 1924 yılında çıkan İstikbal Gazetesi'nde şu ifadeler yer verilmişti:

“Fındık piyasaları yükselmeye devam ediyor. Avrupalılar bir müddet fiyat vermeyerek mahsulümüzü ucuza elimizden almak istediler. O zaman zürra ve tüccara malları ellerinde tutmalarını tavsiyede ne kadar haklı olduğumuzu zaman gösterdi. Fındık 50'den 80'e fırladı. Bugün Avrupa fiyatları 80'dir. Şehrimizde fiyatlar mütemadiyen terfi ediyor. Fakat

²⁷³ İstikbal, 22 Temmuz 1340

²⁷⁴ Yeni yol, 8 Teşrin-i Sâni 1341

²⁷⁵ Yeni yol, 18 Teşrin-i Sâni 1341

ne faydaki mahsulün dörtte üçü elden çıkmıştır. Ve yine bu işte en ziyade Avrupalı kazanmıştır. Bu hiç olmazsa ati için gelecek seneler için bize bir ders olmalıdır.”²⁷⁶

Bu haberde de ifade edildiği gibi Türk firmaları ve üreticileri yetiştirdiği fındığı elde kalacak korkusuyla²⁷⁷ çabucak piyasaya sürüyordu. Bu konuda üreticileri sık sık uyararak kamuoyu yaratmak isteyen Trabzon basını, fındık satışı konusunda acele edilmemesi gerektiğini, Trabzon ve Karadeniz fındıklarının diğer rakip memleketlerin fındıklarına göre daha kaliteli olduğunu ifade ederek halkı bilinçlendirmeye çalışıyordu. Zira onlara göre, Türk tüccarları fazla kar elde etmek için fındıkları çabucak piyasaya sürüyordu oysa bu piyasalara belli bir süre mal gönderilmediği takdirde fındık daha yüksek fiyatla satılabilirdi.²⁷⁸

Bu dönemde Türk firmalarının yaptığı diğer bir hata da sürekli birbirleriyle rekabet etmeleri idi. Zira yerli şirketler birbirlerine üstünlük kurma amacıyla piyasaya fazla miktarda mal sürüyor böylece fındık fiyatında düşüşler yaşanıyordu.²⁷⁹ Aslında Türk firmalarının bu tür hareketler içerisine girmesinin temel sebebi, fındık ihracı konusunda yeterince tecrübeye sahip olmamalarıydı. Zira Türkler, Avrupa piyasalarını fazla tanımadıkları için her türlü söylenti ve haberi gerçek zannederek buna göre politika belirliyordu. Ayrıca yabancı firmalara nazaran daha az bilenen Türk firmaları, isimlerini duyurmak için birbirleriyle kıyasıya rekabet içine giriyor bu durumdan istifade eden yine yabancı firmalar oluyordu. Hâl böyle iken yerli firmalar, yurt dışında kendi isimlerini duyurma fırsatını da geri tepiyordu. Zira İstanbul Ticaret Sanayi Odası tarafından Trabzon Mıntıkası Ticaret Müdürlüğü’ne gelen bir yazıda yerli fındık ihracatçılarının dış piyasalarla olan bağlantısını güçlendirmek ve Türk şirketlerinin Avrupa piyasalarında reklamını yapmak için Almanya’da 21-27 Eylül 1924 tarihleri arasında bir sergi açılacağı ve bu sergiye Trabzon’dan kimlerin iştirak edeceği soruluyordu. Trabzon Mıntıkası Ticaret Müdürlüğü adı geçen tebliği şehir dâhilinde bu işle meşgul kimselere bildirmesine rağmen bu konuda büyük bir isteksizlik yaşandığı görülmekteydi. Yaşanan bu gelişme karşısında hayretler içinde kalan Mıntika Ticaret Müdürü Şakir Bey, fındık mahsulünü her tarafa tanıtmaya usullerini bilmemelerinden dolayı aracılardan devamlı hilelerine muhatap

²⁷⁶ **İstikbal**, 13 Kânun-ı Sâni 1340

²⁷⁷ Gerçekten de fındığın değer fiyatıyla satılmamasının en önemli nedenlerinden biri de fındığın, zamanından önce piyasaya sürülmesiydi. Zira Trabzonlular mısır ihtiyacını gidermek amacıyla alelacele fındıkları pazarlara indiriyor, aniden yapılan bu arz karşısında fındık fiyatları düşüyordu. **BCA**, 030.10/70.462.1

²⁷⁸ **İstikbal**, 31 Ağustos 1339

²⁷⁹ **Yeni yol**, 8 Teşrin-i Sâni 1341

kaldıklarını, hâlbuki Almanya’da fındık ve tütün mahsulüne pek rağbet gösterilmekte olduğunu buna rağmen üreticilerin bu sergiye katılmaya çekindiğini ifade etmiştir.²⁸⁰

1.4.2.2. Fındık İhracatını Düzenlemeye Yönelik Alınan Tedbirler

1.4.2.3. Ticaret ve Zahire Borsası’nın Kuruluşu (1926)

Türkiye’nin üçüncü, Trabzon’un birinci en büyük ihraç maddesi olan fındığın dış pazarlara sunulmasında yaşanan sıkıntılar ve durumdan istifade eden aracılarn faaliyetleri, zamanla Trabzonlu tüccar ve aydınların harekete geçmesine neden olmuştur. Bu yönde ortaya atılan görüşlerden en dikkat çeken Trabzon’da fındık borsasının kurulması fikriydi. Zira Avrupa piyasalarıyla düzenli bilgi akışını sağlayacak ve oradaki müesseseleri Türk tüccarlarına tanıttak ticaret borsası kurulması fikri ilk kez Milli Mücadele yıllarında gündeme gelmiş hatta bu maksatla Vilayet Umumi Meclisi İkinci Reisi Hakkı Bey, Mart 1922’deki meclis toplantısında bu konuyla ilgili bir takrir sunmuştu. Takririn hazırlanış gerekçelerine bakacak olursak fındık ihracı konusunda yaşanan sıkıntılar daha iyi anlaşılacaktır. Söz konusu gerekçeler şunlardı:

- Şehirde bulunan firmaların Avrupa piyasalarına Trabzon’dan fındık ve tütün gibi malları ihraç edecek derecede bu piyasalarla temaslarının olmaması
- Avrupa piyasaları ile ancak İstanbul’daki aracı firmalar vasıtasıyla iş yapılabilmesi
- Ürünlerin satışından doğan gelirin büyük bir kısmının İstanbul’daki aracılara kalması
- Avrupa piyasalarının durumunu güne gün takip edecek bir kuruluşun eksikliği.²⁸¹

Yukarıda zikredilen nedenlerden dolayı hazırlanıp 1922 yılında Trabzon Vilayet Meclisi’ne sunulan takrir, bir türlü gerçekleşme imkânı bulamamıştır. Fakat Cumhuriyetin ilanından sonra yaşanan sıkıntılar borsa kurulması fikrini bir kez daha gündeme getirmiştir. Bu konuda ilk ciddi teşebbüs Eylül 1924’te Ankara’dan gelen direktif sonrası başlamış; münasip bir mahal tedarik oluncaya kadar borsa işlemlerinin yapılması için geçici olarak Ticaret Mahfili binası uygun görülmüştü.²⁸² Bu sırada böyle bir borsasının kurulmasına

²⁸⁰ **İstikbal**, 1 Eylül 1340

²⁸¹ **İstikbal**, 7 Mart 1338.

²⁸² **Yeniyol**, 26 Eylül 1341.

tam destek veren Trabzon basınında, borsa kurulması halinde Avrupalıların ayaklarına kadar gelip mal almaya mecbur olacakları oysa şimdi fındık ihracatçılarının müşteri bulmak için birbirleriyle rekabet ettikleri ifade ediliyordu.²⁸³ Neticede 1924 yılında fikri temelleri atılan ve 1926 yılında faaliyete geçen Trabzon Ticaret ve Zahire Borsası'nın dâhili nizamnamesinin ilk birkaç maddesine bakıldığında adı geçen kurumun teşkil edilme nedeni daha açık bir surette anlaşılabacaktır.

Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Tarafından Trabzon'da Tesis Olunan Ticaret ve Emtia Borsası Talimatnamesi

Madde 1: Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası'nın idaresi altında olmak üzere Trabzon'da tesis olunacak Ticaret ve Zahire Borsası esas itibarıyla umum hakkındaki 10 Recep 303 ve 2 Nisan 305 tarihli nizamnameye tabi olup yalnız idare-i dâhiliyesince işbu talimatname ahkâmı cereyan eder.

Madde 2: Trabzon Ticaret ve Zahire Borsası'nda (evvela) kabuklu fındık, fındık içi, ceviz, ceviz içi, fasulye, yumurta, tütün ile buğday, arpa, mısır, mısır unu, her nevi un, (saniyen) diğer mahsulât-ı arziyye ve hayvaniye, (salisen) mamulât ve mensucat misüllü emtia-ı ticariyenin bayiğ ve şerra ve mukavele ve taahhüd muamelatı (rabian) beren ve bahren eşya ve emval-i ticariye nakliyat navlunları ve nakliyat sigorta mukavelat ve taahhüdatı.

Madde 3: Trabzon Ticaret ve Zahire Borsası'nda evvel emirde ikinci maddede muharrer olan muamelattan fındık, fındık içi, ceviz, ceviz içi, yumurta, fasulye, tütün ile buğday, mısır üzerinde ifa-i muamele olunup borsasının teşkilatı tevsig olundukça diğer muameleler dahi borsa heyetinin kararı ve Ticaret Vekâleti'nin tasdiki ile ifa olunmağa başlanacaktır. Bu takdirde borsada muamele görmesine karar verilen her emtia için borsa dâhilinde teşkilat-ı mahsusa yapılacaktır.

Madde 4: Her nevi zahire ve hububatın üçüncü madde mucibince borsada alınıp satılmasına ve mukavele ve taahhüt muamele-i icrasına karar verilen bir malın borsa haricinde bayiğ ve şerası ve mukavele taahhüt muameleleri suret-i kattiyyede memnudur. Ancak zürrain şehre getireceği fındık, fasulye, hububat ile tüccar tarafından memlekete celp edilen buğday, mısırın (berat-ı yekûnu) yani yüz kıyye miktarı borsa haricinde esnaf ve ahaliye satabilir ve zikrolunan miktardan fazlasının borsada alım satım yapılması meşruttur.²⁸⁴

Trabzon Ticaret ve Zahire Borsası'nın nizamnamesine ek olarak borsa içinde “*Abone, Mübayaacı ve Simsarlara Mahsus Ahkâm*” adı altında uyulması gereken bazı kurallar mevcuttu ve alışverişler bu kurallar dâhilinde yapılmıyordu. Borsada alım satım yapıldığı sırada doldurulan beyannamelerin arka yüzünde maddeler halinde yer alan bu kurallar şunlardı:

1.Borsada her muamelenin akdi beyanname tabir olunan işbu mübayaa varakalarına yazılarak takibat olunur.

2.Beyannameler yani işbu mübayaa varakaları 4 nüsha olarak tanzim edilir.

²⁸³ **İstikbal**, 31 Ağustos 1339

²⁸⁴“Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Tarafından Trabzon'da Tesis Olunan Ticaret ve Emtia Borsası Talimatnamesi”, **Ticaret Borsaları Hakkında Mevzuat-ı Kanuniye ve Nizamiye**, İstanbul: Yeni Matbaa, 1927, s. 70-71

3.Beyannamelerde müşterinin ve mutavassıtın isimleri zikredilecektir. Muamele gören malın miktarı, cinsi, fiyatı, teslim şartları belirtilecektir.

4.Her muamelede alakadar olanlar beyannamelerini imza ve imla etikten sonra borsa komiserliğine tevdi eder. Bera, alıcı, satıcı, simsar ve mutavassıtın elinde muhafaza olunur.

5.İşbu beyannameler, kontrat mahiyetine haizdir.

6.İşbu beyanname muhteviyatı esastır. Bu muhteviyat rıza-i tarafeyn ile tadil olunabilir. Ancak borsaya ait rüsumun iadesi keyfiyeti heyet-i idare kararıyla mümkündür.

7.Her muamelenin borsa resmi, muamele tarihini takip eden gün zarfında tediye olunacaktır. Alivre yani vadeli muamelatta alınacak resim, malın vürut veya ihraçta muamelenin akdi tarihinden itibaren- gün zarfında tediye olunacaktır.

8.Borsa resmi işbu beyannamedeki yazılan kıymet esası ittihazıyla istifa olunur.²⁸⁵

Bir anlamda borsanın iç işleyişinin tanzim eden bu maddeler içinde adından sıkça söz edilen en önemli belge, satış beyannamesi veya satış zabıtnamesidir. Borsada alım satım yapabilmek için doldurulması zorunlu olan bu zabıtnamelerde alıcının adı, alacağı mal, satıcının adı ve malı ne zaman teslim edeceği ile ilgili bilgiler yer alıyordu. 1927 yılına ait bir satış zabıtnamesinin içeriğini tablo halinde gösterdiğimizde yukarıda zikredilen maddelerin işleyişi daha açık bir şekilde anlaşılacaktır.

²⁸⁵ “Abone, Mübayaacı ve Simsarlara Mahsus Ahkâm”, **Başkaya Özel Arşivi**, Trabzon 1927

Tablo 18: Ticaret ve Zahir Borsası'nda 1927 Yılında Yapılan Fındık Satışına Ait Bir Zabıtname

Trabzon Ticaret ve Zahir Borsası Komiserliğine		Kayıt Numarası: 7274
Zabıtname		
Beyannameyi Tanzim Eden	-	
Satıcı	-	
Alıcı	Hafızzade Mehmed	
Mübayaacı	-	
Simsar	-	
Borsada Muamele Görecek Mevadin		
Kıymeti (kuruş –lira)	564	
Miktarı	1.200	
Kıymeti kuruş	47	
Cinsi	Değirmenlik fındık	
Nere Malı Olduğu	Araklı malı	
Nerede teslim olunacağı	Değirmendere’de fabrikaya	
Teslim müddeti	16 Eylül 927 Pazar günü	
Tediye şeraiti		
Şerait-i hususiye		

Kaynak: Başkaya Özel Arşivi, Trabzon 1927

Yukarıda verilen nizamname ve kurallar dâhilinde kurulup faaliyete geçen Trabzon Ticaret ve Zahir Borsasında, zamanla bazı tüccarların nizamname ahkâmına aykırı işlemler yaptığı tespit edilmiştir. Borsa Encümenliği tarafından yapılan tetkiklerde tüccarların tuttuğu borsa kayıtları ile sevkiyat miktarları arasında büyük farklılıklar olduğu anlaşılmıştır. Tüccarın borsada gösterdiği miktardan daha fazla fındık ihraç etmesi anlamına gelen bu durumun fark edilmesi üzerine soruşturma derinleştirilmiş, borsa dışında mal satışı yapan tüccarlara ceza verilmiş ve diğer tacirler de gazetelere ilanlar verilmek suretiyle uyarılmıştır.²⁸⁶ “*Alakadar Tacirlerin Dikkatine*” başlığıyla verilen duyuruda borsanın işleyişi hakkında şu uyarılar kaleme alınmıştır:

1.Borsa, her gün saat 8'den bir saatlik öğle tatili müstesna akşam saat 17.30'a kadar açıktır.

²⁸⁶ **Reklam**, 22 Eylül 1931

2.Talimatname mucibince borsaya tabii findık vesair zehair üzerine yapılacak alım satımlar suret-i kattiyede borsa dâhilinde icra kılınacaktır.

3.Satışlar numune üzerine icra edildiği surette numuneler borsaca hıfzedilecektir. Tarafeynce numuneye lüzum görülmediği takdirde beyannamesine olsurette şerh verilecektir.

4.Aher mahallerden komisyon suretiyle Trabzon’a celp edilen mahsulât için mahreç borsaların vesikasını veya mürsel tarafından komisyon suretiyle gönderildiğini tevsik edecek bir mektup veya faturayı alakadaran borsaya ibraz ve hesab-ı carisine kayıt ettirmeye mecburdur.

5.Trabzon’dan vuku bulacak ihracatta dahi sevk edilen mal, tüccar hesab-ı carisinde mukayyet değilse hariçte alım satım yapılmış addile hakkında talimatname ahkâmınca nakdi ceza tatbik edileceği gibi mezkûr malların gümrük beyannamesine, muamele vergisine esas olan borsa fiyatları da kaydedilmeyecektir.

6.Borsa ücretleri, aktın icrasına müteakip derhal peşinen tediye edilecektir. Borsa ücretlerini peşinen vermeyenlerle abonelerini tecdit etmeyenlerin muameleleri kabul edilmeyecektir.²⁸⁷

Borsa dâhilinde işlem yapan esnafların dikkatini çekerek onları borsa nizamnamesine uymaya çağırın bu uyarı işe yaramış ve belli bir süre sonra tüccarlar borsa düzenine riayet etmeye başlamıştır. Bu şekilde düzenini oturtan ve Trabzon piyasasında kendine önemli bir yer edinen Ticaret Borsasının gerek işleyişi gerekse de Trabzon için önemi hakkında Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası tarafından neşredilen bir eserde şu ifadeler kullanılmıştır:

“Borsa sayesinde hakiki fiyat her gün kendini gösteriyor, müstahsil evvelden olduğu gibi, numunesi elinde yazahaneden yazahaneye koşmuyor, ne de bazı matrabazlar tarafından aldatılmıyor. Borsaya geliyor ve üstünde alının teri titreyen mahsulünü satışa çıkarıyor, aldanmadığına emin olarak malını değerine satıyor. Bu itibarla borsa, ticarete esas olan öz ve söz doğruluğunun da bir müeyyidesi oluyor, ticari ahlakın yerleşmesine hizmet ediyor. Borsanın bu manevi faydası temin ettiği maddi kar ve faydalardan daha az ehemmiyetsiz değildir. Meşru bir rekabeti tanzim eden, emtaa fiyatını çok dikkatli bir kronometre gibi zabt ve kaydeden borsa, bugün piyasamızın hususiyle findık alım satımının tam bir aynasıdır. Öyle bir aynaki zabt ve kaydettiği fiyatlar da hariç piyasalarda bile görünüyor, borsamızın fiyat ihtizazları oralarda günü gününe ve dikkatle takip ediliyor....”

²⁸⁷ **Reklam**, 15 Haziran 1931

Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası’nca yayınlanan eserde verilen bilgilere göre borsa, Görele’den Hopa’ya kadar uzanan fındık piyasasının nabzının attığı bir merkezdi. Burada tespit edilen fiyatlar, her gün öğleden sonra telgrafla o geniş sahaya bildirilir, havzadaki fındık üretici, satıcı ve alıcıları günü gününe resmi fiyatlardan bu suretle haberdar olurdu. Eserde ifade edilen bilgilere göre borsa kurulmadan önce Rum ve Ermeni unsurlar tarafından piyasalar karıştırılıyordu. Oysa borsanın kurulmasıyla birlikte müstahsil, mahsulünü emin bir şekilde pazarlıyordu. Alıcı da aldanmadığını ve borsa sayesinde aldanmayacağını biliyordu.²⁸⁸ Trabzon piyasalarında böylesine önemli vazifeler gören Ticaret ve Zahir Borsası’nda 1928-1932 yılları arasında fındık satışından elde edilen kazanç miktarı, rakamlara döküldüğünde ortaya şöyle bir tablo çıkmaktadır:

Tablo 19: 1928-1932 Yılları Arasında Trabzon Ticaret ve Zahir Borsası’nda Fındıktan Sağlanan Kazanç

Sene	Lira
1928	2,713.326
1929	1,633.650
1930	2.340.399
1931	2,235.519
1932	2,617.744

Kaynak: Cumhuriyetin Onuncu Yılında İktisat Meyanında..., s. 42.

1.4.2.4.Fındık İhracını Murakabe Nizamnamesi (1931)

1926 yılında başta fındık olmak üzere Trabzon’dan ihraç edilen malların belli bir standartta olmasını sağlamak, piyasalara hâkim olarak fiyat dalgalanmalarının önüne geçmek ve özellikle fındık ihracında yaşanan manipülasyonları önlemek amacıyla kurulan Trabzon Ticaret ve Zahir Borsası, bu vazifeleri elinden geldiği kadar yerine getirmeye çalışıyordu. Buna rağmen uluslararası piyasalarda fındık üzerinde oynanan oyunlara son verilememişti. Zira 1929 yılında Âli İktisat Meclisi tarafından yayınlanan raporda bu konuya dikkat çekilerek fındıkların piyasaya arz edildikten sonra aracılardan fındık satışlarına müdahale ettiği, ayrıca üreticilerin zaruret sebebiyle çok defalar bu aracılardan istismarına maruz kaldığı belirtiliyordu. Tüm bunların önüne geçmek ve fındık ihraç işlerini düzenlemek için bir kanuna ihtiyaç olduğu ifade ediyordu.²⁸⁹ Buna benzer dilekler 1931 yılı Ticaret Mıntıkası Kongresinde de ifade edilmiştir. Kongrede “*Harici Ticarette*

²⁸⁸ Cumhuriyetin Onuncu Yılında İktisat Meyanında..., s. 40-41

²⁸⁹ BCA, 030.01/84.528.1

Fındık” başlığı altında fındık ihracatı ile ilgili hazırlanan raporda verilen bilgilere göre fındık, bölge ekonomisinin temel taşlarından birini teşkil ediyordu ve 4 vilayetin başlıca servet kaynağıydı. Lezzeti, rengi, zerafeti ve dayanıklılığıyla bilinen Türk fındıklarının dünya piyasalarında bazı rakipleri olduğu ifade edilen raporda, Türk fındıklarının üstün özelliklerine rağmen Avrupa’dan geri durumda olduğu hatırlatılmıştı. Fakat bu eksikliğe rağmen İspanyol, İtalyan ve Rus fındıklarının kalite itibarıyla Türk fındığıyla yarışamayacağı da ayrıca dile getirilmiştir. Raporda fındığın satış aşamasında yaşanan sorunlara da değinilmiştir. Buna göre, fiyat kırma bahanesi ile propaganda yapan ecnebi firmaların spekülasyonları sebebiyle Türk firmaları milyonlarca lira zarar ediyordu. Bu firmaların yaptıkları hareketlere mani olmak için ihracatçıların birlik olması gerektiği ifade edilen raporda, ferdi teşebbüslerin cılız varlığı yerine birlikteliğin kudreti tercih edilmeliydi. Kongrede son olarak fındık ihracatında yaşanan problemlere çare olabilecek bazı tedbirlerin alınması gündeme gelmiştir. Söz konusu tedbirler şunlardı:

- 1.İhracat işlerinin düzenlenmesi
- 2.Malların gerek istif ve gerek tasnif ve gerek numune meselesinde daha çok dikkat etmek
- 3.Mahsulün toplama ve yetiştirme ameliyesinin fennileştirilmesi
- 4.Fındık hastalıkları ile mücadele ve bu mücadelelerin devlet vesaiti ile ziraat, fen, memur ve mühendislerinin idare ve nezareti mütamadiyesi altında devamı
- 5.En çok fındık yetiştiren bir mıntıkada, merkezi vaziyeti hesabı ile Trabzon’da, bir fındık ofisinin teşkili ile ihracaatın murakabesi ve ihşa-i ve grafik neşriyatlarla harici piyasaların tenviri ve yanlış propagandaların izalesi gibi hususların bu ofise tevdi.²⁹⁰

1931 yılı Mıntika Ticaret Kongresi’nde de dile getirildiği gibi fındık ihracatında yaşanan en büyük eksiklik, bu işi murakabe ve denetim altına alacak yasal bir boşluğun olmasıydı. Bu boşluğun doldurulması için harekete geçen yetkili makamlar, 1931 yılı Kasım ayında Fındık İhracatını Murakabesini esas alan bir nizamname çıkarılması için çalışmalara başlamıştır. Bu kapsamda ilk olarak İktisat Vekâleti tarafından hazırlanan 1930 tarihli “*Ticarette Tağşişin Men’i ve İhracatın Murakabesi ve Korunması*” hakkındaki kanun, Fındık İhracatının Murakabesine Dair çıkarılacak nizamnamenin alt yapısını oluşturmuştur. Söz konusu kanunun konumuzla direkt ilgisi olması nedeniyle 1-4 ve 5’nci maddeleri aşağıda aynen verilmiştir:

Madde 1. Dâhilî ve haricî ticaret menfaatlerini korumak ve ticaret malları üzerinde tağşiş ve hilelere mani olmak üzere menşei nebatî, hayvani, madenî bilumum mevat ile bunların nim mamul ve mamullerini veyahut bunların terkiibinden husule gelen mevadın ihzarına, imaline, tathirine, muayyen sınıf ve nevilere tefrikine, ambalajlarına, zarflarına, alım satım

²⁹⁰ 1931 Yılı Trabzon Ticaret Mıntika..., s.36-37

ve nakil ve muhafazalarına ve bu hususlarda tabi olacakları usul ve şartlara ve bu gibi mevat için hususî veya millî muayyen alâmet ve izahat istimali mecburiyetine müteallik tedbirler almağa Hükûmet mezdur. Hükûmet, bu mezuniyet dâhilindeki tedbirleri tatbîke, alâkadar teşekküllerin mütalaasını aldıktan ve beynelmilel teamülleri tetkik ettikten sonra ihraç mallarımızın en müsaitlerinden başlar.

Madde 4. Her teftiş akabinde teftiş yapanlar tarafından bir rapor tanzim olunarak bir sureti mal veya müessese sahip veya mümessillerine verilir. Teftiş neticesinde bu kanun hükümlerine muhalif hareketi teheyhün edenler hakkında bir zabıt varakası tanzim olunarak kezaik bir sureti 48 saat zarfında mal veya müessese veya sahibine veya mümessillerine tebliğ olunur. Zabıt varakalarının ayrıca tevdi edileceği ve adlî takibatı müstelzim olanlar hakkında ne suretle takibat icra edileceği nizamnamelerinde tespit olunmuştur.

Madde 5. Yapılacak tahkikat neticesinde teftiş ve murakabe ile mükellef olanlarla sair alâkadar memurlardan vazifelerinde suiistimalleri anlaşılanların, İktisat Vekâleti, hareketlerinin mahiyetine göre derhal ellerini işten çekirtmeğe veya memuriyetten ihraca salâhiyettardır.²⁹¹

Ticarette Tağşişin Men'i ve İhracatın Murakabesi ve Korunması hakkında çıkarılan ve genel olarak bütün ihraç maddelerini kapsayan bu kanunun ardından 1931 yılında sadece fındık ihracatına yönelik bir düzenlemeye gidilmiş ve Fındık İhracatının Murakabesine Dair Nizamname yürürlüğe konulmuştur.²⁹² Adı geçen nizamnamenin belli başlı maddeleri aşağıda ifade edilmiştir:

- 1.İhraç edilecek iç fındık, üç nevi üzerine tasnif edilecek ve odanın eksperleri tarafından muayene edildikten sonra mühürlenip ve raporları tanzim edilerek sevk olunacaktır.
- 2.Sevk olunacak malların numuneleri mal sahipleri tarafından dahi mühürlenecektir.
- 3.İhraç edilecek fındıkların nezafetine azami dikkat olunacak ve katiyen çürük ve bozulmuş malların sevkine müsaade olunmayacaktır.
- 4.İhraç edilecek fındıkların kutuları İktisat Vekâleti tarafından temin edilecek
- 5.Nizamnamede bildirilen şekillerden başka suretle fındık ihraç etmek isteyenler ve teşebbüste bulunanlar ağır cezalarla cezalandırılacaktır.²⁹³

İktisat Vekâleti tarafından hazırlanan ve Aralık 1931 tarihinde Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası'na gönderilen nizamname 16 Aralık 1931 günü yürürlüğe girmiştir.

²⁹¹ **TC. Resmi Gazete**, 19 Haziran 1930

²⁹² Bu nizamnameden evvel Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası aynı maksatla bir murakabe talimatnamesi yapmıştı. Ayrıca, aynı suretle diğer fındık mntıklarındaki odaların da talimatnameleri vardı, ancak bunlar maksadı temin etmiyor ve aralarında birlik bulunmuyordu. İktisat Vekâleti alakadar odaların fikirlerini aldıktan sonra tanzim ettiği nizamname ile bütün fındık havzasında murakabede konusunda birlik temin edilmiştir. **Cumhuriyetin Onuncu Yılında İktisat Meyanında...**, s. 44.

²⁹³ **Reklam**, 21 Kânun-ı Evvel 1931

Nizamnamenin eksiksiz bir şekilde uygulanması için Trabzon Ticaret ve Sanayi Odasında bir dizi toplantılar yapılmıştır. Yapılan bu toplantıların ardından yeni nizamnameyi uygulamak ve ihracat işlerini denetlemek maksadıyla şehrin tanınmış findık tüccarlarından Müezzinzade Vehbi, Halil İbrahim Bey ve Simsar Mehmet'ten oluşan üç kişilik bir ekip teşkil edilmiştir.²⁹⁴ Ardından nizamnamede belirtilen esaslar dâhilinde paketleme yapılmaya başlanmıştır. Bu kapsamda findıklar esas itibarıyla ekstra, sıra malı, kalbur altı olarak üç gruba ayrılarak sınıflandırılmıştır. Bu sınıflandırma şu şekilde yapılmıştır. Ekstra birinci kutuya 5 milimetreden yukarı olan findıklar, ikinci ekstra kutuya 14-15 milimetre arasında olanlar, sıra malı birinci kutuya 12-14 milimetre arasında olanlar, sıra malı ikinci kutuya 9-12 milimetre arasında olanlar, kalbur altı birinci kutuya 7-9 milimetre arasında, ikinci kutuya 7 milimetreden aşağı olan findıklar yerleştirilmiştir.²⁹⁵

Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası'nın denetimi altında yürütülen çalışmalar neticesinde nizamnamenin yürürlüğe girdiği 16 Aralık 1931 Aralık gününden o senenin ihraç mevsimi sonuna kadar Ticaret ve Sanayi Odasına 273 muayene beyannamesi verilmiş, 28.009 çuval iç ve kabuklu findık muayene edilmiş ve bunlar için 350 adet ihraç şahadetnamesi düzenlenmiştir. 1932 mahsul senesinde ise odaya 751 muayene beyannamesi verilmiş ve 93.753 çuval iç ve kabuklu findık muayene olunarak 912 ihraç şahadetnamesi verilmiştir. 1933 yılı itibarıyla Ticaret Odasının 5 eksper, Trabzon'da mevcut bütün findık kırma ve ayıklama fabrikalarını denetliyor ve ihraç olunacak her parti mal, mutlaka 2 eksper tarafından muayene edilerek mühürleniyordu. Muayene raporu ise yine 2 eksper tarafından tanzim ve imza ediliyordu. İşin ilginç yanı, yapılan muayene ve murakabelerle ilgili olarak Ticaret ve Sanayi Odası'na tüccar ve köylüden hiçbir şikayet gelmemişti. Oysa nizamnameden evvel her mevsim en az birkaç şikayetle karşılaşılırdı.²⁹⁶

1931 tarihinde çıkarılan Findık İhracatının Murakabesine Dair Nizamnamenin ilk bakışta findık ihracat işlerinde birlik ve düzen getirdiği görülmektedir. Zira 1933 yılında Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası tarafından neşredilen bir eserde bu nizamnamenin findık ihracı ile ilgili getirdiği düzenlemelerden övgüyle söz ediliyordu. Adı geçen eserde verilen bilgilere göre, artık Türkiye'de yetiştirilen findıklar belli bir düzen içinde ihraç edilmeye başlanmış, nakliye, liman ve vapur şirketleri, muayenesiz mal almaktan ve nakletmekten

²⁹⁴ **Reklam**, 21 Kânun-ı Evvel 1931

²⁹⁵ **Reklam**, 30 Kânun-ı Evvel 1931

²⁹⁶ **Cumhuriyetin Onuncu Yılında İktisat Meyanında...**, s. 45.

men edilmişti. Yani ihraca yaramayan bir malın, Türkiye’den dışarıya çıkma ihtimali kalmıyordu. Eserde verilen bilgilere göre getirilen yeni düzenlemeyle fındıklar, harman halinde çuvallara doldurulur eksperler tarafından muayene edilir ve çuvallar birer birer oda mührü ile mühürlenir, ihraç olunacak her partiden alınan bir numune, mal sahibi ve eksper tarafından beraberce mühürlenerek odada 6 ay muhafaza olunur ve eksperlerin muayene raporu üzerine malın ihraca salih olduğu kaydını gösteren bir ihraç şehadetnamesi tanzim edilirdi. Oda şehadetnamesi olmayan bir mal gümrükten geçemezdi. Eserde söz konusu nizamnamenin getirdiği yeniliklerle ilgili verilen bilgilere göre artık Türk fındığı, dış piyasalara sağlam ve hilesiz olarak gidecekti. Fındıkçılıkta Türkiye’nin rakipleri olan İspanya ve İtalya’nın eskiden beri bu tarz düzenlemeleri tatbik ettiklerinden söz edilen eserde, İspanyol ve İtalyan fındıklarının Türk fındıklarına oranla %5 ila %10 fazla fiyatla satıldığı belirtilerek bunun en büyük sebebi olarak gelişigüzel yapılan ihracat usülleri gösterilmiştir. Zira daha önceden cinsler karışık, boyları bir olmayan, %90 iç olarak ihraç olunan fındıkların içinde çürük, kırık ve vurgun fındıklar bulunuyordu.²⁹⁷

Ticaret ve Sanayi Odası tarafından neşredilen eserde ifade edildiği gibi 1931 tarihli Fındık İhracatının Murakabesine Dair Nizamname, fındık ihracatına dirlik ve düzen getirmiştir. Fakat çalışmamızın ilerleyen bölümlerinde de görüleceği gibi nizamnamenin tatbikinden sonra da fındık ihracatında yaşanan sorunlar tamamen ortadan kaldırılamamıştır.

1.4.3.Tütün İhracatı

Fındığın ardından, Trabzon ekonomisinin en önemli ihraç maddesi tütündü. Daha çok Akçaabat, Maçka ve merkez köylerde yetiştirilen tütünler içersinde Akçaabat tütünleri nitelik itibarıyla daha kaliteliydi ve bu özelliklerinden ötürü ihraç edilen tütünler arasında birinci sırada geliyordu. Fakat Cumhuriyetin ilk yıllarında Akçaabat tütünlerinin şehrin diğer bölgelerinde yetiştirilen tütünlerle karıştırılması, onun kalitesini ve buna paralel olarak fiyatını da düşürüyordu.²⁹⁸ Buna rağmen Trabzon havalisinde yetiştirilen tütünler, Samsun ve Bafra’da tütünlerinden sonra Türkiye’nin en kaliteli tütünleri arasında yer alıyordu.

²⁹⁷ Cumhuriyetin Onuncu Yılında İktisat Meyanında..., s. 45.

²⁹⁸ Sait Bilal Çakıroğlu, “Trabzon’un İktisadi Karakteri”, **İnan Trabzon Halkevi Mecmuası**, 3(19), Temmuz 1945, s.18

Trabzon'un en başta gelen ihraç ürünlerinden biri olan tütün, tarlada hasadı yapıldıktan sonra yaprak halinde veya denkle içinde genellikle İstanbul yoluyla Amerika, Avrupa ve İskenderiye'ye, sevk olunuyordu.²⁹⁹ 1923 yılında Trabzon'dan, 1.200.000 kilo tütün³⁰⁰ adı geçen memleketlere ihraç edilmiş, 1924'de vilayet genelinde 1.678.3003 kilo tütün yetiştirilmiş, 1923-24 senesi mahsulünden, Ocak 1924 - Şubat 1925 arasındaki 13 aylık sevkiyat toplamı 1.728.756 kiloyu bulmuştur. Bu rakamın üçte ikisinden fazlası Akçaabat'tan, geri kalanı Trabzon'dan ihraç olunmuştur.³⁰¹ 1926-1927 Türkiye Salnamesi'ne göre Trabzon'dan 569.900 kilo tütün ihraç edilmişti.³⁰² Aynı Salnamede 1926 senesinde Trabzon'da tütün ihracatı yapan tüccarların isimleri verilmiştir.

Tablo 20: 1926-1927 Yıllarında Trabzon'da Tütün Tüccarları

İsmi	Yeri
Anadolu Ticaret Şirketi	Trabzon Balık Pazarı
Eyüpzade Daniş Hacı Hüseyinzade Hamdi Şirketi	Trabzon Balık Pazarı
Hacı İzzetzaade Habib ve Şürekâsı	Yalı Han
Hacı Ali Hafızzaade Hacı Hasan Rıza	Kunduracılar
Hacı Menlazade Biraderler	Mumhaneönü
Hacı Menlazade Kâmil Osman Efendi	Balık Pazarı
Dühan Türk Anonim Şirketi	Sipahi Pazarı
Sakızzaade Kemal Efendi	Belediye Dairesi Altında
Alizade Biraderler	Trabzon Millet Bahçesi Civarında

Kaynak: 1926-1927 Türkiye Salnamesi, s. 737.

Cumhuriyetin ilk yıllarında tüm Türkiye'de olduğu gibi Trabzon'da da tütün üretimi ve satışları Reji İdaresi'nin denetimi altında yapılmıyordu. 1925 yılında Reji Şirketi'nin yerini alan Türkiye Cumhuriyeti İnhisarlar İdaresi, artık tütün ziraatı ve satışı konusunda tek yetkili makam haline gelmiştir. Fakat İdare'nin Trabzon'daki bazı uygulamaları, gerek Trabzon tütüncülerini gerekse de Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası yetkililerini memnun etmiyordu. İnhisarlar İdaresi'nin tüccar ve üreticiyi zor duruma düşüren politikaları, 1929 yılı Mıntika Ticaret Kongresi'nin de ana gündem maddelerinden biriydi. Burada dile getirilen şikâyetlere bakıldığında, tütünün Trabzon köylüsü için oldukça önemli bir ürün olduğundan söz edilmiş ve halkın tütün ziraatı ile iştigal etme sebebinin maişet ve geçim zorluğunun ortaya çıkardığı mecburiyetin bir neticesi olduğu ifade edilmiştir. Buna rağmen Trabzon tütün üreticilerinin teşvik edilmek yerine İnhisarlar İdaresi tarafından cezalandırıldığı ve mahsullerinin bir kısmının intifa hakkından mahrum edildiği

²⁹⁹ **Türk Ticaret Salnamesi 1926-1927, s.545.**

³⁰⁰ **İstikbal, 5 Temmuz 1340.**

³⁰¹ Trabzon Vilayeti'ne Ait Malumat-ı İktisadiye ve İhsaiye... s.186

³⁰² **1926-1927 Türkiye Salnamesi, s. 735**

belirtilmiştir. İnhisarlar İdaresi'nin Trabzon köylü ve tüccarına yaşattığı zorluklardan söz edilen kongrede İdare'nin, 1928 yılında şehre büyük firma ve ticarethanelerin gelmemesinden istifade ederek meydanı boş ve rakipsiz bulduğu, bu itibarla Akçaabat istisna Trabzon tütünlerine değerinden çok düşük fiyat takdir ettiği ve zaruret içinde bulunan üreticiden yok pahasına mubayaada bulunduğu dile getirilmiştir. İdare, bu da yetmezmiş gibi kendi takdir ve hükmü ile bir kısım mahsule, ihrakiye³⁰³ namı vererek bedelsiz olarak bunları üreticinin elinden almıştı.³⁰⁴

Görüldüğü gibi Trabzon tütünün ihracında özellikle İnhisarlar İdaresi'nden kaynaklı bazı sıkıntılar yaşanıyordu. Bu durum Türk Ofis tarafından hazırlanan “*Türkiye'nin İhraç Ettiği Maden ve Tarım Ürünleriyle, İktisadi Durumumuz*” adlı raporda da kendine yer bulmuş ve 1929 yılı sonrası Trabzon ve havalisinden, Mısır'a yapılan tütün ihracı ve bu konuda yaşanan zorluklar dile getirilmiştir. Söz konusu raporda ilk olarak Trabzon, Artvin, Düzce tütünlerinin eskiden beri müşterisi bulunan Mısır piyasasına yapılan ihracatın 1929 senesinden itibaren tedricen azaldığı dile getirilmiş, 1929 yılında 4.495.339 lira kıymetinde ve 2.892.279 kilo değerinde yapılan ihracatın 1932 sonrasında büyük bir düşüş yaşayarak ve 1936'da 205.870 lira kıymetinde 283.991 kilo gibi cüzi bir seviyeye düştüğü ifade edilmiştir. Raporda bu düşüşün en büyük sebebi olarak Mısır Hükûmeti'nin tütün gümrük resmini menşelerine bakmaksızın 120 Mısır kuruşu gibi yüksek bir hadde çıkarması gösterilmiş, 1929'dan evvel Mısır piyasasına Türkiye'den senede 3,500.000 kilo iyi işlenmiş kıymetli tütün sevk edildiği fakat son senelerde bu miktarın 300.000 kiloya düştüğü ve bu yüzden Türk ekonomisinin bundan zarar gördüğü dile getirilmiştir. Mısır'da bulunan sigara fabrikalarının %90'nının British Amerikan Kumpanya'sının hâkimiyeti altında bulunduğu, bu kumpanya ile yapılacak anlaşmayla Mısır'a eskisi gibi çok miktarda tütün sevk edilebileceği ifade edilmiştir. Adı geçen raporda Trabzon, Düzce ve Artvin tütünlerinin alıcılarının az olduğu, buna bir de Mısır piyasasının mevcut durumu eklenince bu mıntıka çiftçilerinin ürünlerini satamadıkları ifade edilmiştir.³⁰⁵

1929 yılında Türk Ofis tarafından hazırlanan ve Trabzon tütün piyasasının yaşadığı zorlukların dile getirildiği raporun bir benzeri bu defa 1931 yılında Dış Ticaret Ofisi'nce kaleme alınmıştır. Bu raporda 1929 yılında Türkiye'nin Mısır'a 7.866.000 lira ihracat,

³⁰³ Yakıt vergisi

³⁰⁴ **Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası 1929 Senesi...** s.56

³⁰⁵ **BCA**, 030.10/161.132.1

2.692.000 lira ithalat yaptığı hâlbuki 1930 yılında ihracatın 5.548.000 liraya düştüğü belirtilmiştir. Söz konusu rapora göre bu düşüşün temel sebebi, tütün ihracatının azalmasıydı. Gerçekten de 1930-31 yıllarında Trabzon'dan, Mısır piyasasına sevk edilen tütün miktarında Çin tütünlerinin devreye girmesi ve Mısır Hükûmeti'nin yüksek gümrük hadleri dolayısıyla büyük bir düşüş görülmüştür. Mısır Hükûmeti ile Türkiye arasında bu meselelere çözüm bulacak bir ticaret anlaşması imzalanmadığı için Trabzon tütünleri, yegâne mahrecinden mahrum kalmış, üreticiler zarar etmeye başlamıştı.³⁰⁶

Trabzon tütünlerinin en büyük alıcısı durumunda olan Mısır piyasasındaki bu gelişmeler ve yaşanan durgunluğun yanı sıra bu dönemde Trabzon tütünlerine rakip olan yeni tütün mıntıkaları da ortaya çıkmıştı. Trabzon'un tütün ihraç kapasitesini düşüren bu gelişmeler, 1931 Yılı Mıntık Ticaret Kongresi'nde tafsilatlı bir şekilde dile getirilmiş ve çözüm önerileri ortaya konulmuştur. Kongrede ilk olarak Türk tütüncüğünün geri kalış sebepleri son 50 yılda yaşanan siyasi gelişmelere paralel olarak izah edilmiş, Yunan tütünlerinin son zamanlarda Türkiye'ye ciddi bir rakip olarak ortaya çıktığı ifade edilmiştir. Yunanistan'ın bu konuda elde ettiği başarıyı mübadele sonrasında özellikle Karadeniz Bölgesi'nden Yunanistan'a giden tütün uzmanı Rumlara borçlu olduğu vurgulanmıştır. 1931 Mıntık Ticaret Kongresi'nde tütünün iktisadi değerini yükseltmek için atılması gereken bazı adımlar olduğu ifade edilmiştir. Tütüncülüğün inkişafı için alınacak tedbirler başlığı adı altında sıralanan ve hayata geçirilmesi elzem olarak görülen bu önlemler şunlardı:

- Milli iktisadımızın bel kemiği ve istihsal hayatımızın merkezi sikletini teşkil eden tütüncülüğümüz hakkında çok esaslı tedbirlerin alınması ve hatta münhasıran tütün ve tütüncülük hakkında çalışmak üzere erbab-ı ihtisas ve zürradan mürekkep hususi bir tütün cemiyetinin teşkili

- İyi tütün yetiştirmek, cinsleri ıslah etmek üzere ziraat enstitülerinin vucuda getirilmesi

- Ziraat Bankası'nın tütüncülere uzun vade ile çok az faizle kredi vermesi

- Ecnebi memleketlerinde inhisar idaresi tarafından mühim merkezlere Türk tütünleri satış mağazalarının tesisi

³⁰⁶ **Reklam**, 16 Mayıs 1931

●Ecnebi gümrüklerinde tütünlerimize karşı tatbik edilmekte olan farklı tarifelerin tadili için Hükûmet tarafından teşebbüsât icrası

●Tütünlerin imal ve terbiyesinde koku ve nefaset hususunda daha büyük bir itina ile çalışılması

●İnhisar İdaresinin mubayaalarında halkın enerjisini kırarak derecede noksan fiyat teklif edilmemesi ve malın müstahsili tatmin edecek ve hiç olmazsa maliyet fiyatından noksan düşmeyecek bir fiyatla alınmasına itina edilmesi.³⁰⁷

1929 sonrasında kaleme alınan raporlarda ve çeşitli platformlarda da dile getirildiği gibi Trabzon'da yapılan tütün ihracatı, 1929 buhranı sonrasında azalma eğilimine girmişti. Zira 1930 yılında Trabzon'dan (Akçaabat hariç) 68.449 kilo tütün ihraç edilmiş ve karşılığında 109.000 lira para kazanılmıştı.³⁰⁸ Tütün satışlarında görülen bu durgunluk üzerine yetkililer, üreticilerin boşu boşuna zahmet çektiğini ve çektiği zahmeti kazanca dönüştüremediğini ifade ederek tütün ziraatının azaltılması gerektiğini belirtiyordu.³⁰⁹ Görüldüğü üzere 1929 ertesinde tütün piyasası ekonomik kriz ortamında dibe vurma noktasına gelmişti. Fakat 1935 sonrasında gittikçe yükselen tütün satışları, İkinci Dünya Savaşı yıllarında büyük bir ivme kazanmıştır. İkinci Dünya Savaşı yıllarında fındık ihracatının dahi önüne geçerek Trabzon köylüsünün yüzünü güldüren bu ürünün 1939 sonrasındaki üretim ve satışı ilgili olarak ilerleyen bölümlerde daha tafsilatlı bilgiler verilmiştir.

1.4.4. Fasulye ve Sade Yağ İhracatı

Trabzon'un en önemli ihraç ürünlerinden biri de fasulyedir. Lezzeti, tazeliği ve kokusuyla özellikle İstanbul piyasasında çokça rağbet gören fasulyeler, fındık ve tütünden sonra Trabzon'un ekonomik hayatında üçüncü sırayı alan değerli bir üründü. Fasulye satışları ile ilgili rakamsal verilere bakıldığında bu durum daha açık bir şekilde görülmektedir. Zira 1923 yılında Trabzon'dan toplam 17.000 çuval fasulye dış piyasalara sevk edilmişti.³¹⁰ Daha çok tombul, barbut, horoz gibi üç tür halinde yetiştirilen ve ihraç edilen fasulyelerin 1924-1925 senelerindeki ihraç vaziyeti aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

³⁰⁷ 1931 Yılı Trabzon Ticaret Mıntika..., s.33-34

³⁰⁸ Reklam, 3 Eylül 1931

³⁰⁹ Reklam, 20 Haziran 1931

³¹⁰ İstikbal, 5 Temmuz 1340

Tablo 21: Trabzon Vilayetinde 1340/1924 Senesi Eylül İptidasından 1341/1925 Senesi Şubat Gayesine Kadar Vaki Olan Fasulye Sevkiyatı ve Aşar Miktarı

Sevk Olunan Fasulye'nin Nevi ve Miktarı						Sevk Olunan Fasulye Yekûnu	Tahakkuk ve Tahsil Olunan Varidat-i Öşriye Miktarı
Şeker Fasulyesi	Barbon Fasulyesi	Tombul Fasulye	Horoz Fasulye	Çalı Fasulye	Alaca Fasulye		
126 kilo	29.124 kilo	113.654 kilo	344.466 kilo	179.074 kilo	12.449 kilo	668.893 kilo	21.197 lira

Kaynak: Trabzon Vilayetine Ait Malumat-ı İktisadiye., s. 185

1926-1927 Yılı Türkiye Salnamesi'nde verilen bilgilere göre Trabzon'dan yılda 114.300 kilo fasulye ihracı yapılmıştı.³¹¹ Aynı dönemde yayınlanan Türk Ticaret Salnamesi'nde ise şehirde fasulye ticareti ile uğraşan kişilere ait bilgiler verilmiştir. Adı geçen salnamede yer alan tüccarlar, ticarethaneler ve bulundukları mahaller şunlardır:

Tablo 22: 1927 Yılı İtibarıyla Trabzon'da Bulunan Fasulye Tüccarları

İsimler	Mahalleri
Hacı Ali Hafızzade Hacı Hasan Ziya	Kunduracılar
Hacı Ali Hafızzade Celaleddin Mahdumları	Mumhaneönü
Hacı Ali Hafızzade Hüseyin Avni	Yalı Han
Hacı Şükrüzade Ragıp	Meydan-ı Şarki
Dedezade Biraderler	Kunduracılar
Dehkanzade Hikmet Zihni ve Şerikası	Mumhaneönü
Subaşızade Biraderler	Meydan Banka Civarı
Kara Hasanazade Ahmed Sabri	Moloz
Kürtzade Ahmed Sabri	Moloz
Memiş Yazıcızade Abdullah Mahdumları	Soğan Pazarı Caddesi
Müezzinzade Vehbi	Mumhaneönü

Kaynak: 1927 Yılı Türk Ticaret Salnamesi, s. 1244

Trabzon'un önde gelen ihraç maddelerinden biri olan fasulye, 1930'ların ilk devresinde eski popülerliğini kaybetmeye başlamıştır. Bu durumun en açık kanıtı Trabzon Ticaret ve Zahire Borsasında 1 Ocak 1934'den 1 Aralık 1934 tarihine kadar yapılan fasulye satış muamelelerinin sayısıdır. 1920'lerde ortalama olarak 600-700 bin kilo

³¹¹ 1926-1927 Türkiye Salnamesi, s. 735

civarında ihraç edilen bu ürün, 1934 yılı içinde 5.097 lira 74 kuruş kıymetinde 1284 çuvalda 140.853 kilo satılmıştır.³¹² Bu satış rakamı da bize açıkça gösteriyor ki fasulye, eski ticari cazibesini kaybetmek üzeredir. Elbette fasulye ihracatında yaşanan bu düşüş, Trabzon'da ki ekonomi çevrelerinin de dikkatinden kaçmamıştır. Zira 1935 yılında toplanan IV. Ticaret ve Sanayi Odaları Kongresi'nde Trabzon delegasyonu tarafından ihraç mallarının durumu ile ilgili yapılan sunumda fasulye ihracatında yaşanan düşüş de gündeme getirilmiştir. Söz konusu kongrede Trabzon heyeti bu konudaki görüşünü şu şekilde ifade etmiştir:

“Fasulye de evvelce mıntıkamızın ihraç maddesinden idi. Bugün maruz kaldığı rekabet yüzünden bu mahsul, ihraç maddesi olmak vasfını tamamıyla kaybetmiştir. Şimdilik mahallen sarf edilmekte ve kısmen İstanbul ve İzmir'e sevk olunmaktadır. Bu maddenin ihraç edilemeyerek sarfiyatının yalnız dâhile münhasır kalışı, istihsalatının da seneden seneye azalmasına sebep olmuştur. Evvelce memleketimize oldukça mühim bir para getiren evvelki mevkiinin verilebilmesi için en evvel bir Fasulye Murakabe Nizamnamesinin tanzimini ve fasulye ihracatının takas veya sair şekillerle himaye edilmesini muvafık bulmaktayız.”³¹³

Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon'a has ihraç mallarından biri de sadeyağdı. Özellikle Vakfikebir, Tonya mıntıklarında üretilen ve İstanbul'a sevk edilen yağlar, hem şehir ekonomisi hem de çiftçi ve köylüler için önemli bir gelir kaynağıydı. Kendi içinde kalite itibarıyla Vakfikebir, Akçaabat ve Maçka'nın birinci, Sürmene ve Of yağlarının³¹⁴ ikinci sırada olduğu bilinen Trabzon yağları, kolot haline getirilerek satılıyordu.³¹⁵ Daha çok geleneksel yöntemlerle üretilen yağların ihraç miktarlarına bakıldığında 1923 yılında 64.000 kilo yağın Trabzon'dan dış piyasalara sevk edildiği görülmektedir.³¹⁶ 1925 yılına gelindiğinde Trabzon'da 300.000 kiloya yakın sadeyağ üretilmiş, ertesi yıl 90.400 kilo sadeyağ ihraç edilmiştir.³¹⁷ Yukarıda zikredilen rakamlara bakıldığında yağ ihracatının sadece üreticiye değil şehir dâhilinde bulunan ve aracı vazifesi görerek yağları dışarıya pazarlayan tüccarlar için de iyi bir gelir kapısı olduğu anlaşılmaktadır. Bu kapsamda 1927 yılında Trabzon merkezde yağ ticareti ile uğraşan ticarethaneler ve bulundukları mahaller aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

³¹² **Halk**, 30 Ocak 1935

³¹³ **Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Zabıtları**, Trabzon 1935.

³¹⁴ 1924 yılında Of Kazasında ortalama olarak 10.000 kilo sadeyağ ihraç ediliyordu. **BCA**, 030,10/ 169.178.3

³¹⁵ **Ticari ve İktisadi Trabzon Rehberi...**, s.5

³¹⁶ **İstikbal**, 5 Temmuz 1340

³¹⁷ **1926-1927 Türkiye Salnamesi**, s. 735

Tablo 23: 1927 Yılı İtibarıyla Trabzon’da Bulunan Yağ Tüccarları

İsimler	Mahalleri
Emirzadeoğlu Hasan bin Mehmed	Sakız Meydanında
Hacı Ömeroğlu Mecid Efendi	Dereboyunda
Dihkanzade Biraderler	Yalıhan civarında
Arapzade Salim Efendi	Soğan Pazarı’nda
Koç Alizade Hasan	Pazarkapı’da
Melekzade Hasan Efendi	Mumhane önünde

Kaynak: 1927 Yılı Türkiye Salnamesi, 1927, s.744.

Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon ekonomisine yaptığı katkı sebebiyle ev endüstrisinin bir parçası olmaktan çıkarılıp ciddi bir sanayi kolu haline getirilmesi planlanan sadeyağ ticareti ile ilgili olarak Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası’nın 1933 yılı istatistikî verilerine bakıldığında adı geçen yıl içinde 342.672 kilo yağdan 198.805 lira hâsılat elde edildiği görülmektedir.³¹⁸ Buna ek olarak 1939 yılında Trabzon Valiliği yapan Refik Koraltan bir gazeteye verdiği beyanatta; yağ ticaretinin geliştirilmesi için bazı girişimler yapılacağını ifade ettikten sonra Trabzon’dan her sene 700 bin kilo yağ ihraç edildiğini ve bunun 500 bin kilosunun Vakfıkebir kazası dâhilinde üretildiğini ifade etmişti.³¹⁹ Refik Koraltan’ın ifadelerinin aksine bu çalışmanın kapsadığı 27 yıllık süre zarfında Trabzon’dan yapılan yağ ticaretini artırmak, bu konuda halkı bilinçlendirmek, fabrika veya imalathaneler kurma gibi faaliyetlerin hiç biri yapılmamıştır. Üstüne üstlük II Dünya Savaşı yıllarında dönemin şartları gereği Trabzon yağlarına katılan yabancı katkı maddeleri sebebiyle yağların eski şöhretini kaybettiği de ayrıca müşahade edilmiştir.

1.4.5.Yumurta İhracatı

Cumhuriyetin ilk yıllarında Türk ihraç maddeleri arasında önde gelen ürünlerden biri de yumurtaydı. Daha çok nakil vasıtalarının bulunduğu bölgelerden elde edilen yumurtalar, en fazla Karadeniz mıntıkası ile Anadolu demiryolu güzergâhı, İstanbul ve Ege havalilerinde üretilirdi. 1923 yılından 1933’e kadarki 10 yıllık süre zarfında artış gösteren yumurta ihracı, 1933 yılından itibaren dünyada yaşanan siyasi gelişmeler nedeniyle azalma trendine girmiştir.³²⁰ Türkiye’de en fazla yumurta ihraç edilen bölgelerden biri olan Trabzon’da yumurtalar daha çok Marsilya, İtalya ve İspanya piyasalarına gönderilirdi. Bu

³¹⁸Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası, **Trabzon’un 1933 Yılı Umumi İktisadi Faaliyetini Gösterir İstatistikler**, Trabzon: İstikbal Matbaası, 1934, s.2

³¹⁹ **Yeniyol**, 7 Ocak 1939

³²⁰ “Yumurta İstihsal ve Ticaretine Umumi Bir Bakış”, **İktisat Vekâleti Türk Ofis Aylık Bülteni**, 1(5), Ankara 1937, s. 18-23

kapsamda Trabzon’da yapılan yumurta ihraç rakamlarına bakıldığında 1923 yılında Trabzon Limanı’ndan 12.000 sandık yumurtanın dış piyasalara sunulduğunu görüyoruz.³²¹ Ertesi yıl 5.250.000 adet yumurtanın 1.600.000’i Trabzon merkez kazasında, 1.300.000’i Akçaabat’ta, 2.100.000’i Vakfikebir’de üretilmiştir. Ayrıca Bayburt’tan 2.500.000, Gümüşhane’den 1.600.000 yumurta gelmiş, bu miktardan yaklaşık 850.000’i Trabzon’da tüketilmişti. Geri kalanlardan 3.285 sandık/4.600.00 adet Marsilya’ya, 902 sandık/1.260.00 adet İstanbul’a, 1.886 sandık/2.640 adet İstanbul üzerinden Marsilya ve diğer limanlara sevk olunmuş, böylece toplam 8.500.000 adet yumurta ihraç edilmiştir.³²² 1926 yılına gelindiğinde 333,100 kilo yumurta ihraç edilen³²³ Aynı yıl itibarıyla yumurta ticareti ile uğraşan ticarethaneler aşağıdaki tabloda gösterilmiştir:

Tablo 24: 1927 Yılı İtibarıyla Trabzon’daki Yumurta Tüccarları

İsimler	Mahalleri
İbrahim Reiszade Suad	Pazarkapı
İbrahim Reiszade Saadettin	Pazarkapı
Dihkanzade Biraderler	Yalı Han Cıvarı
J.J. Hoştraser ve Şürekâsı	Semerciler
Ömer Başzade Yahya Efendi	Moloz
Kara Hasanzade Biraderler ve Şürekâsı	Mumhaneönü
Koç Alizade Hasan ve Mahdumu	Pazarkapı
Koç Alizade Mehmed Mahdumları	Mumhaneönü
Kürtzade İbrahim Biraderler	Pazarkapı
Mülkzade hasan Efendi	Mumhaneönü
Moralızade Ahmet Niyazi Efendi	Pazarkapı

Kaynak: 1926-1927 Türkiye Salnamesi, s.744

Trabzon ekonomisine hatırı sayılır bir kazanç sağlayan yumurta satışları ile ilgili olarak Trabzon Ticaret ve Zahire Borsasında tutulan kayıtlara bakıldığında 1928-1932 yılları arasında yumurta ihracı ile ilgili olarak ortaya şu şekilde bir tablo çıkmaktadır.

Tablo 25: 1928-1932 Yılları Arasında İhraç Edilen Yumurtalardan Elde Edilen Meblağ

İhraç Yılı	Yumurta / Lira
1928	240.034 lira
1929	333.650 lira
1930	463.929 lira
1931	400.437 lira
1932	296.062 lira

Kaynak: Cumhuriyet’in 10. Yılında İktisat Meyanında ..., s. 42.

³²¹ **İstikbal**, 5 Temmuz 1340

³²² Trabzon Vilayeti’ne Ait Malumat-ı İktisadiye ve İhsaiye... s.187

³²³ **1926-1927 Türkiye Salnamesi, s.735**

Yukarıda verilen tabloyu genel hatlarıyla değerlendirdiğimizde 1932 yılına kadar yumurta ihracından gelen kazancın hemen her yıl yükseldiği görülmektedir. Fakat 1932'den sonra karşılaşılan sorunlar nedeniyle yumurtadan elde edilen gelir azalmaya başlayacaktır. Bu sorunlardan ilki, yumurtaların ihraç edildiği memleketlerle yaşanan gümrük problemleriydi. Mesela Türk yumurtaları, Marsilya Gümrüğünde didik didik aranır ve muayene edilirken Bulgar ve Yunan yumurtaları aynı muayene ve gümrük uygulamalarına tabi tutulmazdı.³²⁴ Aslında Türk menşeli yumurtalara yapılan bu muamele, yumurtaların kalite ve standardizasyon problemlerinden ileri geliyordu. Özellikle çürük, pis ve ağırlıkları farklı türdeki yumurtaların ihraç edilmesi dış piyasalarda bu tür sorunların yaşanmasına neden oluyordu. Âli İktisat Meclisi, bu durumun önüne geçmek amacıyla 1930 yılında yayınladığı raporda ideal yumurta ihracının nasıl yapılması gerektiğini ortaya koymuştur. Adı geçen raporda bu mesele ile ilgili olarak şu öneriler getirilmiştir:

- a)Yumurta ticaretinde esas olan tazelik ve sıklettir. Yumurta standardizasyonu ile ilgili olmak üzere tavuk ve horoz cinslerinin, follukların ıslahı gibi tedbirler alınmalıdır
- b)İç bölgelerden, ihraç merkezlerine yumurta nakliyatı seri ve sarsıntısız olmalıdır
- c)İhraç merkezlerinde soğuk hava depoları kurulması gerekir
- d)Yumurtaların tazeliğinin korunması için lambalama usulü tatbik edilmelidir
- e)İhraç edilecek yumurta ambalajına kuru ot ve ince saman koyulmamalıdır
- f)Yumurta boylarının tayininde onları 4 boya ayıran İtalyan usulü uygulanmalıdır.³²⁵

Yumurta ihracında yaşanan bu gelişmeler, zamanla Hükûmetin bu konuda bazı ciddi tedbirler almasına neden olmuş ve 1934 yılında “*Yumurta İhraç Nizamnamesi*” kabul edilerek bu işin belli bir kural ve kaideye bağlı olarak icra edilmesi sağlanmıştır. İlan edilen nizamnamenin bazı maddeleri şunlardı:

- 1.Yumurtalar, ihraç iskelelerinde tasdik edilecek.

³²⁴ **Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası 1929 Senesi...** s.50

³²⁵ “Türkiye İhracat Ticaretinin İnkişafı Tedbirleri Âli İktisat Meclisi’nin 1-15 Kânunuevvel 1930 Altıncı İçtima Devresinde Hazırlanan Komisyon Kararı” **BCA**, 030.10./26.125.8

2.Yumurta ihracatı ancak Trabzon, Giresun, Ordu, Fatsa, Samsun, İnebolu, İstanbul, Bartın, İzmir, Mersin, Antalya Limanlarından ve Uzunköprü istasyonundan yapılacaktır.

3.Yumurta ihraç edeceklerin ticaret odalarına yumurta ihracatçısı olarak kaydedilmiş bulunmaları lazımdır.

4.Yumurtalar temiz ve sağlam olacaktır.

5.Sanayide kullanılan bozuk yumurtalar hususi etiketli sandıklarla ihraç edilecektir

6.Büyük sandıklarda 1440, küçüklerde 720 yumurta bulunacaktır

7.İhracatçı, ihraçtan 24 saat evvel müracaatla yumurtaların kontrolünü yaptıracaktır.

8.Muayeneden sonra 7 gün içinde gönderilmeyen yumurtalar ikinci bir muayeneye tabii tutulacaktır

9.Etiket sertifika masrafı olarak büyük sandıklardan 10, küçük sandıklardan 5 kuruş alınacaktır.

10.İhracatçı ile kontrol edenler arasında ihtilaf çıktığı takdirde yumurtalar Türk Ofis, ticaret odası ve ziraat erbabı birer oluşan heyet tarafından tetkik edilecektir.

11.Nizamname hilafına hareket edenler cezalandırılacaktır.³²⁶

1934 tarihli nizamname, Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası'na tebliğ edilmiş aynı tebligatta, bu işle uğraşan tüccar ve ihracatçıların Türk Ofis şubeleri ile ticaret ve sanayi odalarından malumat almaları ve ihracat limanlarındaki odaların İstanbul ile temasa geçmeleri ve artık yumurta ihracının bu nizamnameye uygun olarak yapılması istenmiştir.³²⁷ Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası, nizamname ahkâmına uygun olarak yumurtaları kontrol ve muayene etmek amacıyla bir kontrol heyeti vücuda getirmiş ve bu heyete Trabzon Ticaret ve Zahir Borsası Baş Kâtibi Osman Remzi Bey ve eksperliliğe de Dihkanzade Mahmut Bey seçilmiştir. Nizamname kurallarına uygun olarak ilk ihracat 25 Kasım 1934 günü İtalyan Kaps Arms Vapuruna 692 sandık yumurta yüklenerek yapılmış,

³²⁶ **Cumhuriyet**, 5 Ekim 1934

³²⁷ **Yeni Yol**, 25 Teşrin-i Evvel 1934

yükleme esnasında yumurtalar söz konusu nizamnameye göre seçilmiş ve orada bulunan kontrol heyeti marifetiyle muayene edilmiş ve ona göre sevkine müsaade edilmiştir.³²⁸

Fakat bir süre sonra Trabzon'da bulunan yumurta ihracatçıları, yeni nizamnameye uymakta ve buna uygun ihraç yapmakta zorlanmaya başlamışlardı. Zira yeni getirilen kuralların bazıları yumurta ithalatçıları zor durumda bırakıyordu. Bu şikâyetlerini Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası'na bildiren tüccarlar, yaşadıkları sıkıntıların Hükûmete ve ilgili makamlara iletilmesini talep etmişlerdir. Bu durum üzerine harekete geçen Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası, 1935 yılı Ticaret Odaları Kongresi'nde söz konusu şikâyetleri gündeme getirmiştir.³²⁹

Bir yandan yumurta ihracatçıları sorunlarıyla ilgilenen diğer yandan da söz konusu nizamnameyi titizlikle uygulayan Trabzon Ticaret Sanayi Odası, bu konuda tüccar ve ihracatçıları daha fazla bilinçlendirmek ve yaşanan sorunların önüne geçmek maksadıyla çeşitli faaliyetler gerçekleştirmiştir. Bunlardan en önemlisi 1935 yılı Şubat ayında açılan “Yumurta ve Ambalaj Sergisi”dir. Sergide Türk Ofis tarafından Danimarka, Hollanda, Polonya, Rusya, Doğu Afrika ve Avustralya'dan getirilen 8 sandık ambalajlı yumurta sandığı üç gün boyunca sergilenerek Avrupa ve dünyanın muhtelif yerlerinde yaş meyve ve yumurtanın nasıl ambalajlandığı Trabzonlu ihracatçılara gösterilmiştir.³³⁰ Ticaret ve Sanayi Odası bununla da kalmayarak yumurta ihracında uzmanlaşmış kişileri bünyesine katmıştır. Oda, 4014 sayılı “Yumurta İhracatı Nizamnamesi” gereğince kontrol

³²⁸ **Yeniyol**, 25 Teşrin-i Sâni 1934

³²⁹ Trabzon delegasyonu, yaşanan sıkıntıları şu şekilde özetlemişlerdir: 1.Yumurta İhracatı Nizamnamesinin tatbikinden evvel, muayyen hava tabakasını ihtiva edip aklarının şeffaflığını kısmen kaybetmiş olan yumurtalar da ikinci yumurta namı altında ihraç edilirdi. Murakabe nizamnamesi ahkâmına tevfiқан lambadan geçirilerek muayenesinde hava tabakası 10 milimetreyi geçmeyen, akları şeffaf yumurtaların taze olarak, diğerlerinin sanayiye mahsus bozuk yumurta namı altında ihracına müsaade edilmekte olduğundan aklarının şeffaflığını kısmen kaybolmuş olan bu ikinci yumurtaların artık ihracına imkân hâsıl olamamaktadır. Şimdiye kadar dış piyasalarda kolayca sarf edilen bu yumurtaların, sanayiye mahsus bozuk yumurta namı altında ihracı ise fiyatlarına tesir icrasından hali kalmayacağı cihetle mezkûr nizamnamenin 6. maddesinin birinci fıkrasının: a) Lambadan geçirilerek muayenesinde hava tabakası 10 milimetreyi geçmeyen, akları şeffaf yumurtalar taze=birinci, b)Hava tabakası 10 milimetreyi geçmeyip akları kısmen şeffaflığını kaybetmiş olan yumurtalar bayat = ikinci c) Hava tabakası 10 milimetreyi geçen akları kızarmış olan yumurtalar sanayiye mahsus = bozuk yumurta şeklinde tadiliyle yumurtaların bu üç nam altında ihracına müsaade edilmesi. 2. Nizamnamenin 10. maddesinde taze yumurtaların ancak 720 adetli küçük sandıklarda ihracına müsaade edilmekte ise de tacirlerimizin müşterilerinden aldıkları siparişlerde, bazı yerlerde ezcümle İtalya'da yumurta ambalajından da gümrük alındığı ve bu yüzden ufak sandık yumurtaların daha masraflı olduğu ileri sürülerek yumurtaların büyük sandıklarda gönderilmesi istenilmektedir. Bu itibarla yumurtaların müşterinin talebine göre büyük veya küçük sandıklarda ihracına müsaade edilmesi ve nizamnamenin 10. maddesinin o şekilde tadili muvafık görülmektedir”.**Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Zabıtları**, Trabzon 1935

³³⁰ **Yeniyol**, 25 Şubat 1935

komisyonunda ayda 50 lira ücretle çalıştırılmak üzere yumurta eksperi alımı için ilân vermiştir.³³¹ Bu dönemde yumurta ihracatçılarına yönelik yapılan bir diğer faaliyet de İktisat Vekâleti tarafından Trabzon’da açılan “*Yumurta İhtisas Kursu*”dur. Kursta her derse bir ay devam etmek üzere yılda iki ay eğitim yapılacak kursa, en az lise tahsili görmüş gençler alınacaktı.³³²

Yumurta İhraç Nizamnamesi’nin ilanı ve Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası’nın bu konudaki faaliyetlerinin neticesi olarak Trabzon’da yumurta ihracında gözle görünür bir hareketlilik yaşanmıştır. Ayrıca Trabzon yumurtalarının en büyük alıcılarından olan İspanya ile 21 Aralık 1935 tarihinde imzalanan ticaret ve kliring anlaşmalarının yürürlüğe girmesi Trabzon yumurtalarına olan talebi artırmış, İspanyollar Trabzon piyasasından yumurta almak için Trabzon Ticaret ve Sanayi Odasıyla irtibat kurmaya başlamıştır.³³³

Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon’dan yapılan yumurta ihracatı II. Dünya Savaşı sürecinin başlamasıyla birlikte gitgide eski piyasasını yitirecektir. Yumurta ihracatında yaşanan bu düşüş, II Dünya Savaşı dönemindeki ihracat faaliyetlerinde ele alınacaktır.

1.4.6.Kasaplık Hayvan İhracatı

Trabzon, sahip olduğu limanı sayesinde Doğu Anadolu yaylalarının batıya çıkış kapısı olduğundan bu yaylalarda yetiştirilen hayvanlar Trabzon Limanı vasıtasıyla başta İstanbul olmak üzere dış piyasalara ihraç edilirdi. Erzurum, Bayburt, Erzincan’da yetiştirilen ve yaz aylarını bu yaylalarda geçiren koyun ve sığırlar, sonbaharda kabileler halinde genelde Gümüşhane yoluyla Trabzon iskelesine gelir ve buradan ihraç edilirdi. İhraç edilen hayvanlar daha çok İstanbul’da tüketilir geriye kalanlar da başta Yunanistan ve İtalya olmak üzere muhtelif memleketlere satılırdı.³³⁴

Trabzon’a daha çok Erzurum-Gümüşhane yoluyla gelen hayvan sürüleri, şehir içinde bir süre bekletildikten sonra ihraç edilirdi. Fakat 1924 yılında Erzurumlu koyuncular, daha güvenli olduğu gerekçesiyle Gümüşhane güzergâhını terk ederek Bayburt-Sürmene hattını tercih etmeye başlamışlardı.³³⁵ Hayvan sahipleri, Bayburt yolunda koyunlarının daha az zayıt verdiğini, 2 gün içinde Trabzon’a ulaştıklarını, bu

³³¹ **Yeniyol**, 25 Şubat 1936

³³² **Halk**, 10 Ağustos 1936

³³³ **Halk**, 30 Mart 1936

³³⁴ **Doğu Gazetesi**, 30 Birincikanun 1937

³³⁵ **İstikbal**, 2 Eylül 1340

yolun Erzurum-Gümüşhane yolundan kısa olduğunu bilmediklerinden dolayı eski güzergâhı kullandıklarını fakat artık Sürmene yolunu kullanacaklarını ifade etmişlerdi.³³⁶

Erzurum ve iç bölgelerden gelen hayvanların sevkiyatı sayesinde Trabzon Limanı, bu konuda Türkiye'nin en önemli iskelesi konumuna gelmiştir. Bu itibarla 1926 yılında limandan 30 binin üzerinde koyun ve keçi ihraç edilmiştir.³³⁷ 1933 yılına gelindiğinde 98.010 baş koyun ve 828 baş sığır ihraç edilmiş, bunlardan 707.165 lira gelir elde edilmiştir.³³⁸ 1933 yılında 100 bine yakın hayvanın ihraç edildiği Trabzon'dan 1935 yılında bu rakam 200 bine yaklaşmıştır.³³⁹ Yapılan yüklü miktarda koyun sevkiyatı sebebiyle İstanbul'un et ihtiyacının temininde oldukça önemli bir konumda olan Trabzon, bu özelliği sebebiyle canlı hayvan alım satım faaliyetlerinin yoğun şekilde görüldüğü bir kentti. Bu itibarla 1926 yılında Trabzon'da koyun tüccarlığı yapan ticarethaneler ve mahalleri aşağıdaki tabloda gösterilmiştir:³⁴⁰

Tablo 26: 1927 Yılında Trabzon'da Bulunan Koyun Tüccarları

İsimler	Mahalleri
Eczacı Mehmet Efendi	Anadolu Han
Kasımzade Biraderler	Kunduracılar
Velizade Biraderler	Kasaplar Caddesi
Yahya Reiszade Biraderler Zekeriya Efendi	İskele Caddesi
İsazade Tahsin	-

Kaynak: 1926-1927 Türkiye Salnamesi, s.736

Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon'dan yapılan hayvan ihracı sırasında yaşanan en büyük sorun, hayvanları taşıyacak gemilerin zamanında gelmemesi ya da dolu oldukları bahanesiyle yükleme yapılamamasıydı. Mesela 1936 yılı sonbaharında Erzurum'dan gelen 6-7 bin kadar koyun, İstanbul'a gönderilmek üzere bekletiliyordu. İskele etrafında bekleyen ve hayvanlarını yeterince besleyemediklerinden şikâyet eden koyun tüccarları, Ticaret Vekâleti'ne telgraf çekerek özel bir vapur istemişlerdir. Vekâlet, tüccarların bu haklı müracaatını dikkate alarak hemen Cumhuriyet Vapurunu Trabzon'a yollamış, bu suretle koyunlar yüklenerek gerekli yerlere sevk edilmiştir.³⁴¹ 1936'da görülen bu sıkıntının bir benzeri 1939 yılında yaşanmıştır. İç bölgelerden Trabzon'a gelen İstanbul'a gönderilmek için vapur bekleyen ve haftalarca şehir civarında arazi sahiplerinin ücret

³³⁶ **İstikbal**, 3 Eylül 1340

³³⁷ **1926-1927 Türkiye Salnamesi**, s. 735

³³⁸ **Trabzon'un 1933 Yılı Umumi İktisadi Faaliyetini Gösterir İstatistikler**, s.4

³³⁹ **BCA**, 030.10/65.433.4

³⁴⁰ **Türk Ticaret Salnamesi 1340-1341**, İstanbul: Matbaa-i Ebüzziya, 1341, s.479.

³⁴¹ **Yeni Yol**, 5 İkinciteşrin 1936

karşılığı otlak yerlerinde idare ettirilen 26 bin küsur koyundan ancak 18.812'si İstanbul'a sevk edilebilmiş ve geri kalan 7-8 bin koyun sevke hazır bir halde Değirmendere de hazır ota beslenerek bekletilmiştir.³⁴² Hemen her yıl yaşanan bu sıkıntıların bir daha yaşanmaması için daha kapsamlı tedbirler alan Deniz Yolları İdaresi, Trabzon'a gelip vapur bekleyen koyun ihracatçılarının dileklerini dikkate almıştır. İdare, sırf koyun yüklemek üzere her hafta Salı günleri İstanbul-Trabzon ve Trabzon-İstanbul hattında sefer yapacak bir vapur tahsis etmiş ve ara postası yapan vapurlara da birer miktar yüklemek suretiyle ihracatın kesintisiz bir surette gerçekleşmesi için gerekli tedbirleri almıştır. Bu itibarla 3 Ekim 1939 günü koyun almak üzere Tan Vapuru Trabzon'a gelmiş 4500 koyun yüklenip İstanbul'a hareket etmiştir. Geriye kalan mevcut 11 bin koyunun da ertesi gün gelecek ara postasına yükleneceği bildirilmiştir.³⁴³ Trabzon Limanı'ndan yapılan canlı hayvan sevkiyatı³⁴⁴ sırasındaki bu olumsuzluklar, yıllar geçmesine rağmen bir türlü halledilemiyordu. Zira 1941 yılına gelindiğinde vapurların yükleme yapmaması sebebiyle yaşanan sıkıntılar had safhaya ulaşmış Erzurum ve çevresinden Trabzon'a gelen 800 koyun ve bir miktar da sığır, bir türlü İstanbul'a gönderilememiş, bunlardan başka ayrıca Sürmene'de de 1000 koyun sevk edilmek üzere iskele civarında bekletilmiştir. Koyun tüccarlarından gelen şikâyet üzerine bir açıklama yapma ihtiyacı duyan vapur şirketleri, Hopa ve Rize'den fazla miktarda yük ve yolcu aldıkları için sevkiyat yapamadıklarını beyan etmişlerdi.³⁴⁵ Neticede vapur şirketlerinin sorumsuz hareketleri sebebiyle zarara uğrayan koyun ihracatçılarının durumu, yıllar geçse de değişmiyordu. Yerel basında bu konuyla alakalı olarak kaleme alınan bir yazıda yıllardır devam eden bu mesele, en yalın haliyle özetlenmiş, hayvan sevkiyatı sırasında yaşanan ve kronikleşen sorunlar açık bir şekilde dile getirilmiştir. Söz konusu yazıda, şu ifadelere yer verilmiştir:

“Bilhassa Ekim, Kasım, Aralık ayları memleketimiz istihsalatının ihracı zamanına rastlayan en faal aylardır. Bu sebeple hiç olmazsa bu aylarda gerek eşyayı gerekse ihraç mallarının, limana haftada 2 defa uğrayabilen vapurlarımızın ihtiyaca cevap veremeyecek kadar az seferleri yüzünden günlerce iskelede bekletilmemesi hususu belirtilmişti. Günlerden beri limanda vapur bekleyen ihraç mallarımızla eşya-ı tüccariyenin mevcut olduğu malumdur. Geçenlerde bu ihraç mallarını almak üzere gelen İzmir Vapuru 1000 ton kadar ihraç malı almış fakat bu arada acentenin, umum müdürlüğü muvafakatini almadan beklemekte olan tüccar eşyasını yükletmişti. Umum müdürlükçe acenteye bu konuda soruşturma açılacaktır.

³⁴² **Yeniyol**, 30 Eylül 1939

³⁴³ **Yeniyol**, 4 Ekim 1939

³⁴⁴ Trabzon'dan yapılan koyun ihracı belli bir program dâhilinde yapılmadığı için zaman zaman şehirde kasaplık hayvan bulamıyor, et fiyatları tahammül edilemeyecek derecede yükseliyordu. Mesela İstanbul'da et fiyatları daha pahalı olduğu için bütün hayvanları ihraç eden tüccarlar yüzünden şehirde kasaplar et bulamaz duruma gelmiştir. **Halk**, 17 Ağustos 1943

³⁴⁵ **Halk**, 16 Birincikanun 1941

Bugün bile günlerden beri vapursuzluk yüzünden iskelemizde beklemekte olan 6000 baş koyun vardır.”³⁴⁶

Yazarında ifade ettiği gibi bu dönemde hayvan ihracatında yaşanan sıkıntılar sebebiyle üreticiler büyük zarar görüyordu. Zira hayvanlarını tam manasıyla besleyemedikleri için onların kilo kaybetmelerine engel olamayan koyuncular, Trabzon’a gelirken yaptıkları yol masrafı da göz önüne alınırsa az bir kazanç elde ederek geri dönüyordu. Koyuncuları olduğu kadar aynı zamanda Trabzonlu tüccarları da olumsuz etkileyen bu gelişmeler zamanla canlı hayvan ihracı ile ilgili yeni fikirlerin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu kapsamda iç bölgelerden gelen hayvanların Trabzon’da kesildikten sonra İstanbul’a sevk edilmesi fikri bunlardan en önemlisidir. Bunun yanında Trabzon Limanı etrafında soğuk hava deposu yapılması gibi öneriler, özellikle III. Umum Müfettişliğin kurulmasından sonra daha yüksek sesle dile getirilmiştir. Trabzon’un ekonomik yönden kalkınması amacıyla öne sürülen bu fikirler ve yaşanan gelişmeler ikinci bölümde ele alınacaktır.

1.4.7. İthalat

Trabzon Limanı en faal dönemlerinde dahi daha çok bir ithalat limanı özelliği göstermiştir. Bu itibarla Anadolu’daki diğer büyük bir liman kentleri olan Samsun ve İzmir’le karşılaştırıldığında bu iki kentin aynı zamanda güçlü bir ihracat potansiyeline sahip olduğu görülür. Tabi burada Samsun ve İzmir’in coğrafi özellikleri dolayısıyla iç bölgelerle olan bağlantılarını Trabzon’a göre daha kolay bir şekilde sağladıkları da unutulmamalıdır.³⁴⁷ Neticede Trabzon Limanı’nda gerçekleşen ihracat ve ithalat faaliyetleri rakamsal değerlerle ifade edildiğinde görülür ki ithalat, ihracata göre daha büyük bir meblağ tutmaktadır.

Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon’da en fazla ithal edilen ürünlere bakılırsa şehirdeki tarım arazisinin darlığı sebebiyle hububat ürünlerinin önde olduğu görülür. Bunların yanında manifatura, kimyevi gübre, demir, gaz gibi diğer ürünler de büyük meblağlar ödenerek satın alınıyordu. Trabzon’un ithalat yapabilmesi aynı zamanda şehrin hayati ihtiyaçlarının da karşılanması anlamına geliyordu. Zira halkın başlıca yiyeceği olan mısır, elektrik fabrikası faaliyete girene kadar oldukça önemli bir madde olan gaz, günlük giyim kuşam için gerekli olan manifatura ve zirai faaliyetlerde kullanılan kimyevi gübre

³⁴⁶ **Halk**, 11 Kasım 1946

³⁴⁷ Kütükoğlu, a.g.m.,s.106-107

gibi ihtiyaçların temin edilememesi Şehirde günlük hayatı olumsuz bir Şekilde etkilerdi. Tüm bu ürünlerin ithali, ihracat faaliyetleriyle kıyaslandığında Trabzon'un ekonomik olarak dışa bağımlı bir yapı arz ettiğı görülür. Mesela 1925 yılında Şehrin fındık, tütün, fasulye gibi başlıca ihraç maddelerinden sağıladığı gelir 5 milyon civarındayken ithal ettiğı ürünlere harcadığı para bunun iki katı seviyesindeydi.³⁴⁸ üstelik ithalat yapılırken daha çok deniz yolu tercih ediliyordu. Fakat özellikle sonbahar ve kış mevsimlerinde yani Karadeniz'in fırtınalı dönemlerinde deniz ulaşımı kesilme noktasına geliyordu. İ bölgelerle olan bağılantının da Zigana ve Kop gibi kış mevsiminde kullanılamayan g zerg hlarla sağılandığı dikkate alınırsa, Trabzon'un günlük ihtiyaçlarını karŐılamada oldukça güç durumlara düştüğü görülür. İŞin bir başka boyutu da ithalat ve ihracat rakamları arasındaki makasın b y kl ğ yd . Sırf bu açıdan bakıldığında dahi Trabzon ekonomisinin hemen her yıl açık veren bir görüntüsü vardı. Şehrin ithalata harcadığı para ile ihracattan elde ettiğı meblağı arasında neredeyse iki misli kadar fark olmasının temel sebebi, ithal edilen ürünlerin değı fiyatlarının oldukça yüksek olmasıydı. Mesela kimyevi gübre, manifatura, ipek, gaz ve benzin gibi piyasa değıri oldukça pahalı olan ürünlere karşılıklı, Şehrin başlıca gelir kalemlerini oluşturan fındık ve tütünün piyasa değıerlerinde yaşanan dalgalanmalar ve bunların ithal edilen ürünlere oranla daha ucuz olmaları, bu durumun en başta gelen sebebiydi. Ekonomik faaliyetlerin kısıtlı, arazinin dar, nüfusun yoğun olduğı bir vilayet olan Trabzon için bu olumsuz durum, olağanüstü durumların yaşandığı süreçlerde daha da kötüleşmiştir. Mesela Trabzon'un en fazla ithalat yaptığı ülke olan Almanya'nın 1939 sonrasında genel bir savaşa girmesi, Trabzon'un en hayati ihtiyaçlarından olan gübre ithalinin kesilmesine bu da tarımsal üretimin azalmasına neden olmuştu. Genel olarak ithalatını deniz yoluyla yaptığını ifade ettiğimiz Trabzon Şehri ile ilgili olarak 1925 yılına ait ithalat verilerini bir araya getirdiğimizde yukarıda ortaya konulan tespitlerin daha açık bir Şekilde g r leceğı muhakkaktır.

³⁴⁸ Ticari ve İktisadi Trabzon Rehberi..., s.6

Tablo 27: 1925 Yılı İtibarıyla Trabzon'da İthalat

Eşya	Kıymeti	Kilo
Miri Hayvanlar	500	20
Hayvanattan Hâsıl Olan Malulat	165.170	2.780
Zehair ve Hububat ve Bunların Mustahsılatı	6.000.885	613.937
Meyve ve Sebze	5.025.855	245.819
Müstehlikat Erzakı ve Şekerlemeler	55.128.454	1.356.841
Müskirat ve İspirtolu Sular Sirke ve Maden Suları	158.240	1.324
Nebati Yağlar	43.600	1.236
Tohum, Nebatat, Ot ve Nebat Döküntüleri	10.100	32
Hayvanat Derileri ve Döküntüleri	4.488.043	46.656
Mamul Deri, Kösele ve Kürkler	3.479.511	30.748
Gübreler	2.344.888	262.683
Kereste, Ağaç Mamulâtı,	216.377	2.647
Kâğıt Tatbikatı	530.592	11.314
Pamuk ve Mamulâtı	68.424.617	6.662.131
Keten ve Kendir ve Sair İplik İmalatına Mahsus Mevad-ı Nebatiye (Pamuk Müstesnadır)	11.002.347	235.000
İpek, İpek İpliği ve Mensucatı	906.950	1.502
Yün, Yün İpliği ve Mensucatı	3.242.118	4.136
Hazır Elbise, Moda Eşyası, Çamaşır	6.251.206	40.530
Lastik, Lastik Mamulâtı ve Meşin	6.202.223	43.357
Camlar, Taşlar, Porselen ve Eşyayı Züccaciye	6.703.669	1.963.346
Maadin ve Mamulâtı	1.464.668	652.567
Makine ve Alat-ı Mekanikiye	2.940.585	27.578
Araba Vagon, Gemi	7.493.815	59.656
Saatçi Mamulâtı, Alat ve Edevat Alat-ı Musikiye	408.965	3.019
Sanayiye Mahsus Zebut ve İç Yağları ve Mumlar	4.151.896	249.048
Hazır Boya, Mustahsılat-ı Kimyeviye Eczayı Tıbbiye, İtriya ve Reçineler	801.274	10.014
Muhtelif Eşya	228.070	921
Yekûn	10.904.618	653.284.331

Kaynak: Ticari ve İktisadi Trabzon Rehberi, s.6

Görüldüğü üzere Trabzon, basit günlük ihtiyaçlarının temininde dahi dış piyasalara bağımlı bir şehirdi. Tabloda da ifade edildiği gibi Trabzon'un en fazla ithal ettiği ürünler hububat, manifatura, şeker, kahve, çay, ecza-i tıbbiye, kırtasiye, züccaciye, hırdavat, bakır, demir, tuhafiye ürünleri ve kimyevi gübreydi.³⁴⁹ Trabzon'da gerçekleşen ithalat faaliyetlerini en ayrıntılı olarak ifade eden veriler, 1933 yılında Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası tarafından neşredilen istatistiklerdir. Burada şehrin başlıca ithal mallarının neler olduğu, değerleri ve geldikleri ülkeler, açık bir şekilde ifade edilmiştir.

³⁴⁹ 1926-1927 Türkiye Salnamesi, s.735

Tablo 28: 1933 Yılında Trabzon’da İthalat

İthal Olunan Eşya Cinsi				Toplam	
	Geldiği Yer	Miktarı	Kıymeti (Lira)	Kilo	Lira
Şeker	Almanya	10.000	996	2.265.937	699.116
	Fransa	610.816	61.105		
	Türkiye	1.645.121	637.021		
Çay	Almanya	1.563	1.701	153.455	174.568
	Cava	20.154	20.219		
	Hindistan	24.607	23.226		
	Hollanda	3.916	4.241		
	İngiltere	19.234	18.846		
	Türkiye	83.981	106.335		
Kahve	Brezilya	58.912	24.622	99.979	66.391
	Türkiye	41.067	41.769		
Pirinç	Türkiye	398.727	77.170	398.727	77.170
Un	Türkiye	4.612.395	390.867	4.612.395	390.867
Mısır	Türkiye	1.704.537	44.768	1.704.537	44.768
Zeytin ve Zeytinyağı	Türkiye	495.637	91.913	495.637	91.913
Yaş Meyve	Türkiye	404.405	11.765	404.405	11.765
Limon	İtalya	46.486	5.587	111.651	16.274
	Türkiye	65.165	10.687		
Tuz	Türkiye	770.000	52.840	770.000	52.840
Muhtelif Yiyecekler	Türkiye	919.264	203.319	919.264	203.319
Sigara ve Tütün	Türkiye	604.733	1.429.213	604.733	1.429.213
İçki	Türkiye	547.790	300.365	547.790	300.365
Mensucat	Almanya	2.469	4.509	1.199.449	2.008.056
	Belçika	3.043.	6.877		
	Çekoslovak	1.604	3.682		
	İngiltere	21.782	36.799		
	İtalya	32.484	46.309		
	Japonya	9.790	6.345		
	Türkiye	1.128.277	1.903.535		
İplik	İngiltere	6.273	6.696	97.478	101.048
	İtalya	53.488	51.691		
	Türkiye	37.488	42.361		
Muşamba	İngiltere	15.950	5.462	15.950	5.962
Çuval ve Kanaviçe	Almanya	8.777	1.854	171.581	45.443
	Hindistan	107.286	25.563		
	İngiltere	10.978	1.781		
	Türkiye	44.540	16.245		
Hazır Elbise	Türkiye	48.627	78.805	48.627	708.805
Urgan	Türkiye	73.282	28.005	73.282	28.005
Ayakkabı Malzemesi	Türkiye	214.325	242.036	214.325	242.036
Sığır Yünü	Fransa	410	201	1.637	817
	Mısır	1.227	613		
Hafafiye	Türkiye	39.984	55.265	39.984	55.265
Kâğıt ve Kırtasiye	Almanya	33.961	2.536	204.096	80.535
	Belçika	2.429	225		
	Türkiye	167.706	77.774		
Çivi	Türkiye	469.041	54.920	469.041	54.920
Siyah ve Galvanizli Saç	Belçika	108.758	9.445	314.350	29.625
	Türkiye	205.592	20.180		
Çinko ve Teneke	Almanya	12.250	1.343	17.385	2.083
	Belçika	2.010	321		
	İngiltere	3.125	419		
Demir	Almanya	120.692	5.282	653.467	42.132
	Belçika	110.728	5.680		
	Türkiye	422.047	31.170		
Demir mamulât ve hırdavatı	Almanya	7.875	1.122	526.070	161.395
	Avusturya	650	996		
	Fransa	803	1.057		
	Türkiye	516.742	158.220		
Dikenli Tel	Çekoslovak	15.142	1.683	15.142	1.683
Çimento	Türkiye	3.776.500	106.284	3.776.500	106.284

Cam ve Züccaciye	Almanya	40.336	3.249	369.683	90.236
	Belçika	124.488	8.667		
	Rusya	1.305	449		
	Yunanistan	17.249	1.222		
	Türkiye	186.305	76.649		
Boya	Almanya	2.024	587	71.634	24.228
	Belçika	10.177	1.655		
	İtalya	248	200		
	Türkiye	59.185	21.786		
Gaz-Benzin	Rusya	1.116.208	48.169	2.269.377	317.468
	Türkiye	1.153.169	269.299		
Sabun	Türkiye	586.769	109.634	586.769	109.634
Makine Parçaları	Almanya	6.022	10.317	42.029	50.333
	ABD	445	1.483		
	Fransa	3.046	2.660		
	İngiltere	263	545		
	İtalya	771	556		
	Türkiye	31.482	34.772		
Elektrik Malzemesi	Türkiye	9.523	8.253	9.523	8.253
Otomobil-Kamyonet Parçaları	Almanya	429	104	162.087	158.642
	ABD	49.109	43.766		
	İngiltere	241	841		
	Türkiye	112.308	113.931		
Otomobil-Kamyon Lastiği	ABD	8.126	8.939	37.859	50.977
	İngiltere	9.362	10.529		
	İtalya	377	467		
	Türkiye	19.994	31.042		
Kalay	İngiltere	1.064	1.691	1.064	1.691
Kimyevi Gübre	Almanya	328.265	33.559	835.503	81.602
	Belçika	10.100	970		
	İngiltere	459.008	42.803		
	Yunanistan	980	55		
	Türkiye	37.210	4.215		
Diğer kimyevi maddeler ve Ecza	Almanya	11.769	589	42.350	30.340
	Belçika	2.560	462		
	İngiltere	5.253	442		
	Türkiye	22.768	28.847		
Yumurta Talaşı	Romanya	20.241	1.100	94.641	6.130
	Türkiye	74.400	5.030		
Döşeme, Çini ve Porselen	Almanya	1.182	554	28.129	3.468
	Fransa	26.947	2.914		
Tuhafiye	Türkiye	84.230	186.898	84.230	186.898
Emaye, Attariye ve Hırdavatı	Türkiye	383.298	223.100	383.298	223.100
Fotoğraf Makinesi	Almanya	1.486	3.051	3.481	6.112
	Belçika	45	115		
	Fransa	889	1.596		
	İngiltere	247	284		
	İtalya	814	1.066		
Kabuklu Fındık	Türkiye	1.662.193	314.564	1.662.193	314.564
Arpa	Türkiye	947.200	31.030	947.200	31.030
Ot-Saman	Türkiye	363.750	8.390	363.750	8.390
Kereste	Türkiye	282.901	4.680	282.901	4.680
Odun	Türkiye	2.669.500	15.967	2.669.500	15.967
Muhtelif eşya	Almanya	1.556	1.412	978.418	966.016
	Çekoslovak	275	38		
	Fransa	274	246		
	Hindistan	199	51		
	İngiltere	153	320		
	İran	1.827	867		
	İtalya	436	492		
	Rusya	60	120		
	Türkiye	973.638	962.470		
İthalat Yekûnu				32.852.493	9.289.922

Kaynak: Trabzon'un 1933 Yılı Umumi İktisadi Faaliyetini Gösterir İstatistikler s. 6-9

Tabloda verilen rakamlara bakıldığında 1933 yılında Trabzon’da 9.289.922 liralık ithalat yapıldığı ilk bakışta dikkat çekmektedir. Oysa aynı yıl Trabzon’da, 5 milyon civarında ihracat faaliyeti gerçekleştirilmişti. Tabloda ikinci dikkat çeken unsur, yedek parça ve teknik donanım gibi eksiklerin Avrupa piyasalarından elde edilmesinin yanında şehrin en büyük ihraç malı olan fındikkabuğunun dahi dışarıdan ithal edilmesi idi. Yani Trabzon, fındığını dışarıya satıp daha sonra kabuğunu ithal ediyor ve buna 300 bin liranın üzerinde bir meblağ harcıyordu. İthalat noktasında görülen en trajik göstergelerden biri de Trabzon gibi meyveciliğe müsait olan bir şehirde dahi yaş meyve ithali ile orman varlığıyla dikkat çeken vilayetlerden biri olmasına rağmen 2,5 milyon ton gibi ciddi bir miktarda odun ithal edilmesi idi.

1.5.Sanayi ve Üretim

1.5.1.Fabrika ve İmalathaneler (1923-1932)

1.5.1.1.Cumhuriyetin İlanından Önce Şehirde Bulunan Fabrika ve İmalathaneler

İçinde bulunduğu siyasal, sosyal ve ekonomik şartlar nedeniyle sanayileşmede geç kalan Osmanlı Devleti ülkenin belli başlı şehirlerinde bölgesel şartlara göre bazı fabrikaların kurulmasını desteklemiştir. Bu anlamda Trabzon’da da küçük ölçekli işletmelerin kurulduğu görülmektedir. Zira 1923 sonrası kurulan birkaç fabrika dışında diğer işletmelerin hemen tamamı Osmanlı döneminden kalma atölye benzeri kuruluşlardı. Bunun en belirgin örneklerinden birisi Trabzon’un Kale İçi Mevkisinde yer alan demir fabrikasıdır.

1.5.1.2.Demir Fabrikası

Bir fabrikadan daha çok atölyeyi andıran bu müessese gerek Osmanlı döneminde gerekse de Milli Mücadele yıllarında şehrin demir ihtiyacını karşılıyordu. Adı geçen fabrika ile ilgili elimizde bulunan en eski bilgiler 1912 yılına aittir. Zira 1912 yılı sonbaharında Trabzon’a gelen Abdullah Cevdet, fabrikayı da ziyaret etmiş ve izlenimlerini kaleme almıştır. Yazar, Trabzon’da bulunan demir fabrikasını şu şekilde tasvir etmiştir:

“Trabzon’da ilk işim sanayi, fabrika namına ne olduğunu sormak oldu. Bir demir fabrikası, bir de şeker fabrikası var dediler. Batum Sancak Beyi Mahmut Beyin rehberliğiyle evvela demir fabrikasına koştum. Dar sokaklı bir mahalle içersine girdik. Gayrı muntazam

sokaklardan geçtik. Gayet geniş ve yüksek bir kapı önüne vardık. Ehemmiyetli bir Vareşe(?) karşısında idim. Başı açık ve kır saçlı bir adam ilerledi. Bu bir Ermeni veya Rum olacak diyordum. Fakat lisanında bu tahminimi teyit edecek hiçbir kusur telaffuz yoktu. Sordum bu fabrikanın baş ustası sahibi siz misiniz? Dedim. Evet dedi. İsminiz nedir? Dedim. Hasan usta dedi. Dikkatim arttı. Fabrikanız bilhassa ne gibi işlerle meşgul. Dedim. Limanımıza gelen vapurların kırılan bazı demir aksamını tamir ederiz. Demir kapılar, balkon parmaklıkları, merdiven, Trabzonlarının demirlerini yaparız. Demir kasalar imal ederiz. Buyurun yaptığımız demir kasalardan göstereyim dedi. İşte şu Viyana'nın kasa fabrikasının mamulâtındandır. Şu da bizim âcizane şu fabrikamızın mahsulüdür. Her ikisi de yangından çıkmıştır. Tamir için gelmiş. Bizimkinin içinde yalnız bir banknot kasanın cidarına biraz yapışmış bulundu. Viyana'nın kasası, yangına daha az mukavemet gösterdi dedi. Kasaları dikkatli muayene ettim. Hasan Usta'nın imal ettiği demir kasayı pek mükemmel buldum. Vareşe(?)'nın küçük dökümhanesi var. Buhar ile işler bir motor fabrika taharrik ediyor. On santimetre kalınlığında bir demir parçasını peynir gibi kesen bir makine gösterdi. Bu makinenin kâfi-i aksamını Hasan Usta imal etmiştir. Hasan Usta alelade zamanlarda yirmi kadar amele istihdam ediyor. Şimdi beş-altı kişi var. Beş kuruştan otuz kuruşa kadar yevmiye veriyormuş. Hasan Usta, takdir ve teşvik olmadığını söylüyordu. Vali Beye sizden bahsedeceğim sizi himaye ve teşvik eder dedim. Memnun ve mütefekkir olarak ayrıldım.³⁵⁰

1912 yılında fabrikayı ziyaret eden yazara ilgisizlikten yakınan ustabaşının bu siteminde haklı olduğu zamanla ortaya çıkacaktır. Zira fabrika, ilgisizlik nedeniyle özellikle Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra iyice atıl bir hale vaziyete düşmüştür. 1922 yılında yani 10 yıl sonra şehre gelen bir başka yazar yıllar sonra fabrikayı ziyaret ettiğinde karşılaştığı manzara, kendisini oldukça şaşırtmıştı. Fabrika ile ilgili hislerini gazete sütunlarına taşıyan yazar, bu konuda şu ifadeleri kullanmıştır:

“Trabzon'da Kale İçinde bir demir fabrikası vardı. Müessesenin banisini çok iyi tanıdığım bu fabrikayı yirmi sene evvel Trabzon'dan giderken ziyaret etmişim. Bulunduğum memleketlerde ben bu fabrika ile ne kadar iftihar ederim. Trabzon ve dâhillerinin demirciliğe müteallik bütün ihtiyacını bit-tatmin kudret-i sanatıyla memleketi Avrupa mamulâtından müstağni kılmış olan bu fabrika ve onun müessis ve üstad-ı güzini gezdiğim yerlerde dilimden düşmezdi. Muhterem Nemlizade ailesinin bir hediye-i payıdarı olan Değirmendere Köprüsünün temellerini atmak için celp edilen bir makineye malikiyetinden sonra vasi mikyasta inkişaf eden fabrika, Avrupa'ya ilan-ı rekabetle daha mükemmel parmaklıklar dökmeye, kasalar yapmaya, demirciliğe ait elinden iş kurtulmamaya başladığı zaman bir Türk göğsünün kabarmaması mümkün olamazdı. Limanımıza gelip giden vapurların makinelerinde sakatlık vuku buldukça fabrika bozulan aletin aynısını yapar, uskur bile dökerdi. Yar ve ağyara karşı o Türk müessesesinin sanatkâr-ı zi-kudreti yalnız bir şey bilemiyordu. Ben fabrikayı da fabrikatörü de bu halde bırakmışım. Sarsar-ı bi-aman istila ile yanmış yıkılmış memleketime geçen sene avdetimde hatıra-i kıymettarını kalbimden hiç çıkaramadığım bu güzide fabrikayı ziyaret ilk işim olmuştu. Gerçi fabrikayı yerinde buldum. Fakat nerede o eski hummalı faaliyet? Her şey muattal, koca fabrika uyuyor. Küçük bir tahkikat yapmak istedim. Bu fabrika ne olmuş? Niçin işlemiyor dedim. Aldığım cevap beni dil-harap etti. Kardeşler ayrılmışlar. Evet, ayrılmak. Şu kelimenin medlulündeki tesir-i tahripkâra bakın. Demir gibi bir fabrikayı bile müteessir ediyor. Mahaza kardeşlerin başka başka müesseseler açmış olmaları fena değilse de fabrikanın eski şaşa-i devr ve faaliyetinin yerinde olmaması da iyi bir şey değil. Bu sanatkâr kardeşlerin müesseselerini birleştirerek şu fabrikayı canlandırmaları acaba mümkün olamaz mı?”³⁵¹

³⁵⁰ Abdullah Cevdet, “Seyahat Notaları”, **İctihad**, 23 Mayıs 1329/30 Mayıs 1329, 4 (67), İstanbul: İctihad Matbaası, s.1542.

³⁵¹ **İstikbal**, 19 Nisan 1337.

Yazarın verdiği bilgilere bakılırsa demir fabrikası, sahipleri arasında çıkan anlaşmazlık nedeniyle faaliyetine devam edememiş, devletten de bir destek gelmeyince kapanmak zorunda kalmıştır.

1.5.1.3. Mensucat Fabrikası

Cumhuriyetin ilanı öncesinde Trabzon'da iki mensucat fabrikasının var olduğunu görüyoruz. Bunlardan ilki meşrutiyet yıllarında kurulmuştur. Zira 1909 yılında şehirde elbiselik kumaş ve mefruşat imali yapmak üzere Trabzonlu tüccarlardan Kigork Arapyan'a bir ruhsatname verilmiştir.³⁵² Ermeni asıllı Arapyan, aldığı ruhsatın ardından Değirmendere mevkiinde bir bez fabrikası açtığı bilinmekle beraber özellikle artan Ermeni hadiseleri ve Birinci Dünya Savaşı nedeniyle bu fabrikanın fazla uzun ömürlü olmadığı anlaşılmaktadır.³⁵³

Kigork Arapyan'ın kurduğu fabrikanın kapanmasının ardından 1914 yılında Trabzon'da yerli sermaye ile bir ipekli mensucat fabrikasının yapımı gündeme gelmiştir. Hatta bu maksatla Kavakmeydan mevkiinde bir bina tutulmuş olmasına rağmen Birinci Dünya Savaşı'nın patlak vermesiyle bu teşebbüsler yarıda kalmıştır. Savaş yıllarının ardından tekrar gündeme gelen bu mesele, nihayet 1922 yılında hayata geçirilmiştir. Bu konu ile ilgili olarak 19 Haziran 1922 tarihli Güzel Trabzon Gazetesi'nde şu haber yayınlanmıştır:

“Mensucat Fabrikası- Harb-i Umumi'den evvel şehrimizde Kavak Meydanı Ayasofya Caddesi üzerinde mensucat fabrikası ittihaz edilmek üzere bir bina inşa edildiği malumdur. Harbin çıkması üzerine açılışı yapılamamıştır. Şimdi memnuniyetle öğreniyoruz ki bu bina tekrar mensucat fabrikası olarak kullanılacaktır. Yeni teşebbüs, emniyetli olup bilhassa ipek üzerine imalatla bulunacaktır. Fabrikaya kelep halinde gelen ipek ile krepdöşin, canfes, saros, müslin gibi ipeğe ait her çeşit ile Trabzon hanımlarının kullandıkları çarşafı da imal edecektir. Fabrikanın makineleri ve levazım-ı sairesi Fransa'dan sipariş edilmiş olup yakın zamanda gelmesiyle işe başlanacaktır. Ustabaşı Türk olup 20 ila 25 işçi çalışacaktır. Fabrikanın sermayesi dört kişi tarafından vaz edilmiş olan bu şirket, her türlü kumaşın imali için gerekli hazırlıkları tamamlamış ve imalatının büyük bir kısmını Avrupa'ya ihracını düşünmektedirler. Trabzon Milli Mensucat Fabrikası Kolektif Şirket-i Osmaniye'si isimli bu şirket, milli iktisada güzel bir teşvik örneğidir.”³⁵⁴

1922 yılında tamamen milli sermayeye dayalı olarak kurulan Mensucat Fabrikası, özellikle ilk günlerde mali açıdan zorlanıyordu. Bunun üstesinden gelmek isteyen fabrika

³⁵² Sezgin Demircioğlu, **Tarihin Ayak İzleri Osmanlı Belgelerinde Trabzon**, Trabzon: Trabzon Belediyesi Yayınları, 2008, s.213

³⁵³ Nesip Yağmurdereli, “Eski Trabzon'da İhtimai ve İktisadi Hayat”, **İnan Trabzon Halkevi Mecmuası**, Mart 1946, (23), s. 6-7

³⁵⁴ Odabaşıoğlu, a.g.e., s. 112

idarecileri, gazetelere ilanlar vererek halkı buradan alış veriş yapmaya davet ediyordu. Adı geçen ilanlarda, Trabzon halkının milli bir kuruluş olan mensucat fabrikasının ürünlerinden satın almasının gerekliliği vurgulanırken bu gibi milli kurumlara destek olmanın en güzel yolunun buralardan alış veriş yapmak olduğu belirtiliyordu. Söz konusu ilanların birinde şu ifadeler yer alıyordu:

“Trabzon Mensucat Fabrikası, (tarih-i tesisi 1338- 1922) Bi avni-i teala küşadına muvaffak olduğumuz Trabzon’un Ayasofya nam mahaldeki fabrikamızda şimdiye kadar anasır-i saire tarafından imal olunan Türkiye hanımlarına mahsus milli Trabzon çarşaflarının enva-i elbiselik ve yataklık ve karyola takımlarına mahsus düz kumaşların her rengi fabrika kimyahanesinde gayet dikkatli olunmuş şayet bu yollarla telvin edilerek gayet metin ve zarif bir surette imal olunmaktadır. Mamulâtımız Avrupa kumaşlarına nispetle ucuz olarak şimdilik fabrikada perakende ve toptan satılmaktadır. Toptan mubayaa edecek Trabzon ve taşra tüccarlarına münasip miktarda iskonto yapılır. Vaki olacak siparişler kabul olunur. Bir haftaya kadar Avrupa’dan, gabardin, gırabdeşin ve sair mensucat imalatına başlanacaktır. Fabrikamız mamulâtının Avrupa mensucatına rekabet etmesi için geceli gündüzlü çalışmaktayız. Bu ise ancak rağbet-i umumiyyeye mazhariyetle mümkün olacağından bu cihetin nazardan uzak tutulmamasını muhterem ahaliden rica ederiz.”³⁵⁵

Trabzon’da Kavakmeydan Mahallesinde bulunan Mensucat Fabrikası ile ilgili olarak 1923 yılında İstikbal Gazetesi’nde yer alan bir haber, fabrikanın o günkü durumu hakkında bazı bilgiler vermektedir. Zira 22 Mart 1923 günü Kavakmeydan’daki Mensucat Fabrikası’nı ziyarete giden İstikbal Gazetesi muhabiri, fabrikada gördükleri karşısında hayrete düşmüştür. Fabrikadan girer girmez burayı, tam donanımlı ve mükemmel bir surette işleyen bir yer olarak tasvir eden muhabir, “*bir fabrika bir ilimdir*” derken, bu ilme şahit olmak isteyenlerin fabrikayı görmeleri gerektiğini ifade etmiştir. Fabrika sahiplerini çektikleri sıkıntılara rağmen gerek makine temini konusunda ve gerekse de böyle bir işletmeyi kurmalarından ötürü tebrik eden yazara göre fabrikada 4 adet büyük makine vardı. Bunlardan ikisi çift, biri üç, diğeri ise dört mekikliydi ve fabrikada bunların haricinde el tezgâhları da bulunuyordu.³⁵⁶

1924 yılına gelindiğinde mensucat fabrikasının mâli durumu bozulmaya başlamış sahiplerinin tüm gayretine rağmen bu konuda bir düzelme yaşanmamıştı. Bu durum, aynı tarihlerde Trabzon’u ziyaret eden Gazi Mustafa Kemal’e bildirilmiş, bunun üzerine Mustafa Kemal, Trabzon ziyareti kapsamında mensucat fabrikasını da gezmiştir. Bu gezi, dönemin basın organlarında şu şekilde yer almıştır:

“Trabzon Lisesi’nde yaptığı gezi ve incelemeleri tamamlayan Gazi Paşa buradan ayrılarak Kavak Meydanı’nda bulunan İpek Fabrikası’na gitti. Burada büyük bir ilgi ve dikkatle

³⁵⁵ İstikbal, 21 Teşrin-i Evvel 1339

³⁵⁶ İstikbal, 25 Mart 1339

incelemelerde bulunduktan sonra fabrikanın büyütülmesi ve üretiminin artırılması dileklerini belirtti”³⁵⁷.

Mustafa Kemal’in bu direktifleri 1926 yılında meyvesini verecektir. Zira Bakanlar Kurulu, 30 Mayıs 1926’da İpek ve Mensucat imal ve bunların vesair işlerini yapmak amacıyla merkezi Trabzon olmak üzere 50 yıl süre 150.000 lira sermayeyle teşkiline teşebbüs olunan Trabzon Türk Mensucat Fabrikası’nın, anonim şirket vasfıyla faaliyetine devam etmesi yönünde karar almıştır.³⁵⁸

Trabzon Türk Mensucat Fabrikası, Hükûmetten maddi destek almasına rağmen 1928 yılına gelindiğinde kapanma noktasına gelmiştir. Fabrikanın son günleri hakkında en doğru bilgiyi, yıllar sonra çalıştığı fabrikanın kapatılma hikâyesini anlatan bir işçi şöyle ifade etmiştir:

“Fabrika iyi çalıştı. İzmir Fuarında bir altın ve bir gümüş madalya aldı. Yanlış idare sebebi ile ortaklar arasında çıkan anlaşmazlık neticesi fabrika kendi aralarında satıldı. Makineleri sökmeye bir Macar usta geldi. Bir ara, çalışanlar paralarını alamayınca Orta Saray’da toplanan 40-50 kişi bilahare paralarını aldılar. Sökülen parçalar İstanbul’da Hacı Dursunlar tarafından tekrar kuruldu.”³⁵⁹

1928 yılında Trabzon Türk Mensucat Fabrikası’nın kapanmasıyla milli sermaye ile kurulmuş olan bir müessese daha faaliyetine son vermiştir. Bu tarihten sonra Trabzon’un ileri gelenleri ve şehrin ekonomik hayatında söz sahibi olan kimseler, Trabzon’da ipek dokuma fabrikası kurulması konusunda merkezi hükûmetten yardım talep etmeye, şehirde bu konuda bir kamuoyu yaratmaya çalışmışlardır. Bu faaliyetler özellikle 1935 sonrasında Üçüncü Umum Müfettişliğin kurulduğu yıllarda yoğunlaşmıştır.

1.5.1.4.Şeker Fabrikası

Cumhuriyetin ilanından evvel Trabzon’da varlığı bilenen bir diğer fabrika da şeker fabrikasıdır. Şeker haricinde tahin ve susam yağı gibi ürünlerin üretildiği fabrika ile ilgili olarak en ayrıntılı bilgileri 1912 yılında şehri ziyaret eden bir gazetecinin gözlemlerinde bulabiliyoruz. Bu gazeteci 1912 yılında Trabzon’daki şeker fabrikasını şu şekilde tasvir etmiştir:

³⁵⁷ Selçuk Ural, “Atatürk Dönemi’nde Trabzon’un Sosyo-Ekonomik Durumuna İlişkin Gelişmelerden Bazı Kesitler”, **Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil- Edebiyat Sempozyumu 16-18 Mayıs 2006**, 1, Yay. Haz: Mithat Kerim Arslan-Hikmet Öksüz-Veysel Usta, Trabzon: Türk Ocağı Trabzon Şubesi Yayınları, 2006, s. 484.

³⁵⁸ **BCA**, 30.18.1.1./ 19.37.10

³⁵⁹ Odabaşıoğlu,a.g.e.,s.113

“...sonra şeker fabrikasına gittim. Bu hakikaten profesyonel bir fabrika simasını arz ediyordu. İki biner kuvvetinde vinçlerle müteharrik bir motor fabrikayı canlandırıyor. Fabrika, tahin helvası, peynir şekeri, susam yağı yapıyor. Fabrika her gün 300 kıyye, şeker, 500 kıyye tahin helvası yapıyor. Fabrikanın sermayesi sahibi Ali Hafız Efendizade Mustafa Efendi namında bir zattır. Fakat sahip-i zanaatı Lâcînzade Hüseyin Efendidir. Anadolu’nun içlerine bilhassa Van’a kadar kıymetli pancar şekeri ve tahin helvası sevk ediyor. Yakın zamana kadar Kars’a ve Rusya’nın diğer hudut memleketlerine de hayli ihracat yaparlarmış. Erzurum Rûsumat Nazırlığında bulunduğu sırada Mazlum Bey isminde bir zat Rusya Hükûmetine işaretle bulunmuş, Trabzon’dan Kars’a sevk olunan bu şekerler Türkiye malı değil Avrupa malıdır demiş. Bunun üzerine Rusya Hükûmeti bu Türkiye mahsulü üzerine Karadeniz havzasına mahsus gümrük tarifesi tatbik etmeye başlamış gayet ağır gümrük vazetmiş bu ihracat bu suretle kurutulmuş, Mazlum Bey kimdir? Fabrikayı ziyaretten çok memnun oldum ve Mazlum Beyin Rusya Hükûmeti’ne asılsız böyle bir haberle çıkması yüzünden hâsıl olan hasarın önünü almaya çalışacağımı vaat ettim. Kendilerini kemal-i hararetle tebrik ettim ayrıldım.”³⁶⁰

Osmanlı döneminde kurulmuş olan şeker fabrikası, Cumhuriyetin ilanından sonra da faaliyetine devam etmiştir. 1924 tarihinde Kemerkaya Caddesi’nde faaliyetini sürdüren fabrika³⁶¹ ile ilgili olarak 1927-28 yılı Devlet Salnamesi’nde verilen bilgilere göre burası, Saraçzade Remzi Efendi tarafından idare edilmekteydi. Fabrikada 18 beygir gücünde bir motor bulunuyordu ve senelik 27.465 kıyye şekerleme, 26.016 kıyye helva, 12.519 kıyye pasta, 12.063 kıyye lokum, 1.780 kıyye reçel, 800 kıyye tahin, üretimi yapılmaktaydı.³⁶²

Trabzon’un iktisadi hayatında önemli bir yer tutan Şeker ve Tahin Fabrikası diğer sanayi kuruluşlarının aksine aralıksız olarak faaliyetine devam etmiştir.³⁶³ Zira 1939 yılına gelindiğinde Trabzon’da bir şekerleme ve tahin fabrikası var olduğunu görüyoruz.³⁶⁴ Bu fabrika, II Dünya Savaşı yıllarında şehrin en önemli gereksinimlerinden biri olan şeker ve tahin ihtiyacının giderilmesinde önemli bir rol oynamıştır.

1.5.1.5. Makarna Fabrikası

Cumhuriyetin ilanı öncesinde Trabzon’da bulunan bir başka fabrika da 1921’de faaliyete geçen Makarna Fabrikasıdır. Sekiz beygircü kuvvetinde buharlı bir makinesi bulunan ve Uzun Sokak’ta Konak Camii civarında kurulan fabrikada; en halis ve has undan çubuk, kesme, arpa, tel, susam ve envai şehriyeler, çabuk, kesme, fiyonk, salyangoz türü makarnalar imal edilip, toptan satışı yapıldı.³⁶⁵ Fabrika sahipleri, Ramazan ayında verdikleri ilanlarda, kendi makarnalarının İstanbul’dakilerle aynı kaliteye sahip olduğunu

³⁶⁰ Cevdet, a.g.m., s. 1543

³⁶¹ Trabzon Vilayeti’ne Ait Malumat-ı İktisadiye ve İhsaiye... s. 174

³⁶² **Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi 1927-1928**, İstanbul: Tabhane-i Amire Matbaası, 1928, s. 988

³⁶³ **Yeni Yol** 19 Teşrin-i Sâni 1934

³⁶⁴ Koraltan, a.g.r., s.35

³⁶⁵ **Ticari ve İktisadi Trabzon Rehberi...**, s. 17-18.

belirtiliyor ve fabrikaya gelen müşterilere uygun fiyatlarda satış yapılacağı ilan ediliyordu.³⁶⁶ Ramazan aylarında satışlarına ivme kazandırmak isteyen fabrika sahipleri Hamamzade Hafız Abbas Efendi ve ortağı Ali Ağa³⁶⁷, gazetelere şu şekilde ilanlar vermiştir: *“Uzun Sokakta maruf makaron fabrikası Ramazan-ı Şerif münasebetiyle bir derece daha tekâmül etmiştir. Mal daha nefis çıkıyor. Perakende suretiyle de satış yapılıyor. Gerek fabrikaya gerek matbaaya müracaat edenler memnun edilir.”*³⁶⁸ Cumhuriyetin ilanının ardından da faaliyetine devam eden fabrika ile en geniş bilgi 1927 yılı Devlet Salnamesi’nde verilmiştir. Burada verilen bilgilere bakıldığında fabrikada, 10,5 beygir kuvvetindeki bir motorla senevî 20 ila 25 bin kilo makarna imal edilmekteydi. Ayrıca fabrika el değiştirerek Beşirzade Ali Rıza Efendi tarafından işletiliyordu.³⁶⁹

1.5.2. 1923 Sonrası Trabzon’da Faaliyet Gösteren Fabrikalar

Cumhuriyetin ilanından sonra Trabzon’da bulunan fabrikalara genel olarak bakıldığında bunların büyük bir çoğunluğunun İmparatorluk yıllarına ait olduğu görülmektedir. Mesela şehirde bulunan fındık kırma fabrikalarının büyük bir kısmı 1923 öncesinde kurulmuş ve faaliyete geçmiştir. Bu dönemde en fazla dikkat çeken kuruluşlar, balıkyağı ve müskirat fabrikalarıdır. Diğerlerine oranla gerek üretim gerekse de sermaye bakımından daha önde görünen bu fabrikalar dışında, un ve çömlek üretimine yönelik daha düşük kapasiteli fabrikaların var olduğunu da görüyoruz. Aslında Trabzon’da sanayi ve üretim faaliyetlerine daha bütüncül bir gözle bakıldığında şehrin sanayileşme konusunda büyük bir sıkıntı içinde olduğu görülmektedir. Zira 1927 yılında yapılan sanayi sayımına göre Trabzon’da 691 işletme bulunmaktadır. Bunların üçte birinden fazlası tek kişilik işletmelerdir. 4-5 kişilik işletme sayısı 95, 11-20 kişilik işletme sayısı ise 18, 21-50 kişilik işletme sayısı ise 11’dir. Bu itibarla Trabzon, Cumhuriyet’in ilk yıllarındaki sanayi işletme sayısı bakımından, Türkiye ortalamasının altında bulunmaktadır. Yani, 62 yerleşim yeri arasında sondan 27’nci sırada yer almaktadır.³⁷⁰ Verilen rakamlardan da anlaşıldığı gibi Trabzon, geçmiş dönemlerinde de olduğu gibi hiçbir zaman büyük bir sanayi kenti olamamış ve şehrin ekonomik çehresini daha çok transit ticarete üstlendiği rol belirlemiştir. Bu kapsamda şehirde elektrik enerjisi, insan kaynağı ve hammadde gibi

³⁶⁶ **İstikbal**, 12 Şubat 1339

³⁶⁷ **Zafer**, 11 Şubat 1339

³⁶⁸ **İstikbal**, 15 Nisan 1337

³⁶⁹ **Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi 1927-1928**, s. 988

³⁷⁰ **1927 Senesi Sanayi Tahriri Neticeleri**, Başvekâlet İstatistik Müdüriyeti, İstanbul: Cumhuriyet Matbaası, 1928, s.56

sanayi için gerekli özellikler olmasına rağmen kurulan fabrikalar, genelde küçük ve orta çaplı üretim yapan tesislerdi. Bunlardan ilk olarak ele alacağımız fabrika, sayı itibarıyla en fazla durumda olan fındık fabrikalarıdır.

1.5.2.1. Fındık Fabrikaları

Fındık, Trabzon şehrinin en önemli gelir kaynağı olmakla birlikte aynı zamanda şehirde sanayi adına var olan fabrika ve imalathanelerin de ana hammaddesi durumundaydı. Bu itibarla şehrin hemen her yerinde fındığın ihraç edilmeden hazır hale getirilmesi amacıyla fabrika ve imalathaneler bulunmaktaydı. Trabzon Vilayetinin iktisadi durumunu gözler önüne sermek amacıyla Ticaret Vekâleti'nce hazırlanan raporda, Trabzon'da 14 adet fındık kırma fabrikası olduğu ifade edilmektedir. 1927 yılı Devlet Salnamesinde ise bu rakam 17 olarak ifade edilmiştir. Bu fabrikalar, fındıkların kabuklarını kırar ve içlerini ayırırdı ve burada 5-6 beygir kuvvetinde motorlar bulunurdu.³⁷¹ 1928 yılı Devlet Salnamesi'nde ise bu konu hakkında daha ayrıntılı bilgiler verilmektedir. Burada verilen bilgilere göre şehirdeki fındık kırma fabrikalarının sayısı 13 adetti. Bu fabrikalar ve üretimleri ile ilgili verilen bilgileri bir araya getirdiğimizde ortaya aşağıdaki gibi bir tablo çıkmaktadır.³⁷²

³⁷¹ Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi 1926-1927, s. 941

³⁷² Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi 1927-1928, s. 988.

Tablo 29: 1928 Yılı İtibarıyla Trabzon’da Mevcut Fındık Fabrikaları

İsimleri	Sahipleri	Kuvvet cinsi	Beygir gücü	Bir Sene Zarfındaki Üretimi
Fındık Fabrikası	İskenderzade Osman Efendi	Motor	4	İşbu fabrikalar üç ay hal-i faaliyette olup yevmiye 20 çuval fındık kırarlar.
“	Usta Ömerzade Ali Beşe Bey	“	4	
“	Hacı Ali Hafızade Mahdumları	“	4	
“	Beylerzade İbrahim Şevki Bey	“	4	
“	Civelekzade Mustafa Efendi	“	4	
“	Hacı İbrahimzade Hacı Ahmet Efendi	“	4	
“	Hacı İzzetade Hasip ve Yazıcızade Hafız Temel Kolektif Şirketi	“	4	
“	Hamamizade ve Nemlizade Kolektif Şirketi	“	4	
“	Dahkanzade Fehmi Efendi	“	4	
“	Dihkanzade Tahsin Zihni Efendi ³⁷³	“	4	
“	Kasımzade Biraderler	“	4	
“	Kürtzade Sabri Efendi	“	4	
“	Osmandayızade Mehmet Ruhi ve Şeriki	“	4	

Kaynak: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi 1927-1928, s. 988

1928 yılında sayıları 13 olarak tespit ettiğimiz fındık fabrikalarının sayısı 1935 yılına gelindiğinde 15’e çıkmıştı.³⁷⁴ 1939 yılında ise 6-10 beygir kuvvetinde elektrik motorlarıyla işleyen 14 adet fındık kırma ve ayıklama fabrikası mevcuttu.³⁷⁵

1.5.2.2. Müskirat Fabrikası

Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon’da bulunan fabrikalardan biri de rakı ve içki üretimi yapan müskirat fabrikasıdır. Semerciler başında bulunan bu fabrikanın 1924 yılı başlarında el değiştirdiği görülmektedir. Zira dönemin gazetelerinde bu konu ile ilgili verilen bir ilanda şu ifadelerle yer verilmiştir;

³⁷³ Yöre için böylesine önemli bir ürün olan fındığın işlenmesine dair çok sayıda fabrikanın kentte faaliyette olduğu görülmektedir. Bunların en eskilerinden biri olan ve 1889 tarihinde açılan, 1920’lerde hâlâ faaliyette bulunan Fındık Fabrikatörü ve İhracat Tüccarı Dihkanzade Hikmet Zihni Şürekâsı’na ait olan fabrikadır. Fabrika 12 beygircücündeki bir motorla çalışmakta olup kabuklu fındıkları ayırmak için beş gözlü bir tefrik kalburuna ve fındıkları kırıp iki nüve ayıran fındıkçıran makinelerine sahiptir. Günde 250 çuval fındık işleyen fabrika, İstanbul ve Türkiye’nin her tarafı ile Triyeste, Marsilya ve Hamburg ile ticari faaliyette bulunur ve dünyanın her yerinden sipariş kabul etme kapasitesine sahiptir. **Ticari ve İktisadi Trabzon Rehberi...**, s. 17

³⁷⁴ **BCA**,030.10/65.433.4

³⁷⁵ Koraltan, a.g.r.,s.35

“Semerciler başında 101 metre ve 10 numaralı nam-ı merkum müskirat fabrikası bu kere tarafımdan devren satılacağından talip olanların mahal-i mezkurede Şihzade Yusuf Efendiye müracaatları rica olunur.”³⁷⁶

Bu devir işleminin ardından aynı yılın sonlarına doğru Azim Müskirat Fabrikası adı altında üretime geçen fabrika, “sefa” adı altında rakı ve konyak başta olmak üzere içki üretimi yapmaya başlamıştır. Sahibi, Ameli İsmail Fazlı Bey olan fabrikada “sefa” markasıyla rakı üretildiği, dönemin gazetelerindeki ilanlarda da görülmektedir. Fabrika, satışları cazip hale getirmek ve tüketicileri kendi ürününü kullanmaya teşvik için ilginç reklam yöntemleri kullanmış ve dikkat çekmeye çalışmıştır. Bu reklamların birinde şiirsel bir dille tanıtım yapılmıştır:

Bir milleti zengin eden yerli malı almaktır

Halis üzüm Sefa’nın lezzetini tatmaktır.

Sofra-i bezm-i cihanın azığı oldu Sefa

Ehl-i keyfin mergubu oldu Sefa.³⁷⁷

Satışlarını artırmak maksadıyla şehrin bazı bölgelerinde şubeler açan fabrika, bu şubelerin ve elbette kendi ürünlerinin tanıtımını yapmak amacıyla gazetelere geniş puntolarla reklamlar vermiştir. Adı geçen reklamların biri şu şekildeydi:

“rakı içeceksiniz. Öyle ise Azim Müskirat Fabrikası’nın Meydan şubeleri Saraçzade Remzi, Kaptan Fevzi ve İbrahim Bey Efendiler ticarethanelerine başvurunuz. Hakiki sefa rakısı oraldadır. Fenni mütehasıs imal ediyor, tertibatında üzüm ve anason tahininden başka bir şey yoktur. Çamaşır kazanı vesair mevât kaplarda imal olunan bir takım mahiyeti müstekire rakılardan sakınınız. Taklidinden sakınmak için şişe etiketlerine dikkat olunması rica olunur. Hariçten sipariş kabul ve süratle gönderiliyor. Adres: Trabzon’da Semerciler Başında Azim Müskirat Fabrikasıdır.”³⁷⁸

Fabrikanın sadece rakı değil aynı zamanda konyak üretilip sattığı da gazete ilanlarından anlaşılmaktadır. Zira 1925 tarihinde verilen bir ilanda; “ *Sefa konyasının, ispierto değil martelden kat ve kat yüksek ve nefis olduğu sabit olunmuştur*” denilerek halkın, kalitesiz içkiden uzak durarak Sefa içkilerini tüketmesi tavsiye edilmiştir.³⁷⁹

Yukarıda sözü edilen fabrikalar dışında 1927 yılı itibarıyla Trabzon’da faaliyette bulunan diğer fabrikalar aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

³⁷⁶ **İstikbal** 26 Mayıs 1340

³⁷⁷ **İstikbal** 25 Teşrin-i Sâni 1340.

³⁷⁸ **İstikbal** 2 Eylül 1340

³⁷⁹ **Yeni yol**, 14 Haziran 341

Tablo 30: 1927 Yılı İtibarıyla Trabzon’da Bulunan Diğer Fabrikalar

İsimleri	Sahiplerinin İsimleri	Tesis Tarihi	Kuvve-i cinsleri	Beygir gücü	Bir Sene Zarfındaki İstihalat Yekûnu
Hacı Kadızade Kereste Fabrikası	Hacı Kadızade Mahmut Tahsin Efendi	Faal	Motor	10	Hala tesiste olup istihalat miktarı malum değildir.
Dokuma İmalathanesi	Hacı Hüseyinzade Hamdi Efendi	312	Eldestigahı	0	13000 adet her nevi dokuma
Dakık Fabrikası	Velizade Tevfik Efendi	1927	Su	Tribünlü	Henüz yeni tesis edilmiştir. Bir çift taş 24 çuval dakık imal eder.

Kaynak: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi 1927-1928, s. 988

1.5.2.3. Balık Yağı Fabrikası

Cumhuriyetin ilk yıllarında özel teşebbüse dayalı milli bir sanayi kurma politikasının son örneklerinden biri de 1931 yılında faaliyete geçen Balık Yağı Fabrikasıdır. Adı geçen fabrikada ana hammadde olarak kullanılan yunus balığı avcılığı, Trabzon’un eski sanatları arasında mühim bir mevki işgal etmektedir. Karadeniz sahilinde en ziyade Sürmene, Rize, Yoros ve Giresun’un bir kısım mıntıkalarında yaşayan bu sanat, Birinci Dünya Savaşı’ndan evvel 2000 kişilik bir balıkçı kitlesinin geçim kaynağını teşkil ediyordu. Trabzon ve Karadeniz sahilinde iki cins balıktan yağ üretilmekteydi. Bunlardan biri yunus balığı diğeri afalina balığıdır.³⁸⁰ Yunus balığının bir tanesi 40-60, afalina 100-500 kilo arasındaydı. Fabrika kurulmadan evvel tutulan bu balıklar, alelade kazanlarda kaynatılarak yağ elde ediliyordu. Geleneksel yöntemlerle elde edilen yağlar hem randıman hem de kalite olarak düşük seviyedeydi. Buna rağmen üretilen yağlar, Birinci Dünya Savaşı’ndan evvel Avrupa piyasalarında alıcı bulabiliyordu. Fakat Savaş sonrasında Japon yağlarının Avrupa piyasalarına girmeye başlaması, Doğu Karadeniz sahilinde üretilen kalitesi düşük yağlara darbe vurmuştur.³⁸¹

Balık yağı üretiminde yaşanan bu durum, yetkililerinin de gözünden kaçmıyordu. Zira 1929 yılında Âli İktisat Meclisi’nin hazırladığı raporda, yunus balığı avcılığına da değinilmiştir. Burada verilen bilgilerde, yunus balığı avının, yağ elde etmek amacıyla

³⁸⁰ Bir tür yunus balığı cinsi

³⁸¹ Hakkı Mahir, “Balıkyağcılığımız ve İnkişafı Çareleri”, **Akın Mecmuası**, (10), Trabzon 1932, (s.9-10-11)

bilhassa Trabzon ve Sürmene sahillerinde³⁸² yapıldığı ve bu havalide 1929 yılı itibarıyla 700'e yakın avcının bulunduğu ifade edilmiştir. Raporun ilerleyen bölümünde yunus balığı avcılığı ve yağ üretimiyle ilgili şu ifadelere yer verilmiştir:

“Av aleti ve vesaiti tamamen iptidai olduğu gibi, yağ istihsalı de, yağın keyfiyetine müessir olacak derecede gayr-ı fenni bir tarzda vuku bulmaktadır. İstihsal, senede 1 milyon kilo miktarında olmakla beraber, avcılığın ve yağ istihsalinin fennileştirilmesi ile suhuletle birkaç misli tezayüt edebilir. Yunus balığı ve hamsi meselesi aynı zamanda ve bir arada mütalaa edilebilir. Yunus balığından yağ istihsalini istihdaf eden fenni tesisatın kurulması halinde hamsinin de tuzlanması ve konserveye ifrağı temin edilebilecektir. Bu metoda geçtiğimiz zaman sahil memleket vafına uygun yeni ve modern bir istihsal şubesini benimsemiş olacağız”.³⁸³

Raporda da ifade edildiği gibi Trabzon'da yunus balığı avcılığı ve yağ üretimi ile geçimini sağlayan insanların sayısı hiç de küçümsenmeyecek derecedeydi. Fakat burada yaşanan temel problem, balık yağı üretiminin iptidai usullerle yapılmasıydı.

Neticede Trabzonlu bazı girişimciler, balık yağı üretimini geliştirmek amacıyla 1931 yılında 10 bin lira sermaye ile Delfin Limitet Şirketi adı altında bir şirket kurup Değirmendere mevkiinde bir fabrika tesis etme yoluna gitmişlerdir. Fabrikanın kuruluş gerekçesi ve aşamaları, şu şekilde gerçekleşmiştir:

“Yunus balıklarından yağ istihsalı ve ihracı için ilkin 10 bin lira sermaye ile “Delfin Limited Şirketi” kuruldu. Şirket daha resmen kurulmadan kurulacak fabrikanın alet ve kazanları Avrupa'ya sipariş edilmiş, bir yandan Değirmenderede ki fabrikanın tesisatı ikmal edilerek şirketin teşkilinden bir iki ay sonra faaliyete geçilmiştir. Fabrikadan evvel senede vasatı 150.000 kilo olan balık yağı istihsal ve ihracaatı fabrika sayesinde daha birinci sene 460.000 kiloya çıkınca şirket, 1932'de sermayesini 50 bin liraya çıkararak işine genişlik vermiştir.”³⁸⁴

Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası tarafından neşredilen eserde de ifade edildiği gibi, balık yağı fabrikası, o güne kadar ilkel yöntemlerle yapılan yağ üretimini makineleştirerek üretim miktarını bir anda birkaç katı seviyesine çıkarmıştır. Bundan istifade eden şirket, gelirini 5 kat yükseltmiş ve yerli sermayenin Trabzon'da giriştiği en büyük hamlelerden biri haline dönüşmüştür.³⁸⁵ Eserde, daha önceleri deniz kıyısında alalade kazanlarda

³⁸² Cumhuriyetin ilk yıllarında özellikle Sürmene ve havalisinde yunus balığı avcılığı çok yaygındı. Zira bu dönemde Sürmene'de civar köyler yunus balığı avcıları bir araya gelerek aralarında bir birlik kurmuşlardır. Bu mukaveleye göre, kazanç eşit taksim edilecek, zarar görenlere diğerleri tarafından yardım yapılacaktır. Satışta ise birbirlerine rekabet etmeyeceklerdir. Kendilerine yardım eden ve balıkları alacak olan Trabzon Balıkyağı Şirketine sair alıcılardan daha iyi fiyat verdiği takdirde satacaklardır. **Doğu Gazetesi**, 15 İkinci Kanun 1938

³⁸³ **BCA**, 030.01./84.528.1

³⁸⁴ **Cumhuriyetin Onuncu Yılında İktisat Meyanında...**, s, s. 62-67

³⁸⁵ Eserin devamında, Değirmendere'de kurulan fabrikanın işleyişi hakkında oldukça tafsilatlı bilgiler verilmiştir. Burada verilen bilgilere göre, sahilde bulunan fabrika önüne getirilen balıklar, bir dekovil üstünde

eritilen balıklardan %10, azami %15 miktarında yağ elde edildiği ifade edilirken fabrika sayesinde bu rakamın %70-75'e çıktığı belirtilmiş ve şirketin 1931'de balıkçılardan 715.000 kilo Yunus balığı satın aldığı ve bundan 465.000 kilo yağ üretilip ve ihraç ettiği, 1932'de 815.000 kilo balık satın alınarak bundan da 580.000 kilo yağ elde edildiği zikredilmiştir. Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası'nın hazırladığı eserde, balıkyağı fabrikasının Trabzon köylüsü için gördüğü işlevlerden biri olan gübre elde edilmesi hususuna değinilerek avcılarının, balığı avladıktan hemen sonra içlerini yarararak balığın mühim kısmını teşkil eden yağ tabakasını diğer parçalarından ayırdığı ve o parçaları gübre olarak kullanmak üzere tütün ekenlere sattığı belirtilmiştir. Söz konusu eserde verilen bilgilere göre, Rize'den Ordu'ya kadar bütün sahil balıkçıları avladıkları yunus balıklarını, fabrikaya taşıyor, fabrika sayesinde yunus balığı avcılığı gittikçe gelişiyor ve bu iş erbabının kazancı günden güne artıyordu. Eserin ilerleyen bölümünde balıkyağı piyasasının uluslararası boyutu hakkında bilgiler verilmiştir. Buna göre Trabzon'da elde edilen balık yağları, İtalya, Almanya, İngiltere piyasalarında, o piyasaların çoktan beri hakimi bulunan Japon balık yağları ile boy ölçüşüyordu. Fakat Japonlar, açık denizlerde avladıkları bir başka balıktan çıkardıkları yağları Avrupa ve bilhassa Hamburg piyasasına satıyor, ancak onların sattığı yağlar, yunus balığı yağı derecesinde işe yaramıyor ve bundan dolayı Delfin Yağları karşısında daha az para ediyordu. Japonlar gibi Türk yağlarına rakip İngiliz yağları vardı, fakat Trabzon'da üretilen balık yağları İngiliz yağına göre daha iyi ve kaliteliydi. Adı geçen eserde verilen bilgilere göre Trabzon balık yağlarının en büyük müşterisi İtalya, Almanya, İspanya ve Romanya'ydı. Oysa fabrika kurulmadan sadece Romanya ve Yunanistan'a satış yapılıyordu.³⁸⁶

Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası'nın hazırlattığı eserin son kısmında, fabrikanın 1933 yılı itibarıyla mevcut durumu ve gelecekte beklenenler dile getirilmiştir. Burada verilen bilgilere göre şirketin daimi surette çalışan 8-10 işçisi vardı. Üretimin arttığı

fabrikaya taşınır, tartma işi vagonetlerde yapılır ve balıklar doğruca kesme masasına getirilirdi. Oradan sırasıyla ezilmek, eritilmek ve pişirilmek üzere hususi tertibata haiz buhar kazanlarına aktarılır ve saatte 1.000 kilo yağ tabakasını eriten ve pişiren kazanlar yağ tabakalarını sıvı haline getirir, pişirir ve bundan sonra sıvı yağlar, koca bir süzgeçten geçirilerek süzdürülür ve oradan da borularla fabrika içindeki depolara ve fabrika avlusunda bulunan tanklara aktarılırdı. Eğer yağ tabakalarında posa kalırsa onları denize dökmek için fabrikadan denize bir boru hattı döşenmiş ve yağ konacak fiçileri temizlemek üzere de ayrıca bir tertibat kurulmuştur. Fabrikada yağları eritip pişirmek ve gerekli olan buharı da elde etmek üzere son sistem bir buhar kazanının bulunduğu ifade edilen eserde, buhar kazanından elde edilen güçle fabrikanın makinelerini döndüren 11 beygirlik bir motorun çalıştığı, yakacak olarak da etraftan tedarik edilen odun ve findikkabuğunun kullanıldığı belirtilmiştir. **Cumhuriyetin Onuncu Yılında İktisat Meyanında...**, s. 62-67

³⁸⁶ **Cumhuriyetin Onuncu Yılında İktisat Meyanında...**, s. 62-67

günlerde geçici işçi alımı yapılır ve 1000 kişiden fazla işçiye yevmiye dağıtılırdı. Fabrikanın, faaliyete geçmesinin ardından yapılan balıkyağı ihracatı 50 bin liraydı.”³⁸⁷

Görüldüğü gibi 1931 yılında kurulan fabrikayla birlikte geleneksel yöntemlerle yapılan balık yağcılığı tarihe karışmış ve modern usüllere geçilmiştir. Fabrika sayesinde balık yağının üretimi ve kalitesi artırılmış, Avrupa piyasalarında dahi söz sahibi olacak derecede piyasası genişletilmiştir. Bunun sonucu olarak fabrika, 1929 buhranına rağmen üretimi ve sermayesini artırmaya devam etmiştir. Bu itibarla balık yağı üretimi 1932 yılına gelindiğinde kendisine pazar bulmakta zorluk çekmeyen, kârlı bir sanayi koluydu.

Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası’nca hazırlanan eserde de ifade edildiği gibi Trabzon’da yapılan balıkyağcılığının önündeki en büyük rakip, Japon firmalarıydı. Japon balıkyağları kaliteli olduğundan değil, maliyeti düşük olduğu için kolayca alıcı bulabiliyordu. Japonya’da bol kredi ve kuvvetli teşkilatla ilerletilen bu sanayi kolu, Trabzon’da ise nispeten daha zayıf bir sermayenin elinde bulunuyordu. Bütün bunlar üretimin az ve pahalı olmasına sebep oluyordu. Esasen üretim miktarının az olmasının bir diğer sebebi de balıkların avlanma şekliydi. Zira Karadeniz’de yunus balığı iki şekilde avlanmaktaydı. İlki perakende avcılık adı altında tüfekle yapılan, diğeri ise toptan avcılık şeklinde iğrip adında hususi ağlarla yapılan avcılıktı. Bir iğrip sargısında 100-1500 arasında balık avlanırdı. Bir iğripin kullanılabilmesi için 5-6 kayık ve 35 amelenin çalışması gerekirdi. Kıymeti 4-5 bin lira arasında olan bu iğripten 1932 yılı itibarıyla Trabzon’da 11 tane bulunuyordu ve şüphesiz bu sayı yeterli değildi.³⁸⁸ İğriple yapılan avcılığın artırılabilmesi için devletin bu işle uğraşan kişilere ucuz kredi sağlaması gerekiyordu.

1935 yılına gelindiğinde Trabzon’da bulunan Balık Yağı Fabrikası’nın durumu, bu dönemde hazırlanan bazı raporların içeriğine de konu olmuştur. Mesela 1935 yılında Trabzon’la ilgili hazırlanan bir raporda, balıkyağı fabrikasına da değinilerek burada yunus balığının yalnızca derisi ile gövdesi arasındaki yağın çıkarıldığı, yağ alındıktan sonra geri kalan iskelet ve derilerden hiçbir surette faydalanılmadığı belirtilmiştir. Hâlbuki diğer sahil vilayetlerinde balık ve balık iskeletlerinden yapılan unlar, hayvanlara yiyecek, tarlalarda da gübre olarak kullanılmaktaydı. Trabzon gibi suni gübreye oldukça fazla ihtiyaç duyulan ve

³⁸⁷ Cumhuriyetin Onuncu Yılında İktisat Meyanında..., s. 62-67

³⁸⁸ Mahir, a.g.m., s.9-10-11

her yıl bunun için külliyetli miktarda para harcanan bir şehirde böylesine bir durum kabul edilemezdi. Raporda öne sürülen görüşe göre, fabrikada israf edilen hamsi ve yunus balığı iskeletlerinden balık unu üretilmeliydi. Bu sayede yalnız Trabzon'un değil bütün Doğu Karadeniz'in gübre ihtiyacı karşılanabilirdi.³⁸⁹

1931 yılında kurulan ve ilk yıllarında Trabzon'un en mühim sanayi kurumlarından biri olan balıkyağı fabrikasında senede (özellikle yunus balığının çok çıktığı zamanlarda) bir milyon kilo kadar balık yağı üretilmekteydi.³⁹⁰ Fakat II Dünya Savaşı yıllarında ülkede yaşanan ekonomik kriz, bu fabrikaya da fazla yaşama şansı vermemiştir. Fabrikanın kapatılmasından birkaç yıl sonra Trabzon yerel basınında çıkan bir haber, bu görüşümüzü doğrular niteliktedir. Zira haberde fabrikanın kapatılış öyküsü şu şekilde ifade edilmiştir:

“Bir zamanlar Hopa'dan Samsun'a kadar balık avcılarının yegâne satış müessesesi ve balıkyağının istihsal edildiği fabrika bu idi. İşlediği müddetçe de yüzlerce aileyi geçindiriyordu. II Cihan Harbinden sonra faaliyetine devam edememiş Turyağ Müessesesine devredilmiştir. Bugün, fabrikanın işlemediğini bilmeyen kimseyi tasavvur edemiyorum. Bacasından senelerdir yükselmeyen dumanını gözlerimiz arıyor, Limana doğru indikçe burnumuza yağ kokusu gelmiyor, balık avcılarının tüfek seslerini duymuyoruz. Balık av mevsimini de unuttuk artık.”³⁹¹

Haberde de ifade edildiği gibi fabrika, savaş yıllarının getirdiği ekonomik krize fazla dayanamamış ve faaliyetlerine son vermiştir. Fabrikanın kapanma sürecine girdiği günlerde Trabzon'u ziyaret eden bir yazar fabrika ile ilgili şu ifadeleri kullanmıştır:

“Fındığın haricinde Trabzon, bölgede imal edilen yunus balığı yağını ihraç ediyordu. Ancak bu memeliler, nihayet canlarına kast edildiğini anlamış olacaklar ki, dünyanın bu bölgesini ziyaret etmekten vazgeçmişler ve bu sebeple yunus yağı fabrikası şu anda boş durmaktadır. Hâlbuki yunus balığı yağı Ksenophon döneminden beri üretilmekte ve bilinmekte idi.”³⁹²

Yazarın da ifade ettiği gibi balık yağı fabrikası 1939 yılı itibarıyla üretim yapmıyordu. Fabrika idarecileri bu durumun önüne geçip fabrikaya tekrar hayat vermek, makine aksamındaki noksanlıkları giderip, yedek parça tedarik etmek maksadıyla çeşitli defalar girişimlerde bulunmuşlarsa da bu teşebbüslerden olumlu bir netice ortaya çıkmamıştır.³⁹³

³⁸⁹ BCA, 030.10/65.433.4

³⁹⁰ Doğu Gazetesi, 18 Şubat 1938

³⁹¹ Halk, 8 Aralık 1948

³⁹² Ella Maillart, “La Voie Cruelle (Vahşi Yol)”, Çev: Deha Özgen, Trabzon 1989, Ankara: Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı, 1989, s. 95

³⁹³ Çakıroğlu, a.g.m., s. 17

Trabzon Balık Yağı Fabrikası'nın İkinci Dünya Savaşı yıllarında kapanmasıyla birlikte bu alanda büyük bir boşluk ortaya çıkmıştır. Şehrin ileri gelenleri birçok kez kapatılan fabrikanın yerine onun devamı niteliğinde konserve, salamura,³⁹⁴ gibi ürünleri işleyen bir fabrika kurulması noktasında girişimlerde bulunmuşlarsa da bu isteklerini gerçekleştirememişlerdir.

1.5.2.4. Çömlek Fabrikası

Kuruluş tarihini tam olarak tespit edemememize rağmen Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon'un Kavakmeydan Mahallesi'nde bir çömlek fabrikasının var olduğunu görüyoruz.³⁹⁵ Çömlek Fabrikası, tam olarak Ayasofya yolu üzerinde bulunuyordu ve aynı binada daha önce Mensucat Fabrikası hizmet veriyordu.³⁹⁶ Adı geçen fabrika ile alakalı olarak en geniş bilgileri 1949 yılında burayı ziyaret eden bir gazete muhabirinin verdiği bilgilerden elde ediyoruz. Muhabir, Kavakmeydan Mahallesi'ndeki Çömlek Fabrikasını şu şekilde tasvir etmişti:

“Geçen gün bir testi almak için Kavakmeydan'ın Ayasofya yolunda, enstitü binasının hemen karşısındaki çömlek fabrikasına gitmişim. Fabrika maşallah türlü çeşit ve boydaki testilerle dolu idi. Bir usta bir testi yaptı ve fabrikanın sahibi izahat verdi. Alaka ile dinledim ve zevkle seyrettim. O sırada gözüme birkaç Marsilya kiremidi ilişti. Bunlar nedir diye sorduğumda fabrika sahibinin üzüntü ile içini çekti ve bir hemşerimizin Marsilya kiremidi yapmak üzere bu fabrikada ihzara yaptığını, fakat sermayesinin kâfi gelmediğini bu yüzden iyi bir makine tedarik edemediğini neticede yaptığı kiremitlerin matlup evsafta olmadığını zararına sattığı ziyan ettiğini söyledi. Yüreğim parça parça oldu.”³⁹⁷

Muhabirin verdiği bilgilere göre fabrika sahipleri, üretim kapasitesini genişleterek Marsilya Kiremidi imal etmek için bazı teşebbüslerde bulunmuşlardı. Fakat ellerinde yeterli sermaye bulunmadığı için gerekli malzemeleri temin etmekte zorlanan girişimciler, bu amaçlarını gerçekleştirememişlerdir.

Çömlek Fabrikası'nın ne zaman faaliyetine son verdiği ve neden kapandığı hakkında her hangi bir bilgi elde edilememiştir.

³⁹⁴ **Halk**, 2 Mayıs 1949

³⁹⁵ Böyle bir fabrikanın Ayasofya Mahallesi'nde var olduğunu, o civarda yaşayan kişiler de ifade etmiştir. Mesela 1945 doğumlu Orhan Başkaya, bugünkü Fatih Devlet Hastanesi'nin bulunduğu yerin mezarlık olduğunu onun karşısında da bir çömlek fabrikasının bulunduğunu belirtmiştir. (Orhan Başkaya ile yapılan görüşme, 01.05.2013)

³⁹⁶ Nesip Yağmurdereli, “Eski Yıllarda Trabzon'da İhtimai ve İktisadi Hayat”, **İnan Trabzon Halkevi Mecmuası**, Ağustos 1945, s. 10

³⁹⁷ **Yeniyol**, 2 Temmuz 1949

1.5.2.5. Un Fabrikası

1923 sonrası faaliyete geçen fabrikalardan biri de Değirmendere mevkiinde bulunan un fabrikasıdır. Halk arasında “*Müftüzadelerin Un Fabrikası*” adıyla tanınan bu işletmenin sahibi Hacı Müftüzade Mehmet Bey’di. 1927 yılında işletmeye açılan fabrika, elektrik yerine su tribünü ile çalışıyor ve bu tribünler sayesinde çalışan 2 çift değirmen taşı, günde 100 çuval un imal ediyordu.³⁹⁸ Müftüzadeler’e ait un fabrikası ile ilgili elimizde bulunan en ayrıntılı ve üzücü bilgi, 1932 yılına aittir. Zira bu yıl fabrikaya Hacı Haşimzadeler de ortak olmuş, fabrikada elektrik kuvvetinden yararlanılmaya başlanmış ve makine aksamı da bu paralelde geliştirilmişti. Bu çalışmaları yürüten fabrika sahiplerinden Müftüzade Ali Bey, 28 Nisan 1932 günü feci bir kaza sonrası hayatını kaybetmiştir. Kaza şu şekilde meydana gelmiştir: Ali Bey, usta ve diğer muavinlerinden bulunmadığı sırada fabrikada bulunan makinelerin ayarlarını yapmak istemiş fakat bu sırada elbisesi makineye takılmak suretiyle makinelerin arasında kalarak feci bir şekilde can vermiştir.³⁹⁹

1934 yılına gelindiğinde Müftüzade Un Fabrikası’nın faaliyetine devam ettiği görülmektedir. Zira Trabzon Belediyesi, şehir içinde bulunan tabakhaneleri nakledecek uygun bir yer ararken, akla gelen mahallerden biri de Müftüzadeler’e ait un fabrikasının yan tarafıydı. Zira fabrikanın yan tarafında Değirmendere’den açılan bir hark vasıtasıyla fabrikaya su geliyordu. Belediye yetkilileri, uygun şartlara sahip olan bu mahalli tabakhanelerin çalışması için uygun görmüştü.⁴⁰⁰

1.5.3. İmalathaneler

Trabzon’da yukarıda zikredilen fabrikaların yanında şehrin muhtelif bölgelerinde küçük ve orta ölçekte birçok imalathane mevcuttu. Esasında bu imalathaneler Trabzon’un sanayi bakımından birer aynasıydı. Çünkü büyük çapta fabrika ve benzeri üretim merkezlerine sahip olmayan şehirde, daha çok eski usullerle faaliyet yapan küçük imalathaneler bulunuyordu Bu imalathanelerle ilgili verilecek ilk örnek oldukça eski bir maziye sahip olan tabakçılıktır.

³⁹⁸ Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi 1927-1928, s. 988

³⁹⁹ Reklam, 2 Mayıs 1932

⁴⁰⁰ TBMZ, 1934 Yılı Zabıtları.

1.5.3.1. Tabakhaneler

Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon'da yaşayan en önemli sanat dallarından biri de tabakçılıktır. Esasında bu sanatın Türklerde ne kadar yaygın olduğunun ispatı, Karadeniz kıyılarında olduğu kadar İç Anadolu'nun her kasabasında, dere ve çay kenarlarında rastlanan tabakhanelerin sayısından bellidir. Bu kapsamda XVIII. Yüzyılda Trabzon'da dericilik mesleğinin önemli bir uğraş olduğu, debbağların diğer sınıflara göre çok daha üstün oldukları görülmektedir.⁴⁰¹ Trabzon'da tabakçılığa verilen önemin diğer bir ispatı da, Tabakhane Mahallesi isminin hala bizimle yaşamasıdır. Osmanlı döneminde⁴⁰² pek revaçta bulunan elvan, meşin ve sahtiyandan gıcırıtlı mes, pabuç, yemeni, çapula ve terlikler, bu sanat erbabının elinden çıkan başlıca ürünlerdi.⁴⁰³

İmal ettikleri ürünlerle halkın ihtiyaçlarına cevap veren tabakhaneler, özellikle Birinci Dünya Savaşı'nda hem Trabzon'un hem de iç bölgelerin ihtiyacının karşılanmasında önemli görevler üstlenmiştir. Savaş yıllarında tabakhanelerin gördüğü işlevden söz eden bir yazar bu konuda şu ifadeleri kullanmıştır:

“...dericilik sanayimiz vardır ki, bildiğiniz gibi bundan sadece Trabzon değil bütün Karadeniz kıyılarımız ve arka illerimiz de geniş ölçüde faydalanır giderdi. Birinci Cihan Harbinde Trabzon'da işlenen derilerin geniş bir bölgenin ihtiyaçlarını nasıl karşılamış bulunduğunu ve harp boyunca, her sahada sağladığı faydaları elbette ki unutmamışızdır.”⁴⁰⁴

Tabakçılık sanatının Trabzon için sağladığı faydalar, sadece savaş yıllarıyla sınırlı kalmamıştır. Zira bu sanat, şehrin ekonomisine katkı yapıyor, istihdam yaratıyor ve şehre para girmesini sağlıyordu. Bu konu hakkında Bekir Sükuti Kulaksızoğlu şu değerlendirmeyi yapıyordu:

“Tabaklık deyip de geçmeyelim. Trabzon'un öteden beri göğüs kabartan verimli bir sanatıdır. Görmek istersek önemi de meydandadır işte. Bu sanat sahiplerinin işlediği deri ve köseleler Zonguldak'a kadar Karadeniz kıyılarına ve arka illerimize gider, oraların ihtiyaçlarını karşılar, yabancı mallara karşı asıgılı roller çevirir, paramızın yok yere dışarıya çıkmasına engel olur. Bu suretle Trabzon'a hayli para girerdi.”⁴⁰⁵

⁴⁰¹ Yücel Özkaya, **18. Yüzyılda Osmanlı Toplumu**, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2007, s.153

⁴⁰² Osmanlı ekonomisi üzerine yapılan araştırmalar, deri ürünlerinin büyük bir önem taşıdığını ortaya koymuştur. Osmanlı Ordularının koşum takımları, ayakkabı, bot ve at takımı teznıyatı bu sanayi kolu tarafından üretiliyordu. Bu yüzden deri ürünleri ihracatı, yasaklanan stratejik bir mal grubu olarak değerlendiriliyordu. Suraiya Faroqhi, **Osmanlı Dünyasında Üretmek, Pazarlamak, Yaşamak**, Çev: Gül Çağalı Güven-Özgür Türesay, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2003, s. 201

⁴⁰³ Kemal Peker, “Ticaret Merkezlerimizden Biri Trabzon”, **İktisadi Yürüyüş**, İstanbul 1951, s. 17

⁴⁰⁴ **Yeni yol**, 16 Şubat 1946

⁴⁰⁵ **Yeni yol**, 25 Temmuz 1935

Cumhuriyetin ilanı sonrasında siyasal hayatta yaşanan değişim ve dönüşümün bir benzeri sosyal hayatta da görülmüştür. Hayatın hemen her alanında yaşanan bu hareketlilik, zamanla tabakçılık sanatını da etkilemiştir. Zira 1923 yılı sonuna doğru yerel basında çıkan bir haber, tabakçılar için zor günlerin başladığının habercisiydi. Adı geçen haberde şu ifadeler yer alıyordu:

“Tabakhaneler Hakkında; Ankara Gazetelerinde okuduğumuza göre mahalli cemiyet-i umumiye belediyesi sıhhat-i umumiye için bir tehlike teşkil eden tabakhanelerin seddiyle şehir haricine nakline suret-i katiyede karar vermiştir. Bu karar doğrusu bize çok cazip görünmüştür. Trabzon, tabakhanelerinin şehir haricine Değirmendere’ye nakli için şehrimizde zaman zaman teşebbüsler icra edilmemiş değildir. Fakat bu teşebbüslerin hiç biri maalesef başarılı olamamıştır. Hâlbuki sıhhat-i umumiye noktasından şehir içindeki tabakhanelerin ne kadar muzır şeyler olduğunu söylemeye lüzum yoktur.”⁴⁰⁶

Haberdan anlaşılabacağı gibi artık tabakhanelerin şehir içlerinde bulunmaması için Ankara merkezli çalışma başlatılıyordu. Bu çalışmalar, zamanla Trabzon’da etkisini göstermiştir. Zira 1925 yılında Trabzon Belediyesi yetkilileri ile şehir dâhilinde faaliyet gösteren tabak esnafı bir araya gelerek taşınma meselesini görüşmüşlerdir. Görüşme sonrasında Trabzon’da şehir merkezinde bulunan Tabakhaneler, şehir dışına Değirmendere’ye taşınmaya razı olmuşlardı.⁴⁰⁷

1925 yılında Değirmendere’ye nakli kararlaştırılan tabak esnafının sayısı aynı tarihli Türk Ticaret Salnamesi’ne göre sadece 5’di. Burada verilen bilgilere göre şehirde tabak ve Deri imaliyle uğraşanlar: Hamuratzade Ahmet, Hacı Dervişzade Hamdi, Evliyazade Ahmed, Velizade Hasan, Hamzazade Ali adlı kişilerdi.⁴⁰⁸ 1927 tarihli Türk Ticaret Salnamesi’ne göre şehirde bulunan tabakhane sayısı daha önceki yıllarda görüldüğü gibi 5 adetti. Burada verilen bilgilere göre tabakhaneler ve sahipleri şunlardı: Hacı Hakkızade Salih Zihni (Taş Han), Hamuratzade Hamdi (sahibi), Hacı Derviş Ağazade (sahibi), Serdarzade Hasbi (sahibi), Mutizade Ahmet (sahibi).⁴⁰⁹ Trabzon’da tabakçılık yapan kişiler ve bunların sayısı hakkında en ayrıntılı bilgiler 1928 yılı Devlet Salnamesi’nde verilmiştir. Burada ifade edilen bilgilere göre şehirde toplam 16 adet tabakhane olmasına rağmen bunlardan sadece 6 tanesi faal haldeydi. 1928 yılı itibarıyla aktif halde bulunan tabakhaneler aşağıdaki tabloda gösterilmiştir:

⁴⁰⁶ **İstikbal** 24 Eylül 1339

⁴⁰⁷ **Yeniyol**, 13 Teşrin-i Sâni 1341

⁴⁰⁸ **Türk Ticaret Salnamesi 1340-1341**, s.478

⁴⁰⁹ **Türk Ticaret Salnamesi 1927**, İstanbul: Malul Gaziler Neşriyat Şirketi, 1927, s.1243.

Tablo 31: 1928 Yılı İtibarıyla Trabzon’da Tabakhaneler

Sahipleri	Kuruluş tarihi	Kuvve-i muharrike	Bir sene zarfında istihsalat yekunu
Hacı Derviş Ağazade Hamdi Bey	335 senesi	Yoktur	10000
Serdarzade Hasbi Efendi	320 senesi	“	6000
Beşirzade Ali Efendi	310 senesi	“	5000
Kazazzade Ahmet Efendi	325 senesi	“	6000
Vanlı Bayraktarzade Ahmet Efendi	330 senesi	“	4000
Pirzade Mehmet	320 senesi	“	7000

Kaynak: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi 1927-1928, s. 988

1925 yılında alınan kararla Trabzon’da bulunan tabakhanelerin şehir dışına çıkarılması kabul edilmişse de 1934 yılına gelindiğinde bu konuda bir ilerleme kaydedilememişti. Buradaki temel problem, tabakhane sahiplerinin Değirmendere’ye taşınmak istememelerinden ileri geliyordu. Nihayet bu konu üzerinde son kararı vermekle mükellef olan Trabzon Belediye Meclisi, bu problemi değerlendirmek amacıyla 24 Kasım 1934 tarihinde bir toplantı yaparak tabakhanelerin durumunu masaya yatırmıştır. Bu toplantıda Sağlık Encümenliği tarafından tabakhanelerin taşınması mevzusu ile ilgili hazırlanan rapor okunmuştur. Söz konusu raporda verilen bilgilere göre tabakhane sahipleri, sanatlarının icrası için kendilerine münasip ve müsait bir yer gösterilmesi hakkında belediyeye müracaat etmişti. Bu müracaat üzerine Belediye Sağlık Encümenliğince oluşturulan bir heyet tarafından şehrin muhtelif mıntıkaları gezilerek tabakhaneler için uygun yer aranmaya başlanmıştır. İlk olarak şehre 2,5-3 km mesafede bulunan Kuzgun Deresi’ne gidilmiş, genel vaziyeti itibarıyla şehre uzak ve etrafının tepelerle çevrili bulunması dolayısıyla oluşan pis kokulardan şehir halkının rahatsız olmayacağı anlaşılmıştır. Fakat şehre fazla uzak oluşu, su kenarında münasip bir düz saha bulunmaması ve tesis edilecek iş mahalleri ile şehir merkezi arasındaki nakliyatın mevcut yolların durumu dikkate alınırca pek zor yapılabileceği anlaşıldığından buradan vazgeçilmiştir. İkinci olarak şehrin şark mıntıkası Değirmendere ve mezbaha civarı gezilmiştir. Burada yapılan incelemeler sonucunda sahilde balıkyağı fabrikası ile mezbaha binası hizasında ve Müftüzade Un Fabrikasından gelen su harkının batısındaki saha münasip ve muvafık görülmüştür.⁴¹⁰

⁴¹⁰ TBMZ, 24 Kasım 1934

Belediye'nin aldığı bu son ve kesin kararın ardından şehirdeki tabakhaneler birer birer Değirmendere mevkiine taşınmaya başlamışlardır. Aslında bu durum, tabak esnafını memnun etmemiş hatta büyük tepkisini çekmişti. Bu kargaşa ortamı etrafında zaten can çekişmekte olan bu sanat dalı gittikçe gerilemeye başlamıştır. Zira 1920'li yılların ilk yarısında en az 1 milyon kilo muhtelif deri işleyen ve bunun yarısını iç ve dış vilayetlere ihraç eden bu sanat kolu, gelinen süreçte ihraç kabiliyetini neredeyse kaybetmişti.⁴¹¹ Tabak esnafının düşürüldüğü bu durum Trabzon'un yerel basınına da konu olmuştur. Zira en başından beri tabakçıların Değirmendere'ye nakline karşı çıkan Yeniyol Gazetesi başyazarı Bekir Sükuti Kulaksızoğlu, bu konuda Trabzon Belediyesi'ne sert eleştiriler getirmiştir. Bu tutumuyla tabak esnafının yanında yer aldığını belirten yazar, onların Değirmendere'ye nakillerinin son derece gereksiz olduğunu bunun, zaten sönmek üzere olan tabakçılığa büyük bir darbe indireceğinden söz ediyordu.⁴¹²

Trabzon'un gündelik hayatı ve ekonomisi için büyük faydalar sağlayan tabakçılar 1935 yılından itibaren Değirmendere'ye taşınmaya başlamıştır. Fakat bu durum yeni sıkıntıları da gündeme getirmiştir. Bunlardan ilki, Değirmendere'deki yerin fiziki olarak deri üretimine elverişsiz olduğu iddiasıydı. Diğer ise tabak esnafının yaşadığı bu kriz ortamından çıkabilmesi için devletten ucuz kredi talebiydi. Zira tabakhane sahipleri, devlet eliyle yer değiştirdiklerini düşünüyor ve bu durumda devletten himaye bekliyordu. Onlar,

⁴¹¹ **Cumhuriyetin Onuncu Yılında İktisat Meyanında**, s. 14

⁴¹² Bekir Sükuti Bey, *"Can Çekişen Bir Sanat"* adı altında yazdığı başyazısında bu konudaki eleştirilerini şu şekilde dile getiriyordu: *"Yakın yıllara kadar Trabzon'dan başka Karadeniz şehirlerinin ve iç illerimizin de ihtiyaçlarına cevap veren de debbağlık, kentimizin en ileri gelen bereketli sanatlarından biriydi. Ekonomik bakımdan ileri götürülmesi, korunması ve yardım görmesi gereken bu sanat ne yazık ki, bugün yerlerde can çekişiyor. Gördüğümüzden sandığımızdan daha verimli olan bu öz sanatı, durup duruyorken niçin körledik, niçin o sayede memleket iktisadiyatına hizmet eden ve çoluk çocuklarını geçindiren sanat sahiplerini berbat ve perişan ettik. Yedi sekiz yıl önce yarı esenlik bakımından, yarı sosyal bakımdan, şehrin ortasında ve göz önünde bulunan debbağları bir kararla işlemekten men ettik. Şehir dışına ta Değirmendere'ye attık, buna bir şey demiyoruz. Ancak yedi sekiz yıldan beri Değirmendere'de çalışan, tutunmak ve sanatı ilerletmek isteyen zavallı debbağları, tamamen usulsüz ve kanunsuz olarak oradan da dağıttık, perişan ettik, bütün ağıllarına, yalvarmalarına, feryatlarına kulak tıkadık. Yedi sekiz yıl önce hükümetin gösterdiği Değirmendere'de yer tutan ve o zamandan beri orada çalışıp çabalayan sanat sahiplerini işten men etmek, sanat yuvalarını, fabrikalarını kapatmak hangi kanunun hangi maddesine uyar ki, kalbimiz sızlamadan bu yaptık. Ne imiş, Değirmendere belediye hududu içinde imiş. Anladık ama belediye hududu içinde hatta şehrin içinde ve göbeğinde debbağlıktan bin kat halkın esenliğini bozan şeyler varken, şehirle arasında kilometrelerce mesafe bulunan ta Değirmendere'deki zavallı sanat erbabından ne istedik. Fabrika açmak isteyenleri teşvik lazım gelirken cebren ve kanunen fabrikalarını kapatmak, özlü verimli bir sanatı dağıtmaya yeltenmek, memleket iktisadiyatını öldürmek demek olmaz mı? Değirmendere'de bir balık yağı fabrikası var ki, çıkardığı fena koku meydanlara kadar gelmektedir. Ona ses çıkaran olmadı. Debbağların kullandıkları kireç, palamut vesair maddeler zaten bu işte koku bile bırakmadı. Debbağları, çalışmaktan men ettiğimiz şu altı yedi aydan beri, köylünün ve kalabalık halk kütlesinin kullandığı ayakkabılarının beher çifti elli kuruş daha yükselmiş öte taraftan usta, kalfa, çıрак yine kalabalık bir zümre elleri böğürlerinde aç, sefil, perişan bir hale sokulmuşlardır. Yazık ve günahtır. Acıyalım bu sanata bu yurttaşlara. Yeniyol, 30 Mayıs 1935*

taşındıkları yerde yeni makine ve lazım olan diğer malzemeleri temin edebilmek için yetkililerden destek istiyordu. Trabzon'da bulunan tabakçıların yukarıda zikredilen sorunlarını en yalın şekilde ifade eden ve tabak esnafının durumunu gözler önüne seren Bekir Sükuti Kulaksızoğlu bu konu ile ilgili şu ifadeleri kullanmıştır:

“Evvelce dabağhane tesmiye olunan şehrin ortasından geçmekte olan bir dere kenarında icrayı faaliyette oldukları halde bu sanatın belediyece şehir haricine nakledilmesi tespit edilmiş ve bu maksatla da kendilerine şehir dışında Değirmendere denilen yerde çalışabilecekleri bildirilmiştir. Yalnız bu kişiler çok küçük sermaye ve iptidai şartlar altında çalıştıkları için makineye güçlükle rekabet edebildiklerini ve ancak bedeni faaliyetlerinin karşılığı olan bir işçi yevmiyesi çıkarabilmekte olduklarını söylemektedirler. Bu itibarla kendilerine gösterilen yeni mahalde sanatlarının istilzam ettiği yeni bir teşkilat kuramamışlardır.”⁴¹³

Tabakhane sahiplerinin yaşadığı değişim ve buna paralel olarak ortaya çıkan sorunlar, yıllar geçse de bir türlü halledilemiyordu. Zira 1941 yılına gelindiğinde Trabzon'da bulunan tabakçıların mevcut durumları hakkında bir değerlendirme yapan Trabzon Valisi Naci Kıcıman, konuyla ilgili şu ifadeleri kullanmıştı:

“Bu sanayi şubesinde elyevm 50 kadar debbağ çalışmakta olup bunların münferit çalışmalarının toplu bir hale ifasında hâsıl olacak randıman pek büyük olacağından bir kooperatif teşkili düşünülmüş ve bunun için de iptidai hazırlıklar yapılmıştır. Ancak bu sanatın inkişafı için lazım gelen bina ve makineyi elde etmek bir miktar paraya mütevakkıf olduğundan kooperatif teşkil edilememiştir. Değirmendere denilen namı mahalde mevcut ve İsmail adlı bir şahsa ait olan bina bu işe elverişli ise de binanın satın alınması ve müteakiben bazı tadilat ile makinelerin celp ve yerleştirilmesi lazımdır.”⁴¹⁴

Trabzon Valisi Naci Kıcıman'ın dile getirdiği kooperatifleşme fikri, bu dönemde ciddi ciddi tartışılmaya başlanmıştır. İlk kez İktisat Vekili Hüsnü Çakır'ın dillendirdiği bu fikir sayesinde tabakçılara ucuz kredi imkânı sağlanarak, dericilik güçlü bir sanayi kolu haline getirilecekti.⁴¹⁵ Bu fikirlerden oldukça etkilenen tabak esnafı, CHP Parti binasında bir araya gelerek kendi aralarında kooperatif kurma fikrini ilkesel olarak kabul etmiş⁴¹⁶ ve kooperatif teşkili için 8 kişilik bir komisyon kurulmuştur.⁴¹⁷ Fakat tüm bu gayretlere rağmen İkinci Dünya Savaşı'nın ortaya çıkardığı ekonomik fatura, eski günlerine döndürülmeye çalışılan tabakçılık sanatının da sonunu getirmiştir. Zira savaş sonrasında bu işletmeler zamanla birer birer kepenk kapatmak zorunda kalmıştır.⁴¹⁸

⁴¹³ **Yeniyol** 19 Temmuz 1939

⁴¹⁴ **BCA**, 030.10/184.272.7.

⁴¹⁵ **Yeniyol** 29 Birinciteşrin 1940

⁴¹⁶ **BCA**, 490.01/715.441.2

⁴¹⁷ **Yeniyol** 15 Birinciteşrin 1940

⁴¹⁸ Tabakçı esnafının Trabzon özelinde yaşadığı zorlukları ve bu sanatın zamanla yok olmasının halkın gündelik hayatına yansıyan sonuçlarını veciz bir şekilde ifade eden yazar bu konuda şunları ifade ediyordu:

1.5.3.2. Gemi İnşaatçılığı

Trabzon’da mazisi oldukça eskiye dayanan sanat dallarından biri de gemi inşaatçılığıdır.⁴¹⁹ Özellikle Sürmene Kasabası’nda küçük tersanelerde icra edilen bu sanat sayesinde birçok aile geçimini sağlamaktaydı. Tarihsel olarak 17’nci asra kadar giden Sürmene tersaneleri ile ilgili olarak resmi kaynaklardan elde edilen bilgilere göre, “*Kaba Sakal*” adı altındaki bir Türk ustası, Sürmene’nin Sargona Köyü’nde, çapar inşası ile işe başlamış ve zamanla Sargona, Kemerli, Markandoz, Koşluca köyleri halkı bu sanatı benimseyip sürdürmüştür.⁴²⁰

Sürmene tersanelerinde yapılan gemiler, özellikle Birinci Dünya Savaşı sürecinde yaşanan muhacirlik hadisesinde önemli roller üstlenmiştir. Zira Sürmene tersanelerinin Birinci Dünya Savaşı ve muhacirlik yıllarında gördüğü vazifeyi yazar Şevket Çulha şu şekilde ifade etmiştir:

“Birinci Cihan Harbini yaşamış olanlar bilirler ki Trabzon’un 40-50 bin halis nüfusu içinden mühim bir kısmını ve milyonlara baliğ olan mal ve eşyasını burada inşa edilmiş olan kayıklarla diğer Karadeniz sahillerine aktarırlardı. Muhaceretin kanlı tufanı içinde bu küçük teknelerin bir tekinin İslam Mitolojisinde yaşayan Nuh’un gemisi kadar değer bulunduğunu söyleyebiliriz. Bu gemiler, Birinci Cihan Harbi yıllarında ışıklı yol gibi cankurtaran, aynı zamanda muhaceretin doğal bir sonucu olarak muayyen noktalara tekâsüf eden nüfusa yiyecek maddeleri taşıyarak birçok canlar kurtarmıştır. Daha sonraki Kurtuluş Savaşımızda, Karadeniz tipi kayıkların hizmetini hepimiz biliyoruz. Rollerinden ve hizmetlerini kolayca anlayacağımız küçük deniz vasıtalarına son zamanlarda çokça ihtiyaç duyulmaktadır.”⁴²¹

Gerek muhacirlik gerekse de Kurtuluş Savaşı yıllarında taşımacılık sahasında önemli görevler ifa eden bu gemiler ve onların inşa edildiği Sürmene tersaneleri, Cumhuriyetin ilk yıllarında sanayi alanında büyük fabrikalardan ve atölyelerden mahrum

“..Pekala bilirsiniz ki, desteklemek ve inkişafına çalışmak icap eden bu canım sanat, lüzumsuz bir darbe ile yerlere serilmiş, yüzlerce erbabı sanat indi ve keyfi mülahazalarla mutazarrır olmuş ve sanki memleketi zarar veriyorlarmış gibi çil yavrusu halinde her biri bir tarafa atılmış ve dağıtılmışlardır. Bu sanat baltalandıktan, sanat sahiplerinin çalışmaları yasak edildikten sonra, köylünün kentlinin ve hatta bir takım şehirlinin giydiği ayakkabı 200 kuruştan 250 kuruşa çıkmıştır. Köylü ve fakir halk için ne kadar büyük bir farktır bu.” **Yeniyyol**, 25 Temmuz 1935

⁴¹⁹ Musa Çadircı, **Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı**, Ankara: TTK Yayınları, 2013, (3. Baskı), s. 366.

⁴²⁰ **Yeniyyol** 7 Ağustos 1942. 1906 yılına ait bir gazete haberi gemi inşaatçılığının Trabzon’daki durumu hakkında daha açık fikir vermektedir. Söz konusu haberde şu ifadeler kullanılmıştır: “*Sargona Mesahori İskeleyi’nde Ahmedzade Yahya Ağa’nın inşa ettireceği 80 tonalituluk gemiye mukteza kerestenin Sürmene ve Of Ab-ı Sufha İskeleyinde Mehmed Efendi’nin inşa ettireceği 35 tonalituluk gemi için iktiza eden kerestenin de Yasıde Mağza ve Kele ve Salaroz ormanlarından kat’ına ruhsat verildiği vuku bulan istidaları üzerine Orman ve Maadin ve Ziraat Nezareti Celilesi’nden Vilayet-i Celile’ye mevdu tahriratla bildirilmiş.*” Gökhan Selcik, **Trabzon Gazetesi’ne Göre Trabzon Vilayeti**, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2002, s.35

⁴²¹ **Yeniyyol** 7 Ağustos 1942

bulunan Trabzon'da halka istihdam sağlayıp ve gelir getiren elle tutulur birkaç sektörden biri konumundaydı.

Söz konusu tersanelerin Cumhuriyet dönemindeki en büyük problemi, maddi imkânsızlıklardı. Oysa bu tersanelerde 1938-1941 yılları arasında 3 adet 300 tonluk motorlu gulet, 2 adet 100 tonluk çekirme motoru, 5 adet 60 tonluk tahmil ve tahliye çaparı, 15 adet 20 tonluk motorlu taka, 20 adet muhtelif çapta balıkçı vesaiti, 34 spor sandalı inşa edilmek suretiyle büyüklü küçüklü 80 parça deniz vesaiti Türk limanlarına kazandırılmıştı. 1942 yılı içinde, 2 adet 300 tonluk, 1 adet 450 tonluk, 1 adet 150 tonluk guletle 25 adet muhtelif çapta deniz vesaiti inşa edilmişti.⁴²² Verilen rakamlardan da anlaşılacağı gibi henüz makine ile donatılmış olmamasına rağmen Sürmene tersanelerinde büyüklü-küçüklü çok sayıda gemi yapılarak hizmete sunuluyordu.

Sürmene tersanelerinin şehre gelir getiren büyük bir kazanç kapısı olduğunu geç de olsa fark eden Trabzon kamuoyu, tersanenin daha iyi hizmet verebilmesi için buraya modern makinelerin getirilmesi noktasında fikir birliği içindeydi. Bu itibarla Trabzon Mıntıka Ticaret Müdürlüğü, Başvekâlete hitaben bir rapor hazırlayarak tersanenin son durumu hakkında bilgiler vermiş ve burada inşa edilen gemi sayısının arttırılması hususunda öneriler sunulmuştur. Söz konusu raporda verilen bilgilere göre Trabzon'un un, buğday ve mısır ihtiyacının vaktinde karşılanması mevzusu, bilhassa kış aylarında büyük önem arz ediyordu. Ülke içinde mevcut deniz nakil vasıtalarının kifayetsizliği ve bunların vaktinde gelememeleri, geldiklerinde yüklerini boşaltamamaları bu dönemde çokça görülen manzaralardı. Bu sebepten dolayı, deniz nakliyatının sürat ve emniyetle icrası için Sürmene Tersanelerinden faydalanılabilirdi. Adı geçen raporda verilen bilgilere göre bu iptidai tersanelerde senede: 1-20 ton hacminde 50, 20-50 ton hacminde 15, 50-150 hacminde 15, 150-50 hacminde 10 olmak üzere toplam 90 parça tekne imal ve inşası mümkündü.

Trabzon Mıntıka Ticaret Müdürlüğü tarafından kaleme alınan raporda Sürmene Tersaneleriyle ilgili olarak verilen bilgilere göre, bu tersanelerde tonajı 500 tona ulaşan çekirme, şalopa ve motor gibi muhtelif gemiler inşa edilirdi. Halk arasında “*Sargona Tersaneleri*” adıyla bilinen bu tesislerde daha çok Kemerli, Makrandoz, Sargona, Kuşluca,

⁴²² **Yeniyol** 7 Ağustos 1942

Homendoz, Kuleli, Başımar ve Çivira Köyü sakinleri çalışırdı.”⁴²³ Raporun devamında verilen bilgilere göre, gerekli malzemenin temin edilememesi nedeniyle tersanenin faaliyetinde azalma meydana gelmişti. Yaşanan düşüş nedeniyle geçimini bu işe bağlayan vatandaşlar zor duruma düşmüşlerdi. Öte yandan bu durgunluk, deniz taşımacılığı noktasında ilerleyen yıllarda bazı sıkıntıların ortaya çıkmasına neden olabiliirdi. Özellikle olağanüstü zamanlarda Karadeniz nakliyatında büyük posta vapurlarının işleyememesi, burada üretilen orta büyüklükteki gemi ve diğer vasıtalarla olan ihtiyacı artıracaktı. Adı geçen raporda zikredildiği üzere, Sürmene Tersanelerinde gemi yapımında kullanılan başlıca malzemeler şunlardı: kereste, halat, katran, muhtelif boyalar, bakır levha, çivi, demir, motor ve makine, çapa ve yelken bezi. Bu malzemelerden bir kısmı mahallinde tedarik edilebildiği halde, bazılarının tedariki oldukça zordu. Mesela tersanede kullanılan kereste, halat, katran gibi malzemeler kolayca bulunurken demir, bakır, çivi gibi malzemeler dışarıdan getirtiliyordu Trabzon Mıntıka Ticaret Müdürlüğü yaptığı tetkikler neticesinde bu dönemde ihtiyaç duyulan bazı malzemeleri liste haline getirmiştir. 1941 yılı itibarıyla gerekli olan ihtiyaçlar, aşağıdaki tabloda gösterilmiştir:

Tablo 32: 1941 Yılında Sürmene Tersaneleri İçin Gerekli Olan Malzemeler

Tonluk gemiye	Yuvarlak demir kilo	Muhtelif boyda İngiliz çivisi kg	Külçe bakır kg	Lama demir kg
500	8.000	500	500	300
200	4.000	400	250	250
150	3.500	300	200	200
100	3.000	200	-	-
50	1.000	300	-	-
30	500	200	-	-

Kaynak: BCA, 030.10/69.176.11

Yukarıdaki tabloda da görüldüğü gibi Sürmene tersanelerinde malzeme bulma konusunda büyük sıkıntılar yaşanıyordu. Aşağıda ayrıntıları verilen olay, bu durumun en açık ispatıydı. Zira Sürmene'nin Kemerli Köyü'nden Hüseyin Kalaylı adlı bir vatandaş 1941 yılında Sürmene Kaymakamlığı'na gönderdiği bir yazıda, 200 tonluk bir motor teknesi yaptırmak için lazım olan keresteyi kâmilten tedarik ettiğini ve inşaat için usta ile mukavele yaptığını fakat mezkûr motorun inşası için lazım olan çubuk demir ve çiviği piyasadan tedarik etme imkânı bulamadığını ifade etmişti. Gerekli malzemelerin temini için Sürmene Kaymakamlığı'ndan yardım isteyen müteşebbisin yazısı, Kaymakamlıktan

⁴²³ “Trabzon Ticaret Mıntıkası Müdürlüğü'nden Sürmene Tersaneleri Hakkında Başvekâlete Gönderilen Rapor”, BCA, 030.10/69.176.11

derhal Vilayete arz edilmiş ve devam eden yazışmalar neticesinde malzemelerin Karabük veya diğer demir çelik üretim bölgelerinden temini için çalışmalara başlanmıştır.⁴²⁴

Sürmene tersanelerinin Trabzon'un iktisadi ve sosyal hayatında ne kadar önemli bir rolü olduğu II. Dünya Savaşı'nda ortaya çıkmıştır. Zira savaş yıllarında kışın Erzurum yolu kapalı durumdaydı. Fırtına sebebiyle Karadeniz'de sefer yapılamıyordu ve dış dünyayla bağlantısı kopan şehirde ekmeklik buğday ve mısır sıkıntısı baş göstermişti. İşte bu bunalımlı günlerde daha düşük tonajlı gemilerin sefer yapabilme ihtimali ve deniz vesaitine duyulan ihtiyaç, bu tersanelerin önemini gözler önüne sermiştir. Savaş sürecinde önemi bir kez daha anlaşılan bu tersanelerin durumu CHP Müfettişlerinin de dikkatini çekmiştir. Bu konuda hazırlanan bir raporda, Sürmene'deki gemi inşaatçılığının desteklenmesi gerektiği ve bu sayede Türkiye'deki deniz filosunun 5-6 ton ağırlığında 100 adet gemi kazanabileceği ifade ediliyordu. Bundan hem ülke ekonomisi hem de Trabzonlu gemi inşaatçıları istifade edebilirdi.⁴²⁵

Neticede Trabzon ve bölge ekonomisi için çok önemli bir işlevi olduğu görülen Sürmene Tersaneleri, 1923-1950 yılları arasında himayeye muhtaç bir görünüm arz ediyordu. Bu konuda Ankara'ya çeşitli raporlar ve bilgiler gönderilmesine rağmen, tersanelerin durumuyla ilgili gözle görülür bir gelişme yaşanmamıştır.

1.5.3.3. Kantar İmalatı

Trabzon'da geleneksel yöntemlerle yapılan üretim faaliyetlerinden biri de kantar imalatıdır. Özellikle Şarlı (Beşikdüzü) Nahiyesinde yaygın olarak yapılan kantarlar, hem iç hem de dış pazarlara sunulurdu. Bu konu ile ilgili olarak 1920 yılında Trabzon gazetelerinde gördüğümüz bir ilan bu sanat dalının durumu hakkında bize bazı fikirler vermektedir. Söz konusu ilanda baskül imalatından söz edilerek büyük bir ustalıkla imal edilen kantarların 5.000 kuruşa satıldığından söz edilmektedir. İlanının devamında şu ifadeler yer alıyordu:

“Şarlı Nahiyesindeki imalathanemizi bu defa tesviyeye muvaffak olduk. İstenilen şekil ve mikyasta baskül imal ederiz. Tecrübe eden tüccarların şahadetiyle de sabit olacağı veçhile basküllerimiz zarafet, metanet ve hassasiyet itibariyle emsaline faiktirler. Beş seneye kadar bozulursa imalathanemiz tarafından meccanen tamir olunur. Hem verilecek paranın memleketimizde kalmasını hem de sağlam bir basküle sahip olmayı arzu edecek muhterem müşterilerimizin Şarlı Nahiyesinde tüccardan Muradzade Asım Efendi vasıtasıyla veya

⁴²⁴ BCA, 030.10/69.176.11.

⁴²⁵ BCA, 490.01/715.443.1

doğrudan doğruya imalathanemiz namına siparişleri vukuu bulduğu takdirde bir hafta zarfında ikmal edilerek arzu buyrulan mahalle isal edileceğini ve dahi tesliminden sonra ahz olunacağını ilan eyleriz. Trabzon'da şubesi Kürtzade Sabri'nin mağazasına müracaat, Şarlı'da Mısırlıoğulları Ahmet, Mehmet Ali Ustalar.”⁴²⁶

Cumhuriyetin ilk yıllarında faaliyetlerine devam eden baskül imalatçılarının şöhreti komşu vilayetlere de yayılmıştır. Mesela Rize yerel basınında çıkan bir haber bu tezimizi doğrulamaktadır. Adı geçen haberde şu ifadeler kullanılmıştır:

“Trabzon'un Vakfıkebir kazasına bağlı Beşikdüzü (Şarlı) Nahiyesinde kasa ve baskül yapan sanatkârlarımız vardır. Mütevazı bir surette çalışan bu sanat sahiplerinin Karadeniz limanlarına, hatta İstanbul'a kadar baskül gönderdiklerini duyduk. Bunların vasıtasızlık içinde meydana getirdikleri bu eserlerin ayar dairelerince kabulü ve İstanbul gibi dünya piyasaları ile alakalı yerlerden siparişte bulunulması muvaffakiyetlerinin en bariz delilidir.”⁴²⁷

Şöhreti Trabzon sınırlarını aşan baskül imalatçılarının yaşadığı en büyük problem devlet desteği alamamaktı. Oysa küçük bir himaye ve teşkilat sayesinde oldukça orijinal ve sanatsal eserler meydana getirebilecek kapasite olan bu kişiler, bir türlü gerekli mercilere seslerini duyuramamışlardır. Büyüyüp gelişmesi için gerekli şartlara sahip olan bu sanat dalı esaslı bir destek görmediği için mahalli bir sanat şubesi olarak yaşamaya mahkûm kalmıştır.

1.5.3.4. Sabun İmalatı

Kuruluş tarihini tam olarak tespit edemememize rağmen Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon'da bir sabun imalathanesi bulunduğunu görüyoruz. Zira 1935 yılına ait Trabzon'un umumi durumunu gösteren raporda şehirde bir sabun imalathanesi olduğu beyan edilmektedir.⁴²⁸ Yine 1939 yılında Trabzon Valiliği yapan Refik Koraltan tarafından Dâhiliye Vekâleti'ne gönderilen raporda bir sabun imalathanesinden söz edilmiş ve burada 10 beygir kuvvetinde buhar ve mazotla işleyen birer motor bulunduğu zikredilmiştir.⁴²⁹

Söz konusu imalathane ile ilgili en geniş bilgileri 1944 yılında burayı gezerek gözlemlerini gazete sütunlarına aktaran bir gazete muhabiri sayesinde elde ediyoruz. Adı geçen yazıda verilen bilgilere göre İkinci Dünya Savaşı'ndan önce Trabzon'da bir sabun imalathanesi bulunuyordu. Daha sonra faaliyetine son veren imalathane, 1944 yılında şehrin tanınmış tüccarlarından Hasan Ekmekçi tarafından satın alınmıştı. Burayı ziyaret

⁴²⁶ **İstikbal**, 13 Nisan 1336

⁴²⁷ **Rize Vilayet Gazetesi**, 4 Mart 1939

⁴²⁸ **BCA**, 030.10/65.433.4

⁴²⁹ Koraltan, a.g.r., s

eden muhabir yaptığı gözlemlerde, imalathanede henüz bir düzenin oturtulamadığını, iş yeri sahibi Hasan Bey'in, boy boy kalıp kalıp kesilen sabunların başında durduğunu ve yapılan işi titizlikle takip ettiğini ifade etmiştir.⁴³⁰ İkinci Dünya Savaşı yıllarında böylesine riskli bir yatırımı göze alan Hasan Bey, Avrupa ve İstanbul'da üretilenlerden daha ucuza sabun imal edeceğini ve içinde hiçbir yabancı madde bulunmayacağını öne sürüyordu. Sabunların hammaddesi olan yağı, fındıktan elde eden Hasan Bey, başlangıçta küçük görülen imalathanenin ileride büyük bir fabrika olacağını belirtmiştir.⁴³¹

Fındık yağından sabun üreten imalathane ile ilgili olarak 1946 yılına ait bir başka haberde burada üretilen sabunların büyük bir kısmının iç piyasada tüketildiği fazla gelenlerin ilgili tüccarlarca satın alınarak iç bölgelere sevk edildiği, imalathanenin iç teşkilatında bazı noksanlar olduğu, fakat iş hacmine göre hali hazırdaki durumunun iyi olduğu ifade ediliyordu. Haberde imalathanenin içi ve işleyişi hakkında şu bilgiler verilmiştir: *“Bir tarafta ocak ve üstünde oldukça büyük bir kazan, diğer tarafta hamur makinesi, merdane, süzgi makineleri ile dinamo çalışır bir haldeydi. Yerde müstakil şekilde yapılmış tekneler içinde sabun kalıpları dökülmüş kurutuluyordu.”* Haberde verilen izahata göre; yakında fındık yağı kullanımı terk edilerek zeytinyağından sabun imaline geçilecek ve bu sayede imalathanenin üretim kapasitesi artırılacaktı.⁴³² 1950 yılına kadar bu haberde ortaya koyulan hedeflere ulaşıp ulaşılamadığı konusunda her hangi bir gelişmeye rastlanmamıştır.

1.5.3.5. Fındık Yağı İmalathanesi

Trabzon'un ekonomik hayatında mühim bir rol oynayan fındık, aynı zamanda şehirdeki sanayi kuruluşlarının da hammaddesini oluşturuyordu. Zira Trabzon'da sanayi kurumu adını verebileceğimiz birçok müessese, fındıkla alakalı üretim yapıyordu. Bu kurumlardan birçoğu fındık kırma fabrikası iken zamanla şehirde fındık yağı imal eden bir imalathane açılmıştır. Tamamen özel sektör tarafından kurulan Sebat Fındık Yağı İmalathanesi, Trabzon'da bu işle meşgul olan yegâne kurumdu. Yerli ustaların meydana getirip işlettikleri bu eseri Mustafa Odabaş'la, Mahmut ve Hüseyin Sunar kardeşler kurmuştu. Kunduracılar Caddesi'nde Semercilerbaşı'nda daha önce rakı fabrikası olarak kullanılan binada faaliyete geçen imalathane, zamanla memleketin yağ ihtiyacını gideren

⁴³⁰ **Yeniyol**, 3 İkciteşrin 1944

⁴³¹ **Yeniyol**, 3 İkciteşrin 1944

⁴³² **Halk**, 24 Eylül 1946

ve fındığa değer kazandıran bir müessese haline gelmiştir. Bir kat üzerinde iki bölmenin arasında iki beygir kuvvetinde bir motorun bulunduğu bu tesiste, günde 1000 kilo fındık öğütülüyordu. Hamur haline gelen fındıklar oradan çift kazanlı, bölmesi su ile doldurulmuş buhar kazanına sevk edilir, orada ısıtılan fındıklar baskı kovanı altına konulur ve cendere içine girdikten sonra motor tazyikiyle yağ elde edilirdi. Fındıklar tam kavrulmamış olduğundan fındık yağı kokusuz olarak çıkardı. Fakat iş bununla da bitmezdi. Temiz ve muhafazalı bir yere dökülen yağ, fiçılara nakledilerek orada dinlenmeye sevk edilir, bu suretle kaba tortusu alındıktan sonra filtrelenip bilahare satışa sunulurdu.

Mütevazı bir tesis görüntüsü veren Sebat Fındık Yağı İmalathanesi'nde üretilen kokusuz, temiz fındık yağı, bir yandan da zeytinyağı ile rekabet halindeydi. Fındık fiyatlarına tabi olan yağ fiyatı, zeytinyağından çok ucuz olduğundan fındık yağının alıcısı pek çoktu. Hatta bu imalathanede yapılan üretim Trabzon halkının ihtiyacını karşılamıyordu. Zira Trabzon halkı bu yağdan bilhassa unlu maddeleri pişirirken istifade ediyor ve tereyağından daha iyi netice elde ediyordu. İmalathanenin günlük sarfiyatı 220-250 kilo arasındaydı. Tesisin iç donanımı oldukça mütevazı olduğundan elde edilen randıman %44-45 nispetindeydi. Oysa İstanbul'daki tesislerde fındığın yüzde %60-65'den yağ elde ediliyordu.⁴³³

1.5.3.6. Tütün İşleme Evleri

Trabzon'da fındık fabrikalarından sonra en fazla işçi barındıran kurum, tütün işleme evleriydi. Zira 1936 yılı itibarıyla şehirde İnhisarlar İdaresi'ne ait 2 depo 1 satış ambarı, Akçaabat'ta da 3 büyük ambar, 1 satış ambarı, 3 tütün işleme evi vardı.⁴³⁴ Tüm bunlara ek olarak 1941 yılına gelindiğinde İnhisarlar İdaresi tarafından şehirde büyük bir tütün işleme evi açılması fikri gündeme gelmiştir. Yeni istihdam alanları yaratmak amacıyla Akçaabat ve Trabzon'da açılması gündeme gelen işleme evleriyle ilgili Trabzon Vilayeti'nden, Başvekâlete gönderilen bir yazıda, 100-150 bin lira sarf edilerek Trabzon ve Akçaabat'ta 500 kişiye iş imkânı sağlayacak bir tütün işleme evinin açılması gerektiği, burada çalışacak 500 işçinin Akçaabat'ta bulunan ve Başaran Kardeşlere ait tütün imalathanesinden getirtilebileceği bildirilmiştir. Bu proje ile Trabzon, 2-3 sene zarfında hem modern bir tütün işleme evi kazanmış olacak ve hem de şehre yılda 120-150 bin liralık bir varidat

⁴³³ Halk, 20 Şubat 1945

⁴³⁴ Tahir Baykal, "Bir Jandarma Subayının Gözünden 1937 Yılında Trabzon", **Yayınlanmamış Rapor**, Trabzon 1937, s. 91

girecekti. Trabzon Valisi Naci Kıcıman imzasıyla gönderilen yazıda, eğer işleme evi için gerekli olan 100-150 bin lira bulunamazsa Akçaabat ve Trabzon'daki mevcut depolardan bazılarının tamir edilerek işleme evi olarak kullanılabileceği ifade ediliyordu.⁴³⁵

1941 yılında Trabzon'un durgun giden ekonomik hayatına yeni bir ivme kazandırma ümidiyle kurulan bu işletmenin açılış haberi yerel basına şu şekilde yansımıştır:

“Şehrimizde bir tütün işleme atölyesi açılıyor. Gelecek ay faaliyete başlayacak olan atölyenin açılması için icap eden hazırlıklar bitirilmiştir. Atölyede 50 işçi çalıştırılacaktır. Bölgemizde yetiştirilen tütünlerin Trabzon'da denk yapılması gibi mühim bir iş memleketimizde bu usta ameleleri yetiştirmek, barındırmak ve geçindirmek imkânını vermiş olacaktır. Bu suretle Trabzon'da sanatının ehli bir amele zümresi teşekkül etmiş olacaktır. Trabzon'un iktisadi kalkınmasında büyük bir amil olacağı izahattan azadedir. İşleme evinin açılması aynı zamanda bölge mahsullerini Samsun ve İstanbul'a sevk ederek işletmek ve denk yaptırmak külfetini ortadan kaldırmış olacaktır.”⁴³⁶

İnhisarlar İdaresi'nin açtığı bu işletmeler dışında Trabzon'da özel teşebbüse ait bir tütün işleme evi daha bulunuyordu. Trabzon'da Mumhaneönü Mevkiinde bulunan ve 108'i bayan olmak üzere toplam 118 işçi çalıştıran müessese, imal ettiği tütünleri bilhassa Mısır'a ihraç ediyordu. Kadri Selçuk Tütün İşleme Evi adıyla faaliyet gösteren imalathane, Trabzon'da fındık fabrikalarından sonra işçi çalıştıran ve yetiştiren ilk hususi müessese olma vasfına sahipti. Gerekli desteği gördüğü takdirde rahat rahat 1000 kadar işçiyi istihdam edebileceği ifade edilen bu işleme evi, gerek tütün ihracı noktasındaki işlevi gerekse de birçok ailenin geçimine yardımcı olması nedeniyle Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon için büyük bir değerdi.⁴³⁷

1.5.3.7. Kisarna Maden Suyu

Trabzon'un dış piyasalara sunduğu ürünlerden biri de kendine özgü tadı ve kimyasıyla meşhur Kisarna Maden Suyudur. Trabzon'a 7 kilometre mesafede bir dere içinden çıkarılan bu suyun sağlık yönünden büyük faydalar taşıdığı, hazmı kolaylaştırdığı, mide, bağırsak, böbrek, mesane ve karaciğer, hastalıklarına karşı şifalı olduğuna inanılırdı.⁴³⁸ 1921 yılında Kisarna Maden Suyu işletmesi adına gazetelere verilen ilanlarda suyun insan sağlığı için taşıdığı faydalar şu şekilde ifade edilmiştir:

⁴³⁵ BCA, 030.10/65.436.4

⁴³⁶ Halk, 28 İkinciteşrin 1941

⁴³⁷ Halk, 20 Haziran 1944

⁴³⁸ 15.Yılda Trabzon s.55

“Osmanlı Tıp Fakültesi tahlilhanesinde resmen icra kılınan tahlil ve tetkik neticesinde bağırsak, böbrek, mesane, karaciğer ve kum hastalıklarına mani olduğu anlaşılan işbu Kisarna Maden Suyu, Avrupa’nın en meşhur maden sularına faik olup beher litresinde 1900 santimetre karbon gazına havidir. Umumi deposu Kemerkaya civarında Yalı Han olup toptan ve perakende satış yapılır.”⁴³⁹

Başta İstanbul olmak üzere, Samsun, Ankara, İzmir, Mersin ve Adana vilayetlerine ihraç edilen Kisarna Maden Suyu’nun, işletme imtiyazı 1909 tarihinde 60 sene müddetle Miralay Hafız Sabri Bey isminde birine verilmişti.⁴⁴⁰ Birinci Dünya Savaşı yıllarındaki Rus işgali sürecinde suyun kullanım hakkı Ruslar tarafından Rum Metropolit Hrisantos’a verilmiş,⁴⁴¹ 1918 yılında aynı hak, Trabzon’un ünlü ailelerinden Çulhazadeler’e devredilmiştir.⁴⁴²

Dış piyasalara ihraç edildiği gibi iç piyasalarda da çokça tüketilen suyun 1921 yılında bir şişesi 5 kuruşa satılıyordu. Aynı yılın Şubat ayında bu fiyatın %50 artırılarak 7,5 kuruşa çıkarıldığını görüyoruz. Yapılan zam, suyun ihracında yaşanan düşüşe bağlansa da bu cevap kamuoyu tarafından inandırıcı bulunmamıştır. Zira ihraçta yaşanan durgunluğun sonucunda iç piyasada fazla su kalacağı için bu durumda yapılan zammın tamamen keyfi bir uygulama olduğu ortaya çıkıyordu.⁴⁴³ Bu dönemde suyun fiyatı gibi kalitesinden de şikâyet ediliyordu. Yerel gazetelere yansıyan haberlere göre, maden suyu şişeleri, rakı ve gaz yağı kokuyordu ve ayrıca su içinde yabancı maddeler bulunuyordu.⁴⁴⁴

1923 sonrası Çulhazadeler tarafından işletilen Kisarna Maden Suyu’ndan aynı yıl içersinde 14.000 sandık dış piyasalara ihraç edilmiş,⁴⁴⁵ ertesini yıl elde edilen suyun 12.695 litresi iç, 41.065 litresi dış piyasalara sevk edilmiştir.⁴⁴⁶ 1925 yılına gelindiğinde suyun sahibi Çulhazade Hacı Kadri Efendi’ydi⁴⁴⁷ ve aynı yıl 12.000 litre su dış piyasalara satılmıştı.⁴⁴⁸ 1926 yılında ise 63.700 litre ihraç edilen suyun⁴⁴⁹ en önemli problemi membası etrafındaki işletmenin oldukça iptidai bir vaziyette olmasıydı.⁴⁵⁰ Modern bir işletme ve fabrika aksamı olmadığı için yeterli derecede ilerleme kaydedemeyen suyun,

⁴³⁹ **İstikbal**, 15 Eylül 1336

⁴⁴⁰ Koraltan, a.g.r, s.16

⁴⁴¹ Enver Uzun, **Rus İşgal Komutanı S.P. Mintslov’un Trabzon Günlüğü**, Trabzon: Eser Ofset, 2008, s.16

⁴⁴² Koraltan, a.g.r, s.16

⁴⁴³ **İstikbal**, 16 Şubat 1337

⁴⁴⁴ **İstikbal**, 11 Mart 1337

⁴⁴⁵ **İstikbal**, 5 Temmuz 1340.

⁴⁴⁶ **Türk Ticaret Salnamesi 1926-1927**, s. 546

⁴⁴⁷ Trabzon Vilayeti’ne Ait Malumat-ı İktisadiye..., s.188-189.

⁴⁴⁸ **Ticari ve İktisadi Trabzon Rehberi...**, s. 2

⁴⁴⁹ **1926-1927 Türkiye Salnamesi**, s. 735.

⁴⁵⁰ Pirağa Uzun, **Her Yönüyle İlimiz Trabzon**, İstanbul: Başaran Matbaası, 1980, s. 99.

çoğu zaman iç piyasanın dahi ihtiyacına cevap veremediği görülmüştür. Bu durumun bir diğer sebebi de suyun debisinin düşük olmasıydı. Zira bu yüzden özellikle yaz aylarında talebe yeterince karşılık verilemiyordu.⁴⁵¹ Kapasitede yaşanan dalgalanmalar da suyun gerek ihracını gerekse de iç piyasadaki tüketimini olumsuz etkiliyordu. Kisarna Maden Suyu'nun 1924-1929 yılları arasındaki 5 yıllık zaman zarfındaki üretim miktarına bakıldığında bu dalgalanmalar daha açık bir şekilde görülmektedir.

Tablo 33: 1924-1929 Yılları Arasında Kisarna Maden Suyu Üretimi

Sene	Alınan Suyun miktarı
1924	53.758 litre
1925	58.720 litre
1926	125.059 litre
1927	115.308 litre
1928	128.300 litre
1929	140.500 litre

Kaynak: Koraltan, a.g.r, s.18

Cumhuriyetin ilk yıllarında gelecek için ümit veren ve modern bir hale getirildiğinde oldukça önemli bir ihraç maddesi olması beklenen Kisarna Maden Suyunun durumuyla ilgili en ayrıntılı bilgileri Trabzon Valisi Refik Koraltan vermektedir. 1939 yılında kaleme aldığı raporunda Kisarna Maden Suyu'na özel bir bölüm ayıran Koraltan, verdiği bilgilerde suyun kaynağında kurulmuş olan tesisatın modern bir yapı olmadığını fakat sıhhi bir görüntü arz ettiğini, suya giden yolların tamir edildiğini, Marsilya'dan getirilen boş şişelerin hayvanlarla buraya taşındığını bildirmiştir. Burada çıkarılan suyun yine aynı vasıta ile Trabzon'daki merkez depoya getirildiğini ifade eden Koraltan, burada etiketleri yapıştırılıp ambalaj yapıldıktan sonra suların dış piyasalara sunulduğunu ifade etmiştir. Suyla ilgili bazı bilgiler veren Koraltan'a göre, suyun akış hızı saniyede 10 gr,

⁴⁵¹ Cumhuriyet sonrasında Kisarna Maden Suyu'nun üretim ve ihracında yaşanan bu sorunların bir diğer sebebi de suyun işletme hakkı üzerinde ortaya çıkan problemlerdi. Zira 1923 yılı başlarında suyun işletme hakkının bir bölümüne Hacı Arif Bey adlı bir kişi sahipti ve bu hakkı ortaklarından Çulhazade Hüseyin Arif Bey'e devrettiği anlaşılmaktadır. **BCA**, 030.18.1.1./6.48.16. Aynı yıl içinde suyun bir başka ortağı olduğu anlaşılan Ayşe Nilüfer Hanım'a ait olan hisseleri satın alan Çulhazade Hüseyin Bey suyun kullanım hakkının büyük bir bölümünü bu şekilde eline almıştı. **BCA**, 030.18.1.1./7.26.16. 1932 yılına gelindiğinde Çulhazadeler'in ekonomik olarak zor durumda kaldığı görülmüyordu. Zira aile, 1931 yılında %70 hissesine sahip olduğu Kisarna Maden Suyu'nu, Bekir Efendizade Hafız Rüştü Efendi'ye olan borcuna mukabil 5 yıllık müddetle ipotek etmek zorunda kalmıştır **BCA**, 030.18.1.2/25.1.9 Borcunu ancak 5 yıl içinde ödeyebilen Çulhazade Hüseyin Bey, 1935 yılında ipoteği kaldırarak suyun işletmesini tekrar devralmıştır **BCA**, 030.18.1.2/54.36.1

24 saatte 864 litreydi. Bu hesaba göre bir senelik üretim miktarının 315.360 litre olması gerektiğini ifade eden Koraltan, 1939 yılına kadar hiçbir zaman bu kadar su elde edilemediğinden yakınmıştır.⁴⁵² Raporun devamında suyun kimyevi özellikleri hakkında bilgiler veren Koraltan, suyun kaynağındaki hararet derecesinin 8-15 santigrat arasında ölçüldüğünü, İstanbul Tıp Fakültesi Kimyahanesinde yapılan tahlil neticesinde bir litre suda 1900 santimetre “*mikâbı hamizi*” karbon gazı bulunduğunu bildirmiştir. Suyun dış piyasalardaki mevcut durumu hakkında da bilgiler veren Koraltan’a göre Kisarna Maden Suyu, Avrupa’nın meşhur maden sularından farksızdı.⁴⁵³

Refik Koraltan tarafından Avrupa’daki maden sularıyla eşdeğer gösterilen Kisarna Maden Suyu, bir ihraç malı olarak Cumhuriyetin ilk yılları boyunca istenilen seviyeye bir türlü ulaşamamıştır. Suyun debisinin düşük olması nedeniyle özellikle Ramazan aylarında iç piyasadaki talepleri karşılamakta zorlanan Kisarna Maden Suyunun bu durumu, günümüzde dahi aynen devam etmektedir.

1.5.3.8. Diğer İmalathaneler

Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon’da yukarıda zikredilen imalathanelerin haricinde daha küçük çaplı üretim yapan tesisler de bulunuyordu. Bunlardan ilki Sürmene’de bulunan ve bıçak imal eden atölyelerdi. Daha sonraları Sürmene için marka değer haline gelecek olan bu bıçaklar, büyük bir el emeği harcamak suretiyle elde ediliyordu. Sürmeneli ustaların maharetiyle ortaya çıkan bıçakların namı, zamanla tüm bölgeye yayılmıştı.

1931 yılına gelindiğinde Trabzon Belediye’si mezbahanede kullanılmak üzere Avrupa’dan 350 adet bıçak sipariş etmişti. Bu durum Sürmene bıçaklarından haberdar olan kişilerde büyük hayal kırıklığı yaratmıştı. Sonunda Avrupa’dan bıçak getirtip masrafa girmek yerine bu konuda Sürmeneli bıçakçılardan yararlanmak isteyen Trabzon Belediyesi 1931 yılında, hayvan derilerini soyarken ona zarar vermeyecek keskinlikte bıçak yapılması için Sürmeneli bazı ustalarla temas kurmuştur. Belediye’nin bu talebi karşısında Sürmeneli ustalar, hayvan soyma işinde kullanılmak üzere diğerlerine göre daha keskin, yeni bir bıçak türü imal etmiş ve tanesini 150 kuruşa satışı çıkarmıştır. Belediye yetkilileri, bu

⁴⁵² Koraltan, a.g.r, s.18

⁴⁵³ Koraltan, a.g.r, s.18

bıçaklardan yeterli derecede istifade edilirse yeni siparişler vermek suretiyle artık Sürmene bıçaklarını kullanacaklarını ifade etmişlerdi.⁴⁵⁴

1923 sonrasında Trabzon'da bulunan küçük imalathanelerden biri de İleri Konserve İmalathanesidir. Hakkında sadece gazetelere verdiği ilanlar vesilesiyle bilgi sahibi olduğumuz bu imalathanede, bir uzman tarafından imal edilmekte olan her nevi sebze, balık (morina, levrek, kefal, palamut), kaz, dil, Türk jambonu vesair salamura ve zeytinyağlı konserveleler üretiliyordu. Trabzon'da iskele başında bulunan ve Hacı Harunzade Osman Efendi tarafından idare edilen işletmenin şehir merkezinde de bir satış şubesi bulunuyordu.⁴⁵⁵

Trabzon'da yukarıda verilen fabrika ve imalathanelerin dışında yer alan işletmelerden biri de tahin imalathanesidir. Bu işletme, Değirmendere'de Arabyan adlı bir Ermeniye ait olan imalathanenin Tüfekçi Mehmet ve ortağı Osman Efendi tarafından alınarak faaliyete başlamasıyla kurulmuştur. 27 Ekim 1920 tarihinde faaliyete geçen tahin fabrikası,⁴⁵⁶ genelde iç piyasaya yönelik üretim yapıyordu.

1.6. Ticari Faaliyetler

1.6.1. Banka ve Bankerler (1923-1933)

1923 yılında Trabzon'da kökleri Osmanlı dönemine ait olan 2 banka mevcuttu. Bunlardan ilki Osmanlı diğeri de Ziraat Bankası'dır.

1.6.1.1. Ziraat Bankası

Trabzon'da bulunan bankalardan en eskisi 1890 yılında Trabzon'da faaliyete geçen Ziraat Bankasıdır.⁴⁵⁷ Osmanlı Bankası'na nazaran yerli sermayeyi daha fazla desteklemesi beklenen Ziraat Bankası'ndan Trabzonluların beklentisi çok büyüktü. Özellikle Rus işgalinin ardından harabeye dönen şehirde Ziraat Bankası'nın vereceği krediler oldukça büyük öneme sahipti. Hatta bu dönemde Trabzon Müdafaa-i Hukuk Cemiyeti tarafından bir raporda Ziraat Bankası'ndan beklentiler şu şekilde ifade edilmiştir:

⁴⁵⁴ **Reklam**, 21 Kânun-ı Evvel 1331

⁴⁵⁵ **Reklam**, 9 Kânun-ı Evvel 1331

⁴⁵⁶ **İstikbal**, 27 Teşrin-i Evvel 1336

⁴⁵⁷ Foreign Office, 1890, Annual Series, No: 689, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey, **Report For The Year 1889 On The Trade Of The Vilayet Of Trebizond**, London 1890, s.6

“İlk olarak Hükûmet veya Ziraat Bankası tarafından uzun vadeli ve ihtiyaç nispetinde halka kredi verilmelidir. Vilayet ve kazalarda sanayicileri kapsayacak şekilde Ziraat Müdürü ve fen memurlarıyla, çiftlik ve arazi sahiplerinden seçilecek üyelerden ziraat heyetleri oluşturulmalıdır. Bu heyetler yapacakları gizli incelemeler neticesinde ihtiyar heyetlerinin kefalet ve sorumluluğu altında ihtiyaç sahiplerine gerekli krediyi, hayvanı ve ziraat alanını temin edeceklerdir. Sanayiciler hakkında da aynı usul tatbik edilmelidir.”⁴⁵⁸

Ziraat Bankası, gerek İmparatorluk gerekse de Cumhuriyet döneminde ticari muameleler yönünden Osmanlı Bankası’yla rekabet halinde bulunuyordu. Kazalarda şubeler açarak bu rekabette Osmanlı Bankası’na göre bir adım öne geçen bankanın 1924 yılındaki Müdürü İnyetullah Bey, Muhasebecisi Ali Efendi’ydi.⁴⁵⁹ 1927 yılı itibarıyla Ziraat Bankası’nın Vakfikebir, Akçaabat, Sürmene ve Of Kazalarında birer sandık memuru bulunmaktaydı. Bankanın Trabzon piyasasındaki muameleleri 100-300 bin lira arasında değişiyordu.⁴⁶⁰

Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon’da bulunan Ziraat Bankası’nın bazı uygulamaları, şehirde bulunan tüccarları zor durumda sokuyordu. Şehrin ileri gelen sermayedarları, bankanın şehrin ticari yükünü çekmekte yetersiz kaldığını düşünüyordu. Örneğin 1924 yılında İstikbal Gazetesi’nde yer alan bir habere göre Ziraat Bankası, kredi dağıtırken seçici davranmamaktaydı. Haberde verilen bilgilere göre bankadan kredi almak isteyen gerçek ihtiyaç sahiplerine türlü türlü zorluklar çıkarılırken, ziraatla, tarımla veya ticaretle uğraşmayan bazı kişilere kolayca krediler veriliyordu. Söz konusu haberde bankanın faaliyetlerine şu eleştiriler getiriliyordu:

“Fakat görüyor ve işitiyoruz ki alınan paralar mahallinden başka yere sarf olunuyor. Yine bunlardan para alanlardan bazıları yüzde bilmem kaç fahiş bir faiz ile bu parayı işletiyormuş. Kimi de arazi satın alacakmış. Ziraat Bankası para tevzi ediyorken arazisinin kaç dönüm olduğunu suret-i resmiede istiyor. Fakat bu parayı oraya sarf edip etmediğini merak ediyor mu? Mademki ziraat için bir netice mevcut olmayacak bu parayı neden dağıtıyoruz?”

Haberin devamında verilen bilgilere göre banka, bu nevi suiistimallerinin önüne geçebilmek için para yerine tarım aletleri, gübre gibi çiftçilere para mukabilinde kendiışlerine yarayacak alet ve edevat temin etmesinin daha uygun olduğu belirtilmiştir.⁴⁶¹

⁴⁵⁸ Mehmet Okur, “Trabzon Muhafaza-i Hukuk-ı Milliye Cemiyeti’nin Bilinmeyen Bir Raporu”, **Türk Dünyası Araştırmaları**, (160), Ocak-Şubat, İstanbul 2006, s. 86.

⁴⁵⁹ Trabzon Vilayeti’ne Ait Malumat-ı İktisadiye., s. 174

⁴⁶⁰ **Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi 1927-1928**, s. 988

⁴⁶¹ **İstikbal**, 5 Şubat 1340.

Tüccar ve esnafın zor günlerinde onlara destek olması beklenen Ziraat Bankası, 1929 buhranının patlak verdiği ticari faaliyetlerin durma noktasına geldiği günlerde, eski borçlarını tahsil etme yoluna gitmiştir. Bankanın bu tavrı, aynı günlerde şehri ziyaret eden bir gazetecinin dahi dikkatini çekmiştir. Cumhuriyet Gazetesi muhabiri bu mesele ilgili olarak şu ifadeleri kullanmıştır:

“Bugün Trabzon tüccarının istediği şey, bilhassa Ziraat Bankası’ndan bekledikleri müzaheret; sene nihayeti vesilesiyle birden kredi kat’ına ve hesapların bilanço vesilesiyle tasfiyesine gidilmesi sebebiyle sabık mevcut kredinin devamıdır. Öyle ümit edilir ki Ziraat Bankamız, bu eski ve çok kıymetli müşterisinin şu haklı ricasını isaf eder, mesela sene nihayeti sebebi ile Trabzon tüccarından ve piyasasından birden bire bilfarz 200,000 lira istemez. Trabzon ticareti ve tüccarı bu kadar müsaadeye layıktır.”⁴⁶²

Ziraat Bankası, kredi veya ticari işlemlerin yanı sıra şehrin en önemli ihtiyaçlarından olan mısır ve suni gübre gibi maddelerin dışarıdan temin edilmesini de sağlıyordu. Özellikle suni gübre satışlarında Hoştraser Firması’nın uyguladığı tekelci politikalardan rahatsız olan Trabzonlular, Ziraat Bankası’nın bu işe el atması gerektiğini ifade ediyordu. Bu konuda verilen bir gazete haberinde şu ifadeler kullanılmıştı:

“Alman fabrikasını tekel yapan Hoştraser ve Şürekâsı vadeli satışlarda yüzde %50 kar ile satış yapıyormuş. Eğer böyle ise her zaman köylünün yardımcısı olan Ziraat Bankası köylüye hizmet, yol ve bakımından bu işi yapamaz mı?”⁴⁶³

Aynı günlerde, Trabzon’un en temel ihtiyaçlarından biri olan mısırın şehre getirilip, halka dağıtılması işinin de banka tarafından yapılması yönünde bir kamuoyu oluşmuştu. Hatta bazı çevreler, bankanın bu işi kâr amacı gözetmeksizin bedavaya yapması gerektiğini ifade ediyordu.⁴⁶⁴ Neticede her iki meselede de baskılara dayanamayan Ziraat Bankası, 1937 yılından itibaren mısır dağıtım işini üzerine almıştır.⁴⁶⁵ Banka, özellikle II Dünya Savaşı yıllarında şehrin iâşe ihtiyacının temininde önemli görevler üstlenmiştir. Bankanın bu dönemdeki faaliyetleri üçüncü bölümde ele alınacaktır.

1.6.1.2. Osmanlı Bankası

1856 Islahat Fermanı’nın getirdiği düzenlemelerle kuruluş süreci başlayan Osmanlı Bankası 1863 yılında resmen faaliyete başlamıştır.⁴⁶⁶ 1891 yılında Samsun ve Trabzon’da

⁴⁶² **Cumhuriyet**, 14 Kânun-ı Evvel 1929

⁴⁶³ **Yeniyol**, 22 Nisan 1935

⁴⁶⁴ **Yeniyol**, 14 Eylül 1935

⁴⁶⁵ **Yeniyol**, 13 Mayıs 1937

⁴⁶⁶ 18 Şubat 1856 tarihinde ilan edilen Islahat Fermanı’nda, banka benzeri kurumların oluşturulacağı ifade ediliyordu. İşte bu tarihten sonra Osmanlı İmparatorluğu’nda ulusal bir banka kurulması projelerinde belirgin

şubeler açan Osmanlı Bankası, kentin kredi gereksinimi ve özel tefeciye uyguladığı yüksek faizler yüzünden hızla kurumsallaşmayı başarmıştır. Bankanın faaliyetlerinden büyük bir bölümü başta Rum ve Ermeni ithalat ve ihracatçılar olmak üzere büyük çaplı tüccarlarla gerçekleştiği için burada çalışanlar da genelde Rum ve Ermenilerden oluşuyordu. Örneğin XIX yüzyılın sonunda Trabzon şubesinin çalışanları, Müdür Hanımoğlu Marios, Denetçi Paul Hristo, Veznedar Honore Ponapace, Muhasebeci Agop Zariff, Katip İbrahim Kavuksuyan, Yardımcı Muhasebeciler Konstantin Artilaris ve Sylvio Lemi'den oluşuyordu.⁴⁶⁷ Bankanın Gayr-i Müslimleri istihdam eden tavrına rağmen Trabzon'da bulunan tüccar ve ihracatçılar Ziraat Bankası'na nispetle Osmanlı Bankası'yla çalışıyordu. Mesela Trabzon'un önde gelen firmalarından biri olan Narmanzadeler 30 Ağustos 1920 günü İstanbul'a 2000 liralık bir havale yapmıştır. Hacı Alizade Mehmed Bey tarafından İstanbul'da bulunan Narmanzade Mustafa Efendi'ye yapılan bu havaleden 75 lira masraf bedeli alınmıştır.⁴⁶⁸ Hacı Alizade Mehmed Bey, 16 Ocak 1923 günü yine Osmanlı Bankası aracılığıyla İstanbul'a 3000 liralık bir havale daha göndermiştir.⁴⁶⁹

Trabzon'da bulunan Osmanlı Bankası, özellikle tütün ve fındık gibi ürünlerin ihraç dönemlerinde izlediği politikalar sebebiyle özellikle yerli firmaların tepkisini topluyordu. Aslında banka, her yıl bu ürünlerin ihraç mevsiminde bu işle meşgul olan tüccarlara özel krediler açıyordu. Fakat açılan kredilerin gerek faiz ve geri ödeme koşulları gerekse de kredilerin verilmesi sırasındaki bürokratik işlemler oldukça uzun ve yorucuydu. Mesela 1921 yılında fındık mahsulü bereketli olduğu için Osmanlı Bankası, İstanbul'da bulunan merkez şubeye başvuru yaparak açılacak olan kredinin ne tür şartlar içereceği hakkında bilgi talep etmiştir. Bankaya gelen cevapta, fındık mahsulünün bol olduğu göz önüne alınarak, tahsilâta öncelik verilmesi gerektiği ifade edilmiştir. Bu cevap, Trabzon tüccar ve esnafında büyük bir hayal kırıklığı yaratmıştı. Zira tüccarlara göre banka, alım satımı veya nakliyesi yapılmış malı değil depoda veya ambarlarda duran malı göz önüne alarak yalnızca kendi tahsilâtına öncelik veriyordu. Oysa depoda saklanan satılmamış mal, gerek

bir artış kaydedilmektedir. Galata Bankerleri ve yabancı sermayedarlar bu amaçla Osmanlı bürokratlarının önüne birçok banka projesi koymuşlardır. Ancak bu talepler Osmanlı yönetiminin yabancı sermayeye çekince koyması, yerli ve yabancı sermayedarların çıkar çatışmaları, bürokratlar arasındaki çekişmeler, uluslararası siyasal ve iktisadi konjonktürün dayatmaları vb. nedenlerle birbir sonuçsuz kalmıştır. Bu süreç nihayet 1863 yılında Osmanlı Bankası'nın kurulmasıyla neticelenmiştir. Kaya Bayraktar, "Osmanlı Bankasının Kuruluşu", **Cumhuriyet Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi**, 3 (2), s.71.

⁴⁶⁷ Üner, a.g.m., s. 65

⁴⁶⁸ "Hacı Alizade Mehmed Bey Tarafından İstanbul'da Bulunan Narmanzade Mustafa Efendi'ye Yapılan Havale Makbuzu", **Başkaya Özel Arşivi**, Trabzon 1920

⁴⁶⁹ "Hacı Alizade Mehmed Bey Tarafından Yapılan Havale Makbuzu", **Başkaya Özel Arşivi**, Trabzon 1923

köylü ve gerekse de tüccar için bir mana ifade etmiyordu. Bankanın o günlerdeki tutumumu eleştiren yerel basın bu konuyla ilgili şu ifadeleri kullanmıştır:

“Banka bu yolu seçerse memlekette fındık, tütün, vesaire üzerine hiç bir kimsenin muamele yapamayacağı, malımızın tüccar eline geçmeden köylünün elinde çürüyüp kalacağı tabiidir. Bu ise içimizdeki ecnebi bir müessesenin elinden memlekete bir suikastı mahiyetindedir. Buna kimse müsaade edemez.”⁴⁷⁰

Özellikle fındık satış mevsiminde tüccara gerekli kredileri verme konusunda zorluklar çıkaran bankanın bu tavrı, zamanla dönemin yerel basınına da konu olmuştur. Örneğin 1924 yılında İstikbal Gazetesi’nde, Osmanlı Bankası ile ilgili verilen haber, bankaya karşı duyulan güvensizliği göstermesi bakımından dikkate değerdir. Söz konusu haberde şu ifadelere yer verilmiştir.

“İdarehanemize vaki olan müracaatlardan Osmanlı Bankası’nın tüccara müşkülât ettiğiinden hali kalmayan usullerinden çok şikâyet edilmekte olduğunu anlıyoruz. Trabzon için iş mevsimi geliyor. Tüccarın en ziyade muamele yapacağı bir zamanda banka, kredi muamelatını pek ziyade kıskarak piyasaya para çıkarmaktan âdem-i ihtinap ediyor. Hiçbir tüccar bankadan kredisi nispetinde para alamıyor. Bu yüzden her hangi bir tüccar bankaya müracaat edip de çek, poliçe, bono vesair muamele yapmak istemediği zaman banka kendisine parası olmadığından piyasadaki tahsilât yaptığı takdirde veresiyle hakkından mahsup ediyor. Bundan anlaşılıyor ki banka, Trabzon piyasasına kredi nispetinde para dökmüyor. Bankanın bu tarz hareketine mana vermek güçtür. Bahusus Trabzon için iş mevsiminde bu hareket, memleketin tüccarını pek ziyade müşkülata duçar edeceğinden Ticaret Vekâletinden nazar-ı dikkatini faideli görüyoruz.”⁴⁷¹

1925 yılına gelindiğinde Osmanlı Bankası⁴⁷² hakkındaki şikâyetler gittikçe artmaktaydı. Üstelik 1925 yılı fındık mahsulü önceki yıllara oranla oldukça iyi seviyedeydi ve Trabzon tüccarı için bu durum, kaçırılmayacak bir fırsattı. Fakat bankadan kredi almak için müracaat eden tüccarlara yeterli miktarda kredi verilmiyordu. Bu durumdan oldukça rahatsız olan tüccarlar 16 Eylül 1925 günü Ticaret Kulübünde toplanarak bu konu hakkında görüş alış verişinde bulunmuşlardır. Toplantı sonucunda bankanın muameleleri ile ilgili Ankara’ya bir şikâyet telgrafı çekilmesine karar verilmiştir.⁴⁷³ Söz konusu telgrafta şu ifadelere yer verilmiştir:

Trabzon muhiti, harb-i umumiden beri ancak bu sene iktisaden yüzü gülecek feyiz ve bereketli ve en birinci ihracat emtiasından olan fındık vesair mahsulâtı ile karşılaştı. Bu mahsulâtı yalnız bu seneki fındığın bedel-i mühimi isarı 10 milyon liradır. Mahsulâtımızı kıymet-i hakikiyesiyle ile Avrupa’ya satabilmek için tüccarımızın sermaye-i şahsiyeleri gayr-ı kâfi olduğunu ve binaenaleyh bu seneki mahsulâtın bu noktadan hüsn-i idare

⁴⁷⁰ İstikbal, 3 Temmuz 1337

⁴⁷¹ İstikbal, 23 Haziran 1340

⁴⁷² 1925 yılında daha önce Bank Osmanî Şahane adıyla faaliyetlerini yürüten bankanın adı 1 Teşrin-i Evvel 1925 tarihinden itibaren Osmanlı Bankası olarak değiştirilmiştir. **Yeni Yol**, 26 Eylül 1341

⁴⁷³ **Yeni Yol**, 17 Eylül 1341

edilemeyeceği endişesinden ve haricen muavenet-i nakliye taharrisinde hükümetimizin Osmanlı Bankası'yla ikinci ve kat'i itilafı temin ettiği haberini alınca şehrimiz, hükümetimizin bu itilafı tüccara muavenet kast ve emeliyle yaptığı kanaatinden dolayı pek çok sevindik. Sermayemizin adm-i kifayesi yüzünden piyasayı muhafaza edemediğimizden fındığın ucuz fiyatla elimizden çıkmaya başlaması memleketimizin iktisadiyatını müşkül duruma düşüyordu. Burada bir Osmanlı Bankası şubesi direktörlüğünde İzmir'de doğmuş ve büyümüş, Rum bozması Levanten Ruboli⁴⁷⁴ isminde birisi vardır. Bu adamın buradaki vazifesi, İstanbul ve sair mahallerdeki bankalar ile tesisi münasebet etmek iktidarını henüz elde edemeyen birtakım tüccarı kambiyo muamelatında soymak ve ondan başka Müslüman ve Türk tüccara bankasının kasalarını kapayıp burada şubeleri bulunan birkaç ecnebi müessesesine açmak suretiyle henüz inkişaf edemeyen Müslüman ve Türk tüccarını soydurmaktır. Bu direktörün muamelesi bununla kalmayarak ve aynı zamanda bu memlekette ef'al ve harekâtıyla siyaseten şüpheli bir şahıs görünmekle beraber, ahvali hususiyesi dahi şayanı iştibahtır. Muayyen saatlerde erbab-ı müracaatı kabul etmeyerek hevesat-ı şahsiyesiyle meşul olmakta ve binnetice birçok tüccarı hakaretle reddetmektedir. Dest-i muavenetini daima erbab-ı iktisadın üzerinden eksik etmeyen Hükümet-i Cumhuriyetimizin bu adamın tüccarlara yaptığı ve yapacağı hakaretlerin temadisine müsaade etmeyeceğine katiyen kani olduğumuza binaen arz-ı keyfiyet ediyoruz. Binaenaleyh çok rica ve istirham ediyoruz ki, evvela bu Direktör Ruboli'nin acilen tebdilini, saniyen bankanın vücudu erbab-ı ticaretin derecesine göre ikrazat maksadına matuf ise onun da bilamuhâl temini esbabının istimali ve bu banka da hayat-ı iktisadiyemize muavenette bulunacağı memul değilse, az çok varlık göstermek suretiyle Ziraat Bankası'nın tevsi-i muamelatına delalet buyrulmasını ehemmiyet-i mahsusa ile rica ve her iki şık hakkındaki istirhamatımızın asar-ı fiiliyatına arzı intizar eyleriz efendim.⁴⁷⁵

Osmanlı Bankası⁴⁷⁶ hakkında yapılan bu şikâyet kısa zamanda etkisini göstermiştir. Zira banka yönetimi bu telgraf üzerine genel merkeze durumu bildirmiş, merkezden gelen cevapta, kredi muamelesinde yapılan işlemlerin kolaylaştırılacağı ifade edilmiştir.⁴⁷⁷ İstanbul Osmanlı Bankası'ndan gelen bu olumlu cevaba rağmen uzun vadede Bankanın, yerli üretici ve ihracatçılara karşı tavrında bir değişiklik yaşanmadığı görülmüştür. Bu durumun sürmesi üzerine Trabzon sermayedarları çeşitli arayışlar içersine girmiş ve 1928 yılında İş Bankası'nın Trabzon'da şube açmasının ardından tamamen kendi sermayeleri ile oluşturdukları Trabzon ve Karadeniz Bankaları kurulmuştur.

1.6.1.3. İş Bankası'nın Açılışı

Osmanlı Bankası ile ilgili Trabzon'da bu gelişmeler yaşanırken aynı günlerde Ankara'da, Türkiye İş Bankası'nın kurulması için hazırlıklar tamamlamıştı. Hazırlanan esas nizamnamesinin 20 Ağustos 1924'te İcra Vekilleri Heyeti tarafından tasdik olunmasından sonra 26 Ağustos 1924 tarihinde Cumhuriyet döneminin özel sermaye ile ilk

⁴⁷⁴ Trabzon'da, Osmanlı Bankası Müdürlüğü görevini yürüten Ruboli'ye tepkilerin artması üzerine 1927 yılında aynı göreve Giustini Antoine, İkinci Müdürlüğe: Vidal Jean, Kasiyerliğe: Şakir Süleyman Bey getirilmiştir. *Annuaire Oriental (Oriental Directory) Adressbuch Des Orients*, İstanbul 1927. s.410

⁴⁷⁵ **Yeni Yol**, 24 Eylül 1341.

⁴⁷⁶ 1931 yılına gelindiğinde Trabzon'da bulunan Osmanlı Bankası'nın Müdürlüğünü Matisis Efendi adında bir kişi yapıyordu. Aynı yıl Matisis, Denizli Osmanlı Bankası Müdürlüğüne, Denizli Osmanlı Bankası Müdürü M.Faveryo da Trabzon'a tayin edilmiştir. **Reklam**, 5 Teşrin-i Sâni 1331

⁴⁷⁷ **Yeni Yol**, 24 Eylül 1341.

büyük mali müessesesi olan Türkiye İş Bankası resmen kurulmuştur.⁴⁷⁸ Hükûmetin milli bir banka kurması Trabzon'da memnuniyetle karşılanmıştır. Zira Osmanlı Bankası'ndan şikâyetçi olan Trabzonlular, 1924 yılı baharında yeni bir devlet bankasının tesis edileceğini fakat Osmanlı Bankası'ndan farklı olarak bu bankanın “*menafi-i milliyemize muvaffak ve iktisadi umdelerimizin bahsettiği salahiyet dairesinde tesis edecek ve sermayesine Maliye Vekâleti de iştirak eyleyeceğini*”⁴⁷⁹ dönemin yerel basınından öğrenmişti.

1924 yılında kurulan İş Bankası, o yılın sonuna kadar Ankara ve İstanbul'da iki, 1926 yılında Bursa ve İzmir'de, 1927 yılında Adana ve Samsun'da birer şube açmıştır.⁴⁸⁰ Anadolu'nun diğer şehirlerinde oldukça hızlı bir şekilde şubeler açan bankanın, Trabzon gibi ticari faaliyetlerin yoğun olduğu bir kentte halen şube açmamış olması şehir esnafı tarafından tepkiyle karşılanmıştır. Bu tepkiye cevap, TBMM İkinci Başkanı ve aynı zamanda Trabzon Mebusu Hasan Saka'dan gelmiştir. Saka, Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Reisi Daniş Bey'e çektiği telgrafla bu gecikmenin sebebini izah etmiştir. Adı geçen telgrafta İş Bankası'nın, İtibar-ı Milli Bankası ile birleşme işlemleri sebebiyle Trabzon'da şube açılışının ertelendiği, şubenin müdür ve kadrosunun tespitinin ardından Eylülün ilk haftasında Trabzon'da gelerek hazırlıklara başlanacağı bildirilmiştir. Telgrafta, İş Bankası'nın, Trabzon piyasasındaki kredi problemlerini azaltacağı ve ticarete de bir nefes aldıracağı ifade edilmiştir.⁴⁸¹ Hasan Saka'nın bu telgrafına rağmen Banka'nın açılışı ancak ertesi yıl gerçekleşmiştir. Nihayet 21 Ocak 1928 tarihinde açılışı yapılan İş Bankası Trabzon Şubesi'nde müdürlük görevine Yakup Dinçbaş getirilmiştir.⁴⁸²

1928 yılında İş Bankası şubesinin faaliyete başlamasıyla birlikte Trabzon'da bulunan firmalar, Osmanlı Bankası yerine yerli sermaye ile kurulan İş Bankası'nı tercih etmeye başlamıştır. Zira bunlardan biri olan Narmanzadeler daha önce Osmanlı Bankası ile çalışırken 1928 sonrasında bankacılık işlemlerini İş Bankası ile yürütmeye başlamışlardı.

⁴⁷⁸ Mehmet Halis Özer, **Osmanlıdan Cumhuriyete Devlet Eli ile Milli Tüccar Oluşturma Politikalarında Bankacılık Sektörünün Yeri: İş Bankası Örneği (1924-1930)**, Basılmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı İktisat Tarihi Bilim Dalı, 2010, s.153

⁴⁷⁹ **Yeniyol** 26 Eylül 1925

⁴⁸⁰ Özer, a.g.t., s.156

⁴⁸¹ **Trabzon Ticaret Gazetesi**, 20 Ağustos 1927

⁴⁸² Kış koşulları nedeniyle açılış törenine katılmak istemeyen Celal Bayar'a, dönemin Trabzon milletvekilleri Arif Sayıl, Daniş Eyüboğlu ve Ali Becil Bulat Beyler tepki göstermişler ve baskı yaparak katılımını sağlamışlardır. Bunların yanı sıra Ticaret Odası Başkanı Mustafa Hatipoğlu, Vali Hilmi Bey ve Belediye Başkanı Kazazade Hüseyin Bey de, Celal Bey'in açılışa katılması yönünde çaba gösterenler arasındadır. Mustafa Kemal Sayıl, **Bir İş Bankası'nın Öyküsü**, İstanbul: Kardeşler Matbaası, 2004, s. 19-20.

Mesela 13 Ağustos 1928 günü Hacı Alizade Mehmed Bey tarafından İstanbul'a 1000 lira para gönderilmiş ve bu işlem İş Bankası tarafından yapılmıştı.⁴⁸³

1.6.1.4. Karadeniz ve Trabzon Bankaları

Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon'daki bulunan bankaların özellikle uluslararası ticaretle uğraşan yerli tüccara yeterli derecede kredi desteği sağlayamaması, İş Bankası şubesinin açılışının gecikmesi, Trabzonlu iş adamlarını yeni çareler aramaya sevk etmiştir. Bunun üzerine Trabzonlu tüccarlar, kendi aralarında bir araya gelerek tamamen yerli kaynaklara dayalı birer banka kurmaya karar vermiş, Karadeniz ve Trabzon Bankaları bu şekilde ortaya çıkmıştır. Aslında bu iki banka, Cumhuriyetin ilanı sonrası ekonomik zihniyette yaşanan değişimin Trabzon'daki birer yansımasıydı. Zira İmparatorluk yıllarında Trabzon'da piyasalara hâkim olan Rum ve Ermeni bankerler, bankacılık sahasına da el atarak 1908 yılında Atina Bankası adı verilen bir banka kurmuşlardı. Şehirdeki yabancı sermayenin Atina ve Osmanlı Bankası aracılığıyla piyasalarda kurduğu hâkimiyet, Ziraat Bankası'nın faaliyetlerini kısıtlıyordu. Hatta Hükûmet konağında mütevazı bir odada faaliyet gösteren Ziraat Bankası'nın varlığından kimsenin haberi dahi yoktu. Türk tüccarlar bankasızlıktan daha o zamanlar şikâyet etmeye başlamışlardı. Bütün memur ve müdürleri yabancı olan Osmanlı Bankası, özüyle ve sözüyle bir Rum bankası olan Atina Bankası şehirdeki bütün ticari hareket ve faaliyetlerin çözülüp bağlandığı yegâne kurumlardı.⁴⁸⁴

Birinci Dünya Savaşı ve mübadeleden sonra Türkler, piyasalara egemen olmaya başlamış ve ticaretin ana unsurlarından olan kredi ve dış piyasalarla olan münasebetleri tesis için İş Bankası kurulmuştu. Fakat İş Bankası daha çok büyük sermaye ile iş yapan şirketler için cazip imkânlar sunuyordu. Oysa Trabzon'da bulunan orta ve küçük çaplı sermayedarların daha kolay kredi bulabilecekleri kurumlara ihtiyacı vardı. Bu ihtiyacı karşılamak, piyasada görülen kredi darlığını gidermek ve böylece yavaştan başlayarak yerleşmek ve yükselmek üzere müteşebbis birkaç Trabzonlu iş adamı bir araya gelerek milli bir banka kurma çalışmalarına başladılar. Zamanla sayıları 40-50'yi bulan bu kişiler, ilk olarak kendi aralarında hususi mahiyette bir anlaşma yaparak her ortağın muayyen vadelerde ve gittikçe artmak üzere vereceği taksitlerle ilk sermayelerini oluşturdular ve

⁴⁸³ Başkaya Özel Arşivi, Trabzon 1928

⁴⁸⁴ Cumhuriyetin Onuncu Yılında İktisat Meyanında..., s. 57-58

ondan sonra resmen teşekkül etmeyi kararlaştırdılar. Bu girişime zamanla diğer tüccar grupları da dâhil olmuş Karadeniz ve Trabzon Bankaları bu suretle ortaya çıkmıştır.⁴⁸⁵ Genel hatlarıyla kuruluş hikâyelerini bu şekilde özetlediğimiz bu iki banka, o sırada hâkim olan milli sermaye yaratma fikrinin bir ürünü olarak teşekkül etmişti. Söz konusu bankalardan ilk olarak, kuruluşu daha eski olan Karadeniz Bankası'nın faaliyetleri ele alınmıştır.

1.6.1.4.1. Karadeniz Bankası

Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon'da kurulan Karadeniz Bankası'nın temelleri 1927 yılında atılmıştır. Zira o yıl içinde bir araya gelen 50 iş adamı ilk olarak gündelik usulüyle her gün verdikleri 10'ar kuruşla işe başlamıştır. 50 ortak tarafından 6 ay boyunca her gün 10'ar kuruş verilerek biriken 1000 lira, bankanın çekirdeğini oluşturmuştur. 6 ay, günde 10'ar kuruştan sonra yine 50 ortak, haftada 1'er lira vermeye başlamış bu da 3 ay devam etmiş ve sermaye 1.600 lira olmuş, ardından taksit miktarı ayda 30 liraya çıkarılarak 3 ay da böyle geçmiş ve böylece ilk yılsonunda sermaye 5 bin lirayı bulmuştur.⁴⁸⁶ Bu para bir yandan işletilmiş, bir yandan da ortaklar para yatırmaya devam etmiştir. Böylece ilk teşebbüsten 1,5 sene sonra 1928'de 40 bin lira sermaye ile Trabzon İktisat Limitet Şirketi unvanı ile ve Ticaret Bakanlığı'nın tasdikiyle banka resmen teşekkül etmiştir. Bundan bir sene sonra şirketin adı değiştirilerek Karadeniz Bankası Limitet Şirketine dönüştürülmüştür. Bu hızlı gelişimde yatan temel sebep, bankanın nizamnamesi mucibi ortakların kazanç hisselerini almayarak sermayeyi artırma yönündeki tutumlarıydı. Zira banka, daha sandık halinde kurulduğunda bütün kazanç sermaye gelişimine aktarılmış diğer yandan da taahhütlerin ödenmesine devam edilmiştir. Bu suretle 1929'un Mayıs ayında bankanın sermayesi 100 bin liraya çıktığı zaman ortakların nakden ödedikleri para henüz 18 bin lira olarak tespit edilmiştir. Ortadaki farkın takriben 4/3'ünü kazançlar, 4/1'ini de bir yandan ödenmekte olan taahhütler teşkil ediyordu.⁴⁸⁷

Trabzon'da devlet desteği olmadan tamamen yerli esnaf ve tüccarın himayesi ile kurulan Karadeniz Bankası, dönemin ulusal gazetelerine dahi konu olmuştur. Zira 1929

⁴⁸⁵ **Cumhuriyetin Onuncu Yılında İktisat Meyanında...**, s. 57-58

⁴⁸⁶ Cumhuriyetin Onuncu Yılında İktisat Meyanında Trabzon adlı eserde verilen Karadeniz Bankası'nın kuruluşu ile ilgili bu hesaplamaların hatalı olduğu görülmektedir. Bu durum adı geçen eserin baskısından kaynaklanabildiği gibi Karadeniz Bankası'nın kuruluş sürecinde sermaye yatırımlarının düzenli tutulup tutulmamasından da kaynaklanabilir.

⁴⁸⁷ **Cumhuriyetin Onuncu Yılında İktisat Meyanında...**, s. 59.

yılında Trabzon’a bir seyahat eden Cumhuriyet Gazetesi muhabiri, Trabzon’da böylesine bir bankanın kurulmasını takdirle karşılamıştı. Muhabir, Karadeniz Bankası ile ilgili olarak şu bilgileri vermiştir:

“Trabzon’da iktisadi vaziyet şayan-ı tetkiktir. İş, Ziraat, Osmanlı Bankaları’nın müdürleri, Trabzon tüccarı ile uzun uzadıya görüştüm. Memleketin iktisat vaziyetlerini bana çok büyük samimiyetle anlattılar. Trabzon’da Banka Nasıl Teşkil Ediliyor? Trabzon’da Celal Bey; samimi, tüccar arkadaşlarını toplayarak günde muayyen bir surette 20’şer 30’ar kuruş toplamak sureti ile ilk senede 40 bin bu sene de 100.000 lira bir sermaye cem’ine muvaffak olmuş ve musaddak bilançosunu gördüğüm (Karadeniz Bankası) vücuda gelmiştir. İşte; bir himmet ki hem şayan-ı takdir, hem de şayan-ı imtisal ve ibrettir.”⁴⁸⁸

Ulusal basında dahi adından övgüyle söz edilen Karadeniz Bankası’nın 1932 yılına gelindiğinde mali durumu aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Tablo 34: Karadeniz Bankası’nın 1932 Yılındaki Mâlî Vaziyeti

Sermayesi	100.000 lira sermaye tamamen tediye edilmiştir.
1931 senesinde temin ettiği kar miktarı	14.337 lira
İhtiyat akçesi yekûnu	5.505 lira
Senedat ve teminat mukabili yapılan ikrazat miktarı	135.000 lira

Kaynak: BCA, 490.01/1453.21.1

1928 yılında kurulan ve ilk günlerde hızlı bir gelişim kaydeden Karadeniz Bankası’nın bu yükselişi 1930 yılından itibaren yavaşlamaya başlamıştır. 1933 yılında sermayesini 100’bin den 50’bine düşüren Banka, 1934 yılına gelindiğinde mali açıdan kritik bir durum arz ediyordu. Zira 1934 yılı Mart ayında yıllık kongresini toplayan bankanın kongre zabıtlarına bakıldığında bu durum açık bir şekilde ortaya çıkmaktadır. İki olağan bir de olağanüstü celsenin yapıldığı kongre, 1 Mart 1934 günü gerçekleşmiştir. İktisat Vekilini temsilen Trabzon Mıntıkası İktisat Müdürü Ali Rıza Bey’in katılımıyla yapılan ilk oturum, Banka Müdürlerden Celal Bey tarafından açılmış ve hissedarlardan Dedeade Hami Bey’in teklifi üzerine kongre riyesetine Pulathanelizade Celal ve Kâtipliğe de Saraçzade Ömer ve Mescizade Selahattin Beyler intihap edilmiştir. En fazla hisseye sahip olan İskenderzade Şefik ve Arnavutzade Cevdet Beyler, kâtipliklere getirilmiştir. Oturumda müdürler ve murakıpların raporlarıyla bilanço, kar ve zarar hesapları Celal Bey

⁴⁸⁸ Cumhuriyet, 19 Kânun-ı Evvel 1929

tarafından okunarak müttefikan kabul edilmiştir. Gündemin üçüncü maddesi gereği 1933 senesine ait kazancın 2.166 lira 92 kuruşu kazanç vergisi olarak düşülmüş geri kalan paranın 1 Nisan 1934 tarihinden itibaren hissedarlara hisseleri oranında taksim edilmesine müttefikan karar verilmiştir. 3 Mart günü yapılan ikinci oturuma sermayenin 43.400 lirasını elinde bulunduran 32 hissedar katılmış, ruznamenin 4'üncü maddesi müzakere edilerek 3 müdür intihabına müttefikan karar verilmiş ve yapılan intihapta hissedarlardan Cevdet Bey'in teklifi üzerine Pulathanelizade Celal ve Dedeade Hami ve Arnavutzade Cevdet Beyler oy birliğiyle müdür seçilmiştir. Daha sonra 3 adet murakıp seçimine karar verilerek seçime geçilmiş ve yapılan intihapta 858 oyla Vaizzade Hasan, 497 oyla Yazıcızade Hafız Temel ve 450 oyla Müftüzade İsmail Beyler murakıplığa seçilmiştir.

Karadeniz Bankası'nın 1934 yılında toplanan kongresinin ilk iki oturumu bu şekilde sona ermiş ardından olağanüstü celse adıyla yeni bir oturum yapılmıştır. Burada alınan kararlar şunlardır:

- 1.Bankanın sermayesinin 25 bin lira tenziline ve tenzil olunan 25 bin liranın bankamızın vaziyetine ve kanun ve nizamnameye tevfikân tevziine ve tevzii zamanının müdürler heyeti tarafından tespitine ve 25 bin liranın tevzi-i muamelesi ikmal edildikten sonra bir heyet-i umumiye içtiması yapılarak şirket vaziyet-i umumiyesinin tayin ve tespitine 143 rey, 7.150 lirayı asaleten ve vekâleten temsil eden bir hissedarın istinkâfına mukabil 725 rey, 36.250 lirayı temsil eden 29 hissedarın muvafakatiyle karar verildi.
- 2.Adı ve fevkalade zabıtnamelerinin heyet-i umumiye namına murakıplar tarafından imza edilmesine.

Kongre zabıtlarında da görüldüğü 1934 yılına gelindiğinde Banka, mali açıdan iyi durumda değildi. Zira sermayesini 25 bin lira aşağı çekmesiyle bu gerilemenin ilk işaretini veren Karadeniz Bankası, Kasım ayında yaptığı kongreyle kendini tasfiye ederek sadece limitet şirket olarak varlığını sürdürmüştür. Şirketin tasfiye kararının alındığı toplantının ayrıntıları şu şekildeydi:

- 22 Kasım 1934 tarihinde Trabzon'da halkevi salonunda içtima eden Karadeniz Bankası Limitet Şirketi'nin Heyet-i Umumiye Zabıtnamesi
Celse 1
29.150 liralık hisseyi temsil eden 22 hissedarın iştirakiyle Karadeniz Bankası Limitet Şirketi Fevkalade Heyet-i Umumiyesi 22 İkinciteşrin 1934 tarihine müsadif Perşembe günü saat 19'da halkevi salonunda İktisat Vekâleti Celilesini temsilen müfettiş Ekrem Bey'in huzuru ile fevkalade olarak akt-i içtima etmiştir.
Heyet-i Umumiye, müdürlerden Celal Bey tarafından açılmış ve ruznamenin müzakeresine başlanmıştır.
1.Müdür ve murakıplar vazifelerinden istifa ederek yeniden intihaba başlanmıştır. Rey-i işarı ile yapılan intihapta müdürlüğe Dedeade Hami, Vaizzade Hasan Yazıcı, Yazıcızade Hafız Temel Beyler, murakıplığa Yakupreisade Yakup, Mollamehmetzade Süleyman, Hafizzade Mahmut Beyler müttefikan intihap edilmişlerdir.

2.Heyet-i umumiyenin evvelce verdiği tenzil-i sermaye kararının devamı şeklinde tasfiye edilmekte bulunduğundan isminin Karadeniz Limitet Şirketi'ne tahvili müttefikan kabul edilmiştir.⁴⁸⁹

Şirketin tasfiye kararının alındığı bu kongre aslında oldukça hararetli geçmiştir. Zira hissedarların bir kısmı bankanın tasfiyesini diğer bir kısmı ise sermayenin seneden seneye %50 nispetinde tenzili suretiyle tasfiye edilmesini istemişlerdir. Bu hususta uzun ve hararetli münakaşalardan sonra ikinci görüş kabul edilmiştir. Kongre sonucunda:

1. Şirketin devamına ve sermayenin her sene %50 tenzili suretiyle tasfiyeye doğru gidilmesine
2. Banka isminin kaldırılarak bundan sonra bankaya Karadeniz Limitet Şirketi isminin verilmesi kararı alınmıştır.⁴⁹⁰

1.6.1.4.2. Trabzon Bankası

Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzonlu iş adamlarının yaptığı atılımlardan biri de Trabzon Bankasıdır. Banka, Karadeniz Bankası gibi haftalık ve aylık taksitlerle başlayarak ilk olarak 11,250 lira sermaye ve “*Trabzon Tasarruf ve İkras Sandığı Limitet Şirketi*” unvanıyla teşekkül etmiş, 1928 yılında sermayesini 50,040 liraya çıkarmış ve bir sene sonra adını “*Trabzon Bankası Limitet Şirketi*”ne dönüştürmüştür. 1929 yılına gelindiğinde tahvil ve sermayesi 100 bin liraya yaklaşmıştır.⁴⁹¹

Trabzon Bankası gibi tamamen milli sermaye ile vücut bulmuş bir eserin kurulup faaliyete geçmesi, Trabzon’un komşu ili Giresun’da da takdir toplamıştır. Zira 1929 yılında Trabzon’a gelerek şehirde araştırmalar yapan Yeşil Gireson Gazetesi Yazarı Nuri Ahmet Bey, banka hakkında edindiği izlenimleri okurlarına aktarmıştır. Bu tarz kurumların Giresun için faydalı birer örnek olması gerektiğini düşünen Ahmet Bey, yazısının devamında Trabzon Bankası ile ilgili şu bilgileri vermiştir:

“Müessisleri 50 tüccar olarak teşkil edilen bu şirket, bugün kuvvetli bir varlık haline girmiştir. Bu teşekkülü müessislerin sırtına yük olmaktan kurtarmak için her hissedar günde yarım lira hisse ile ayda 15 liralık bir veya iki hisse vermeği kabul etmiştir. Muntazaman taahhütlerini ifa etmek suretiyle bu faydalı teşebbüsü kuvveden fiile çıkarmışlardır.”

Yazının ilerleyen kısmında bankanın mali durumu hakkında bilgiler veren yazar, 1928 yılı Temmuz ayında kurulan Trabzon Bankası’nın 18.750 lira sermaye ile işe

⁴⁸⁹ **Yeniyol** 31 Birincikanun 1934

⁴⁹⁰ **Halk**, 26 İkinciteşrin 1934

⁴⁹¹ **Cumhuriyetin Onuncu Yılında İktisat Meyanında...**, s. 60.

başladığını ve bu paraya her ay 1900 lira ilave edilerek sermayenin 50.040 liraya ulaştığı belirtmiştir. Trabzon'da ki izlenimlerine devam eden Ahmet Bey, bankanın 1928 Aralık bilançosunda görüldüğü üzere yalnız 1 ay içinde 1.400 lira kazanç elde edildiğini ifade etmiş, bu suretle 6 ay zarfında sermayesini çıkaran bankanın Aralık 1929 itibarıyla 63.000 liralık bir anaparaya sahip olduğunu bildirmiştir. Bankanın idare heyetinin 5 kişiden oluştuğunu bildiren Nuri Ahmet Bey, bu kişilerden aldığı bilgiye göre pek yakında kredi temin etmek suretiyle sermayenin 100.000 liraya çıkarılacağını, sermaye artışından sonra ihracat işlerine başlanacağını ifade etmiştir.⁴⁹²

Trabzon Bankası, kurulduktan bir yıl sonra yani 1930 tarihinde ilk kongresini toplamıştır. 27 Şubat 1930 günü Trabzon Tüccar Kulübü'nde yapılan bu toplantıya banka ortaklarından 42'si katılmıştır. Kongreye iştirak eden bu kişilerin toplam sermaye içindeki payları 92.080 liraydı. Kongrede ilk olarak Heyet-i Umumiye başkanlığına Mahmut Muammer Bey, kâtipliklere de Kitabcızade Mehmet Hasan, Hacıdursunzade Osman, Tayipefendizade Tayip ve Pulathanelizade Lütfi Bey getirilmiştir. Ardından müdürlerin kongreye sundukları raporlar okunarak kâr ve zarar hesapları üzerinde müzakere yapılmıştır. Bankanın mali vaziyeti üzerinde yapılan müzakerelerin ardından şu kararlar alınmıştır.

- 1.Trabzon Bankası'nın 1929 senesi hesabiyesine ait müdürler ve murakıplar raporunun kabulüne
- 2.Bilançonun tasdik ve müdür, murakıpların ibrasına
- 3.3.164 lira 328 kuruş safi kârın 1.300 lirası ihtiyat akçesine, 11.815 lirasının yüzde birinci hisse-i temettü ve mütebakisi ikinci hisse-i temettü olmak üzere beher lira sermayeye 11 kuruş 81 buçuk santim üzerinden tesviyesine bakiye kalan 49 lira 38 kuruşun da gelecek senenin kâr ve zarar hesabına devrine.
- 4.Tütüncüzade Ziver, hissesini Kitabcızade Mehmet Hasan Efendi'ye, Arapseyitzade Ömer hissesini Serdarzade Cemil Efendi'ye, Bicanzade Ömer Bican hissesini Hacıdursunzade Hayri Efendi'ye devretmişler işbu devir muamelesinin kabulüne. 1930 senesi hesabı için Kitabcızade Mehmet Hasan, Cigarzade Hüseyin, Murathanzade Tayyar Beylerin tekrar murakıplığa intihabına karar verildi.⁴⁹³

1930 yılında ilk kongresini yaparak mali durumunu masaya yatıran Trabzon Bankası'nın ilk yıllarında bankadan hisse satın alanların sayısı ve sermaye miktarları ile ilgili verileri bir araya getirdiğimizde ortaya şu şekilde bir tablo çıkmıştır.⁴⁹⁴

⁴⁹² Yeşil Gireson, 24 İkincikanun 1929

⁴⁹³ Odabaşıoğlu, a.g.e., s. 123

⁴⁹⁴ Odabaşıoğlu, a.g.e., s. 124-125

Tablo 35: Trabzon Bankası’na Ortak Olanlar, Sermaye ve Hisse Miktarları

Ortak İsmi	Hisse Miktarı	Sermaye
Arnavudzade Osman	4	2.880
Abdülhalimzade Abdullah	2	1.440
Arapseyitzade Ömer	2	1.440
Bicanzade Ömer Bican	2	1.440
Bayramzade Seyit	2	1.440
Botorzade Abdulkadir	2	1.440
Cigerzade Hüseyin Hüsnü	2	1.440
Çehrelizade Biraderler	2	1.440
Çilingirzade Zühtü	5	3.600
Dülgerzade Kazım	2	1.440
Dedezade Kamil	2	1.440
Emiralizade Hami	2	1.440
Hacımüftüzade Temel Nücumi	4	2.880
Hacıharunzade Faik ve Mahdumları	4	2.880
Hacıyusufzade Hafız Abdullah	3	2.160
Hacıhatipzade Mehmet Emin	2	1.440
Hacıarifkaptanzade Hamdi Mahmud	2	1.440
Hacıdervişağazade Ruhi	2	1.440
Hacıdervişağazade Kazım	2	1.440
Hacısalihkaptanzade Ali Nazmi	5	3.600
Hacıahmetzade Mehmet Salih	2	1.440
Hacıahmetzade İsmail Hakkı	2	1.440
Hacımollazade Kemal	4	2.880
Hacıdursunzade Hayri ve Mahdumları	4	2.880
Kazancızade Hüseyin Hüsnü	1	720
Kitabçızade Mehmet Hasan	2	1.440
Kadayıfçızade Mehmet	2	1.440
Kalaycızade Hamit	4	2.880
Memişyazıcızade Ruşen	2	1.440
Mürtezazade Biraderler	2	1.440
Molla Mustafazade Tevfik	5	3.600
Murathanzade Tayyar ve Biraderleri	1	720
Mürtezazade Mustafa	4	2.880
Mestçizade Biraderler-İmam Z. Sami	2	1.440
Nimbıyıkzade Mahmut Muammer	3	2.160
Osmanzade Sabri	4	2.880
Ömerağazade Mecit	2	1.440
Pulathanelizade Biraderler	2	1.440
Pederlizade İsmail	2	1.440
Rumelilizade Hüseyin Avni	2	1.440
Subaşızade İhsan ve Biraderleri	5	3.600
Şeyhzade Fevzi	2	1.440
Şeyhzade Fevzi	2	1.440
Sandıkçızade Ahmet	4	2.880
Tayip Efendizade Namık	4	2.880
Tütüncüzade Ziver	3	2.160
Tayıpefendizade Tayip	5	3.600
Ustaömerzade Ali Paşa	5	3.600
Yakupreizade Yakup	2	1.440
Yunusbabazade Selahattin	2	1.440

Kaynak: Odabaşıoğlu, a.g.e., s. 124-125

Tabloda da ifade edildiği gibi Trabzon Bankası, şehir sermayedarlarınca oldukça büyük bir rağbet görmüştü. Bankanın ortak sayısının bu kadar geniş olması, Trabzonluların böylesi bir kuruma olan ihtiyacının da bir göstergesiydi. Kuruluş ve gelişim aşamalarını başarıyla atlatan Trabzon Bankası'nın 1932 yılına gelindiğinde mali tablosu aşağıdaki tabloda gösterilmiştir

Tablo 36: Trabzon Bankası'nın 1932 Yılındaki Mâli Vaziyeti

Sermayesi	100.000 lira iken bu sene iptidasında 50.000 liraya tenzil edilmiştir.
1931 senesinde temin ettiği kar miktarı	13.383 Lira
1931 Senesi nihayetindeki İhtiyat akçesi	4.720 Lira
Senedat ve merhunat mukabili yapılan ikrazat miktarı	90.700

Kaynak: BCA, 490.01/1453.21.1

Yukarıda verilen tabloda da ifade edildiği gibi, bankanın sonunu getirecek olan süreç 1932 yılında başlamış ve şirketin sermayesi 100 bin liradan 50 bin liraya düşürülmüştür. Bu küçülme ertesi yıl da devam etmiş ve 1935 yılına gelindiğinde zor günler geçirmeye başlayan Trabzon Bankası, tasfiye süreci içersine girmiştir. Zira 14 Ocak 1935 tarihinde gazetelere ilanlar veren banka yönetimi Trabzon Bankası adı yerine Trabzon Tasarruf Limitet Şirketi unvanını kullanmaya başlamıştı. Söz konusu ilanda verilen bilgilere göre Trabzon Tasarruf Limitet Şirketi Umumi Heyeti 20 Şubat 1935 tarihine rastlayan Çarşamba günü saat 18'de şirket binasında olağanüstü toplanacaktı. Söz konusu toplantıdaki gündem maddeleri ise şunlardı:

1. Şirketin 1934 hesap senesi muamelatı hakkında müdür ve murakıpların raporunun okunması
2. Bilançonun tetkik ve tasdiki ve müdürlerin onayı
3. Devredilen hisselerin kabul ve tasdiki
4. Yeni müdürler intihabı
5. Fevkalade içtima ruzaimesi
6. Şirket sermayesinin 20 bin liradan 10 bin liraya tenzili.⁴⁹⁵

⁴⁹⁵ **Yeniyol**, 14 İkincikanun 1935

Bu gündemle toplanan Trabzon Tasarruf Limitet Şirketi, sermayesini 20 bin liradan 10 bin liraya indirmeyi kabul etmiş ve bu sebeple bütün ortak ve iştirakçilerin şirkete müracaat ederek alacaklarını takip etmesi gerektiği bildirilmiştir.⁴⁹⁶ Görüldüğü gibi 1929 yılında 100 bin lira sermaye ile yola çıkan Trabzon Bankası'nın, 1935 yılına gelindiğinde sermayesi sadece 10 bin liraydı. 1935 yılında yapılan kongrenin ardından tasfiye işlemlerine hız veren Trabzon Bankası, İkinci Dünya Savaşı öncesinde banka adını kullanmayıp bir süre daha şirket adı altında faaliyetlerine devam etmiştir.

1.6.1.5. Nemlizade Kaptan (Akif) Bey Müessesesi

Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon'da, Osmanlı, Ziraat, İş, Trabzon ve Karadeniz Bankaları'nın dışında bir de bankerlik vazifesi gören bir kuruluş bulunuyordu. Nemlizade Kaptan (Akif) Bey'e ait olan bu kurumun kuruluş tarihini tespit edemesek de 50-60 bin lira civarında bir sermayeye sahip olduğunu söyleyebiliriz.⁴⁹⁷ Bankanın kurucusu Nemlizade Kaptan Bey, Trabzon'un Pazarkapı Mahallesi'nde bulunan büyük bir kereste mağazasında başladığı ticari faaliyetlerini, halıcılık konusundaki uzmanlığı nedeniyle İran'dan halı getirip Avrupa'ya ihraç ederek sürdürmüştür. 1930'lu yıllarda Tebriz'deki su bendi ve nehir ıslah ihalelerini alarak çalışmalarını yurtdışına taşıyan Kaptan Bey, Trabzon'da bir süre yaşayan ve daha sonra mal varlığını satmak zorunda kalan ünlü banker Kostaki'nin mülklerini satın aldı. Günümüzde şehir müzesi olan Kostaki'nin Uzunsokak'taki köşkü ve Soğuksu'daki yazlığı, Kaptan Bey tarafından satın alınan mülklerin en önemlileriydi. Kostaki'nin yazlık köşkünü satın aldıktan sonra eşi Vasfiye Hanım'ın vefatına kadar burada oturan Kaptan Bey, buradaki heykellerin bir kısmını Tavanlı Mahallesi'ndeki Nemlizade Konağı'na göndermiştir. Trabzon'daki Suluhan ve Şafak Otel'i'nin de sahibi olan Kaptan Bey'in bir de Zefanos'ta yazlığı bulunuyordu. Nemlizade Kaptan Bey Müessesesi olarak kayıtlara geçen ve 2 yıl gibi kısa bir süre aktif halde bulunan⁴⁹⁸ bu bankanın ne zaman kurulup nasıl kapandığı ile ilgili bir belge ve bilgiye rastlanmamıştır.

⁴⁹⁶ **Yeniyol**, 28 Şubat 1935

⁴⁹⁷ Koraltan, a.g.r, s. 50

⁴⁹⁸ Mehmet Akif Bal, "Trabzon'dan Dünyaya Açılan Bir Uluslararası Aile: Nemlizadeler", **İlkhaber Gazetesi**, 4 Kasım 2012

1.6.2. Şirketler

1.6.2.1. Cumhuriyet Öncesi Trabzon’da Şirketleşme Faaliyetleri

Trabzon şehrinin arazisinin dar ve engebeli olması ve bu sebeple tarımsal üretimin kısıtlı kalması burada yaşayan insanları ister istemez ticaretle meşgul olmaya itmiştir. Şehrin aynı zamanda bir liman kenti oluşu antik dönemlerde de dahi işlek bir ticari potansiyele sahip olmasına neden olmuştur. Bu potansiyelini daha çok transit ticaret noktasında öne çıkaran Trabzon, doğuda üretilen malların batıya çıkış kapısı konumundaydı. Bu konumu nedeniyle canlı bir ticari hayata sahip olan şehirde özellikle Karadeniz’in uluslararası ticarete açılmasının ardından birçoğu yabancı olmak üzere birçok şirket kurulmuştur. Aynı zamanda şehirdeki ekonomik canlılığın ispatı olan bu şirketler, haftanın belirli günlerinde Trabzon Limanı’na gelip başta fındık olmak üzere, fasulye ve deri gibi mallar satın alırdı. Bu suretle canlı bir liman kenti özelliği gösteren Trabzon’a 1894 yılı itibarıyla gelen yabancı şirketlerin listesi aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.⁴⁹⁹

Tablo 37: 1894 Yılında Trabzon’daki Ticaret Kumpanyaları ve Sevkiyat Yaptıkları Limanlar

Haftalık	Avusturya Lloyd	Trieste
	Türk Mahrusa	İstanbul
	Türk-Rum Kurdce	İstanbul
	Rus Navigation	Odesa
On Beş Günlük	Fransız Messageries	Marsilya
	Fransız Messageries Paguet	Marsilya
	İtalyan General İtalyan Navigation	Palermo
	Yunan Panhellenic	Pire
Aylık	İngiliz Wescott and Lawrence	-
	İngiliz Steamship	Kopenhag

Kaynak: Kütükoğlu, a.g.m, s.101

XIX. yüzyılın ortalarından itibaren yabancı şirketlerin uğrak yerlerinden biri olan Trabzon’da, zamanla Türkler tarafından da şirketler kurulmaya başlanmıştır. Bu durumun en açık ispatı, 1870 yılında bir şirket kurmak amacıyla Trabzon’dan, Babıâli’ye yapılan başvurudur. Bu başvuruda, Trabzonlu bir grup müteşebbis sermayelerini birleştirerek “Şirket-i Menafi-i Trabzon” adlı bir şirket kurmak istiyorlardı. Neticede Trabzon’dan yapılan başvuru, ilgili birimler tarafından değerlendirildikten sonra şirketin İstanbul’da ikamet eden ortaklarından Ali Efendi’ye, nizamnameye uyulması koşuluyla başvurunun

⁴⁹⁹ Kütükoğlu, a.g.m, s.101

kabul edildiği beyan edilmiştir. Bu durum 18 Şubat 1870 tarihli yazıyla Trabzon Vilayetine ayrıca yazılmıştır.⁵⁰⁰

Trabzon’da yerli sermaye ile kurulan şirketlerin sayısı özellikle 1913’de kabul edilen Teşvik-i Sanayi Kanunu’ndan sonra artış göstermiştir. Zira İttihat ve Terakki yönetiminin dışa bağımlı ekonomi modelini terk ederek ekonomiyi millileştirme çabaları içinde Trabzon, belli başlı bir merkez durumundaydı. Bu kapsamda ilk olarak Trabzon Tuğla ve Kiremit Anonim Şirketi kurulmuştur. Tuğla, kiremit ve çimento üretmek amacıyla tüccardan Cemal Bey ve arkadaşları tarafından kurulan şirkete 4 Kasım 1909’da ruhsat verilmiştir.⁵⁰¹

1.6.3. 1923 Sonrası Trabzon’da Mevcut Şirketler

XIX. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren büyük bir ivme kazanan Trabzon ekonomisi Birinci Dünya Savaşı ve aynı süreçte yaşanan işgal yıllarında büyük darbe yemiştir. Daha da önemlisi savaş sonrasında kendisini besleyen transit yolların seyir değiştirmesi nedeniyle Trabzon, eski parlak günlerini arar duruma düşmüştür. Yaşanan bu gerilemeye rağmen özellikle Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon’da şirketleşme faaliyetlerinin yoğun olduğu görülmektedir. Bu paralelde özellikle 1923-1932 yılları arasında yani ülke genelinde kısmen liberal ekonomik modelin uygulanmaya çalışıldığı yıllarda Trabzon’da yerli ve yabancı birçok şirketin faaliyet halinde olduğu görülmektedir. Bu şirketler arasında en öne çıkanlar Trabzon Türk Elektrik Anonim ve Trabzon Liman İnhisarı Türk Anonim Şirketleridir. Bunların haricinde Trabzon’da ticari faaliyette bulunan diğer şirketler ise şunlardır:

⁵⁰⁰ Hikmet Öksüz ve diğerleri, **Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Tarihi 1884-1950**, Trabzon: İber Matbaacılık, 2006, s. 68-69 Trabzon’da kurulan *Şirket-i Menafi-i Trabzon* Firmasının haricinde yine aynı tarihte bir de anonim şirket kurulduğunu görüyoruz. **TVS**,1871, s. 177.

⁵⁰¹ Öksüz ve diğerleri a.g.e, s.92

Tablo 38: 1925 Yılı İtibarıyla Trabzon’da Faaliyet Gösteren Şirketler

Şirket İsmi	Trabzon Sorumlusu/Acentesi
Şark Sigorta Türk Anonim Şirketi	J.J. Hoştraser Şürekâsı Ticarethanesi
Osmanlı Sigorta Türk Anonim Şirketi	Osmanlı Bankası Direktörü Mösyö Ruboli
Şark Duhan Türk Anonim Şirketi	Müdürü İhsan Bey
Milli Mensucat Fabrikası Kolektif Şirketi	Müdürü Kitapçızade Affan Efendi
Haloçya Sigorta Ecnebi Anonim Şirketi	Hans Hoştraser ve Şeriki Pertoni Efendiler
Standart Oil Gaz Ecnebi Anonim Şirketi	Satış Memuru Yunuszade Şefik Efendi
Singer Dikiş Kumpanyası Anonim Şirketi	Basri Efendi
Levant Marin İsorans Nakliye Sigorta	J.J.Hoştraşır ve Şürekâsı
Lloyd Enternasyonal Nakliye ve Sigorta	Kızzade Şevki ve Şürekâsı
Sukumbel Belçika Gaz Anonim Şirketi	Kızzade Dilber Mehmed ve Şeriki Ahmed
Nordoyçe Nakliyat ve Sigorta Anonim Şirketi	J.J.Hoştraşır ve Şürekâsı
Anadolu Ticaret Ecnebi Anonim Şirketi	Meslanzade Cemaleddin Bey
Union Harik ve Hayat Sigorta Şirketi	J.J.Hoştraşır ve Şürekâsı
Kontvar Maritime ve Sigorta Şirketi	J.J.Hoştraşır ve Şürekâsı
Fidelini Marikos Amerikan Sigorta Şirketi	Nemlizade Mahdumları

Kaynak: Trabzon Vilayeti’ne Ait Malumat-ı İktisadiye., s.175.

Tablo 39: 1926 Yılında Trabzon’da Şirketler

Levant Marin Asurans Nakliye Sigorta Şirketi
Haloçya Sigorta Şirketi
Singer Dikiş Şirketi
Norovoyçe Nakliye Sigorta Şirketi
Union Harik Miyah Nakliye Sigorta Şirketi
Kontvar Maritime Nakliye Sigorta Şirketi
Fidelini Feriks Harik, Nakliye, Sigorta Şirketi
İsviçre Milli Sigorta Şirketi
Pake Seyrisefain Şirketi
Lloyd Tristino Vapur Şirketi
Sosyeta İtalyana Di Siroyçi Maritime Şirketi
Berlin Otomobil Şirketi
Zikoronhil Asirans Kompani Limited Şirketi
Lloyd Enternasyonal Sigorta Nakliye Şirketi
Doyçe Levant Limitet Vapur Şirketi
Doyçe Lloyd Sigorta Şirketi.

Kaynak: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi 1926-1927, s.941

Görüldüğü gibi Trabzon’daki firmaların hemen hemen tamamı yabancı orijinli şirketlerdi. Bunlar fındık ve benzeri ürünlerin Avrupa’ya ihracında ve gaz, benzin ve diğer mamul ürünlerin ithalinde önemli bir rol oynuyordu.⁵⁰²

Yukarıda verilen şirketler haricinde Trabzon ve Doğu Karadeniz’de bulunan yabancı kuruluşlardan birisi de P.P. Danielsén Şirketidir. Alman patentli olan bu şirket,

⁵⁰² Murat Küçükkuşurlu, “Cumhuriyetin İlk Yıllarında Trabzon Ticareti”, **Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi**, (5), 2008, s. 169.

1926'dan beri Trabzon, Ordu, Giresun şehirlerinde faaliyette bulunmaktaydı. Fındık ticareti ve ihracatı yapan şirket, aynı zamanda kahve, şeker, lipton çayı ithal ediyordu. Şirket ayrıca İtalyan manifatura ve kumaş, Pirelli lastik ve Bergman Elektrik makinelerinin ve Doyçe Orient Bank'ın Trabzon acentesiydi.⁵⁰³

P.P. Danielsen gibi Trabzon ve Doğu Karadeniz'de ismi çokça anılan kuruluşlardan birisi de Hoştraser Firması'dır. 1870'li yıllardan beri bölgede ithalat, ihracat ve sigorta gibi işlerle meşgul olan şirketin 1923 yılında Trabzon temsilciliğine Cezmi İhsan Murat ve Şürekâsı getirilmiş, mezkûr şirketin acenteliğini Müslüman bir müesseseye vermesi şehirde takdir toplamıştır.⁵⁰⁴ Trabzon'da yapılan tarımsal faaliyetlerde oldukça mühim bir yeri olan suni gübreyi ithal eden yegâne firma olan Hoştraser Şirketi, zaman zaman bu konuda uyguladığı tekelci tavrı nedeniyle tepki topluyordu. Gübreyi oldukça pahalı satarak cebini dolduran şirketin bu tavrı karşısında dönemin yerel basınında şirket aleyhine şikâyet mektupları ve eleştiriler yer almaktadır. Bu eleştirilerde genel olarak, gerçek fiyatı ancak 8-10 lira olan gübreyi 18-24 lira gibi yüksek fiyatlarla sattığı ifade edilen şirketin aynı uygulamayı Giresun ve Samsun şehirlerinde de yaptığı ifade ediliyordu. Hoştraser Şirketi'nin bu tür tavırlar içine girmesinin nedeni, suni gübre satışı yapacak başka firma bulunmamasıydı. Zira 1932 yılında İngiliz şirketlerinin suni gübre satışına el atması üzerine Hoştraser, gübre fiyatlarını 8-9 liraya indirmek zorunda kalmıştı. Basında çıkan haberlere göre İngiliz şirketlerinin gübre satmaya başlamasının ardından Hoştraser Şirketi, bazı vasıtalarla veya çirkin propagandalarla İngiliz gübresini kötülemeye, rağbetten düşürmeye, köylüyü iğfal ve ihtikâra çalışıyordu. Kendisi hakkında oldukça ciddi iddialar ortaya atılan Hoştraser Şirketi, bu iddialar karşısında basına bir açıklama mektubu göndermek zorunda kalmıştır. Bu mektupta şu ifadelere yer verilmiştir:

“Ticarethanemiz suni gübre mevcudunu en son çuvalına kadar Trabzon'da peşin para 870 kuruş ve bir sene vadeli 10,5 liradan satmıştır. Pulathane ise peşin 920 kuruş ve bir sene vadeli 11 liraya satmaktadır. Bu fiyatlardan fazlasına yapılan satışlarla ve gazetenizde iddia ve ima edilen ihtikârlarla ve el altından satışlarla müessesemiz katiyen alakadar değildir.”⁵⁰⁵

P.P. Danielsen ve Hoştraser Firmaları haricinde Trabzon'da ticaret yapan yerli şirketler de bulunuyordu. Bunlardan en önemli ve en tanınanı Nemlizadeler'a aitti. Bu meşhur ailenin tüccar mensupları, 19. asır boyunca başta Trabzon olmak üzere İstanbul,

⁵⁰³ Mehmet Zeki, **Türkiye Teracimi Ahval Ansiklopedisi III**, İstanbul: Hamit Matbaası, 1929, s. 637

⁵⁰⁴ **İstikbal** 22 Ağustos 1339

⁵⁰⁵ **Yeniyol**, 29 Nisan 1935

Samsun ve Erzurum'da ticarî faaliyetlerde bulunmuşlardı. Trabzon'un önde gelen tüccar ailelerinden biri olan Nemlioğulları, yalnızca dâhilî ticarete değil, bilhassa 19. asrın sonlarından itibaren İran transit ticaretinde de söz sahibiydiler. Zira Trabzon-Erzurum yolunun 1871 senesinde ikmal edilmesi üzerine⁵⁰⁶ bu yola bağlı olarak Trabzon'da iki şirket kurulmuştu. Bunlardan birisi 1869 yılında kurulan 500 hisselik '*Şirket-i Menafi-i Trabzon*'du. Bu şirket tamamıyla Müslüman girişimciler tarafından kurulmuştu ve Reisi Nemlizade Hacı Ahmet Efendi'ydi.⁵⁰⁷ Trabzonlu bu aile, Türkiye'nin değişik bölgelerinde de ticari faaliyetlerde bulunmuştur. Mesela Cumhuriyetin ilânını müteakip ihale edilen Samsun-Çarşamba demiryolunun inşası, Nemlioğulları'na verilmiş ve temel atma merasimine Gazi Mustafa Kemal de iştirak etmişti.⁵⁰⁸ Oldukça faal bir aile olan Nemlizadeler, Cumhuriyet dönemi Trabzon'unun ekonomik bünyesinde söz sahibiydiler. Kantariyeden, bankerliğe, fındık tüccarlığından, fındık kırma fabrikalarına, sigortacılıktan, ithalat ve ihracata, birçok alanda şirketler kuran bu aile, ticari sahada Trabzon'un markası konumundaydı.

Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon'da ismi en fazla bilinen müesseselerden biri de Hohtif Şirketi'di. Bu şirketin adının çokça zikredilmesinin sebebi ise şehrin su tesisatını yapan şirket olmasıydı. Zira Cumhuriyetin ilk yıllarında sağlıklı bir su şebekesine sahip olmayan Trabzonlular, 1937 yılında Atatürk'ün şehri ziyareti esnasında bu meseleyi kendisine açmış, Gazi'nin emri ve direktifiyle başlanan su tesisatı projesi Hohtif Şirketi'ne ihale edilmiştir.⁵⁰⁹ Zaman zaman su isalesinde çalışan işçilerin parasını vermemekle suçlanan Hohtif Şirketi,⁵¹⁰ aldığı ihale karşısında Trabzon halkına bir jest yapmak için Atapark'ta büyük ve fışkıyeli bir havuz inşa etmeye karar vermişti.⁵¹¹

Trabzon'da Hohtif ve Nemlizadeler gibi büyük çapta iş yapan şirketlerin yanında ondan daha küçük ve orta ölçekte faaliyet gösteren şirketler de bulunmaktaydı. Mesela 1924 yılında Trabzon Çarşı Camii civarındaki iplik, tuhafiye ve attariye ile iştigal eden küçük esnaf aralarında "esnaf birliği" namıyla ufak bir şirket tesisine karar vermişlerdi. Ve bu kararlarını tanzim ettikleri bir nizamname ile kamuoyuna duyurmuşlardı. Bu

⁵⁰⁶ Tozlu, "19. Yüzyılda Sosyo-Ekonomik Bakımından Trabzon Limanı",...s.394

⁵⁰⁷ TVS 1870, s. 161

⁵⁰⁸ Nedim İpek,"Samsun Sahil Demiryolu", **Geçmişten Geleceğe Samsun**, İkinci Kitap, Samsun: Samsun Belediyesi Yayınları, 2006, s. 337

⁵⁰⁹ **Yeni Yol**, 8 Birinciteşrin 1938

⁵¹⁰ **TBMZ**, 1939

⁵¹¹ **Yeni Yol** 6 Mayıs 1939

esnaflar bir sene zarfında biriktirecekleri para ile dükkânları için bazı ufak tefek malları şirketleri namına İstanbul'dan getireceklerdi.⁵¹² Bu firmalar haricinde 1923 sonrasında Trabzon'da bulunan şirketler ve iştigal ettikleri sahalar aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Tablo 40: 1923 Sonrası Trabzon'da Bulunan Muhtelif Şirketler

Trabzon Milli Oto	Otomobil ve Yedek parça
Trabzon'da İş Limited Şirketi ⁵¹³	Fındık Ticareti ve Fabrikası
Trabzon Otomobil Şirketi	Her gün muntazaman Akçaabat'a Yomra'ya seyrüsefer ettiği gibi şehir dâhilinde her istenilen mahalle ucuz fiyatlarla gidip gelmektedir
Sigorta Anonim Şirketi	Trabzon'daki temsilcisi, Semerciler Başında J.J. Hoştraser ve Şürekâsı.
Molla İbrahimzade Otomobil Acenteliği Trabzon Şubesi	Otomobil ve yedek parça
Şark Nakliye Şirketi	Nakliyat
Kalaycızade Hacı Abbas Mahdumları	Trabzon Meydan-ı Şarki

Kaynaklar: Ticari ve İktisadi Trabzon Rehberi....s. 9, Doğu Gazetesi, 20 Şubat 1938, İstikbal, 18 Teşrin-i Sâni 1339, İstikbal 24 Haziran 1924

Trabzon halkının girişimciliğinin açık bir delili sayabileceğimiz bu şirketler arasında en fazla dikkat çekeni hiç şüphesiz Trabzon Türk Elektrik Anonim Şirketi'di. Zira tamamen milli sermaye ile kurulan ve şehrin iktisadi hayatında bir kilometre taşı olan bu kuruluş, Cumhuriyetin ilk yıllarında günden güne küçülen Trabzon ekonomisinin yüz akıydı.

1.6.3.1. Trabzon Elektrik Türk Anonim Şirketi (1925)

Trabzon'un elektrikle aydınlatılması ve bunun için gereken tesisatın kurulması konusundaki ilk ciddi adımlar II. Meşrutiyet'in ilanı sonrasında atılmıştır. Bu dönemde yürütülen çalışmalar neticesinde Osmanlı Anonim Şirketi adında bir kuruluş teşkil edilerek Trabzon ve Samsun'un elektrikle aydınlatılması ve telefon hattı imtiyazlarının mahalli belediyelere verilmesi hususundaki mazbata, Trabzon Vilayeti Genel Meclisi tarafından Dâhiliye Nezareti'ne oradan da 18 Nisan 1325 (1 Mayıs 1909) tarihinde Ticaret ve Nafia Nezareti'ne takdim edilmiştir. Fakat Ticaret ve Nafia Nezareti, belediyenin böyle bir

⁵¹² **Yeniyo**, 15 Teşrin-i Sâni 1341

⁵¹³ Trabzon'da fındık ihraç eden firmalardan biri de İş Limitet Şirketi'di. Şirket Trabzon'daki faaliyetlerini genişletmek amacıyla 1933 yılında Avrupa'dan 5.000 mark değerinde 2 fındık kırma değirmeni, 1 fındık yıkama ve 1 tasnif makinesi satın almıştı. **BCA**, 030.18.1/39.69.01

tesisatı kuracak gücü olmadığını beyan ederek Vilayet Genel Meclisi tarafından yapılan imtiyaz başvurusunu reddetmiştir.⁵¹⁴

Elektrik tesisatı kurulması ile ilgili ikinci deneme Birinci Dünya Savaşı'nda sonrasında yapılmıştır. Bu kapsamda şehrin elektrikle aydınlatılması için belediye tarafından başlatılan teşebbüs, askeri makamlarca da desteklenmiş ve III. Ordu Komutanı Vehip Paşa tarafından belediyeye 2 elektrik motoru verilmiştir. Lamba ve diğer gerekli malzemeler ise belediyenin gayretleriyle Batum'dan getirtilse de kurulan bu küçük çaplı tesisat uzun ömürlü olmamış ve infilak ederek atıl duruma düşmüştür. Trabzon'un elektrikle aydınlatılması için en ciddi adımlar, Trabzon Valisi Hamit (Kapancı) Bey'in döneminde (17 Şubat - 23 Haziran 1920) atılmıştır. Vali Hamit Bey, göreve geldikten hemen sonra elektrik işine oldukça büyük önem vermiş ve şehrin tamamen aydınlatılması hedeflenmiştir. Bu suretle elektrik tesisatının bir kısmı kısa surede tamamlanarak şehrin bir bölümüne elektrik verilmiştir.⁵¹⁵ Hatta Trabzon Belediyesi tarafından gazetelere verilen ilanlarda elektrik tesisat işlerinin tamamlandığı ve muntazaman tenvirata başlandığı bildirilerek daha önce elektrik kullanan abonelerin belediyeye gelerek isimlerini yeniden kaydettirmeleri ve kullandıkları lambanın cinsini yazdırmaları gerektiği ifade edilmişti.⁵¹⁶ Fakat zamanla basit motorlarla şehrin elektrik ihtiyacının karşılanamayacağı anlaşıncı daha kuvvetli elektrik kaynakları bulunması için harekete geçilmiş ve bu doğrultuda su gücünden elektrik üretimi konusunda çalışmalara başlanmıştır. Bu çalışmalardan en ciddiisi 1921 yılında şehrin su meselesini halletmek amacıyla Trabzon'a gelen Mühendis Josef Mamatsi Charlie'nin, Değirmendere suyundan elektrik üretimi hususunda hazırlamış olduğu projedir. Bu projeye göre Hacı Mehmed mevkiinde 1.000 beygir kuvvetinde bir santral kurulması halinde bu kuvvetin bir kısmı su tulumlarını işletecek, geri kalan 630 beygir/463 voltluk kuvvetle 16 mumluk 10.000 elektrik lambası yakılabilecekti. Şehrin hem su hem de elektrik ihtiyacını giderecek projenin maliyeti ise 74.000 Osmanlı Lirası idi.⁵¹⁷ Fakat bu dönemde yaşanan siyasi gelişmeler, söz konusu projenin hayata geçmesini engellemiş ve Trabzon'un elektrik meselesi başka bir bahara kalmıştır.

⁵¹⁴ Murat Küçükuşurlu, , "Cumhuriyet Devrinde Bir Milli Sanayi Örneği: Trabzon Elektrik Türk Anonim Şirketinin Kuruluşu", **Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi**, 2 (3), Güz 2007, s. 93.

⁵¹⁵ **İstikbal**, 6 Haziran 1336

⁵¹⁶ **İstikbal**, 16 Haziran 1336

⁵¹⁷ Küçükuşurlu, "Cumhuriyet Devrinde Bir Milli Sanayi Örneği... s. 95

Cumhuriyetin ilanından hemen önce Trabzon'un elektrik meselesini tekrar gündeme getiren olay, yabancı bir şirketin bu işi almak için yaptığı başvurudur. Bu başvuru İsviçreli bir sermayedar grubun mümessili olarak Ankara'ya gelmiş olan mühendis Şurman tarafından yapılmıştı. Trabzon'a su tesisatı kurulması da talep edilen⁵¹⁸ başvuru, Trabzon'un ileri gelenleri tarafından büyük bir şaşkınlıkla karşılanmıştır. Zira yıllarca Türk sermayesinin başaramadığı bu işi bir yabancı şirketin ele alması, Trabzon kamuoyunda tepki uyandırmıştır. Bu tepki 12 Ekim 1923 tarihli İstikbal Gazetesi'nde şu şekilde dile getirilmiştir:

“Trabzon'da elektrik tesisatı vücuda getirmek üzere İsviçreli bir mühendis tarafından Nafia Vekâletine müracaat edilmiştir. İmtiyazı talep edilen elektriğin şehrimize ait cihetinden başka bir de bu imtiyazın ecnebilere gideceği noktasından meseleyi derin bir alaka ile karşılamak iktiza eder. Hususiyle bu işte mahalli bir teşebbüs olmak üzere evvelce bir adım da atılmış, şehrimizin elektrik imtiyazı için Hükûmete müracaat dahi edilmiş idi. Bu teşebbüs nedense ileri götürülemedi. En büyük sebebi siyasi ihtirasların kapıştığı bir devre tesadüf etmesinden çıkıyordu. Şehrimizin elektrik imtiyazının ecnebi bir şahsa ve şirkete kaptırılması lüzumunu hemşerilerimizin nazar-ı dikkatine sunmayı bir borç biliriz. Bu imtiyazın ecnebilere kaptırılması cidden yazık olur.”⁵¹⁹

İstikbal Gazetesi'nin dile getirdiği bu tepki, elektrik meselesi konusunda yeni bir hassasiyetin oluşmasına yol açmıştır. Bu hassasiyet zamanla neticelerini vermeye başlamış ve Trabzon Belediye Başkanı Hamdi Bey 18 Ekim 1923 tarihinde İktisat Vekâleti'ne bir telgraf çekmiştir. Bu telgrafta İsviçreli grubun yaptığı başvuru hakkında bilgiler almak isteyen Hamdi Bey'e, verilen cevapta İktisat Vekâleti'nin kimseyle bir görüşme yapmadığı ifade edilmiştir.⁵²⁰ Bu telgraf, o günlerde Trabzonluların içinde bulunduğu halet-i ruhiyeyi açıkça ortaya koymaktaydı. Zira Trabzonlular yıllar yılı kendilerinin yapmak istediği fakat bir türlü başaramadığı elektrik tesisatının yabancı bir şirkete verilip verilmediğini endişe ile takip etmek zorunda kalmıştı. Sonuçta İsviçreli şirketin yaptığı başvurunun somut bir netice vermediği ortaya çıkınca bu durum Trabzon kamuoyunu oldukça memnun etmiş ve bu olaydan adeta bir ders çıkarılarak bu sefer daha ciddi bir şekilde elektrik işine el atılmıştır.

Bir elektrik şirketi kurarak şehrin elektrikle aydınlatılması konusunda Cumhuriyet sonrasında yapılan ilk girişim, 25 Şubat 1924 gecesi Ticaret Kulübünde yapılan toplantıdır. Şehrin ileri gelenleri, aydın ve sermayedarların katıldığı bu toplantı ile ilgili ertesi günün yerel basınında şu bilgiler verilmiştir:

⁵¹⁸ “Trabzon'un Elektrik İmtiyazı”, *İstikbal*, 18 Teşrin-i Evvel 1339

⁵¹⁹ “Bir İmtiyaz Talebi”, *İstikbal*, 12 Teşrin-i Evvel 1339

⁵²⁰ Kücüküçurlu, “Cumhuriyet Devrinde Bir Milli Sanayi Örneği... s. 98.

“Bu hafta içinde Ticaret Kulübünde memleket için faideli bir iki içtima oldu. İlk içtima memleketin ithalatıyla ihracatı arasındaki nispetisizliği derin bir uçurum şeklinde muntazır olmaya başlamasından bahsedilen tehlikeler üzerinde bir münakaşa şeklinde cereyan etti. Memleketin ithalat ve istihsalatı azalmak ihracatını tezyide matuf esbabı araştırmak yolunda faideli mesahiyeler yapıldı. Ve bunun netice ve semeresi olmak üzere de memleket hesabına pek hayırlı teşebbüse girişmek kararı ikinci içtimanın zeminini teşkil eyledi. Bu teşebbüs, memleketin elektrikle tenviri için Değirmendere suyundan istifade ederek mükemmel bir tesisat vücuda getirmek üzere bütün halkın ve sermayedarların iştirak edebileceği bir anonim şirketi teşkilini istihdaf ediyor.”⁵²¹

Bu toplantıyla birlikte başlayan elektrik şirketi kurma fikri, zamanla daha da gelişmiş ve 1 Mart 1924 gecesı yapılan toplantı sonucunda Kazazzade Hüseyin, Nemlizade Sabri, Barutcuzade Hacı Ahmet, Hacı Ali Hafızzade Mehmet Salih, Hacı Hamdizade Hacı Hami, Çulhazade Hacı Kadri, Hacı Rüştüzade Hafız Efendilerden oluşan bir heyet teşkil edilerek gerekli teşebbüsün yapılması için çalışmalara başlanmıştır.⁵²² Teşkil edilen heyet, ilk toplantısını 10 Mart 1924 günü belediyede yapmıştır. Bu toplantıda bir elektrik mühendisi getirilmesine karar verilmiştir.⁵²³ Bu karar mucibince daha önce Adana-Mersin elektrik tesisatının kuruculuğunu yapan Fransız Mühendis Ribeiro’nun Trabzon’a getirilmesi için çalışmalara başlanmıştır.⁵²⁴ Haziran 1924’te Mersin’den Trabzon’a geleceği açıklanan⁵²⁵ Ribeiro, nihayet Temmuz ayında şehre gelmiş ve gelir gelmez ayağının tozuyla Trabzon’da kurulacak elektrik santrali için bir proje hazırlamıştır. Projeye göre; Değirmendere suyundan elektrik üretimi için 129.000 lira sermaye ile yapılacak santral, Dikilitaş mevkiinde kurulacak ve su, buraya 4 kilometrelik bir mesafeden isale olunacaktı. Bu suretle tahminen 550 beygir kudretinde elektrik üretililebilecekti. Bu enerji ile Trabzon şehrinin her tarafına elektrik verilebileceği gibi Maçka Kazası da aydınlatılabilecekti. Mühendisin yaptığı hesaplara göre suyun santral binasına taşınması için 44.000, borulara 40.000, türbin ve diğer makinelere 45.000 lira harcanacak ve böylece elektrik fabrikası 129.000 liraya mal olacaktı.⁵²⁶ Fakat Dikilitaş’ta yapılacak santralde kullanılacak suyun Hacı Mehmed mevkiinden getirilmesi için dizilecek boruların 44.000 lira gibi yüksek bir maliyeti olması başka kuvvet membaları aranmasına yol açmıştır. Temmuz-Ağustos 1924’te araştırmalarına devam eden Ribeiro, nihayet Trabzon şehrine 38 km. mesafede Visera/Vicera suyu üzerindeki şelalenin hidroelektrik tesisatı için en uygun

⁵²¹ “Hayırlı Teşebbüsler”, **İstikbal**, 26 Şubat 1340

⁵²² **İstikbal**, 2 Mart 1340

⁵²³ **İstikbal**, 11 Mart 1340

⁵²⁴ **İstikbal**, 14 Nisan 1340

⁵²⁵ **İstikbal**, 29 Mayıs 1340

⁵²⁶ **İstikbal**, 22 Temmuz 1340

yer olduğuna karar verdi. Böylece Visera, elektrik üretimi konusunda ilk kez gündeme gelmiş ve santralin burada kurulması kararlaştırılmıştır.⁵²⁷

Kurulacak santral yerinin tespitinin ardından projenin diğer ayrıntıları da belirlenmiştir. Fransız Mühendis'in verdiği ve şirketin kurucu heyeti tarafından kabul edilen yeni projeye göre; tesisat için 164 bin liraya ihtiyaç vardı. Visera Şelalesinin o gün itibarıyla yüksekliği yeterli olmadığı için su, borularla uçurumlu bölgeye nakledilecek ve oradan aşağıya sevk edilecekti. Bu suretle elde edilecek yükseklik 422 metreydi ve bu yükseklikten 4000 beygir kuvvet elde edilebilse de yapılmak istenen tesisat için şimdilik 1000 beygirlik enerjiyle yetinilecekti. İlk anda elde edilmesi planlanan 1000 beygir kuvveti ile 25 mumluk 20 bin lamba getirtilenecekti. Yukarıda zikredilen esaslara göre tanzim edilen ve Mühendis Mösyö Ribeau tarafından hazırlanan plan ve projeler, elektrik şirketi müteşebbis heyeti tarafından tasdik edilmiştir.⁵²⁸ Projenin tasdikinden hemen sonra Nafia Vekâleti'ne başvurularak resmen imtiyaz talebinde bulunulmuştur. Yapılan müracaatta, Trabzon şehri ile Akçaabat Kasabası'nda 2 sene zarfında elektrik tesisatının kurulması ayrıca Trabzon ile Akçaabat arasında elektrikli tramvay tesisi imtiyazı talep edilmiş,⁵²⁹ bu hususta 5 ay zarfında bir anonim şirket kurulması öngörülmüştür. Öte yandan şirketin kuruluş işlemleriyle meşgul olmak için Trabzon Mebusu Şefik Bey vekil tayin edilmiştir.⁵³⁰ Yapılan incelemenin ardından başvuru, 30 Kasım 1924 tarihinde Nafia Vekâletince tasdik edilmiştir.⁵³¹

Kurulacak elektrik tesisatının yürütücüsü olan Trabzon Elektrik Türk Anonim Şirketi'yle ilgili yapılan çalışmalar, dönemin yerel basını tarafından ilgiyle izleniyordu. Özellikle İstikbal Gazetesi, şirketin satışa sunacağı hisse senetlerinin kolayca satılması hususunda adeta bir kamuoyu yaratıyordu. Gazeteye göre bu meselede bir taşla iki kuş vurulacak hem Trabzon elektrikle aydınlatılacak hem de hisse sahipleri büyük kazançlar elde edecekti.⁵³² Bu arada Nafia Vekâleti'nden imtiyaz hakkını elde eden şirket, 8 Ocak 1925 tarihinde resmen kurulmuş, şirketin nizamname-i dâhilisi ise 3 Mayıs 1925

⁵²⁷ Kücüküğürlü, "Cumhuriyet Devrinde Bir Milli Sanayi Örneği... s. 100.

⁵²⁸ **İstikbal**, 9 Ağustos 1340

⁵²⁹ Başlangıçta hem elektrik tesisatı hem de tramvay hattı için imtiyaz talep eden Trabzonlu tüccarlar, daha sonra tramvay hattından vazgeçmişler ve Şefik Bey'e sadece elektrik tesisatı konusunda müzakere yapması için yetki vermişlerdi. Kücüküğürlü, "Cumhuriyet Devrinde Bir Milli Sanayi Örneği... s. 102.

⁵³⁰ **İstikbal**, 30 Ağustos 1340

⁵³¹ **İstikbal**, 3 Kânun-ı Evvel 1340

⁵³² **İstikbal** 9 Ağustos 1340

tarihinde⁵³³ Bakanlar Kurulunda onaylandıktan sonra Cumhurbaşkanı tarafından 11 Haziran 1925’de tasdik edilmiştir.⁵³⁴ Şirket nizamnamesinin en önemli maddeleri şunlardır:

Birinci Madde:

Nafia Vekâleti ile Nemlizade Sabri, Kazazzade Hüseyin, Bekir Efendi Zade Hacı Rüşdi, Hacı Ali Hafızade Mehmet Salih, Hacı Hamdizade Hacı Hami, Çulhazade Hüseyin, Serdarzade Münir, Barutçuzade Hacı Ahmet ve Hatibzade Emin Beyler namına hareket eden mumaileyhimanın vekilleri Trabzon Mebusu Şefik Bey Efendi arasında münakid 8 Kânun-ı Sâni 341 tarihli imtiyaz mukavelenamesinin birinci maddesine tevfikân, Trabzon’un Akcaabad kasabasına merbut Visera Karyesi civarında cereyan eden dere suyundan bil istifade kudret-i elektrikiyye istihsal edilerek Trabzon ve Akcaabad Kasabaları, belediye hudutları dâhilinde, telgrafla telefon ve umumi vesait-i nakliyyeye ait kuvve-i muharrikenin gayrı, bilcümle hususatda istimal edilmek üzere kudret-i elektrikiyye tevzi hususatını icra etmek üzere yukarıda isimleri muharrer zevat ile tertip ve ihracı bervech-i ati kararlaştırılan hisseler ashab-ı beyninde bir Türk anonim şirketi teşkil olunmuştur.

İkinci Madde:

Şirketin unvanı Trabzon Elektrik Türk Anonim Şirketi olacak ve tabiiyeti itibarıyla bilcümle muamelatı hakkında Türkiye Cumhuriyeti’nin kavanin ve nizam-ı hazıra ve müstakbelesi tatbik edilecektir. Şirket, eşhas-ı hükmiyenin emval-i gayr-ı menkuleye tasarrufu hakkındaki kanun ahkâmına tevfikân esas maksat ve tedvir-i muamelatı zımında emval-i gayr-ı menkuleye tasarruf edebilir.

Üçüncü Madde:

Şirketin merkezi Trabzon’da olacak ve memalik-i cumhuriyenin sair bir mahallinde veya memalik-i ecnebiye de dahi şubeleri bulunabilecektir. Şubeler açıldıkça Ticaret Vekâleti’ne malumat verilecektir.

Dördüncü Madde:

Şirketin müddeti bazı esbaptan dolayı kat ve temdid edilmedikçe 60 seneden ibaret olacaktır.

Beşinci Madde:

Şirketin sermayesi yüz altmış bin Türk lirasından ibaret olup beheri 10 Türk lirası kıymetinde on altı bin hisseye münkasemdir. Heyet-i umumiyenin işbu sermaye-i bir misli tezyit etmeye salahiyeti olacaktır. Tezyid-i sermayeye karar verildiği zaman Hükûmete malumat verilecektir. Sermayenin bir mislinden fazla tezyidi evvel emirde Hükûmetin muvafakatının istihsaline mütevakıftır. Şirketin hisse senetleri bedelleri tamamen tahsil edilmiş olmadıkça tezyid-i sermayeye ve yeniden hisse senedi ihracına karar verilemez. Şirketin ihraç eyleyeceği hisse senedatının numuneleri kable’l-ihrac liecli’t-tasdik Ticaret Vekâleti’ne tevdi edilecektir.⁵³⁵

Yukarıda zikredilen şartlar dâhilinde kurulan Trabzon Elektrik Türk Anonim Şirketi, Fransız Mühendis Ribeiro’nun önderliğinde şehre elektrik tesisatı kurmak amacıyla faaliyetlerine başlamıştır. İlk bir yıl içinde yapılan faaliyetlere bakılacak olursa şirket, Ocak 1926’ya kadar elde edilen 80.000 liraya ilaveten Kazazzade Hüseyin Efendi’den 966 lira, Nemlizade Sabri Efendi’den 182 lira ve Ziraat Bankası’ndan 10.000 lira borç alarak birtakım işler gerçekleştirmiştir. Şirket idarehanesi olarak Kazazzade Hüseyin Efendi’ye ait Maraş Caddesi’ndeki bir bina kiralanmış ve bu bina için yıllık 300 lira kira ücreti verilmeye başlanmıştır. Şirket kurucuları 1925 yılının Mayıs ayı içersinde şelale civarına

⁵³³ BCA, 030.18.1.1./13.26.10

⁵³⁴ Trabzon Elektrik Türk Anonim Şirketi Nizamname-i Dâhilisi, Trabzon:İstikbal Matbaası, 1341, s.10.

⁵³⁵ Yeni yol, 10 Ağustos 1341.

giderek orada fabrika yapılacak arsayı satın almış⁵³⁶ ve tesisata başlanmıştır. Visera yolunun tamiri 150 işçi istihdam etmek şartıyla 2 ay içinde bitirilmesi planlanmış, Mühendis Ribeau'nun direktifiyle 120 ton çimento ve 1925'in Eylül ayı sonuna kadar da 2 bin direk Avrupa'dan sipariş edilmiştir.⁵³⁷ Yine 1925 yılı içerisinde Trabzon'daki santralin inşası tamamen, Akçaabat'taki kısmen, Visera'daki fabrika binasının da çoğu bitirilmiştir. Fabrika binasına gelecek makinelerin yerleştirilmesi için tüm hazırlıklar tamamlanmıştır. Avrupa'dan 2 türbin, 2 alternatör, 6 transformatör siparişi yapılmıştır. Havai hat için 10 kilometrelik bir mesafede 270 direk dikilmiştir. Görüldüğü gibi şirket, ilk yılında hayli yoğun bir mesai geçirmiş ve tesisat için gerekli adımlar atılmaya başlanmıştır. Fakat bu adımlar atılırken ortaya çıkan zorluklar baştan yapılan bazı planların değişmesini gerektirecektir. Zira başlangıçta 160.000 liraya mal olacağı hesap edilen elektrik tesisatının bu para ile kurulamayacağı da ortaya çıkmış bunun üzerine toplanan şirket yönetim kurulu, sermaye artırımına giderek daha önce 160.000 lira olarak belirlenen sermayeyi 320.000 liraya çıkarmıştır.⁵³⁸

Böylesine büyük bütçelerle Trabzon gibi mütevazı bir şehirde elektrik şirketinin kurulması ve fabrika tesisatına başlanması zamanla İstanbul basının da dikkatini çekmiştir. Zira 1926 yılında "*Fen Âlemi*" Mecmuasında çıkan bir yazıda fabrika ve şirket hakkında şu övgü dolu sözler yer alıyordu:

"Trabzon şehri ile bunun civarındaki Pulathane kasabasını tenvir ve fabrikalarına kuvve-i muharrike-i elektrikiye tevzi etmek üzere geçen sene elektrik imtiyazını almış ve sırf yerli sermayeden müteşekkil olan Trabzon Elektrik Şirketi inşaatına başlanmıştır. Kudret-i elektrikiye Trabzon'a 33 km mesafede bulunan Visera namı suyun bir kolundan istihsal edilecektir. Gayet... araziden geçen bu derenin şimdilik 250 metrelik irtifandan istifade edilerek saniyede asgari 700 litre su miktarını havi olan bu irtifadan düşürülerek 1500 beygirlik bir takat elde edilecektir. Şimdiye kadar şehre ve kasabadaki tali merkez binalarıyla 3 kilometrelik hattı havai inşa olunmuş ve makinelerin bir kısmı Fransa'dan yola çıkarılmıştır. Eğer inşatta bir sukut-ı arz olmazsa umum tesisat 6-7 aya kadar ikmal edilebilecek ve bu suretle Trabzon halkı da elektrik cereyanının fevaid-i azimesinden yakın bir atide istifade edebilecektir. Oldukça mühim fedakârlıkla vücuda gelecek olan bu tesisatın muntazam bir halde vücuda gelmesini temenni ederiz."⁵³⁹

Ulusal basında dahi övgüyle bahsedilen ve 1926 sonuna kadar bitirileceği açıklanan elektrik tesisatı meselesinde zamanla bazı sorunlar yaşanmaya başlanmıştır. Zira 1926 yılı

⁵³⁶ Visera'da fabrikanın kurulacağı arazi 1.653 liraya satın alınmıştır. Ayrıca, Trabzon şehrinde kurulacak santral için, Abdülkerim Efendi'ye ait olan ve kale surlarından denize doğru inen Reşadiye Caddesi'ndeki 540 arşınlık arsa 56.831 kurusa satın alınmıştır. Kücüküğürlü, "Cumhuriyet Devrinde Bir Milli Sanayi Örneği... s. 107.

⁵³⁷ "Elektrik Şirketi Faaliyete Geçiyor", **Yeni Yol**, 17 Mayıs 1925

⁵³⁸ Kücüküğürlü, "Cumhuriyet Devrinde Bir Milli Sanayi Örneği... s. 108

⁵³⁹ "Trabzon'un Tesisat-ı Elektrikiyesi", **Fen Âlemi**, 2(19), , İstanbul 1926, s.261.

sonlarında Trabzon'da yapılan işleri teftiş için şehre gelen İzmir Elektrik Tramvay, Su, Gaz ve Rıhtım İşletmesi Komiseri Mehmed Emin Bey'in raporuna göre; 1926 yılı sonlarına gelindiğinde yalnızca iki tali elektrik merkezi ile hava şebekesi direkleri dikilmiş bunun dışında başka önemli bir iş yapılmamıştı. Mehmed Emin Bey'e göre Trabzon Elektrik Şirketi, elektrik tesisatı konusunda bilgisi olmayan bir Fransız gencine teslim edilmiş ve birçok iş, mukavele ve şartnameye aykırı yapılmıştı.⁵⁴⁰

Mehmed Emin Bey'in bu raporunun ardından Fransız Mühendis Ribeau'a duyulan güven sarsılmaya başlamıştır. Bu arada şirketin en önde gelen isimlerinden Kazazzade Hüseyin ile Hacı Ahmet Efendi'ye göre 1926 yılı sonuna kadar elektrik tesisatı tamamlanarak Trabzon'a elektrik verilecekti. Buna karşın Fransız Mühendis Ribeau, 1926 sonuna kadar tesisatın bitirilmesinin imkânsız olduğunu ifade ediyordu.⁵⁴¹ Şirketin içinde bulunduğu mali tabloya bakıldığında Fransız Mühendis Ribeau'nun haklı olduğu ortaya çıkmaktadır. Zira 1926 yılıyla birlikte şirketin içine girdiği ekonomik kriz ve bir türlü ilerlemeyen tesisat sebebiyle hisse senedi satışları durma noktasına gelmiş ve şirket mali açıdan büyük bir darboğaza girmiştir. Bunun üzerine ertesi yıl şirket idare heyetinin şahsi kefaletiyle Sanayi ve Maadin Bankası'ndan 65.000, İş Bankası'ndan 90.000 lira borç alma yoluna gidilmiştir. Şirket kurucuları 1926 yılında başlayan ekonomik krizi, bir türlü bitirilemeyen tesisata bağlamış ve nihayet 1927 yılında bu krizden sorumlu tuttıkları Fransız Mühendis Ribeau'nun görevine son vermişlerdir.⁵⁴²

Fransız Mühendis Ribeau'nun vazifesine son verilmesinin ardından hiç vakit kaybetmeksizin 21 Temmuz 1927'de Bergman Elektrik Tesisatı Şirketi ile yeni bir mukavelename imzalanarak, tesisatın geri kalan kısmının 81.000 Amerikan doları mukabilinde bu şirket tarafından yapımı kararlaştırılmıştır.⁵⁴³ Şirket aynı yıl, Trabzon'da bulunan santrali bitirmiş, Pulathane'de tamamlanamayan elektrik santralinin inşaatı 800 liraya ihaleye çıkarılmıştır. Bu arada Trabzon kamuoyunda, bu hızla gidilirse 1928 yılı Ağustos ayında şehre elektrik verilebileceği konuşulmaya başlanmıştı.⁵⁴⁴ Alman patentli

⁵⁴⁰ Kücüküğürlü, "Cumhuriyet Devrinde Bir Milli Sanayi Örneği... s. 109

⁵⁴¹ **Yeni yol**, 20 Ağustos 1926

⁵⁴² Mösyö Ribeau'nun, Trabzon'da yaptığı bu hareketler aynı zamanda yetkililer için de iyi bir ders niteliği taşıyordu. Zira yıllar sonra Üçüncü Umum Müfettiş Tahsin Uzer, doğu illerinin elektrikle aydınlatılması için başlattığı çalışmalarla ilgili Başvekâlete gönderdiği bir yazıda "*Trabzon'da olduğu gibi zararlı yollara sapmamak için 16 şehir ve kasabanın elektrik projelerini Siemens firmasına verdiğini*" ifade etmiştir. **BCA**, 030.10/71.466.4

⁵⁴³ Kücüküğürlü, "Cumhuriyet Devrinde Bir Milli Sanayi Örneği... s. 109.

⁵⁴⁴ **Trabzon Ticaret Gazetesi**, 20 Ağustos 1927

Bergman Şirketi ile mukavele yapılmasından hemen bir yıl sonra faaliyetlerini hızlandıran şirket, 1928 yılında Ziraat Bankası'ndan 30.000, Emlak Bankası'ndan 50.000 lira daha borçlanmak suretiyle tesisatı tamamlama noktasına gelmiş⁵⁴⁵ ve nihayet 1929 yılı Eylül ayına gelindiğinde şehre elektrik verilmeye başlanmıştır.⁵⁴⁶

Trabzon Elektrik Şirketi, 2 yıl içinde tamamlanacağını ilan ettiği elektrik tesisatını ancak 4 yılda bitirmiş ve 1929 yılında Trabzon, elektriğe kavuşmuştur. Fakat ilk 2 yıl Fransız Mühendis'in yanlış yönlendirmeleri sebebiyle mali açıdan zarar etmeye başlayan şirketin 1929 yılına gelindiğinde kasasında nakit olarak sadece 120 lira vardı ve şirket, borçlarına karşılık her ay 6-7 bin lira faiz ödemek zorundaydı. 1929 yılı sonunda iflasın eşiğine gelen şirketin içinde bulunduğu bu vahim durum, ertesi yıl Trabzon'u ziyaret eden Gazi Mustafa Kemal'e aksettirilmiştir. Atatürk'ün şehre geldiği 1930 senesi itibarıyla şirketin Osmanlı Bankası'na 29.500, Bergman Şirketi'ne 136.000, Ziraat Bankası'na 55.900, İş Bankası'na 15.000, Nemlizade Kaptan Bey'e 1.000, Sovyet Gostroorg Şirketi'ne 3.475, Bekir Efendizadelere 112.770, P.P. Danielsen Müessesesine 3.356, Mühendis Bahri Bey'e 950, Sanayi ve Maadin Bankası'na 30.000, Emlak ve Eytam Bankası'na 73.363 lira olmak üzere toplam 461.588 lira borcu bulunuyordu. Ayrıca Osmanlı ve Ziraat Bankası'na olan 9.000 lira borç da hesaba katılırsa bu rakam 470 bin lirayı buluyordu.⁵⁴⁷ Bu borç batağından kurtulmak isteyen şirket yöneticileri⁵⁴⁸ sıkıntılarını Gazi Mustafa Kemal'e anlatarak ondan, şirketin Sanayi ve Maadin Bankası'ndan alacağı 225.000 liralık borcun temini için kendilerine kolaylık gösterilmesini talep etmiştir. Şirket yetkililerin bu isteğini geri çevirmeyen Gazi Mustafa Kemal, söz konusu krediyle ilgili olarak Başbakan İsmet İnönü'ye bir telgraf çekmiştir. Mustafa Kemal'in, Başbakan'a gönderdiği telgrafta şu ifadeler yer alıyordu:

“Bugün Halk Fırkası'nda Trabzon Elektrik Heyetiyle görüştüm. Meydana getirilen eser himayeye değerdir. Hükûmetçe de düşünüldüğü gibi hesap edilen 22.500 lira Sanayi Bankası tarafından mümkün mertebe acele olarak şirkete borç verilmelidir. Bu borç verme işlemi, yüzde dokuz faizle ve yenilenmesine gerek olmaksızın sekiz yıllık olacaktır. Her yıl faiz ile amortinin toplamı üzerinden hesaplanacak bir taksitle borç ödemesi yapılacaktır. Buna karşın şirket sahipleri bankaya emlak emanet edeceklerdir. Bütün iş bununla bitmiyor. Bizim İş Bankası'nın da şirketten 15.000 lira isteği varmış. Ben, bankanın bu

⁵⁴⁵ Küçüküçürlü, “Cumhuriyet Devrinde Bir Milli Sanayi Örneği... s. 112

⁵⁴⁶ **Cumhuriyetin Onuncu Yılında İktisat Meyanında...**, s. 53.

⁵⁴⁷ Murat Küçüküçürlü, “Visera (Işıklar) Santrali ve Trabzon Elektrik Türk Anonim Şirketi'nin Faaliyetleri” **Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi**, (10), Bahar 2011., s. 115.

⁵⁴⁸ Şirket yönetimi, 1931 yılında bazı idari değişiklikler yapma gereği duymuştur. Muameleatın daha sağlam ve sağlıklı bir şekilde işlemesi için fen ve tadilat şubelerini içeren yeni bir müdürlük ihdas edilmiştir. Bu vazifeye de şirket muhasebecisi Rasim Bey getirilmiştir. **Reklam**, 22 Temmuz 1931

isteğine karşılık hisse almasını öneriyorum. Bu konunun Celal Bey'e tebliğini rica ederim. Sanayi Bankası'nın vereceği borç miktarının dışında, alacağı olan 30.000 liraya karşılık da hisse alması gereklidir. Bu önlemler, şirketin maddi olduğu kadar manevi durumunu da süratle yükseltecektir. Zaten aboneler gittikçe artmaktadır. Yeni hissedar olan bankaların doğal olarak yönetim kuruluna girmeleri, şirketin kontrolünü sağlayacak ve idaresini güçlendirecektir. Şu halde şirketten yüz kûsur bin lira alacağı olan Bergman Şirketi'nin de önemli miktarda hisse alması kesinlikle beklenmektedir. Bu şirket daha önce bu konuda bir girişimde bulunmuş. İktisat Bakanlığı, bu yeni durumu Bergman Şirketi temsilcisine açıklar ve anlatırsa, olumlu sonuç alınacağı sanılmaktadır. Cevabınızı İstanbul'da da alsam Trabzon'a yazarım. Biz 29.11.1930 akşamı İstanbul yönünde hareket ediyoruz.”⁵⁴⁹

Mustafa Kemal'in, şirkete yardım edilmesi yönündeki direktiflerine rağmen Sanayi ve Maadin Bankası'nın vereceği 225.000 liralık kredi meselesi, bir türlü halledilemiyordu. Bunun üzerine şirket yetkilileri, işin yerinden takip edilmesi için Ankara'ya bir heyet göndermeye karar vermiş ve söz konusu heyet, yaptığı temaslarda %9 faizle, 8 yılda ve 8 eşit taksitle geri ödemek şartıyla kredi işini çözüme kavuşturmuştur. Heyetin Trabzon'a dönüşünden sonra Sanayi ve Maadin Bankası murahhaslarından oluşan bir grup Trabzon'a gelmiştir.⁵⁵⁰ Sanayi ve Maadin Bankası adına Trabzon'a gelen Muhip Bey başkanlığındaki heyet, elektrik şirketine verecekleri borç karşılığında buna mukabil alacakları ipotek ve diğer muameleleri halletmiş ve bu suretle kredi meselesine son nokta konulmuştur.⁵⁵¹

Trabzon kamuoyu ve yerel basın, şirketin böylesine yüklü bir borcun altına girmesinde her hangi bir sakınca görmüyordu. Zira onların görüşüne göre Trabzon Elektrik Şirketi'nin başka bir çaresi kalmamıştı. Üstelik uygun faizlerle alınan bu borç, şirketin 1500 aboneye sahip olduğu, bu abonelerden aylık 10.000 lira gelir elde ettiği ve buna karşılık masrafların sadece 2.000 lira olduğu dikkate alınırsa ilerde kolayca geri ödenebilirdi. Yerel basına göre bu olumlu tablo içersinde asıl sıkıntı, daha önceki yıllarda alınan borçlara ödenen faizlerdi. Oysa sadece %9 faizle hem de 8 yıl için alınan 225.000 lira, şirketi düzlüğe çıkarabilirdi.⁵⁵² Görüldüğü üzere bu konuda oluşan yaygın kanaat, alınan krediler sayesinde mali durumun düzeleceği yönündeydi. Fakat şirketin 1932 yılı içinde yaptığı toplantı zabıtlarına bakıldığında durumun hiç de sanıldığı gibi olmadığı görülmektedir. Zira kongrede söz alan hissedarlar, geçmiş yıllardan gelen faiz borçları yüzünden zor durumda olduklarını ifade ediyor ve borçları ödeme kudretine sahip olmadıklarından dolayı şirket hisselerinin bir kısmının satılması gerektiğini belirtiyorlardı. Böylesi tartışmalarla geçen kongrede bir taraftan da yeni idare heyeti seçimleri yapılmış ve

⁵⁴⁹ Usta, a.g.e., s. 53-54.

⁵⁵⁰ **Reklam**, 11 Mayıs 1931

⁵⁵¹ **Reklam**, 20 Mayıs 1931

⁵⁵² **Reklam**, 16 Mayıs 1931

seçimler sonucunda idare heyetine seçilen kişiler ve aldıkları oy adedi aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.⁵⁵³

Tablo 41: 1932 Yılı Trabzon Elektrik Türk Anonim şirketi Kongre Sonuçları

İsmi	Aldığı Oy Adedi
Avukat Faik Ahmet Bey	262 oy
Nemlizade Sabri Bey	255 oy
Avukat Salih Zeki Bey	246 oy
Hacı Hamdizade Hacı Hami Bey	228 oy
Belediye Reisi Kadri Mesut Bey	224 oy
Hacı Dursunzade Osman Bey	183 oy
İş Bankası Müdürü Hayrettin Bey	155 oy
Bekir Efendizade Faik Rüştü Bey	137 oy
Ziraat Bankası Müdürü şevket Bey	128 oy

Kaynak: Reklam, 9 Mayıs 1932

Sanayi ve Maadin Bankası’ndan alınan yüklü krediye rağımen şirketin mali tablosunda her hangi bir olumlu değışme görülmemişti. Bunun zerine şirket yönetimi o tarihlerde kendisi gibi zor durumda olan hatta Trabzon İskelesinin gümrük gelirlerini karşılık göstererek para bulabilen Trabzon Belediyesi’nden 250.000 lira borç almayı uygun grmştir.⁵⁵⁴ Böylece şirketin borçlandığı kurumların arasına Trabzon Belediye’si de katılmıştır. 1935 yılına gelindiğinde ekonomik durumunu düzeltme gayretlerine devam eden şirket, aynı yıl olağıanşt bir toplantı gerçekleştirmiştir. şirketin geleceğı için oldukça kritik kararların alındığı bu toplantıda geçmiş yıllardan kalma 200 bin lira zarardan dolayı, ya sermaye düşürülecek yahut da tasfiye yoluna gidilecekti. Yapılan hararetli tartişmaların ardından bazı kurucuların satın almaları gereken 85 bin lira değıerindeki hisseler, sermayeden çıkarıldı ve geri kalan sermaye yüzde 50 eksiltilerek 137.500 liraya indirildi. Toplantıda ayrıca şirketin borçlu olduğı kurumlardan Sümerbank, Bekir Efendizadeler, Faik ve Nihat Bey Firmaları, şirkete kalkınma ve borçtan silkinme imkânı vermek için borç faizlerini üçte bir derecesine indirmeyi kabul ettiler. Bu çok önemli bir gelişmeydi, çünkü şirketin bu müesseselere olan borcu 400.000 lira civarındaydı.⁵⁵⁵ Aynı toplantıda Meclis-i İdarenin 7’den 5’e indirilmesi Heyet-i

⁵⁵³ **Reklam**, 9 Mayıs 1932

⁵⁵⁴ Kkğurlu, “Visera (Işıklar) Santrali ve Trabzon.... s. 116.

⁵⁵⁵ **Yeni yol**, 28 İkcikanun 1935.

Umumiyece kabul edilmiş ve Sümerbank memurlarından Bay Kemal Ziya, Şirket Müdürü Bay Nedim, Şirket Mühendisi Bay Arslan, Bay Kadri Mesut, Avukat Bay Faik Ahmet yeni meclise seçilmişlerdir.⁵⁵⁶ Mali durumunu iyileştirmek amacıyla çeşitli hamleler yapan şirket yönetimi, bir yandan da elektrik fiyatlarını yükselterek içinde bulunduğu durumun acısını vatandaştan çıkarmaya çalışıyordu. Zira elektriğin kilovatının ani bir kararla 20 kuruşa çıkarılması halk arasında, şirketin borçlarını halkın sırtından temin ettiği fikrini uyandırmıştı.⁵⁵⁷ Şirket, bu da yetmezmiş gibi belediye ile borç ödemeleri konusundaki anlaşmazlığı gerekçe göstererek şehir sokaklarının elektriğini kesmiştir. Bu hareket, şirket yetkilileri ile belediyeyi karşı karşıya getirmiştir. 1929 yılında kendi gelirini ipotek ettirerek şirkete borç veren Trabzon Belediyesi'nin bu tavrına karşılık, 450 lira gibi cüzi bir meblağ için elektriklerin kesilmesi şirkete karşı duyulan sempatiyi iyice azaltmıştır.⁵⁵⁸

Trabzon Belediyesi ile elektrik şirketi arasında artan gerginlik zamanla yerini sağduyuya bırakmıştır. İki kurum yetkilileri yaptıkları görüşmeler sonucunda şehir dâhilindeki lambaların vatlarının çoğaltılmasına ve mahalle içlerine varıncaya kadar şehrin baştanbaşa aydınlatılmasına karar verilmiştir. Bu kapsamda Moloz, Değirmendere ve merkez iskeleler ile buradan başlayarak belediye önünü takiben Uzun Sokak, Tabakhane, Ortahisar, Zağnos, Kavakmeydan ve Ayasofya'nın bitimine kadar uzanan elektrik tesisatı üzerinde mevcut lambaların 200 vata çıkarılmasına, şehrin diğer caddelerinin ise 150 vatlık lambalarla aydınlatılmasına karar verilmiştir. Adı geçen caddeler haricinde kalan diğer yerlere de 100 vatlık lambalar takılması konusunda şirket ve belediye anlaşmıştır.⁵⁵⁹ Bu anlaşma neticesinde Trabzon dâhilindeki belli başlı bütün sokak ve mahallelere elektrik verilmeye başlanmış hatta şehre uzak bir yer olan Soğuksu yolu dahi elektrikle tanışmıştır.⁵⁶⁰

1.6.3.1.1. Elektrik Şirketi'nin Trabzon Belediye'sine Devri

Cumhuriyetin ilk yıllarında hâkim olan liberal anlayışın bir ürünü olarak doğan fakat artan mali sıkıntıları sebebiyle bir türlü kendi ayakları üzerinde duramayan elektrik şirketinin bu durumu yıllar geçse de düzelmiyordu. Bu arada 1930'lu yıllarla birlikte Türkiye, ekonomik zihniyetini yavaş yavaş devletçiliğe doğru kaydırıyordu. İşte bu

⁵⁵⁶ **Halk**, 21 İkincikanun 1935

⁵⁵⁷ **Yeniyol** 21 Birincikanun 1936

⁵⁵⁸ **Yeniyol**, 28 Ağustos 1937

⁵⁵⁹ **Yeniyol** 1 Haziran 1940

⁵⁶⁰ **BCA**, 490.01/715.441.2

atmosferde şirketin, belediyeye devredilmesi de gündeme gelmiştir. Zaten elektrik şirketinin kuruluş şartnamesine göre imtiyaz süresinin bitiminde şirket fabrikası⁵⁶¹ ve eklerinin, her türlü borç ve taahhütten arındırılmış olduğu halde bedelsiz olarak belediyeye devredilmesi söz konusuydu. Şirketin belediyeye devri, öncelikle çeşitli bankalar ve şahıslar elinde bulunan aksiyonların belediye tarafından alınması suretiyle başlatıldı.⁵⁶² İlk olarak Sümerbank'ın elektrik şirketinden olan alacağı ile ilgili görüşmelerde bulunmak üzere belediyeyi temsilen Başkan Muammer Yarımbıyık ve Parti Reisi Ali Rıza Işıl ile Belediye Hukuk Müşaviri Kemal Hatip'ten oluşan heyetin Ankara'ya gönderilmesine karar verildi.⁵⁶³ Ankara'da yapılan temaslar neticesinde iki taraf arasında mutabakata varılmış, Sümerbank'a bu münasebetle verilecek paranın Belediyeler Bankasından temin edilmesi hususunda fikir birliği sağlanmıştır.⁵⁶⁴ Sonuçta Sümerbank'ın 28 bin lira kıymetindeki aksiyonları 10 bin liraya satın alınmış ve 160 bin liralık alacağı ile birlikte 170 bin liraya balığ olan Sümerbank'ın borcu 10 senede 10 eşit taksitle ve %1 faizle ödenmek suretiyle belediye tarafından devralınmıştır. Bu vaziyette Trabzon Belediyesi, elektrik şirketinden birinci derecede alacaklı konumuna gelmiştir. Trabzon Belediye'si 240 bin liralık bir kaynak bularak bu paranın 30 bin lirası ile şirketin Emlak Bankası'na olan borcunu ödemiştir.⁵⁶⁵

Elektrik şirketinin borcu olduğu kurumlara alacaklarının ödenmesinin ardından sıra şahısların ellerindeki aksiyonları satın almaya gelmiş ve bu kapsamda Faik ve Nihat

⁵⁶¹ 1942 yılında Visera'yı ziyaret eden bir yazar fabrikayı şu şekilde tasvir etmiştir: “Bu kıymetli ve güzel fabrika Visera Deresine katılan bir kolun suyundan elde edilen kudretle işlemektedir. Trabzon-Pulathane şosesinden cenup istikametinden ayrılan ve dereyi takip eden yolda, deniz seviyesinden ehemmiyetli bir derecede yükselmeden 25 km kadar ilerde olan, vadi ve dik yamaçlı tepeleri dumanlı dağların arasında bir yer. Fabrika biri diğerinden biraz kısa olmak üzere kaim zaviye şeklinde yapılmış bir binadır. Solunda, ardında, sağında arazi birden bire yükselmekte, bu suretle dağların böğründe açılan vadinin meydana getirdiği düz bir kademecikte kurulmuş etrafına bakarak adeta gömülmüş bir yerdedir. Fabrikanın hareket kudretini temin eden suyun aktığı vadi, bu noktadan birden bire dikleşiyor. Dağın yukarısındaki sırta doğru yükselip çıkıyor. Evvela beton borulara sokulan su, yüksekteki sırtı, yatay olarak sola doğru 100 metre kadar takip etmekte, ondan sonra birden bire yön değiştirerek kalın çelik borulara giriyor. Ve azami bir meyille dağın yamacından dik aşağı iniyor. Bu iniş 150 metre kadardır. Borular savak ve emniyet tertibatını geçtikten sonra fabrika binasının dibine dalıyor, biraz sonra da su köpüre köpüre yavaşlaya yavaşlaya öndeki menfezden çıkıp dereye karışıyor. Su, ancak çevirdiği türbin ve makinelere hız verip de fabrikanın altından tekrar meydana çıktığında mayı ve munis bir maddedir. Ve işte her şeyi yapan suyun bu anı, bu küskü halidir. İki türbin aynı zamanda çalışabiliyor. Tabiatın bahşettiği ve insan eline geçen bu kudret, işte burada türbinlerden geçerek dinamolara elektrik enerjisine tahavvül ediyor. 20 km ilerde Pulathane Kasabası'nın 35 km ilerde koca Trabzon şehrine ışık ve enerji götüren teller, direktten direğe asılarak vadi boyunca ilerlemektedir.” Abdullah Günel, “Visera Elektrik Fabrikası”, **İnan Trabzon Halkevi Mecmuası**, Trabzon 1942, s. 16

⁵⁶² Küçükuşurlu, “Visera (Işıklar) Santrali ve Trabzon..”, s. 118

⁵⁶³ **Yeni Yol**, 23 İkinciteşrin 1940

⁵⁶⁴ **Halk**, 24 Haziran 1941

⁵⁶⁵ **Halk**, 4 Temmuz 1941

Bekiroğulları'nın 158 bin lira olan alacaklarının 135 bin liraya Belediyeye devri hususunda mutabakata varılmış ve bu konuda Bekiroğulları'ndan bir mutabakat mektubu alınmıştır. Bu suretle Belediye, Sümerbank ile Bekiroğulları'nın alacaklarını ödeyerek şirketten yegâne alacaklı kurum haline gelmiştir.⁵⁶⁶ Böylece şirketin belediyeye devri hususunda en büyük engel ortadan kaldırılmış oldu. Neticede Elektrik Şirketi Heyet-i Umumiyesi 16 Temmuz 1942 tarihinde yaptığı olağanüstü toplantıda şirketin 1 Ağustos'tan itibaren belediyeye devredilmesi kararını almıştır.⁵⁶⁷ Gerekli işlemleri yapmak üzere gelen tasfiye heyeti 1944 yılı başında çalışmalarını bitirmiş, 11 Şubat 1944 tarihinde toplanan şirket umumi heyeti tasfiye işlemlerine ait rapor ve bilançoları tasdik etmiştir. Yapılan hesaplar neticesinde mevcut her bir aksiyona 63 kuruş isabet etmekte olduğundan bu paranın hisse sahiplerine ödenmesi için çalışmalara başlanmış ve şirket idaresinin Belediye tarafından ele alınması için gerekli formaliteler ikmal edilerek Nafia Vekâletine müracaat edilmiştir.⁵⁶⁸ Fiilen Trabzon Belediye'sine intikal etmiş olan elektrik şirketi, imtiyazının kaldırılarak resmen belediyeye devri için Nafia Vekâletince hazırlanmış olan kanun layihası meclise verilmiş, müzakere edilerek kabul edilmiştir. Bu kanuna göre şirket, hukuken ve fiilen belediyeye devredilmiştir.⁵⁶⁹

1.6.3.1.2. Elektrik Şirketi'nin Trabzon'un Ekonomik Hayatına Etkileri

1925 yılında büyük emeklerle kurulan Trabzon Elektrik Türk Anonim Şirketi hakkında Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası'nın 1933 yılında neşrettiği bir eserde verilen bilgiler, bu şirketin Trabzon için taşıdığı değeri açıkça ortaya koymaktadır. Eserde, şirket kurulmadan önce Trabzon'un bir ortaçağ şehrini anımsattığı, kandilleri sönük kocaman ve harap bir türbe halinde olduğu ifade edilerek, gece basınca ortalığın sessizliğe gömüldüğü, dar sokakların üstü açık birer tünel haline geldiği, pencerelerden ancak belli belirsiz titrek, kirli ışıkların sızdığı, ışığa hasret çeken şehrin bir harabe gibi derin uykuya dalıp gittiği belirtilmiştir. 600.000 lirayı aşan sermaye ile kurulan şirketin, bir düğme darbesi ile o kasveti dağıttığı ve böylece Trabzon'un ışığa kavuştuğu dile getirildikten sonra Trabzon'un elektriğinin hiç sönmeyeceği, zira şehre 35 km mesafede olan Visera'da asırlardan beri boşa akan çağlayandan fen ve sermayenin birleşerek elde ettiği kuvvetin her

⁵⁶⁶ **Halk**, 6 Şubat 1942

⁵⁶⁷ **Halk**, 17 Temmuz 1942

⁵⁶⁸ **Halk**, 18 Şubat 1944

⁵⁶⁹ **Yeni Yol**, 21 Haziran 1944

an ve her dakika şehri aydınlatacağı ifade edilmiştir. Söz konusu eserde elektrik tesisatı hakkında ayrıca şu ifadelere yer verilmiştir:

“Visera’dan tabiatın çok göz alan yaz kış yeşil ve ak köpüklü bağından Trabzon’a 32,200 metre uzunluğundaki hava hatları üstünden akıyor, o bakır teller fabrikadan şehre kadar yerine göre demir ve ahşap 512 direğin omuzuna yüklenmiştir. 35 km uzunlukta, el ele vermiş gibi uzanan bu yüksek tevettürlü direk zinciri, taşıdıkları kuvvet ve hayat düşünülünce ne azametli bir temaşa oluyor. Fabrikadan yukarı, ekseriye sisler içinde gözükmeyen tepeye kadar, iki keskin kıvrılışla çıkan bir boru hattı yere tırmanarak yükselmiştir. Yukarıda, aşağıdan gözükmeyen gizli bir tabiat kucağından fışkıran ak kömür kaynağının bütün hızını o borular fabrikaya ulaştırıyor. Ve orada 2 adet 750’şer beygirlik Palton sisteminden çift kanatlı su dürbününün doymaz kursağına döküyor. Dürbünlerde dönen su, ışık üretiyor. Trabzon bu muazzam eseri ancak cumhuriyet gün ve güneşinde yaptı ve başardı. Cumhuriyetten çok evvel de o ak kömür oradan akıp gidiyordu. Bunun içindir ki Trabzon, sırf kendi teşebbüs fikri ve kesesinin kuvveti ile başardığı bu işle çok haklı olarak iftihar edebilir ve bu iftiharını cumhuriyete borçludur. Cumhuriyetten evvel bu gibi işler, yabancı sermayenin yaptığı işlerdi.”⁵⁷⁰

Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası tarafından hazırlanan eserde elektriğin Trabzon’un ekonomik hayatına sağladığı faydalardan da söz edilmiştir. Burada verilen bilgilere göre iktisadi ve medeni hayatta oldukça önemli bir yeri olan elektrik enerjisi, Trabzon’da hem ucuz hem de boldu. Zira şehirde kurulan tesisatın verebileceği kuvvet 1,300 kilovat saat olduğu halde sarf olunan miktar ancak 400 kilovat saattir. Eserde ifade edildiğine göre 1932 yılı itibarıyla Trabzon’da 65 atölye bu enerjiden istifade ediyor ve yılda 80 bin kilovat elektrik harcıyordu. Oysa şirket kurulmadan önce şehirde toplam 30 küsur atölye vardı ve bunlar oldukça pahalı olmasına rağmen motorlarla elektrik elde ediyorlardı. Elektrik enerjisinden en fazla istifade edenler ise fındık kırma ve ayıklama fabrikalarıydı. Zira bu fabrikalar, elektrikten gerek masraf ve gerekse de iş külfeti itibarıyla yararlanıyor, daha seri ve daha ucuz maliyetle iş yapıyor, üstelik gece de çalışabiliyorlardı. Böylece artan elektrik sarfıyatı sayesinde hem şehirdeki firmalar hem de elektrik şirketi kazanç sağlıyordu. Zira 1929 yılında elektriğe kavuşan Trabzon’da aynı yılın son 4-5 ayında 121.900 kilovat saat olan sarfıyat, 1930’da 991.500 kilovata, 1931’de 1.019,500’e çıkmış 1932’de buhran sebebiyle sarfıyat 942.000 kilovat saate inse de 1933’ün ilk 9 ayında geçen yılki oran aşılmıştır.⁵⁷¹

Trabzon Elektrik Türk Anonim Şirketi ile ilgili yapılan bu değerlendirmelere rağmen, 1929 yılında elektriğe kavuşan Trabzon’un bu durumdan yeterince istifade edemediği ve bunu ekonomik gelişimi için avantaja çeviremediğini rahatlıkla söyleyebiliriz. Zira Karadeniz’in bir diğer önemli liman kenti Samsun’la bir kıyaslama

⁵⁷⁰ Cumhuriyetin Onuncu Yılında İktisat Meyanında..., s. 51-52

⁵⁷¹ Cumhuriyetin Onuncu Yılında İktisat Meyanında..., s. 55-56.

yapıldığında burada, 1928 yılında kurulan ve mazotla çalışan elektrik fabrikası bulunduğunu⁵⁷² fakat fabrikanın, şehrin elektrik ihtiyacını karşılayamadığını görüyoruz. Ayrıca elektrik kilovat ücretlerinin pahalılığı ve fabrika motorlarının zamanla eskimesi sebebiyle sık sık voltajların düşmesi gibi olaylar şehirdeki sanayi müesseselerini olumsuz etkiliyordu.⁵⁷³ Elektrik kullanımı noktasında Trabzon'un oldukça gerisinde olan Samsun, buna karşın ekonomik olarak Trabzon'a göre daha iyi bir seviyede bulunuyordu. Zira 1928 yılı itibarıyla Samsun'da 1.000 adet sanayi tesisi bulunurken,⁵⁷⁴ 1927 sanayi sayımına göre Trabzon'da 691 işletme bulunmaktaydı.⁵⁷⁵ Burada verilen rakamlardan da anlaşıldığı gibi Samsun'da elektrik enerjisi temini konusunda sıkıntı yaşanıyordu oysa bu konuda daha rahat durumda olan Trabzon, sanayi sahasında Samsun'un gerisinde yer alıyordu. Üstelik Trabzon, sahip olduğu nüfus yoğunluğu dikkate alındığında her an işçi bulunabilecek bir şehirdi.

Neticede 1929 yılında faaliyete geçen Trabzon Elektrik Türk Anonim Şirketi sayesinde şehrin elektriğe kavuşması, Trabzon'a sanayileşme noktasında artı bir değer katmamış, Trabzon bir sanayi şehrine dönüşmemiştir. Sadece belli başlı ihraç maddeleri fındık ve tütünün şehir dâhilinde işlenip, buradan ihraç edilmesi hususunda elektrikten istifade edilmiştir.

1.6.3.2. Trabzon Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi (1925)

1.6.3.2.1. Şirketin Kuruluş Gerekçesi ve Kurucuları

Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon'da yerli sermaye ile kurulan şirketlerden biri de Trabzon Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi'dir. Şirketin kuruluş amacı öncelikle Trabzon Limanı'ndaki yükleme ve boşaltma işlerini düzene koymaktı. Şirket kurulmadan önce limanda tahliye işleri, kendi hesabına hareket eden mavnacı, kayıkçı veya bunların bir kaçının teşkil ettikleri grupların elinde bulunuyordu. Bu vaziyet, liman işlerinde esas olan disiplin, sürat, emniyet ve ücret tarifesi gibi unsurlarda birliği temin etmekten çok uzaktı. Limanda yoğunluğun yaşandığı günlerde yüklenecek malı olan tüccarlar, mavnacıların arkasından koşar, iş az olduğu zamanlarda da bu durumun tersi yaşanırdı. Geçerli bir ücret

⁵⁷² Coşkun Topal, **Cumhuriyetin İlk Yıllarında Samsun Ekonomisi**, Samsun: Samsun Belediyesi Yayınları, 2008, s.64

⁵⁷³ "Samsun'un Elektrik Vaziyeti", **Ahali**, 11 Eylül 1940

⁵⁷⁴ **BCA**, 030.01/84.528.1

⁵⁷⁵ **1927 Senesi Sanayi Tahriri Neticeleri..**, s.56.

tarifesi mevcut ise de çok kere iş pazarlığı dökülür, tüccar yükleme ve boşaltma için vereceği parayı her zaman için tam olarak bilemezdi. Üstelik tahmil ve tahliye işlerinde kullanılan kayıklar da son derece ilkel ve kötü durumdaydı. Zira fırtınalı havalarda ağır kürekli kayıklar vapura kadar gidemezdi. Bu nedenle şehrin iki yükleme iskelesi olan Değirmendere ve Moloz mevkilerinde mal yükleme imkânı kalmazdı. Tüccar, fuzuli bir masrafa katlanarak malını karadan, merkez gümrüğüne nakleder ve mallarını oradan vapura göndermeye çalışırdı. Yükleme ve boşaltma sırasında yaşanan her hangi bir aksaklık durumunda, karşısında her hangi bir muhatap ve mesul bir heyet bulunamaz, bu yüzden daima ihtilaflar çıkar ve işler geri kalırdı. Bu başıbozukluğu ortadan kaldırmak amacıyla 1925 yılında bir grup iş adamı bir araya gelerek bir liman şirketi kurmaya karar vermişlerdi.⁵⁷⁶

Trabzon Limanı'nda tahmil ve tahliye işlerini düzene koymak gayesiyle bir araya gelen Trabzonlu sermayedarlar, bu işle meşgul olmak üzere Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi, Sanayi ve Maden Bankası ve Trabzon Limanı Mavnacıları tarafından teşkil ettikleri şirketin nizamnamesini 1925 yılının Ağustos ayı başında Ticaret Vekâletine göndermişlerdir.⁵⁷⁷ Bakanlar Kurulunun 30 Eylül 1925 tarihli ve 2615 sayılı kararı ile onaylanan şirketin kurucuları Pirinççizade Zekeriya, Müderriszade Süleyman Şahabeddin, Levendzade Faik, Aliyazıcızade Arslan, Arapoğlu Hacı Ahmet, Murathanzade Bahri, Ali Çavuş oğlu Nuri ve Hacı Kamiloğlu Hasan Efendilerdir.⁵⁷⁸ Bakanlar Kurulunca tasdik edilen şirket nizamnamesi 1925 yılı Teşrin-i Evvelinde (Ekim) Cumhurbaşkanlığına sunulmuştur. Nizamnamenin burada onaylanmasının ardından şirketin 20 gün sonra faaliyete başlayacağı ilan edilmiştir.⁵⁷⁹ 50 bin lira sermaye ile teşkil olunan şirketin, kuruluş amacı, idari kadrosu ve açık adresi aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.⁵⁸⁰

⁵⁷⁶ **Cumhuriyetin Onuncu Yılında İktisat Meyanında...**, s. 69

⁵⁷⁷ **Yeniyol**, 4 Ağustos 1341

⁵⁷⁸ **BCA**, 030.18.01/ 016.64.10.01

⁵⁷⁹ **Yeniyol**, 29 Teşrin-i Evvel 1341

⁵⁸⁰ Odabaşıoğlu, a.g.e., s. 116-117

Tablo 42: Trabzon Liman İşleri İhissarı Türk Anonim Şirketi

Şirketin İsmi	Trabzon Liman İşleri İhissarı Türk Anonim Şirketi
Tesis Tarihi	1925
Sermayesi	50.000 TL
Gayesi	Trabzon limanında gemilere tatlı su vermek, yolcu ve yolcu beraberindeki eşyanın dışında gelen tüccarı ve ağır eşyaların yükleme, boşaltmaları, dalgıçlık tahliyesi
Müddeti	30 yıl
Merkezi	Trabzon'da İskele Caddesi
Telgraf Adresi	Liman Trabzon
Meclis-i İdare Reisi	Hacı Kadızade Arif Efendi
Reisi	Hacı Rüştüzade Zekeriya Bey
Reis Vekili	Sofuzade Kamil Bey
Azalar	Müderrişzade Süleyman Bey
	Murathanzade Bahri Bey
	Hacı Bilalzade Bilal Bey
Şirketin Genel Müdürü	Faik Bey
Muhasebecisi	Hasan Bey
Kâtibi	Hakkı Bey
Veznedar	Mahmut Bey

Kaynak: Odabaşıoğlu, a.g.e., s. 116-117

Trabzon Liman İşleri İhissarı Türk Anonim Şirketi, kuruluşundan birkaç yıl sonra idari kadrosunda bazı değişiklikler yapmak zorunda kalmıştır. Zira 1927 yılına kadar Genel Müdür Faik Bey tarafından yönetilen şirketin en büyük ortağı ve Meclis-i Umumi Reisi Arif Sayıl'ın 1927'de milletvekili seçilmesiyle birlikte şirket⁵⁸¹ yönetim kurulu başkanlığına Arif Sayıl'ın kardeşi Mahmut Sayıl, Genel Müdürlüğü de Süleyman Mahir Bey⁵⁸² (Durukan) getirilmiştir.⁵⁸³ Süleyman Mahir Bey, şirketin kuruluşundan birkaç yıl sonra başladığı bu görevi şirketin feshedildiği tarihe kadar sürdürmüştür.

Kuruluş ve teşkilatlanma sürecini atlatan şirket, daha önceden limanda çalışan mavnacıları bir anda tasfiye etmeyip onları da şirkete ortak yaparak bir çeşit hassasiyet

⁵⁸¹ Şirket, idari kadrosunda yaşadığı değişikliğin yanı sıra 1930 yılında nizamnamesinde de bir değişiklik yapmak zorunda kalmıştır. Bunun sebebi ise 1925 tarihli nizamnamenin 10'ncu maddesinde “*gemilerden tahliye olunan emtianın şirkete teslimi rüsumat antrepolarına teslimi mahiyetinden olup badetteslim rüsumat dairelerine karşı acenteler mesuliyetten kurtulacaktır*” ifadesi yanlışlıkla kurtulamayacaktır yazıldığı anlaşıldığından mezkûr kelimenin “kurtulacaktır” şeklinde tashihi İktisat Vekâleti'nin 10.2.1930 tarihli teklifi üzerine kabul edilmiştir. **BCA**, 030.18.01.02/15.77.15

⁵⁸² Müderrişzade Süleyman Mahir Bey: 1889'da Trabzon'da doğmuştur. Merzifon'da Türkçe eğitimi veren ve ilim için çalışan “ünlü “Müderrişzade” ailesine mensuptur. Biraderi de kendisi gibi müftülük yapmaktadır. Kendisi Trabzon Liman Şirketi'nin kurulması için büyük çaba harcamış ve 1928'de bu şirketin başkanı olmuştur. Daha önce 5 yıl boyunca idare meclisi başkanlığı yapmıştır. Zeki, a.g.e., s.570.

⁵⁸³ Rahmi Çiçek, “Cumhuriyet Dönemi Millî İktisat Uygulamalarına Bir Örnek: Trabzon Liman İşleri İhissarı Türk Anonim Şirketi”, **Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi**,(12) Bahar 2012, s. 150

göstermiştir. Ayrıca bunların içinde işinde uzman ve liyakatli olanlar da memur, kayık reisi vb. görevlere getirilerek istihdam edilmiştir. Böylece limandaki hizmetler organize ve süratle yürütölmeye başlandı.⁵⁸⁴ Şirketin kuruluşundan birkaç yıl sonra şehre gelen bir gazeteci, şirketten söz ederken şu ifadeleri kullanmıştı: “*Trabzon’da şayan-ı bahis bir teşekkül de Trabzon Liman Şirketi’dir. Bu şirket, her yerdeki emsalinden fazla memlekete müfit olmuştur. Kuvvetli motorlarıyla, tahmil, tahliye işlerindeki ciddi ve seri mesaisi ile halk, bu şirketten çok memnundur.*”⁵⁸⁵ Ulusal basında dahi hakkında övgüyle söz edilen şirketin kuruluşundan sonra liman işlerinde görölen değışiklikler şunlardı:

- Şirket, ilk iş olarak limanda intizamı temin etmiş, vapurlar vakti zamanında yükleme ve boşaltma yapmaya başlamıştır.
- Mavnalar şirketin tedarik ettiğı motorlarla çekilmeye başlandığından işler eskiye nispetle daha süratli yapılır olmuştu. Zira bir motor, bozuk havalarda dahi 2-3 mavnayı birden arkasına takarak Değirmendere veya Moloz’dan limana gelmeye başlamıştı. Oysa şirket kurulmadan evvel bu işi o süratte görmeye imkân yoktu.
- Şirket yetkilileri, liman işlerine dair talepleri yerine getirecek mesul ve Hükûmetin murakabesi altında bir teşekkül meydana getirmişlerdir.⁵⁸⁶

Trabzon Limanı’nda yapılan tahmil ve tahliye işlerine düzen getiren şirket, 1933 yılına gelindiğinde yıllık olağan kongresini yaparak yeni idare meclisini seçmiştir. İdare meclisine Süleyman Mahir, Pulathanelizade Celal, Mahmut Tahsin, Yahyareiszade Zekeriya, Ateşoğlu İbrahim Beyler intihap edilmiştir. İdare meclisi riyasetine Süleyman Mahir Bey getirilmiştir.⁵⁸⁷

1.6.3.2.2. Şirketin Mâli Vaziyeti ve Personel Kadrosu

Limana gelen ticari değere sahip malları yükleme ve boşaltma işini üzerine alan Trabzon Liman Şirketi, yaptığı faaliyetlere karşılık tüccardan %10 oranında para talep ediyordu.⁵⁸⁸ Yani 1.000 liralık bir malın yükleme işinden şirkete kalan meblağ 100 liraydı.

⁵⁸⁴ Öksüz ve diğerleri, a.g.e., s.119

⁵⁸⁵ Cumhuriyet, 23 Kânun-ı Evvel 1929

⁵⁸⁶ Cumhuriyetin Onuncu Yılında İktisat Meyanında..., s. 70

⁵⁸⁷ Akın Mecmuası, (25), Trabzon: İstikbal Matbaası, 1933, s.32

⁵⁸⁸ Başkaya Özel Arşivi, Trabzon 1928

Aşağıdaki makbuzda verilen bilgilere bakıldığında bu durum hakkında daha gerçekçi bir fikir edinilebilir.

Tablo 43: Liman Şirketine Ait 18 Teşrin-i Sâni 1928 Tarihli Bir Makbuz

Trabzon Liman İşleri Şirketince Ahz Edilen Nakliye Ücuratına Mahsus Makbuzdur							
Mülahazat	Cins-i Eşya	Fiyatı Kuruş	Kilosu	Parça/Adet	Nakliye ücuratının nevi		
Değirmendere					Hamaliye Para/ Kuruş	Tahliye para/ Kuruş	Tahmil para /kuruş
	Fındık	100	26.160	727			2.616
	Narmanzade Mehmed Efendi'den bervec-i bala yalnız ikibin altiyüz on altı kuruş alınmıştır						2616

Kaynak: Başkaya Özel Arşivi, Trabzon 1928

Makbuzda da görüldüğü gibi liman şirketi tüccarlardan, yükledikleri malın %10'nu nispetinde bir ücret talep ediyordu. 1929 yılına gelindiğinde fiyatlarda her hangi bir artış yaşanmamıştır.⁵⁸⁹ Zira aşağıda verilen tablo bu tespitimizi doğrulamaktadır.

Tablo 44: Liman Şirketine Ait 23 Haziran 1929 Tarihli Bir Makbuz

Trabzon Liman İşleri Şirketince Ahz Edilen Nakliye Ücuratına Mahsus Makbuzdur							
Mülahazat	Cins-i Eşya	Fiyatı Kuruş	Kilosu	Parça/Adet	Nakliye ücuratının nevi		
-----					Hamaliye Para/ Kuruş	Tahliye para/ Kuruş	Tahsil para /kuruş
	Fındık	100	1280	16			28
	Narmanzade Mehmed Efendi'den bervec-i bala yalnız yüz yirmi sekiz kuruş alınmıştır. 23 Haziran 1929						128
Veznedar: M. Celal				Muhasebe Müdürü: Mahmut			

Kaynak: Başkaya Özel Arşivi, Trabzon 1929

50 bin lira sermaye ile 1925 yılında kurulan Trabzon Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi'nin genel olarak mali durumuna bakıldığında şirketin, bu konuda hiçbir zaman iç açıcı bir seviyeye gelemediğini söyleyebiliriz. Bu sebeple şirketin kongre ve toplantıları genelde gergin ve elektrikli geçirdi. Şirket, kuruluşundan hemen sonra diğer anonim şirketlere de yapıldığı gibi devlet denetimine tabi tutulmuştur. 1932 yılında Trabzon Defterdarlığı ve İktisat Vekâleti'nin ortaklaşa yürüttüğü bu denetimler sonucunda elde edilen göstergeler, tablo haline getirilerek aşağıda ifade edilmiştir.⁵⁹⁰

⁵⁸⁹ Başkaya Özel Arşivi, Trabzon 1929

⁵⁹⁰ BCA, 490,01/ 1453. 21. 1.

Tablo 45: 1932 Yılı İtibarıyla Liman Şirketinin Mâli Durumu

Türk Lirası	
50.000	Sermayesi tamamı tediye edilmiştir
3.881	1931 senesi nihayetindeki ihtiyat akçesi
5.000	Maliye hissesinin miktarı
5.000	Sanayi ve Maden Bankası'nın hisse miktarı
14.700	1931 senesinde temin ettiği kâr miktarı
30	Beher içtima için reise verilen hakkı huzur
25	Beher içtima için azaya verilen hakkı huzur
21.160	1931 senesi bilançosuna nazaran mevcut kayıkların kıymeti
2.280	1931 senesi bilançosuna nazaran demirbaş eşyası
39.366	1931 senesi bilançosuna nazaran nakit ve bankalardaki hesabı cariler yekûnu

Kaynak: BCA, 490,01/ 1453. 21. 1.

Tabloda verilen rakamlara bakıldığında şirketin mali açıdan hiçbir problem yaşamadığı görülmektedir. Fakat 1932 yılında Trabzon Defterdarlığı tarafından şirket merkezinde yapılan denetimler neticesinde şirketin ekonomik durumu hakkında daha ayrıntılı bilgiler elde edilmiştir. Buna göre 1932 tarihi itibarıyla şirketin 8.178 lira 75 kuruş alacağı bulunuyordu. Bu rakamın 4.713 lirası Halikanlı Aşireti'nin vapur ücretiydi. Şirketin alacaklı olduğu bir diğer kişi ise 3.103 lira ile Şirket Meclis-i İdaresi Reis Vekili Mollamehmet oğlu Süleyman Reis'in borcuydu. Geri kalan miktar ise diğer muhtelif kişilere aitti. Aynı yıl içinde şirket memurlarına 500 liraya yakın bir meblağ avans olarak dağıtılmış, bu paranın 300 lirası Meclis-i İdare Reisi Süleyman Mahir Bey tarafından tahsil olunmuş geri kalan paranın 112 lira 75 kuruşu Muhasebeci Mahmut Bey'e avans olarak verilmiş ve son olarak 90 lira kadar da muhtelif kişilere avans olarak dağıtılmıştır. Trabzon Liman Şirketi'nin hesapları ile ilgili verilen bilgilere göre şirket, Arap Reis isimli bir şahıstan kereste satın almak için 120 lira avans vermesine rağmen henüz kereste satın alamadığı gibi parasını da geri alamamıştı.⁵⁹¹

Trabzon Liman Şirketi ile ilgili yapılan tetkiklerde şirketin bazı yanlış ve eksik beyanlarına da rastlanmıştır. Buna göre şirket, 1931 yılı hesaplarında kendisine ait aktif durumda olan 74 kayak, 2 motor olduğunu göstermişse de defterdarlık tarafından yapılan incelemede bu sayının 47 faal çapar, 2 motor haricinde, 3 ayrı çapar ve 4 mavna ve 15

⁵⁹¹ BCA, 490.01/ 1453. 21. 1.

kotradan ibaret olduğu tespit edilmiştir. Bunlardan 12 kotra, 4 mavna, 3 çapar çalışamayacak halde bulunuyordu. Geri kalan 3 kotranın 1 tanesi kullanılamayacak durumdayken diğerleri tamire muhtaç durumdaydı. Tüm bu veriler bir araya getirildiğinde şirket toplam vesaitini 76 olarak gösterirken gerçekte bu rakam 71 idi ve 5 kayık fazladan gösterilmişti. Yapılan incelemelerde şirketin dekovil hattı ile ilgili gösterdiği rakamlarda da usulsüzlük tespit edilmiştir. Buna göre şirketin sabit kıymeti yani demirbaşı listesinde gösterdiği dekovil hattının değeri 796 lira olarak ifade edilmişti. Oysa bu hattın tamamı şirkete ait değildi. Sadece Değirmendere ile Gazhane iskelesi arasındaki hat şirkete aitti ve bunun da kıymeti 182 liraydı. Geriye kalan 614 lira kıymetindeki hat, Gümrük İskelesi'nin malıydı. Bu durumun ortaya çıkması üzerine yetkililer, şirketin gösterdiği rakamın haricinde kalan 614 lirayı şirketin zarar hanesine yazılmasını uygun görmüşlerdir.⁵⁹²

Trabzon Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi'nde en fazla tartışma yaratan mesele, "hakkı huzur" adı altında şirket yöneticilerine yapılan ödemelerdi. Bu ödemeler şirket toplantılarına katılan ve yetkili olarak imza atan yöneticilere yapılıyordu. Fakat bazı şirket yöneticileri, toplantılara katılmadığı halde hakkı huzur bedeli alıyordu. Zira Trabzon Defterdarlığı'nca yapılan incelemelerde Şirket Meclis-i İdare Reis Vekili Mollamehmet oğlu Süleyman Reis'in 14 Haziran 1931 tarihinde İstanbul'a gittiği 16 Temmuz 1931 tarihinde döndüğü aynı kişinin 3-4-8-15- 27 Haziran 1931 ve 6-12-21-27- 29 Temmuz 1931 tarihinde meclis-i idare toplantılarının 15 ve 27 Haziran ile 6 ve 12 Temmuz tarihlerinde yapılanlara katılmamasına rağmen hakkı huzur aldığı tespit edilmiştir. Süleyman Reis ayrıca 2-10-6-25 Ekim 1931 tarihli toplantıların 16 Ekim tarihinde yapılanına katılmadığı halde, iştirak etmiş gibi gösterilmiştir. Bu kişinin aynı zamanda koyun tüccarı olması nedeniyle 12 Aralık 1931'de Gümüşhane'ye gittiği ve 27 Aralık 1931'de geri geldiği halde 7-13-24-29 Aralık tarihindeki toplantıların 13 ve 24 Aralık tarihlerinde yapılanlara katılmayıp hakkı huzur bedeli aldığı anlaşılmıştır.⁵⁹³ Böylece toplam 150 lira hakkı huzur parası alan Süleyman Reis, haksız kazanç sağlayarak şirketi zarara sokmuştu. Hakkı huzur meselesi, şirketin 1932 yılı kongresinde de gündeme gelmiştir. Son derece gerilimli bir ortamda cereyan eden kongrede bazı hissedarlar, hakkı huzurların daha önceki yıllarda olduğu gibi ayda 4 toplantı yapılmak şartıyla her toplantı için başkana 30 ve azalara 25 kuruş üzerinden verilmesini teklif etmişlerdi. Fakat bu teklif,

⁵⁹² BCA, 490.01/ 1453. 21. 1.

⁵⁹³ BCA, 490.01/ 1453. 21. 1.

salonda tansiyonu bir anda yükseltmiş, Maliye Vekâleti ile Sanayi ve Maadin Bankası mümessilleri ve diğer memurlar tarafından şiddetli bir şekilde itiraz görmüştür. Bu şiddetli muhalefete rağmen hakkı huzurların yine eskisi gibi verilmesi karar altına alınmıştır. Bunun üzerine adı geçen temsilci ve mümessiller ile şirket hissedarları arasında kaba bir lisanla büyük çaplı tartışmalar meydana gelmiştir.⁵⁹⁴

Liman Şirketi'nin hesapları üzerinde yapılan incelemelerde şirket yöneticilerine hiç gereği yokken avanslar dağıtıldığı tespit edilmiştir. Zira şirket, tarifesini tasdik ettirmek, gümrük ve şirket hamaliye ücret tarifeleri hakkında görüşmeler yapmak üzere Ankara'ya giden Meclis İdare Reisi Süleyman Mahir Bey'e 400 lira avans vermişti. Yapılan incelemede bu gezinin şirkete hiçbir fayda sağlamadığı belirtilirken bu konuda şirket yetkililerinden izahat isteneceği ifade edilmiştir. Trabzon Liman Şirketi'nin hesap bilançosu üzerinde yapılan tetkikler sonucunda şirketin kâr ve zarar durumu üzerinde genel bir değerlendirme yapılmıştır. Bu değerlendirmeye göre şirketin başlıca zarar ettiği başlıklar, işletme, icar, kırtasiye, masarîf-ı umumiye, müstehlik eşya ve ücretler hesaplarıydı.⁵⁹⁵

Trabzon Defterdarlığı tarafından 14 Nisan 1932 tarihinde yapılan tetkiklerde şirket hesaplarında bazı düzensizlikler olduğu ortaya çıkmıştır. Mali konularda iyi idare edilmediği açıkça ortada olan şirketle ilgili 1932 tarihinde yazılan bir başka raporda da şirketin yapmış olduğu hizmetler ele alınmıştır. Raporda verilen bilgilere göre şirket, 1925 tarihli imtiyaz sözleşmesinde kendisine devredilen gemilerin tamir ve boyanması için gerekli mahalleri kuracağını vaat etmişse de bu konuda hiçbir çalışma yapılmamıştı. Yani Şirket, kuruluşundan bu yana nakliye araçlarında hiçbir yenilik yapmamış, hatta mevcut köhne çaparların tamiri için esaslı bir tezgâh mahalli dahi vücuda getirmemişti. Şirketin sekiz sene zarfında yaptığı yegâne iş, cer için (?) kullanılan iki tonluk küçük bir motor almaktan ibaretti. Eski ve yetersiz vesaitle liman hizmetlerini yürüttüğü belirtilen şirkete yönelik bir diğer eleştiri ise yükleme-boşaltma işlerindeki düzensizlikti. Zira kuruluş nizamnamesinin 4'ncü maddesine göre şirket, tüccar ve kumpanyaların gece ve gündüz ihtiyaçları için işçi teminine mecburdu. Oysa bu konuda yaşanan gelişmeler hiç de nizamnamede yazıldığı gibi değildi. Zira şirket, liman dâhilinde ancak 13-14 çapar bulundurmakta ve bu vesait, gemilerin tahmil ve tahliyesine kâfi gelmediğinden tüccar

⁵⁹⁴ **Reklam**, 4 Nisan 1932

⁵⁹⁵ **BCA**, 490.01/ 1453. 21. 1.

eşyası gemilerde veyahut iskele üzerinde saatlerce ve bazen de günlerce beklemekteydi. Ayrıca şirket, amele yevmiyesinden tasarruf etmek için gemi ambarlarında ve çapar dâhilinde çalıştırdığı amele miktarını da asgari dereceye indirmişti. Mesela bu durumun sonucu olarak 1 Ocak 1932 tarihinde gemilere yükleme yapmak üzere iskele üzerine getirilen tüccar eşyası, çapar miktarının azlığından o gece saat yirmi dörde kadar iskele üzerinde kalmış ve yağın yağmurdan pastırma, fasulye vesair mallar bozulmuş, mal sahibi tüccar büyük zarara uğramıştır. Oysa bu tarihte şirketin elinde 17 çapar mevcuttu fakat işçi ücretlerinden tasarruf etmek için bunları çalıştırmıyordu.⁵⁹⁶

1932 tarihli raporda, şirketin yüksek fiyatlar belirlediği ve mâli konularda çok vurdumduymaz bir tavır içinde olduğu beyan edilmiştir. Zira raporda verilen bilgilere göre uygulanan yükleme ve boşaltma tarifeleri oldukça yüksekti. Bu tarifeler belirlenirken ilgili komisyona her defasında senelik bilançolarını göstererek zararda olduğunu bildiren şirketin hesap defterlerinde birçok fuzuli masraf kalemleri bulunuyordu. İdari ve mâli yönetimindeki aksaklıklar nedeniyle İktisat Vekâleti 14 Mart 1928 ve 12 Ağustos 1930 tarihlerinde şirkete iki kere ihtarda bulunmuştu. Bu uyarılarda, bu şekilde yönetilmeye devam edilirse şirketin İktisat Vekâleti'nce feshedilebileceği belirtiliyordu. Adı geçen rapora göre şirketin 1932 yılı itibarıyla deniz ve kara personel kadrosu şu şekildeydi.⁵⁹⁷

Tablo 46: 1932 Yılı İtibarıyla Liman Şirketi Deniz Kadrosu

Deniz Kadrosu			
Esami	Maaşı Lira	Muavin Aylığı Lira	Gemici Aylıkları Beher Gemici 50 Liradan
Rüstem Reis	80	60	
Mahmut “	80	60	100
Ömer “	80	Kayıta muavin yok	100
Ali “	70	Kayıta muavin yok	100
Osman “	70	60	100
Abdullah “	80	60	100
Murat “	80	60	100
Hasan “	80	60	100
Paşa “	70	60	100
Emrullah “	80	60	100
İsmail “	80	60	100
İsmailoğlu Emrullah	80	60	100
Mustafa Reis	80	60	100
Hüsnü “	75	60	100
Salih “	80	60	100
Mehmet “	80	60	100
Kara Mehmet “	75	60	100
Osman Reis	70	60	100
Motor Reisi Halil	85	70 bir makinist	60 bir gemici
Yekûn	1475	1030	1760
Muavin Aylığı	1030		
Gemicilerin Aylığı	1760		
Yekûn Umumi	4265		

Kaynak: BCA, 490.01/ 1453. 21. 1

⁵⁹⁶ BCA, 490.01/ 1453. 21. 1.

⁵⁹⁷ BCA, 490.01/ 1453. 21. 1.

Tablo 47: 1932 Yılı İtibarıyla Liman Şirketi Kara Kadrosu

Kara Kadrosu		
Esami	Vazifesi	Maaşı Lira
Selahattin Bey	Müdürü Umumi	120
Mahmut Bey	Muhasebe Müdürü	100
Selahattin Bey	Muhasebeci Muavini	60
Mehmet Efendi	Veznedar	85
Naci Efendi	Veznedar Muavini	50
İhsan Efendi	Odacı	40
Süleyman Efendi	İskele Muamelat Memuru	100
İlyas Efendi	İskele Muamelat Memuru Muavini	85
Temel Efendi	Odacı	50
Salih Reis	İskele reisi	85
Salim Reis	İskele reisi	85
Mehmet Efendi	Teslim ve tesellüm memuru	60
Mehmet Efendi	Kapıcı	70
Süleyman Reis	Kapıcı	85
Niyazi Reis	Kapıcı	60
Nuri Reis	Kapı Memuru	85
Hafız Efendi	Teslim ve tesellüm memuru	60
Harun Efendi	Teslim ve tesellüm memuru	40
Hasan Efendi	Ambar kâtibi	70
İsmail Efendi	Ambar Memuru	85
Ahmet Usta	Marangoz	70
İdris Reis	Marangoz	70
Mehmet Çavuş	Ambar memuru	70
Kalafat Temel		60
Osman Reis	Değirmendere İskele Reisi	85
İbrahim Reis	Değirmendere muamelat memuru	95
Muhittin Reis	Değirmendere İskele Reisi	95
Şükrü Reis	Değirmendere İskele Reisi	95
Hüseyin Reis	Tahsildar	85
Esat Reis	Değirmendere Odacısı	50
Aslan Reis	Kontrol Memuru	85
Yakup Reis	Mumhaneönü muamelat memuru	95
Mehmet Reis	Teslim ve tesellüm memuru	50
Temel Ağa	Mumhane önü muamelat memuru	70
Hüsnü Reis	Mumhane önü muamelat memuru	85
Hayri Efendi	Odacı(Mumhane önü)	40
Hamdi Reis	Odacı(Mumhane önü)	40
Mustafa Reis	İskele Reisi	80
Mesut Reis	İskele Reisi	90
Ahmet Yahya	Tahmil ve tahliye memuru	85
İsmail	Tahmil ve tahliye memuru	70
Seyfettin Efendi	Teslim ve tesellüm memuru	85
Katipoğlu Süleyman	Teslim ve tesellüm memuru	50
Hakkı Bey	Meclisi İdare Kâtibi	70
Hamdi Salih	Teslim ve tesellüm memuru	60
Celepoğlu Mustafa	Amele Başı	85
Beheri(60) liradan Gümrük Hamalı Maaşı		720
Yekûn		4100

Kaynak: BCA, 490.01/ 1453. 21. 1

Raporda verilen bilgilere bakıldığında Trabzon Liman Şirketi'nin⁵⁹⁸ personel sayısının hiç de az olmadığı görülmektedir. Memur ve işçi kadrosunun oldukça fazla olduğu şirkette aylık 8 bin liranın üzerinde maaş ödemesi yapıldığı dikkat çekmektedir. 50 bin lira

⁵⁹⁸ 1935 yılına gelindiğinde Trabzon Liman Şirketi'nin elinde 200 ton eşyayı çekme kuvvetini taşıyan 3 motor ile her biri 10 tondan 15 tona kadar hacmi kapasitesince 48 tane çapar ve bunları icabında onarmak veya yenilerini yapabilmek üzere bir de atölyesi vardı. Şirketin 1935 yılı itibarıyla toplam personel kadrosu 117 kişiden oluşuyordu. **BCA**, 030.10/ 65.433.4.

sermaye ile kurulan bir şirketin aylık 8 bin lira maaş dağıtması onun ekonomik olarak ne kadar kötü idare edildiğinin de bir göstergesidir. Zaten ilerleyen yıllarda ortaya çıkacak gelişmeler, şirketin bu kötü idare tarzını daha açık bir surette ortaya koyacak ve şirketin devredilme süreci başlayacaktır.

1.6.3.2.3. Şirketin Feshi

Trabzon Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi'nin feshedilmesi ile ilgili süreç 1932 yılında başlamıştır. Zira yukarıda zikredilen raporda da ifade edildiği üzere mali durumu ve keyfi yönetimi nedeniyle İktisat Vekâleti tarafından iki kez uyarılan şirketin bu durumunu düzeltmediği takdirde feshedileceği daha 1932 yılında bildirilmişti. Fakat bu uyarılara rağmen her hangi bir gelişme olmadığı gibi halk arasında şirketin faaliyetleri ile ilgili sık sık şikâyetler ortaya çıkıyordu. Bu şikâyetler yüksek fiyat ve halktan gelişigüzel para talep edilmesi noktasında birleşiyordu.⁵⁹⁹ Örneğin şirkete bağlı bulunan kayıkçıların halktan tarife haricinde para talep etmeleri ve zamanla bu taleplerin ve şikâyetlerin basına yansması şirketin güvenilirliğini ve itibarını zedeliyordu.⁶⁰⁰

Tüm bunların yanında şirketle ilgili en olumsuz gelişme 14 Şubat 1936 tarihinde meydana gelmiştir. Zira bu tarihte Trabzon Limanı'nda çok feci bir deniz kazası yaşanmıştır. 14 Şubat günü limanda bulunan İzmir Vapuru İstanbul'a yük ve yolcu yüklerken İstanbul'dan gelen Aksu Vapuru limana yaklaşıyordu. Bu sırada patlak veren fırtınada Aksu Vapuru, yolcuları gemiden inmemeleri için uyarılırken İzmir Vapuru için bu uyarı yapılmamıştır. Bunun sonucunda fırtınaya kapılan 9 kişi hayatını kaybetmiş ve ölenler arasında Trabzonlu genç elektrik mühendisi Arslan Bey'in de olduğu ortaya çıkmıştır. Kaza sonucunda ortaya atılan iddialardan biri de Trabzon Liman Şirketi'nin olayda kusurlu olduğuydu. Bu durum, zaten Trabzon kamuoyunda olumsuz bir prestije sahip olan şirketin bir kez daha varlığının sorgulanmasına yol açmıştır. Dönemin Trabzon basını, Liman İdaresi'nin İzmir Vapuru'na gerekli uyarıyı yapmamasını sert bir dille eleştirecek ve böylece şirket, şehirde hedef haline gelecektir.⁶⁰¹

Kazanın hemen ardından Üçüncü Umum Müfettişlik tarafından bir soruşturma başlatılmıştır. Soruşturma ile ilgili olarak Ankara'ya bilgi veren Umum Müfettiş Tahsin

⁵⁹⁹ Celal Bayar'ın Şark Raporu, Haz: Nejat Bayramoğlu, 2. Baskı, İstanbul: Kaynak Yayınları, 2009, s. 119

⁶⁰⁰ "Liman Kayıkçıları", Halk, 2 Ağustos 1934

⁶⁰¹ Yeniyol, 15 Şubat 1936

Uzer'in 19 Şubat 1936 tarihli mektubu, bize hem kaza hem de Trabzon Liman Şirketi'nin mevcut durumu hakkında bilgiler vermektedir. Söz konusu mektupta şu ifadeler yer verilmiştir:

“Mühendis Arslan ile 7 vatandaşın boğulmalarına mucip olan deniz hadisesinde Liman idaresinin ihmal ve kusuru olduğu hakkında halk lisanından acı tenkitler işittim. İşin mahiyetini anlamak için müfettişlik refakatine verilen Kurmay Yarbay Ahmet Cevat'ın riyasetinde bir tahkik komisyonu teşkil ettim... Trabzon'a çok ızdırap veren bu vakanın tekevvülünden ne gibi şeylerin sebep olduğunu anlamak için tetkikat yapmaktayım. Mahalli Hükûmetin suni taksiri olmayan bir takım kanuni ve usulü mevzuatın bu acı hadiseye saik olduğunu anladım.

Bu sebepleri böylece hulasa edebilirim:

- 1.Liman idaresinde bu gibi hadiselerle karşı hiçbir tahlis vasıtası yoktur.
- 2.Trabzon elektriği gibi mebzul bir memleket iskelesinde ne projektör ve ne de uzak yakın mesafeyi tenvir edebilecek kuvvetli lambalar konulmamıştır.
- 3.Trabzon ve hinterlandı postalarını ve kolilerini gelip giden vapurlara verecek, aynı vapurlarla gelen postaları alıp şehre götürme vazifesi artırma ve eksiltme kanunu mucibince asgari bir fiyatla müteahhide ihale edilmiştir. Ayda 120 liraya bu büyük işi deruhte eden müteahhit hiç değilse az ziyan etmek için vapur geldikçe kundura boyacılarından, fırıncı çıraklarından kürek çekebilecek acemi adamları 20-25 kuruş ücretle tutarak vazifesini görmek yolunu itiyat mecburiyetindedir.”⁶⁰²

Liman Şirketi, Üçüncü Umum Müfettişliğin yaptığı tahkikattan aklanarak çıksa da, bu olay sonrasında güvenilirliğinden çok şey kaybetmişti. Tam da bu süreçte Ankara'dan gelen haberler, mali durumu kötü, itibarı zayıf durumda olan şirketin fesih sürecinin resmen başladığını gösteriyordu. Zira 1937 yılında Başbakanlığa atanan Celal Bayar'ın fikir önderliğini yaptığı Denizbank projesi hayata geçiriliyor ve ülke genelindeki bazı liman şirketleri de bu idareye devrediliyordu. Bu kapsamda idareye devredileceklerden biri de Trabzon Liman Şirketi'di. Zira Denizbank'ın kuruluş kanununun dördüncü maddesi, daha önce tesis edilmiş olan İstanbul, İzmir ve Trabzon Liman Şirketleri'nin bankaya devri ile ilgiliydi.⁶⁰³

Ankara'da bu gelişmeler yaşanırken Trabzon Liman Şirketi, Avrupa'dan yeni makineler satın almak için girişimler yapıyordu. Bu kapsamda şirket, 6 ton kaldırma kuvvetinde elektrikle çalışan ve 60 metre üzerinde müteahrik vinç ile saatteki hızı 14 mil

⁶⁰² **BCA**,030.10/71.464.17

⁶⁰³ Bu maddeye göre; Denizyolları ve Akay işletmeleri ile Fabrika ve Havuzlar İdaresi, İstanbul, İzmir ve Trabzon Liman İşletme İdareleri, Tahlisiye Umum Müdürlüğü, devlet inhisarı altında bulunan İstanbul limanında kılavuzluk ve römorkörcülük ve diğer Türkiye sahillerinde kılavuzluk işlerini idare eden Kılavuzluk ve Römorkörcülük Müdürlüğü ve Van Gölü İşletme İdaresi, hususî kanunlarla kendilerine verilmiş olan inhisar ve imtiyazlar ve her nevi haklar ve vecibeler ile bu kanunun hayata geçmesiyle birlikte Denizbank'a intikal ediyordu. **T.C.Resmi Gazete**, 30 Kanun-ı Evvel 1937

süratinde olan Penta marka bir motoru İsveç'ten sipariş ettirmiştir.⁶⁰⁴ Şirket, bir yandan bu çalışmaları yaparken diğer yandan mevcut tüzük gereği yıllık kongresini toplamıştır. Daha önceki yılların aksine oldukça durgun ve tartışmalardan uzak bir şekilde gerçekleştirilen kongre, basında şu şekilde yer almıştır:

“Her yıl tesanütsüzlük eseri olarak çok velveleli, çok münakaşalı, adeta mahkemelik olacak derecede rekabette yıllık toplantı yapmakta olan Trabzon Liman Şirketi bu yıl çok mütesanit, çok sakin bir kongre yaptı. Beş altı yıldan beri şirketi idare eden 1 milyon küsur liralık iş devreden ve yüzlerce memur, ameleli ile binlerce ailenin geçim kaynağı olması hasebi ile mühim bir teşekkül olan böyle bir şirketin bugün otoritesini ve randımanının iyi dereceye çıkarmakta ve bugünkü tesanütü tesise muvaffak olmakta çok gayret gösteren Bay Süleyman Mahir'in ittifakla riyasete seçilmesi takdirler karşılanmıştır.”⁶⁰⁵

Bu kongrenin hemen ardından şehir gazetelerinde Trabzon Limanı'nın devletleştirileceğine dair haberler yer almaya başlamıştır. Bu haberlere göre Trabzon Liman Şirketi devlet tarafından satın alınacaktı,⁶⁰⁶ bunun için bir kanun layihası hazırlamaktaydı ve yakında satın alma müzakerelerine Ankara'da başlanacaktı. Gerekli işleri organize etmek ve Trabzon Limanında tetkiklerde bulunmak üzere İstanbul Liman İşletme İdaresi memurlarından Saffet ve Asaf Beyler Trabzon'a gelecekti.⁶⁰⁷

Devletleşme süreci bu şekilde başlayan şirketin idare heyeti, bu gelişmeler üzerine 14 Ağustos 1937'de olağanüstü bir toplantı gerçekleştirme kararı almıştır. Bu karar gazetelerde şu şekilde ilan edilmiştir:

“Trabzon Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi İdare Meclisi Riyasetinden:
Aşağıda yazılı ruznameyi müzakere etmek üzere şirket hissedarları Heyet-i Umumiyesi 14 Ağustos 1937 tarihinde müsadif Cumartesi günü saat 10'da Trabzon'da şirket merkezi binasında fevkalade olarak içtima edeceklerdir. Hissedarlar içtima gününe takaddüm eden 10 gün zarfında sahibi bulundukları hisse senetlerini Ankara Maliye Vekâletine ve Sümerbank merkezine, Trabzon'da şirket idare merkezine tevdi ederek duhuliyeye alacaklar ve bu duhuliyelerle içtimaa iştirak edeceklerdir. Müzakerat Ruznamesi: 3023 numaralı kanuna göre şirketin fesih muamelatının icap ettirdiği bilcümle hukuki ve idari mesail ile bu hususa dair hissedarların vaki olacak teklifleri hakkında karar ittihazi.”⁶⁰⁸

Trabzon Liman Şirketi'nin olağanüstü toplantı yaptığı 14 Ağustos 1937'den bir ay kadar önce şirketin, Denizbank'a devir işlerini takip etmek üzere İstanbul Liman İşleri Müdür Yardımcısı Hamit Saraç⁶⁰⁹ riyasetinde 6 kişilik bir heyet Trabzon'a gelmişti.

⁶⁰⁴ **Yeniyol**, 29 Mayıs 1937

⁶⁰⁵ **Yeniyol**, 31 Mart 1937

⁶⁰⁶ **Yeniyol**, 27 Nisan 1937

⁶⁰⁷ **Yeniyol**, 10 Mayıs 1937

⁶⁰⁸ **Yeniyol**, 3 Temmuz 1937

⁶⁰⁹ Toplantıdan hemen önce basına konuşan Hamit Saraç, şirketin bugüne kadar yaptıklarıyla amacına ulaştığını, tasfiye edildiği takdirde halk arasında konuşulduğunun aksine personel kıyımı yapmayacaklarını, haksız yere kimseyi işten çıkarmayacaklarını beyan etmiştir. **Yeniyol**, 29 Haziran 1937

Sonuçta 14 Ağustos 1937 tarihinde beklenen toplantı yapılmış ve şirketin feshine karar verilmiştir. Ardından tasfiye memurluklarına Trabzon İş Bankası Muamelat Amiri Adnan Ahıska ile İstanbul Liman İşletmesi Memurlarından Süheyl Açman ve Tasfiye murakıplığına Şirket Avukatı Kemal Hatip seçilmiştir. Süleyman Mahir Durukan, Şirket Müdürlüğü'ne ve Celal Pulathaneli de münhal bulunan muhasebeciliğe tayin olunmuştur. Söz konusu fesih toplantısında şirketin 1 Ekim 1937 tarihinde devrinin gerçekleşmesi için 17 Eylül 1937 tarihinde genel kurul toplantısının yapılarak fesih işleminin resmen tamamlanmasına karar verilmiştir.⁶¹⁰ 17 Eylül 1937 tarihinde yapılan toplantıda alınan kararla şirketin hesap, demirbaş ve benzeri mülkiyeti ile taşınır mallarının devri konusunda işlemler tamamlanmıştır.⁶¹¹ Böylece 1925 tarihinde tamamen yerli sermaye ile kurulan şirket, yerini Denizbank'a bırakmıştır. Trabzon Liman Şirketi'ni devralan Denizbank'ın kuruluşu, gelişimi ve faaliyetleri ikinci bölümde ele alınacaktır.

⁶¹⁰ **Halk**, 17 Ağustos 1937

⁶¹¹ Çiçek, a.g.m.,s. 167.

İKİNCİ BÖLÜM

2. 1929 EKONOMİK KRİZİ VE DEVLETÇİ MODELE GEÇİŞTE TRABZON ÖRNEĞİ 1932-1939

2.1. 1929 Ekonomik Krizi ve Türkiye'ye Etkileri

Türkiye’de var olan ekonomik anlayışın değişmesine ve yarattığı travma sebebiyle siyasi ve sosyal bir çok problemin ortaya çıkmasına neden olan 1929 ekonomik krizinin alt yapısı Birinci Dünya Savaşı yıllarında oluşmuştur. Zira Avrupa ekonomisini çok derinden etkileyen savaşın bitiminde tarım işletmelerini, ulaşım ve haberleşme yollarını düzene sokmak, ev ve fabrikaları yeniden inşa etmek gerekiyordu. Bu nedenle savaş sonrasında ihtiyaçlar daha da artmıştı. Üstelik savaş yılları boyunca kaynakların önemli bir miktarının yok oluşu, kaçınılmaz olarak enflasyonu beraberinde getirmişti.⁶¹² Bu durum sonucunda I. Dünya Savaşı sonrası uluslararası piyasalarda fiyatlar hızla düşmüş ve 1921 yılında savaş sonrasında ilk ekonomik buhranı ortaya çıkmıştır. Fakat bu kriz çok fazla uzun sürmemiş 1922-1925 yılları arasındaki süreç, dünya ekonomisinde tekrar bir canlanma dönemi olmuştur. 1926-1927 yıllarına gelindiğinde ise; bazı ülkeler için bir durgunluk dönemi olmasına rağmen, dünya ekonomisinde genellikle hızlı bir gelişme görülmüştür.⁶¹³ Bu büyüme ve gelişme daha çok ABD’nin ekonomik hacminin genişlemesiyle alakalıydı. Zira ABD, Avrupalı güçlerin aksine ekonomik olarak savaştan güçlü bir şekilde çıkmış, savaş sırasında müttefiklerine verdiği borçlar nedeniyle de savaş sonrasında en büyük alacaklı devleti konuma gelmişti.⁶¹⁴ Ayrıca coğrafi özellikleri dolayısıyla geniş bir tarımsal üretim kapasitesine sahip olan ve bunu makineleşip, sanayileşerek iyice geliştiren Amerika’nın bu gelişiminde yüklü devlet borçlarının varlığı bir engel teşkil etmiyordu.⁶¹⁵

⁶¹² Nazif Kuyucuklu, **İktisadi Olaylar Tarihi**, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1982, s.242-243.

⁶¹³ Feyzullah Ezer, “1929 Ekonomik Buhranı ve Türkiye’ye Etkileri Üzerine Bir Değerlendirme”, **Doğu Anadolu Bölgesi Araştırmaları**, 3(2), s. 158.

⁶¹⁴ Fahir Armaoğlu, **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1914-1995**, 15. Baskı, İstanbul: Alkım Yayınları, 2005, s. 216

⁶¹⁵ İstanbul İş Bankası Müdür Muavini Nejat, “Buhran Nerede Doğdu”, **İktisat ve Ticaret Mecmuası**, Yıl:1, (1), Mayıs 1934, s. 18

Amerikan ekonomisinde 1921-1929 yılları arasında otomobil ve endüstri sanayisi alanında yaşanan gelişmeler ve ardından hisse senetlerinin üzerindeki spekülasyonlar ekonomideki canlılığı iyice artırmıştı.⁶¹⁶ Fakat bu yükseliş zamanla yavaşlamaya başlamış, sanayideki üretim düşmüş ve işsizlik artmaya başlamıştır. Bu durgunluk sonucu Newyork Borsasında hisse senetlerinin yoğun bir satış eğilimine girmesi fiyatları aşırı derecede düşürmüş bu da borsanın çökmesine ve 1929 Buhranı'nın başlamasına neden olmuştur.⁶¹⁷ İlk aşamada krizin kurbanı bankalar oldu. Kasalarında bulunan hisse senetlerinin aniden değer kaybı yaşaması bankaları oldukça derinden etkiledi. Ardından uluslararası ticarete kullanılan maddelerde büyük bir değer kaybı yaşanmaya başladı ve bu düşüş, bankalara ikinci darbeyi vurduktan sonra krizin son aşaması olan zirai buhran baş gösterdi.⁶¹⁸

Dünya ekonomi tarihinde “*Kara Cuma*” adıyla anılan 1929 krizi sonucunda uluslararası ticarete büyük bir gerileme yaşanmıştır. Adeta bir domino taşı gibi bütün büyük piyasa ve ekonomileri etkileyen kriz, o güne kadar yaşanmış en büyük ekonomik yıkımdı. Aşağıda verilen tablo, krizin dünya piyasalarındaki yarattığı tahribatı daha açık bir surette göstermektedir:

Tablo 48: 1929-1933 Yılları Arasında Uluslararası Ticaret

Yıl	Değer (milyar lira)
1929	142.5
1930	114.5
1931	81.9
1932	54.9
1933	49.5

Kaynak: BCA, 030.10/166.155.5.2

Dünya piyasalarını sarsan bu büyük kriz, Türk ekonomisini henüz emekleme çağında yakalamıştı. Birinci Dünya Savaşı ve Milli Mücadele yıllarının ardından yaraların sarılmaya başlandığı, nüfus mübadelesi nedeniyle yaşanan boşluğun yeni yeni doldurulmaya çalışıldığı günlerde patlak veren kriz, etkilerini kısa zamanda Türk piyasalarında da göstermeye başlamıştır.

⁶¹⁶Abdulkadir Buluş ve Esra Kabaklarlı,“1929 Ekonomik Buhranı İle Son Dönem Global Krizin Karşılaştırılması”, *Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 13 (19), s.2

⁶¹⁷ Ezer, a.g.m.,s. 158

⁶¹⁸ H. Hüsni, “İktisadi Buhran”, *İktisat ve Ticaret Mecmuası*, 1(1), Mayıs 1934, s. 26

Aslında Türkiye 1929 yılına oldukça iyimser bir havada girmişti. Bunun en büyük nedeni iklimin de müsait gitmesinden kaynaklanan tarımsal üretim bolluğuydu. Diğer bir olumlu gelişme ise 1929'da gümrük tarifelerinin kontrol hakkının ele geçmesinden⁶¹⁹ doğacak vergi gelirlerinin hazineye aktarılacağı düşüncesiydi. Bu olumlu gelişmeler nedeniyle 1929 yılına ümitli bir şekilde giren Türkiye,⁶²⁰ 24 Ekim 1929'da Amerikan Borsası'nın çöküşü ve bunun dünya piyasalarına yayılması nedeniyle kendini bir anda büyük bir krizin içinde bulmuştur. Üstelik aynı yıl Osmanlı'dan kalan borçlar için ilk ödemeyi yapacağını ilan eden Türkiye, krizin ortaya çıkmasıyla iyice zor duruma düşmüştü.⁶²¹ Krizin Türk piyasaları üzerinde yarattığı tahribatı, maddeler haline getirdiğimizde ortaya 4 ana başlığın çıktığını görüyoruz.⁶²²

- Dış ödemeler dengesinin açık vermeye başlaması ve ihracatın ithalatı karşılayamaz duruma gelmesi,
- Türk parasının değerinde ciddi derecede düşüşlerin yaşanması,
- Türkiye'nin aleyhine gelişen dış ve iç ticaret hadleri sonucunda Türkiye'nin deflasyona girmesi,
- Tarım ürünlerinin ekim alanlarında daralmalar yaşanması.

Genel olarak bu başlıklar etrafında Türk ekonomisini etkileyen kriz, en fazla tarım sektöründe kendini hissettirmiştir. Özellikle dış ticarete önemli gelir getiren buğday, arpa, tütün, pamuk, fındık gibi ürünlerin alıcısı konumundaki Avrupa piyasalarında yaşanan daralma Türk ekonomisini büyük bir darboğaza sokmuştur. Mesela Türkiye'de 1,80000 çiftçinin başlıca uğraşı olan ve 2 milyon hektarlık bir alanda üretimi yapılan buğday, 1929 yılının ilk aylarında İstanbul Borsası'nda 17 kuruşa satılırken aynı yılın sonlarında 12 kuruşa, 1930'da ise 6 kuruşa kadar düşmüştür. Buğdayın bu süreçte çiftçinin elinden 3

⁶¹⁹ Lozan Konferansından en fazla tartışma yaratan konulardan biri de Türkiye'de mevcut gümrük düzeninin geleceğiydi. Görüşmeler sonunda Türk tarafı, ülkedeki gümrük düzeninin 1913'deki durumunun 31 Aralık 1929'a kadar aynen muhafaza edilmesini kabul etmiştir. Tefik Çavdar, **Türkiye Ekonomisinin Tarihi 1900-1960**, Ankara: İmge Kitabevi, 2003, s.167

⁶²⁰ Yaşar Semiz, **1929-1938 Döneminde Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti**, Basılmamış Doktora Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Ana Bilim Dalı 1991, s.18.

⁶²¹ Osmanlı'dan kalan borçlar, Türk ekonomisini oldukça zamansız bir süreçte yakalamıştı. Üstelik 1930 yılı itibarıyla hazine 150 milyon Türk lirası bulunuyordu. Bu para aynen muhafaza edilse ve her yıl 20 milyon liralık borç ödense bu sefer hazine para kalmayabilirdi. **Cumhuriyet**, 16 Şubat 1930.

⁶²² İlhan Tekeli ve Selim İlkin, **Uygulamaya Geçerken Türkiye'de Devletçiliğin Oluşumu**, Türkiye Belgesel İktisat Tarihi Serisi, No:3, Ankara: Ortadoğu Teknik Üniversitesi Yayınları, 1982, s.74.

kuruşa çıktığı da dikkate alınırsa buğday üreticilerinin düştüğü durum daha iyi anlaşılır. Buğday da yaşanan bu durum diğer ihraç malları için de geçerliydi. Mesela arpa 1928 yılında 12,26 kuruşa alıcı bulurken 1929'da 10,33 kuruşa aynı yılın sonlarında ise 5 kuruşa kadar düşmüştü.⁶²³ Yaşanan bu keskin düşüş yukarıda ifade edilen ürünlerin dışarıya satılamamasından ileri geliyordu. Yani kriz ertesinde Türkiye'nin dış ticaretinde yaşanmaya başlayan talep sorunu, tarım ürünlerinin değer kaybetmesine yol açmıştı. 1929 sonrasında Türkiye'nin dış ticareti ile ilgili aşağıda verilen rakamlar, bu durumu daha iyi ortaya koymaktadır.⁶²⁴

Tablo 49: 1928 Sonrası Türkiye'nin Dış Ticareti

Sene	Lira
1929	411 milyon
1930	293 milyon
1931	253 milyon
1932	187 milyon

Kaynak: BCA, 030.10/166.155.5

1929 sonrasında azalan dış ticaret, tarım ülkesi olan Türkiye'de büyük sorunların yaşanmasına neden olmuştu. Özellikle Türk insanının en önemli geçim kaynağını oluşturan tarım sektöründe ortaya çıkan fiyat düşüşleri, üretici sınıfın alım gücünü azaltmış, tarıma bağlı olan diğer alanlarda da ticaretin durgunlaşmasına yol açmıştı. Üstüne üstlük kriz neticesinde ortaya çıkan hayat pahalılığı da yaşamı olumsuz etkileyen bir başka unsurdur. Öyle ki 1930 yılındaki bir gazete haberine göre; ülkedeki fiyatlar Birinci Dünya Savaşı öncesine nazaran 15 kat fazlaydı.⁶²⁵ Bu durumu daha iyi ifade etmek amacıyla aşağıda bir tablo verilmiş, verilen tabloda savaşın başladığı 1914 yılı ile krizin patlak verdiği 1929 yılı arasında zaman zarfında bazı temel ihtiyaç maddelerinin fiyatları karşılaştırılmıştır.

⁶²³ “Buhran Raporu”, **BCA**, 030.10/26.152.10

⁶²⁴ “Cihan Buhranının Cihan İktisadiyatı İle Memleketimizde Yaptığı Tesirlerin Derecesi Hakkında Rapor” **BCA**, 030.10/166.155.5

⁶²⁵ **Cumhuriyet**, 5 Ocak 1930

Tablo 50: 1914-1929 Yılları Arasında Türkiye’de Hayat Pahalılığı

	1914 Temmuz(kuruş)	1929 Ağustos (kuruş)	1929 Eylül (kuruş)
Ekmek	1.87	21.57	21.25
Şeker	3	57	57
Kahve	12	186	190
Tuz	1.50	12.50	12,50
Petrol	1,50	32	32
Kömür	0,50	7	7.50

Kaynak: İstatistik Yıllığı II, Ankara 1929, s.230–231.

2.1.1. Kriz Sonrası Alınan Tedbirler ve Ekonomik Zihniyette Yaşanan Değişim

Henüz kuruluş yıllarında yakalandığı ekonomik buhranın etkilerini hafifletmek için çalışmalara başlayan Türkiye Cumhuriyeti Devleti, ilk olarak Türk parasında yaşanan düşüşü durdurmak ve paranın alım gücünü artırmak amacıyla 20 Şubat 1930’da 1567 sayılı “*Türk Parasının Kıymetini Koruma*” kanununu çıkarmıştır.⁶²⁶

Hükûmet, Türk parasının kullanımını arttırmak ve uluslararası piyasalarda itibarını korumak için çıkardığı bu kanunun ardından gayet dikkatli bir para politikası takip etmeye başlamıştır. Bu kapsamda kredi ve kambiyo işlerini düzene sokmak amacıyla 24 Mayıs 1930 tarihinde *Bankalar Konsorsiyumu* kurulmuştur. Kambiyo ihtiyacını temin etmek, her hangi bir spekülasyon ihtimalini bertaraf ederek paranın kıymetini makul değerde tutmak

⁶²⁶ Kanunun en önemli birkaç maddesi şunlardı:

- 1.Kambiyo, nukut, esham ve tahvilat alım satımının ve memleketin ihracının tanzim ve tahdidi ve Türk parası kıymetinin korunması zımında kararlar ittihazına İcra Vekilleri heyeti salahiyetlidir.
- 2.Bu kararlar Türk parası kıymetinin başlığı altında gazetelerde ve sair münasip vasıtalarla neşir ve ilan olunur
- 3.İcra Vekilleri Heyetince ittihaz olunacak kararlara muhalif hareket eden bankalarla birinci maddede yazılı işlerle iştigal eden sair müesseseler hakkında kanunî takibat yapılarak mahkemelerce bunların on beş günden iki seneye kadar muamele icrasından men ve tatiline karar verilmekle beraber, beş yüz liradan yüz bin liraya kadar ağır para cezası dahi hükmedilir. Bu hareketi itiyat eden banka ve müesseseler set olunur. Muhalif hareketler banka ve müesseselerin merkezi tarafından yapılmış veya yaptırılmış ise tatil ve set kararları, o banka ve müessesenin Türkiye’deki bilcümle şubelerine de şamildir. Şubeler kendiliklerinden yapmışlarsa karar yalnız o şubeler hakkında tatbik olunur. Muvakkaten tatile mahkûm olan banka ve müesseseler tatil müddetince kendilerine menfaat temin edecek yeni muameleler icrasından memnurdurlar. Şu kadar ki üçüncü şahısların hukukunu alâkadar edecek muamelelerle evvelce yapılmış olup da kanunî müddete tâbi olan işlere devam olunur. **T.C. Resmi Gazete**, 25 Şubat 1930

amacıyla kurulan konsorsiyuma o günlerin yerli-yabancı bütün bankalarının katılımını sağlamak için oldukça büyük gayretler sarf eden Hükûmet,⁶²⁷ bu konuda isteksiz davranan yabancı bankaları ikna etmiş ve neticede 14 bankanın katılımıyla 1 milyon 150 bin sterlin sermaye ile bu kurum teşkil edilmiştir.⁶²⁸ Kriz sürecinde alınan bir diğer tedbir ise merkez bankası kurularak daha sağlam para politikası belirlemektir. Bu dönemde para basıp, bunu piyasaya dağıtma görevi her ne kadar Osmanlı Bankası'na ait olsa da Hükûmet, bu işi kendi yapmak için bir devlet bankası kurmaya karar vermişti. Bu karar gereği ilk olarak Maliye Vekili Şükrü Bey'in başkanlığında 15 kişilik bir heyet kurulmuş ve çalışmalara başlanmıştır. Adının *Cumhuriyet Merkez Bankası* olacağı ilan edilen bankanın 25 milyonluk hissesi dörde ayrılmıştır. Bu hisselerden ilki hükûmet ve buna bağlı müesseselere, ikincisi milli müesseselere, üçüncüsü şahıslara, dördüncü ve son kısmı ise ecnebi müesseselere ayrılmıştır.⁶²⁹ Ayrıca yurt genelinde bir kampanya başlatılarak halk, banka hisselerini satın almaya teşvik edilmiştir. Beheri 100 liradan ibaret olan bu hisselerin satışı yerli-yabancı muhtelif banka gişelerinden yapılmıştır.⁶³⁰ 15 Nisan 1931 tarihe kadar devam eden hisse satışlarının ardından⁶³¹ bankanın kurucu heyeti oluşturulmuş ve banka müdürlüğüne Selahattin Bey getirilmiştir.⁶³² Yapılan bu çalışmaların ardından 20 Eylül 1931 tarihli Resmi Gazete'de kurulduğu resmen ilan edilen bankanın nizamnamesi yine aynı tarihli gazetede neşredilmiştir. Nizamnameye göre bankanın kuruluş amacı şuydu:

“Banka, memleketin iktisadi inkişafına yardım maksadıyla tesis edilmiştir. Iskonto fiyatlarını tespit, para piyasasını ve tedavülünü tanzim, hazine muamelelerini ifa, hükûmetle müştereken Türk evrak-ı naktiyesinin müstakbel istikrarına matuf bütün tedbirleri ittihaz eylemek bankanın başlıca vazifelerini teşkil eder.”⁶³³

Merkez Bankası'nın kuruluşunun ardından krizin etkilerini hafifletmek isteyen hükûmet, bu konuda radikal kararlar almaya devam etmiştir. Bunlardan biri de 1931 yılı sonlarında çıkarılan kazanç vergisi kanunudur.⁶³⁴ Bu kanunla bütçeye yeni kaynak sağlamak isteyen hükûmet, 1932 yılı bütçesini yaparken bu vergiden gelen kazancı da bütçeye eklemiştir. Buna rağmen bütçe açığı ancak 7-8 milyon civarına kadar

⁶²⁷ *Cumhuriyet*, 9 Mart 1930

⁶²⁸ *Cumhuriyet*, 11 Nisan 1930

⁶²⁹ *Cumhuriyet*, 20 Mart 1930

⁶³⁰ *Cumhuriyet*, 15 Mart 1931

⁶³¹ *Cumhuriyet*, 18 Mart 1931

⁶³² *Cumhuriyet*, 15 Haziran 1931

⁶³³ *T.C. Resmi Gazete*, 20 Eylül 1931

⁶³⁴ Bu kanuna göre birinci sınıf meslek erbabı 150, ikinci sınıf 100, üçüncü sınıf 50, dördüncü sınıf 30, beşinci sınıf ise 20 lira vergi verecekti. *Reklam*, 9 Kânun-ı Evvel 1931

indirilebilmiştir.⁶³⁵ Kriz nedeniyle ihracatı artırıp, ithalatı azaltmak ve aradaki dengesizliği ortadan kaldırmak maksadıyla 1931 Kasım ayından itibaren ithalatta kotalar getirilmiş, masraflar azaltılmış, zaruri olmayan yurt dışı seyahatleri yasaklanmış ve yeni vergiler ihdas edilmeye başlanmıştır.⁶³⁶

1929 Ekonomik Buhranı, Türk ekonomisi üzerinde açmış olduğu derin yaraların yanında yeni bazı kavramların ortaya çıkmasına vesile olmuş ve bunların içselleşmesini sağlamıştır. Bu kavramlardan ilki tasarruf diğeri de devletçilikti.

Amerikan Borsası'nın çökmesinin ardından bütün dünyayı saran ekonomik krize karşı ilk aşamada sıkı bir para politikası ve bunu destekler mahiyette kanunlar çıkararak tedbirler almaya çalışan Türk Hükümeti, zamanla bunun yeterli olmadığını görünce krizden korunma tedbirlerini tabana yayarak ülke genelinde tasarruf seferberliği başlatmıştır. Bu seferberliğe destek vererek bunun halka aksettirilmesini amaçlayan hükümet, halkın yerli malı kullanmasını ve lüks tüketimi azaltıp tasarruf yapmasını teşvik edecek bir cemiyetin kurulmasını açıkça desteklemiştir. Neticede 12 Aralık 1929 tarihinde “*Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti*” adı altında⁶³⁷ yukarıda belirtilen amaçlar için çalışacak bir cemiyet kurulmuştur.⁶³⁸ Yerli malı tüketimini özendirmek amacıyla kurulan cemiyet, kısa sürede taşrada da teşkilatlanmış, dönemin gazeteleri de bu cemiyetin görüşleri doğrultusunda kamuoyu yaratmaya çalışmıştır.⁶³⁹ Cemiyetin en fazla ses getiren faaliyeti 20 Nisan 1930 tarihinde yapılan Milli Sanayi Sergisi'dir.⁶⁴⁰ Bu sergiden birkaç gün sonra

⁶³⁵ **Cumhuriyet**, 26 Kasım 1931

⁶³⁶ Semiz, a.g.t., s.26

⁶³⁷ **Cumhuriyet**, 14 Kânun-ı Evvel 1929

⁶³⁸ Bu dönemde başlayan tasarruf ve yerli malı kullanma seferberliğinin etkileri, cemiyetin kuruluş nizamnamesine de yansımıştır. Madde 1. Türkiye Cumhuriyeti Reisi Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın himayeleri altında Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti namı ile bir cemiyet teşkil edilmiştir. Madde 2. Cemiyetin umumi merkezi Ankara'dadır. Madde 3: Cemiyetin müessisleri Büyük Millet Meclisi Reisi Kazım Paşa, Reis Vekili Hasan (Trabzon), Yusuf Kemal (Sinop), Saffet (Erzincan), Mahmut (Siirt), Celal (İzmir), Fuat (Kırklareli), Rahmi (İzmir), Reşit Saffet (Kocaeli), Besim (Aksaray) Beylerle Ziraat ve Emlak Bankalarıdır. Madde 4. Cemiyetin gaye ve maksadı, halkı israfla mücadeleye, hesaplı ve tutumlu yaşamaya ve tasarrufa alıştırmak, yerli mallarımızı tanıtmak, sevdirmek ve kullandırmak, yerli mallarımızın miktarını çoğaltmak, cinslerini, metanet, zarafet, nezafet ve sair evsaf itibarıyla yabancı mümasil mallar derecesine getirmeye ve fiyatlarını ucuzlatmaya çalışmaktır. Madde 5. Tercihan yerli mallarını kullanmayı ve hükmü geçenlere kullandırmayı imzası altında taahhüt eden kadın erkek her fert cemiyete aza olabilir. Madde 6. Tercihan yerli malı kullanmak ve kullandırmakla beraber, münhasıran yerli malı istihsali veya ticareti ile meşgul olan şirketler, ticarethaneler ve müesseseler cemiyetin gayelerine hizmet eden sair hükmi şahıslar ve milli teşekküller de cemiyete girebilirler. **Cumhuriyet**, 20 Kânun-ı Evvel 1929

⁶³⁹ Bu kapsamda ulusal basında sık sık tasarrufu özendirecek nitelikte haberlere yer verilmiştir. Mesela 17 Kânun-ı Evvel 1929 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'nde “Tasarruf Hepimizin Milli Vazifesidir” başlıklı haber buna örnek gösterilebilir. **Cumhuriyet**, 17 Kânun-ı Evvel 1929

⁶⁴⁰ **Cumhuriyet**, 21 Nisan 1930

yine adı geçen cemiyetin girişimleriyle bir Sanayi Kongresi toplanmış,⁶⁴¹ kongreye büyük bir katılım olmuştur. Kongreye katılan temsilciler, sanayi alanında yaşanan sorunları dile getirerek, 1927 tarihli Teşvik-i Sanayi Kanunu’nu eleştirmiş ve sanayi alanında malzeme ve ithalat zorluğundan şikâyet etmişlerdir. Sanayicilerin bu dilekleri, 1930 sonrasında uygulanan sanayi politikalarının da temel dayanağını oluşturmuştur.⁶⁴²

1929 buhranı sonrası Türk ekonomisinde yaşanan en büyük değişim, o güne kadarki ekonomik zihniyetin sorgulanarak yeni usul ve anlayışların gündeme gelmesiydi. Bu kapsamda en önemli tartışma konusu devletin, ekonomik faaliyetlerdeki rolüyüdü. Zira 1923 sonrasında ekonomide devlet müdahalesini asgari düzeyde tutan liberal yaklaşım, krizden sonra ciddi bir şekilde eleştirilmiş ve devletin ekonomide daha faal bir görev üstlenmesi gerektiği yönündeki devletçi anlayış benimsenmiştir. Bu bağlamda Türkiye’de; 1923-1931 ve 1932-1939 dönemleri arasında iki farklı iktisat politikasını uygulandığını söyleyebiliriz.⁶⁴³ Özellikle 1929 ekonomik krizi sonrasında liberal ekonomi politikasının ülke gerçekleriyle çeliştiği ve krizin etkilerinden kurtulmak için devletçi modelin uygulanması gerektiği yönündeki fikirler, 1930 sonrasında ekonomi politikalarının temel prensiplerini oluşturmuştur.

Kapitalist ekonomi tarihinde o güne kadar yaşanan en büyük kriz olarak nitelendirilen⁶⁴⁴ 1929 buhranı, Türkiye’de uygulanan ekonomik zihniyetin değişiminde en önemli faktördü. 1932 sonrasında daha koyu tonlarda uygulanacak olan devletçilik anlayışının kabul görmesinin bir diğer nedeni de Sovyetler Birliği’nin 1929 krizinden etkilenmeyerek, büyümesine devam etmesiydi. Zira bilindiği üzere, 1929-1936 arasında dünyanın büyük kısmı, özellikle liberal batı kapitalizmi büyük bir durgunluk içindeyken, Sovyet Sanayisi üç kat büyümüştür. Bunun yanında ülkede işsizlik de yok denilecek düzeye gerilemişti. Bu kazanımlar, 1930-1935 yıllarında ideolojisi ne olursa olsun tüm gözleri, Sovyet ekonomisine çevirmiştir.⁶⁴⁵ Buna paralel olarak 1936 yılında Keynes’in ünlü *General Theory of Employment, Interest and Money*” adlı eserinde⁶⁴⁶ buhrandan

⁶⁴¹ **Cumhuriyet**, 23 Nisan 1930

⁶⁴² **Yarın**, 29 Nisan 1930

⁶⁴³ Korkut Boratav, **Türkiye’de Devletçilik**, II Baskı, Ankara: İmge Kitabevi, 2006, s.66.

⁶⁴⁴ Rıdvan Turhan, “1929 Ekonomik Krizinin Ülkemiz Basınında Algılanışı Üzerine”, **Birinci İktisat Tarihi Kongresi Tebliğleri 2**, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 2010, s. 539

⁶⁴⁵ İbrahim Bakırtaş ve Ali Tekinşen, “Dünya Savaşları ve Büyük Buhran Arasındaki Etkileşimin Ekonomi Politikası”, **Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, (12), s. 91

⁶⁴⁶ **URL**, <http://cas.umkc.edu/economics/people/facultyPages/kregel/courses/econ645/Winter2011/GeneralTheory.pdf>, (Erişim tarihi: 6 Ocak 2013)

serbest piyasa usulleriyle çıkılamayacağı yönündeki fikirleri, kapitalizm ve liberalizmin ciddi bir şekilde sorgulanmasına neden olmuş, bu fikirler zamanla Türk ekonomi çevrelerinde de kabul görmüştür.

1929 yılında “*Zirai Kredi Kooperatifleri Kanunu*”nun çıkarılması, Türkiye’de devletçilik zihniyetinin ilk belirtisini teşkil etmiştir. Bu kanunla kooperatif şeklinde örgütlenmiş kredi müesseseleri oluşturulmuş, bu müesseselere vergi, resim ve harç muafiyetleri getirilmiştir. Daha sonra düzenli ve planlı kalkınmayı gerçekleştirmek için 1930 yılında hükümet tarafından bir ekonomi programı hazırlanmıştır. Dört bölümden oluşan programda, izlenecek yeni stratejiye ilişkin 69 madde bulunmaktaydı.⁶⁴⁷ Bu planın ikinci aşaması olan Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı, 1934 tarihinde yürürlüğe girmiş ve ülkede sanayileşme, devlet koruması altına alınmıştır. Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı çerçevesinde birçok fabrika işletmeye açılmıştır.⁶⁴⁸ Söz konusu plana göre faaliyete geçen fabrikalar aşağıda gösterilmiştir.

Tablo 51: Birinci Beş Yıllık Sanayi Planına Göre Açılan Fabrikalar

Fabrika İsmi	İşletmeye Açıldığı Tarih
Bakırköy Pamuklu Fabrikası	Mayıs 1934
Kayseri Bez Fabrikası	Eylül 1935
Ereğli Bez Fabrikası	Nisan 1937
Nazilli Basma Fabrikası	Ekim 1937
Malatya Bez Fabrikası	Temel Atma Mayıs 1937
Bursa Merinos Fabrikası	Temel Atma 1935
İzmit Kâğıt ve Karton Fabrikası I.	Temel Atma 1936
İzmit Selüloz Fabrikası	Temel Atma 1936
Gemlik Suni ipek Fabrikası	Temel Atma 1936
Karabük Demir ve Çelik Fabrikası	Temel Atma 1937
Zonguldak Antrasit Fabrikası	1935
Keçiborlu Kükürt	Mayıs 1935
İstanbul Cam Fabrikası	1935
Isparta Gülyağı Fabrikası	Mayıs 1935

Kaynak: Deniz, a.g.t, s.135, Afet İnan, **Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyeti’nin Birinci Sanayi Planı 1933**, Ankara: TTK Basımevi, 1972, s.18

⁶⁴⁷ İlhan Tekeli ve Selim İlkin, **1929 Dünya Buhranında Türkiye’nin İktisadi Politika Arayışları**, Türkiye Belgesel İktisat Tarihi, Ankara: Orta Doğu Teknik Üniversitesi Yayınları, 1977, s. 128.

⁶⁴⁸ Önder Deniz, **Tek Parti Döneminde Devletçilik Uygulamalarının Çalışma Hayatına Etkisi 1930-1950**, Basılmamış Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, 2010, s.135. Afet İnan, **Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyeti’nin Birinci Sanayi Planı 1933**, Ankara: TTK Basımevi, 1972, s.18

Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı'nın hazırlandığı süreçte devletçilik politikasının simgesi sayılan kurumlardan biri olan Sümerbank kurulmuştur. 3 Haziran 1933 tarihinde kurulan Sümerbank, 1930 sonrasında oluşan ekonomik zihniyetin temsilcisiydi. Sümerbank, kuruluşundan birkaç yıl sonra Anadolu ve İstanbul'daki toplam 18 fabrikanın işletme hakkını eline alarak bir anda Türkiye'nin en büyük sanayi işletmecisi⁶⁴⁹ konumuna gelmiştir.⁶⁵⁰

1934 yılında kabul edilen Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı nispeten başarılı bir şekilde uygulanınca 1936 yılında İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı hazırlanmıştır. İlkine göre daha kapsamlı tutulan planda kurulması tasarlanan işletmelerin sayısı 100'ü geçiyordu.⁶⁵¹

Neticede 1929 ekonomik buhranı ile başlayan devletçilik anlayışı Türk ekonomisine, birçok yeni düzenleme, kanun ve kurum kazandırmıştır. Bu yeni anlayışla birlikte devlet, 1930 öncesine nazaran ekonomi aygıtının tek hâkimi olmuştur.

2.2. 1929 Ekonomik Krizinin Trabzon'a Etkileri

2.2.1. Ekonomik Durgunluk

Önce Amerika'da başlayan ve daha sonra Avrupa piyasalarını alt üst eden 1929 buhranının Türkiye dâhilinde en fazla etkisini gösterdiği vilayetlerden birisi de Trabzon'du. Bunda Trabzon'un bir liman kenti oluşu ve uluslararası piyasalarla direkt bağlantılı olmasının etkisi büyüktür. 1929 sonrasında Trabzon'un en fazla ihraç yaptığı kıta Avrupa'sında yaşanan ekonomik kriz ve bu ülkelerin krize karşı önlem maksadıyla oluşturdukları gümrük duvarları, en büyük geliri fındık ve tütün gibi mamulleri buralara ihraç etmek olan Trabzon'u oldukça etkilemiştir. Bu sıkıntılı duruma hükümetin, ithalatı kısıtlayan tedbirleri de eklenince, en temel ihtiyaçlarını Avrupa piyasalarından temin eden Trabzon piyasası, güçlüklerle mal alınıp mal satılan bir görünüm arz etmeye başlamıştı.

⁶⁴⁹ Deniz, a.g.t., s. 134.

⁶⁵⁰ 20 milyon lira sermaye ile teşkil edilen bankanın kuruluş kanununda başlıca görevleri şu şekilde tarif edilmiştir. 1.Devlet sanayi ofisinden devralacağı fabrikaları işletmek ve hususî sanayi müesseselerindeki devlet iştirak hisselerini ticaret kanunu hükümlerine göre idare etmek. 2. Hususî kanunlarla verilmiş salâhiyetlere istinaden yapılacak fabrikalar hariç olmak üzere devlet sermayesi ile vücuda getirilecek bütün sınaî müesseselerin etüt ve projelerini hazırlamak ve bunları tesis ve idare eylemek 3. Teessüsleri veya tevsileri memleket için iktisaden verimli olan sanayi işlerine sermayesinin müsaadesi nispetinde iştirak veya yardım etmek. **T.C. Resmi Gazete**, 11 Nisan 1933

⁶⁵¹ İkinci Sanayi Planı ile ilgili tafsilatlı bilgi için bkz. Afet İnan, **Türkiye Cumhuriyeti'nin İkinci Sanayi Planı 1936**, Ankara: TTK Basımevi, 1973.

Ekonomik buhranın Trabzon'daki etkilerini gösteren en temel veri ihracat rakamlarında yaşanan düşüştür. Bu düşüş, Trabzon ekonomisinin bir numaralı gelir kapısı olan fındık ihracında açıkça görülmektedir. Zira 1925 yılında kabuklu ve iç olarak toplam 3,7 milyon ton fındıktan 4 milyon 268 bin lira gelir elde eden Trabzon piyasası, 1931 yılında yine 3,7 milyon ton fındıktan bu sefer 3,1 milyon lira kazanmıştı. 1932 yılında ise 7,5 milyon ton fındıktan sadece 2,6 milyon lira gelir elde edilmesi, fındığın yaşadığı değer kaybının en açık göstergesiydi.⁶⁵² Aslında Trabzonlular 1931 yılı fındık piyasası açılmadan hemen önce, Avrupa'da yaşanan krizin fındık fiyatlarını da etkileyeceğini ve hedefledikleri fiyat üzerinden satış yapamayacakları endişesine kapılmıştı.⁶⁵³ Piyasaların açılmasının ardından Trabzonlu üretici ve ithalatçıların korktukları başına gelmiş, önce Almanya ardından İngiltere'de ortaya çıkan buhranlar Trabzon fındık piyasasını olumsuz etkilemiş, özellikle İngiliz sterlininde yaşanan dalgalanmalar sebebiyle tüccarlar muamele yapamaz duruma gelmişti.⁶⁵⁴ Fındıkta yaşanan bu durum vilayetin diğer ihraç maddesi olan tütün için geçerliydi. Zira 1929 senesinde Türkiye'den Mısır'a gönderilen eşya bedeli 7.886.000 lira iken buna mukabil Mısır'dan yapılan ithalat 2.692.000 lira tutuyordu. Oysa 1930 senesi zarfında ihracat ancak 5.548.000 lira olarak gerçekleşmiş ve 2 milyonluk bir düşüş yaşanmıştı. Bunun başlıca sebebi 1929-1930 seneleri zarfında Trabzon tütünlerinin Çin tütünleriyle yaşadığı rekabet ve Mısır Hükûmetinin gümrük resimlerini artırmasından ileri geliyordu. Türkiye, Mısır ile ticari anlaşma yapıp bu kaybı telafi edemediği için Trabzon tütünleri yegâne mahrecinden mahrum kalmıştı.⁶⁵⁵ 1929 buhranı ile oluşan ekonomik ortam, Trabzon'un birinci derecede gelir kapısı olan mamullerin ihracatını güçleştirdiği gibi, değerlerini de düşürmüştür. Aşağıdaki tabloda verilen rakamlar bu tespitimiz doğrulamaktadır.

Tablo 52: 1930 Yılında Trabzon İhracatı

Ürün	Kilo	Gelir (lira)
Fındık	6,660.469	3,334.206
Yumurta	12.994 sandık	444.112
Elma-Armut	52.934 kilo	3.958
Tütün	68.449 kilo	109.000
Fasulye	68.427 kilo	8.362
Balık yağı	159.942 kilo	13.909
Ceviz ve ceviz içi	25.544 kilo	6.111

Kaynak: Reklam, 3 Eylül 1931

⁶⁵² Kemal Peker, **İşte İktisadi Trabzon ve Fındık**, Giresun: Yeşil Giresun Matbaası, 1945, s. 31

⁶⁵³ **Reklam**, 5 Ağustos 1931

⁶⁵⁴ **Reklam**, 11 Teşrin-i Evvel 1931

⁶⁵⁵ **Reklam**, 16 Mayıs 1931

Daha önce de ifade edildiği gibi Trabzon'da yaşanan ekonomik durgunluk en fazla ithalat ve ihracat faaliyetlerinde görülüyordu. Buradaki temel sorun, ihraç edilen malın kriz ortamı sebebiyle değer fiyatından daha aşağıda satılmasından ileri geliyordu. 1929 buhranının temel karakterini oluşturan bu durum sonucunda Avrupa piyasalarında oluşan mal fazlalığı, dışarıdan ihraç edilen ürünlerin değerini bir anda düşürmüştü. Bu düşüş, hemen her hafta Avrupa'nın büyük limanlarına mal gönderen Trabzon'u da olumsuz etkilemişti. 1930 sonrasında Trabzon Limanı'na gelen gemi vs. sayılarına bakıldığında gelinen nokta, daha iyi anlaşılacaktır.⁶⁵⁶

Tablo 53: 1929-1933 Yılları Arasında Trabzon Limanına Gelip Giden Vapur vs. Sayısı

Sene	Vapur-Motor-Yelkenli Sayısı
1929	3.675
1930	4.946
1931	4.566
1932	5.348
1933	4.520

Kaynak: Trabzon'un 1933 Yılı Umumi İktisadi Faaliyetini Gösterir.... s. 8

Yukarıda verilen tabloda 1933 yılında Trabzon Limanı'na toplam 4.520 gemi vs. geldiği ifade edilmektedir. Oysa bu gemilerden 4.408'i Türk bandrollü gemilerdi, yurt dışından ticari faaliyet için limana gelen gemi sayısı yalnızca 112'ydi. Bu 112 geminin, 25'i Alman, 5'i Fransız, 12'si İngiliz, 4'ü İsveçli, 64'ü İtalyan, 1'i Rus gemisiydi.⁶⁵⁷ Oysa 1 Mart 1923'den Nisan 1924 tarihine kadar Trabzon Limanı'na 82 Fransız, 85 İtalyan, 2 Dancik, 2 Belçika, 1 Danimarka, 2 İspanyol, 2 Yunan, 2 Suriye, 33 İran, 2 Polonya, 11 Rus, 10 Sırp, 1 İngiliz, 1 Felemenk bayrağı taşıyan toplam 234 yabancı vapur gelmişti.⁶⁵⁸

Trabzon'da yaşanan ekonomik durgunluğun bir diğer göstergesi de bu dönemde şehirdeki şirket ve tüccarların yaşadığı mali problemlerdi. Daha çok ithalat ve ihracat işleriyle uğraşan bu müesseseler, zamanla krizden dolayı oluşan piyasa şartlarına ayak uyduramadıkların iflas etmek zorunda kalmışlardı. Zira 1930'lu yılların ilk yarısında yerel ve ulusal gazetelere göz gezdirildiğinde Trabzon'da bulunan birçok ticarethanenin iflas ilanları verdiği görülmektedir. Bunlara birkaç örnek vermek gerekirse, 1930 yılında Trabzon'da Balıkpazarında Muratzade Abdüssamet ve Şeyhzade Naki Efendilere ait olan

⁶⁵⁶ Trabzon'un 1933 Yılı Umumi İktisadi Faaliyetini Gösterir İstatistikler..., s. 8

⁶⁵⁷ Trabzon'un 1933 Yılı Umumi İktisadi Faaliyetini Gösterir İstatistikler..., s. 8

⁶⁵⁸ Trabzon Vilayeti'ne Ait Malumat-ı İktisadiye ve İhsaiye... s.185.

ticarethane mali kriz sebebiyle iflas etmek zorunda kalmıştı.⁶⁵⁹ Bu süreçte iflasını açıklayan bir diğer müessese de Abdiağazade Mahdumları Kolektif Şirketi'dir. İflas ilanı verdiği günlerde bu şirketin durumu o kadar kötüydü ki şirkete ait malların bedeli 32 lira 75 kuruş tutuyordu ve bu para, masraf ve tasfiye işlemlerine bile yetmiyordu.⁶⁶⁰

1929 krizi sonrasında Trabzon piyasalarında oluşan ortam, sermaye ve yetişmiş iş gücü gibi unsurların da kaybedilmesine neden olmuştur. Zira gittikçe daralan ticari hacmi nedeniyle azalan iş imkânları halkı dışarıya göç etmeye mecbur etmişti. Aslında Trabzon halkı Birinci Dünya Savaşı'ndan önce, geçimini sağlamak amacıyla Rusya'ya gidip orada pastacılık, fırıncılık ve garsonluk gibi işler yapar ve kesesi dolu bir şekilde şehre dönerdi. Fakat savaştan sonra bu kapı da kapanmıştı. Günden güne geçim sıkıntısı çekmeye başlayan Trabzonlular 1930'larla birlikte çareyi Marmara havzasına göç etmekte bulmuştu. Bunlar Zonguldak maden ocaklarında veya İstanbul gibi büyük şehirlerde kayıkcılık ve bu gibi basit işlerle uğraşmak zorunda kalmışlardı.⁶⁶¹ Üstelik gittikleri yerlerde bekâr yaşamak zorunda kalan Trabzonlular, hem kendilerini beslemek hem de para biriktirmek amacıyla vücutlarını tahammül edemeyeceği işlerin altına sokuyorlardı. Bunun en tipik örneği, Zonguldak'a giden Trabzonlu erkeklerdir. Zira buradaki maden ocaklarında çalışanların çoğu vereme yakalanır ve köylerine dönüşte bu hastalığı ailelerine bulaştırırlardı.⁶⁶²

1929 sonrasında Trabzon'da görülen bir diğer önemli problem ise artık dayanılmaz bir hale gelen hayat pahalılığı meselesiydi. Zira hükümetin, kriz dolayısıyla ithalatı önleyici tedbirlere başvurması zaruri ihtiyaçlarını dış piyasalardan sağlayan Trabzon'da gündelik yaşamı oldukça sarsmıştı. Bu itibarla Trabzon, hayat pahalılığının en fazla hissedildiği şehirlerden biri haline gelmişti. Şehirde yeterli derecede mesken olmadığından ev kiralari pahalı, gaz, peynir, kuru yiyeceklerin fiyatı da piyasanın üzerindeydi. Şehirde görülen hayat pahalılığını ele alan gazeteci Hayrettin Ziya Taluy, bu konuda şu ifadeleri kullanmıştı:

“Münasip bir lokantada yemek yemek lüks bir iştir. İstasyondan belediyenin önüne 25 kuruştan aşağı hamallar taşımıyor. Üç teneke içecek su 50 kuruş. Değirmendere suyunun tenekesi 100 paradır. Hele balık, mübalağa yapıyoruz izlenimi verecek kadar yüksektir.

⁶⁵⁹ **Cumhuriyet**, 4 Mart 1930

⁶⁶⁰ **Reklam**, 15 Haziran 1931

⁶⁶¹ **BCA**, 490.01/715.441.2

⁶⁶² **BCA**, 490.01/716.446.1

Muhtelif misal ve vakalarla tespit edebiliriz ki Trabzon’da hayat, diğer vilayetlerimizin vaziyet ve geçim tarzlarına nazaran pahalıdır.”⁶⁶³

Buhranın Trabzon ekonomisi üzerinde yarattığı darlık zamanla yerel basın da gündemine gelmiştir. Trabzon basını, şehrin üzerine kara bir bulut gibi çöken buhranın etkilerini dile getirirken, bu durumdan kurtulmak için neler yapılabileceğini de ifade ediyordu. Örneğin 1931 yılında Trabzon’un ekonomik durumunu ele alan bir yazar, şehri dolaştığında, ufak esnafından büyük müesseselere varıncaya kadar işler nasıl diye sorulduğunda, alınacak cevabın tek kelimeyle “fena” olduğunu, vilayetin ticaret işlerini çeviren hemen herkesin sızlandığını, çünkü şehirde iş hayatının aksak, şehir ve köy arasındaki alışveriş ahenginin bozuk olduğunu ifade ediyordu. Yazara göre Trabzon’un iş hayatı başlıca iki sebep yüzünden bu duruma gelmişti. Bunlardan ilki, köylü ve şehirli arasındaki ekonomik ilişkilerde yaşanan durgunluk, diğeri ise vilayet dâhilindeki bankaların yüksek faizle para vermesiydi.⁶⁶⁴ Trabzon’un ekonomik durumu ile ilgili yapılan bir başka değerlendirmede ise şehirdeki hemen her herkesin işsizlikten dert yandığından söz ediliyordu. Piyasada durgunluk vardı, alış verişler kıt ve masraflar fazlaydı. Köylünün topraktan çıkardığı ürünler az para ediyordu. Fakat şehirdeki asıl tehlike ve olumsuzluk, bu durumun düzeleceğine olan inançsızlıktı.⁶⁶⁵ Bu konu ile ilgili gazete sütunlarına yansıyan bir başka değerlendirmede Trabzon’un ekonomik durumunun yolunda gitmediği, piyasada hüküm süren durgunluğun, işsizliğin, her gün biraz daha genişlediği,⁶⁶⁶ ticari faaliyetlerin yıldan yıla ve günden güne geri gittiği, kazanç darlığı yüzünden koca şehrin her gün biraz daha tenhalaştığı ifade edilmiştir.⁶⁶⁷

Trabzon’un iktisadi gelişimini derinden etkileyen buhrana karşı tüm Türkiye’de alınan önlemler zamanla Trabzon’da da görülmeye başlamıştır. Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti, bu önlemlerden biri olarak kurulmuş ve Trabzon’da faaliyete başlamıştır. 1930 yılında Trabzon’da kurulan bu cemiyet, idare heyetinin istifa etmesi sebebiyle hemen ertesi yıl bir kongre tertip etmiştir. Yapılan kongrede cemiyetin idare heyetine, Avukat Feyzi Bey, Operatör Sabri Bey, Kitapçızade Mehmet Bey, Kazancızade Hüseyin Bey ve Ticaret Odası İstatistik Memuru Baki Bey seçilmiştir.⁶⁶⁸ Türkiye genelinde olduğu gibi krizin etkilerini en hafife indirmek amacıyla Trabzon’da teşkil edilen Milli İktisat ve Tasarruf

⁶⁶³ Hayrettin Ziya Taluy “Trabzon’da Hayat Pahalıdır”, **Yeniyol**, 26 İkinci Teşrin 1936

⁶⁶⁴ **Reklam**, 11 Mayıs 1931

⁶⁶⁵ **Yeniyol**, 25 Şubat 1935

⁶⁶⁶ **Yeniyol**, 28 Şubat 1935

⁶⁶⁷ **Yeniyol**, 25 Temmuz 1935

⁶⁶⁸ **Reklam**, 16 Mayıs 1931

Cemiyeti'nin şehirde yaptığı faaliyetlerden en dikkat çeken, hemen her Aralık ayında tertip edilen “*Yerli Malı Haftası*” etkinlikleridir. Bu kapsamda 1934 yılında şehrin belli başlı yerlerine ışıklı tabelalar asılarak halk, bu hafta dolayısıyla yerli malı kullanmaya teşvik edilmiştir.⁶⁶⁹

2.3. Devletçi Uygulamalar

2.3.1. Kooperatifçilik

1929 Ekonomik Krizi'nin ortaya çıkışının ardından oluşan ortamdan en fazla etkilenen kesimlerden biri de, nüfusun %85'lik kısmını oluşturan köylü sınıfıydı. Kriz sonrası özellikle sermaye ve kredi zorluğu çeken çiftçiler, ürettikleri mahsulleri satmakta zorluk çekmelerinin yanında günlük işlerini dahi temin etmekte sıkıntı çekiyorlardı. Türk çiftçi ve köylüsünün bu durumuna dikkat çekmek isteyen Doğu Gazetesi Yazarı Cemal Tanışman, bu konuyla ilgili şu ifadeleri kullanmıştır:

“Özellikle mevsim işlerinde en ufak bir parayı bulamayan çiftçi, henüz tarlada olan mahsulünü değerinden kat kat aşağı bedele karşılık göstererek aldığı para ile işini başarmakta ve hâsılatının mühim kısmını daha idrak etmeden, elden çıkarmaktadır. Elinde kalan kısmını da birçok ihtiyaçların daimi tazyiki altında hemen paraya çevirmek zarureti altında kalmakta ve bu suretle bütün yılın mesaisini ve ümidini değersiz bir varidata mukabil terk etmektedir.”⁶⁷⁰

Çiftçileri bu durumdan kurtarmak amacıyla Ziraat Bankası'nın yaptığı yardımlar faydalı olsa da uzun formaliteler ve çok uzak köylerden bankaya gelme mecburiyeti, bu kredi kaynağından istifadeyi azaltmaktaydı.⁶⁷¹ Neticede Türk köylü ve çiftçisini buhranın tesirlerinden koruyup, birlikte üretme ve birlikte kazanma duyguları eşliğinde kolektif⁶⁷² bir yapı oluşturmak isteyen hükûmet, bu amaçla 1929 yılında 1470 sayılı “*Zirai Kredi Kooperatifleri Kanunu*”⁶⁷³ çıkararak yürürlüğe koymuştur.

⁶⁶⁹ **Yeniyol**, 13 Birincikanun 1934

⁶⁷⁰ **Doğu Gazetesi**, 23 Birincikanun 1937

⁶⁷¹ **Doğu Gazetesi**, 23 Birincikanun 1937

⁶⁷² 1929 yılında kurulmaya başlayan Zirai Kredi Kooperatifleri şu özellikleri taşıyordu: 1.Halkın birikmiş sermayesi ile vücuda gelmek 2.Rekabetin yerine kardeşliği tesis etmek 3.Aracıları ortadan kaldırmak 4.Aracıların elde ettiği kazançları ortaklara dağıtmak 5.Kazanç hissiyle hareket etmek 6.Alışverişte aldanmak ve aldatmak gibi durumları ortadan kaldırmak 7.Kârın rolünün yalnız maddi olmayıp ahlaki ve içtimai olduğunu ortaya koymak. “Kooperatifçiliğe Umumi Bir Bakış”, **Karınca**, (45), Türk Kooperatifçilik Cemiyeti Yayınları, Şubat-Mart 1938, s. 19

⁶⁷³ Kanunun bazı önemli maddeleri şunlardı Madde 1. Kanunen şahsiyet-i hükmiyeye haiz olan ve 100 haneden ve nüfusu 500'den aşağı olmayan bir veya birkaç köyle kasaba ve şehir çiftçileri ve mahsulât-ı ziraiye müstahsilleri münhasıran işbu kanun ahkâmına tabi olmak ve şahsiyet-i hükmiyeyi haiz bulunmak suretiyle köylerde gayr-ı mahdud ve müteselsil mesuliyetli olmak veyahut bu iki şekil mezcedilmek suretiyle en büyük mülkiye memurunun göstereceği mahallerde Ziraat Bankası'nın muvafakati ve İktisat Vekâleti'nin

1923 sonrası uygulanmaya çalışılan ve 1930'lara gelindiğinde mevcut buhranın sebebi olarak görülen liberal ekonomiye bir tepki mahiyetinde ortaya çıkan⁶⁷⁴ kooperatifler, özellikle tarımsal üretimin fazla olduğu yerlerde kurulmaya başlanmıştır. Kanunun neşrinden 2 yıl sonra yayınlanan bir istatistiğe göre ülke genelinde 1023 köyde 311 Zirai Kredi Kooperatifi teşkil edilmiş ve ortak sayısı 30.973 kişiyi bulmuştur.⁶⁷⁵ Vücuda getirilen bu kooperatifler, aynı zamanda Cumhuriyetin ilk yıllarında tarım sektöründe kurumsallaşma adına atılmış ciddi bir adım niteliği taşıyordu. Ayrıca çiftçi örgütlenmesinin ilk ve önemli bir hamle olan Tarım Kredi ve Tarım Satış Kooperatifleri, Ziraat Bankasının sağladığı finansmanla ortaklarına çeşitli girdiler ve finans desteği vermiş, halkın elindeki ürünü de satın alarak pazar olanaklarını genişletmiştir.⁶⁷⁶

Kişisel kazançtan daha çok toplumun menfaatlerini ön planda tutan kooperatifçi anlayış,⁶⁷⁷ ülke genelinde olduğu gibi Trabzon'da da kendine taban bulmuştur. Ziraat Bankası'nın gözetimi altında olmakla bir nevi devlet denetiminde faaliyet gösteren Zirai Kredi Kooperatifleri, ilgili kanunun neşrinden hemen sonra Trabzon merkez, ilçe ve köylerinde kurulmaya başlanmıştır. Bu kapsamda 1931 yılının Ekim ayında Trabzon'da 15

tasvibiyle Zirai Kredi Kooperatifleri teşkil eder. Madde 2. Kredi kooperatiflerinin tesis, tescil, idare, salahiyet, kârın nispeti ve suret-i tevzii, murakabe ve tasfiye işleri, ortakların ve borçların numunesi Ziraat Bankası'na ihzar ve İktisat Vekâleti'nce tasvip ve Heyet-i Vekilece bir defaya mahsus olmak üzere evvelden tasdik olunacak formül dairesinde tanzim olunan esas mukavelenamesiyle tespit olunur. Ledelicap işbu mukavele numunesinde münderiç şerait ve ahkâmın tadil ve tebdili, kezalik Heyet-i Vekilece icra olunur. Madde 3. Kredi kooperatifleri köylerde lâakal 30, kasaba ve şehirlerde 60 aza tarafından ikinci maddede yazılı formül dairesinde esas mukavelenamesinin, imza ve tescilini ve Ziraat Bankası'nın muvafakat ve İktisat Vekâleti'nin tasvibiyle resmen teşekkül etmiş addolunur. Madde 4. Kooperatife medyun olan ortaklar, mahsullerini kooperatifin müsaadesini almadan satamazlar. Borçlu ortağın mali vaziyetinde bir bozukluk olmadığı takdirde kooperatif işbu müsaadeyi reddedemez. Ortakların kooperatiflere olan borçları her nevi mahsullerinden imtiyazlı olarak tahsil olunur. Müsaadesiz mahsullerini satan ortakların kooperatife olan borçları %10 tazminatla tahsil olunur. Zirai Kredi Kooperatiflerine dâhil bulunan ortakların iştirak hisseleriyle bunlara verilecek faiz veya temettüleri azanın harice olan borçlarına mukabil haciz ve fûruht edilemediği gibi hiçbir suretle terhin edilemez. Madde 5. Bir ortağın istifa veya ihracı halinde kooperatife olan borçları muacceliyet kesbeder. **T.C. Resmi Gazete**, 5 Haziran 1929

⁶⁷⁴ 1924 yılında kaleme alınan Kooperatifçi Programı adlı eserde, kapitalist zihniyet ile kooperatifçi yaklaşımın farkı şu şekilde ortaya konulmuştur. “*Kapitalist sermaye ile teşkil olunan bir fabrika da pekâlâ tüketicî lehine hizmet edebilir. Mesela Ford Firması araba fiyatını alıcı lehine 350 dolara indirebilir. Fabrikasına üreticinin menfaatinden çok tüketicinin menfaati ön plandadır diye de yazabilir. Belki o fabrika kooperatif şeklinde kurulsa şüankinden daha kötü bir durumda olacaktı. Fakat alıcının durumu bugünkünden daha iyi olacaktı*”. Şarl Jid, **Kooperatifçi Programı**, Çev: Hakkı Baha Pars, İzmir: İzmir Halkevi Neşriyatı, 1936, s. 55-56

⁶⁷⁵ **Kooperatifçilik**, İstanbul: Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi Yayınları, 1931, s. 63

⁶⁷⁶ Zeynep Dernek, “Cumhuriyet’in Kuruluşundan Günümüze Tarımsal Gelişmeler”, **Süleyman Demirel Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi**, Süleyman Demirel Üniversitesi, Ziraat Fakültesi Yayını, 1(1), 2006, s. 4.

⁶⁷⁷ Yunus Nadi Bey'e göre kooperatifler, eski ferdîyetçi itiyatlar yerine yeni cemiyetçi ve tesanütçü adetler yaratılıp ikame edilmesinden ileri geliyordu. Hakiki kooperatifçilik, cebir üzerine değil ancak iyi telakki ve iyi kabul ile kuvvetli tatbiki müstenit hür ve şahsî bir tesanüt olarak tarif edilmeliydi. Yunus Nadi “Türkiye’de Kooperatifçilik Fikirleri ve Hareketleri”, **Cumhuriyet**, 25 Temmuz 1938

Zirai Kredi Kooperatifi bulunuyordu. 44 köyde kurulan kooperatiflerin ortak sayısı ise 1.802'ydi. Bu rakamlarla Trabzon, İzmir, Giresun, Aydın ve Balıkesir'den sonra en fazla Zirai Kredi Kooperatifine sahip olan şehirdi.⁶⁷⁸ 1932 yılı ele alındığında kooperatif sayısında her hangi bir artış olmamakla birlikte bu 15 kooperatiften 11 tanesinin merkezde 2'sinin Akçaabat, 1'nin de Maçka'da oluşunu görüyoruz.⁶⁷⁹ 1932 yılı itibarıyla Trabzon'da bulunan Zirai Kredi Kooperatifleri ve bunların kuruldukları tarih, sermaye ve ortak sayıları aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Tablo 54: 1932 Yılı İtibarıyla Trabzon'da Zirai Kredi Kooperatifleri

No	İsmi	Kuruluş Tarihi	Ortak Adedi	Taahhüt Edilen Sermaye	Tahsil Edilen Sermaye
49	Çoşera	18.1.1930	88	9540	2385
50	Samaruksa	18.1.1930	138	30440	7610
107	İstili	8.3.1930	338	92456	23114
137	Arsenizir	20.5.1930	203	56815	142203.75 kr
138	Kalafka	25.2.1930	248	78510	19627.50 kr
146	Masunaizir	26.6.1930	282	99460	24865
155	Meserya	23.6.1930	118	39718	9929.50 kr
185	Uzmesahor	15.11.1930	146	28638	7169.50kr
194	Ziganoy	28.1.1931	164	36106	9026.50kr
207	Argalya	4.3.1931	107	316.70	7917.50kr
245	Hos	7.6.1931	141	44040	11010
272	Gozari	3.8.1931	50	10575	1643.75kr
344	Kireçhane	20.1.1932	64	22003	5500.75kr

Kaynak: Osman Cudi, "Trabzon'da Kredi Kooperatifleri", **Akın Mecmuası**, Sayı: 9, 1 Ağustos 1932, (s.5-6-7)

Zirai Kredi Kooperatiflerinin bu gelişimi, Trabzon'un ileri gelen sermayedarlarını da oldukça şaşırtmıştı. Zira 1931 yılı Mıntıka Ticaret Kongresi zabıtlarına bakıldığında, esnaf, çiftçi ve işçi sınıfının, biriktirebildikleri sermayeleri ve kuvvetlerini bir araya getirerek meydana gelen bu kooperatiflerin kuruluş metodunun sağlamlığı sayesinde az zamanda pek büyük neticeler elde edildiğinden söz edilerek kooperatif siyasetinin Trabzon'da başarılı bir şekilde ilerlediği ifade edilmiştir. Fakat kongrede kooperatifler ile ilgili dile getirilen diğer hususlara bakıldığında bu konuda bazı sıkıntıların yaşandığı da ortaya çıkmaktadır. Kongrenin temenniler kısmındaki ifadeler incelendiğinde, Trabzon sermayedarları 1929 tarihli kanunun bir bankacı zihniyetiyle yazıldığını, kefalet-i müteselsileye çok önem verilerek sınırsız mesuliyet usulünün kabul edildiği ve bu nedenle köylülerin korkarak kooperatiflere girmeye çekindikleri ifade edilmiştir. Ayrıca Ziraat

⁶⁷⁸ **Kooperatifçilik..**, s. 63

⁶⁷⁹ Osman Cudi, "Trabzon'da Kredi Kooperatifleri", **Akın Mecmuası**, (9), Trabzon: İstikbal Matbaası, 1932, (s.5-6-7)

Bankası'nın faiz miktarını yüksek tutmasının da kooperatifçilik cereyanını arızaya uğrattığından söz edilerek bankanın kendi kârını değil milletin menfaatini düşünmesi gerektiği belirtilmiştir.⁶⁸⁰

Mıntika Ticaret Kongresi'nde ifade edilen bu olumsuzluklara rağmen Trabzon'da bulunan kooperatiflerin civar vilayetlere bakıldığında daha hızlı bir şekilde örgütlendiği görülmektedir. Zira 1933 tarihinde Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası tarafından neşredilen bir eserde, verilen bilgilere göre Trabzon'da toplam 13'tane kooperatif bulunuyordu. 74 köyü kuşatan bu 13 kooperatifin ortak sayısı 2,118'di. 1929'da tohumları atılan kooperatiflerin ve buraya üye olan 2,118 ortağın 1933 yılına kadar ödedikleri sermaye 148.661 lira, yine onların kooperatif kasasına mevduat olarak yatırdıkları para 90.585 lira, kooperatiflerin kasası durumunda olan Ziraat Bankası'nın verdiği ödünç para 413.626 lira ve 1933'e kadar kooperatiflerin ortaklarına dağıttığı para ise 626.629 liraydı.⁶⁸¹ Trabzon çiftçi ve köylüsünün finansal problemlerini gidermek maksadıyla vilayet dâhilinde teşkil edilmeye başlanan Zirai Kredi Kooperatifleri'nin 1935 yılı itibarıyla gelişimlerine baktığımızda Trabzon'da 19'u merkez köylerde, 1 tanesi Of'ta, 2 tanesi Akçaabat⁶⁸² ve diğer 2 tanesi Vakfikebir'de olmak üzere 24 tane Zirai Kredi kooperatifi bulunuyordu. 1930 ve 1931 seneleri içinde kurulan bu kooperatiflerin ortak sayısı 2.510 kişi, sermaye taahhütleri 561.769 lira olup dağıtılan para miktarı 175.388 lira, ihtiyat sermayeleri ise 27.413 liraydı.⁶⁸³

Trabzon'da bulunan Zirai Kredi Kooperatifleri, beklendiğinden daha hızlı bir şekilde gelişmesine rağmen 1935 yılı sonrasında mali problemler yaşamaya başlamışlardı. Zira 1935 yılı ürün fiyatlarının, 1929'daki fiyatlara oranla çok aşağı olması, ortakların finansal durumunu sarsmış ve böylelikle yüklendikleri hisse taksitlerini ödeyemeyecek bir hale gelmelerine sebep olmuştur. Ortaklar bundan ötürü ancak borçlandıkları paranın faizlerini verebilmişlerdir.⁶⁸⁴ 1935 yılına gelindiğinde bu durum, kooperatiflerin beklenen amacı sağlamaktan uzak olduklarını göstermektedir.

⁶⁸⁰ 1931 Yılı Trabzon Ticaret Mıntika..., s.40.

⁶⁸¹ Cumhuriyetin Onuncu Yılında İktisat Meyanında..., s. 33.

⁶⁸² Akçaabat'ta kurulan Zirai Kredi Kooperatifleri merkez kasaba ve Üstürkiye Köyü'nde teşkil edilmişti. 1939 yılı itibarıyla köylüye 18.000 lira dağıtan bu kooperatifler, tütün üreticisine de 20.000 liralık avans dağıtmıştır. Koraltan, a.g.r., s.52

⁶⁸³ BCA, 030.10/65.433.4

⁶⁸⁴ BCA, 030.10/65.433.4

2.3.2. Fındık Tarım Satış Kooperatifi'nin Kuruluşu

Türkiye’de 1929 ekonomik krizinin ardından ekonomik anlayışta yaşanan değişimin en açık göstergelerinden biri olan kooperatifçiliğin ilk örnekleri, köylerde kurulmaya başlanan Zirai Kredi Kooperatifleriydi. 1929 yılında kabul edilen Zirai Kredi Kooperatifleri Kanunu sonrasında yurdun dört bir yanında vücut bulan ve özellikle ilk birkaç yıl, köylü ve çiftçiye finans desteği sağlama konusunda başarılı bir sınav veren bu kuruluşların, devamı olarak 1935 yılında⁶⁸⁵ Tarım Satış Kooperatifleri kurulmaya başlanmıştır.⁶⁸⁶

Daha çok ihraç değeri taşıyan ürünlerin yetiştiği mıntıklarda⁶⁸⁷ kurulmaya başlanan⁶⁸⁸ Tarım Satış Kooperatiflerine en fazla ihtiyaç duyulan bölgelerden biri de Trabzon’du. Zira Trabzon’da fındık ihracı sürecinde yaşanan olumsuzluklar böylesi bir kooperatife duyulan ihtiyacı had safhaya çıkarmıştı. Aslında Trabzonlular, fındığın üretim ve satış koşullarını düzenlemek, piyasada fındığın gerçek değerini bulmasını sağlamak amacıyla bir kooperatif veya buna benzer bir teşkilatın eksikliğini Tarım Satış

⁶⁸⁵ 1935 yılı sonlarında kooperatiflerin durumlarını gösteren ve Ziraat Bankası tarafından yayınlanan bültendeki istatistiklere göre: kooperatiflerin sayısı 668’di. Bu kooperatiflere bağlı şehir, kasaba ve köylerin sayısı 2.309, ortakların sayısı 67.333, taahhüt olunan adi sermaye 382.861.276, ortakların mevduatı 331.684.952 lira olarak kaydedilmiştir. **Doğu Gazetesi**, 2 İkinci Kanun 1938

⁶⁸⁶ Tarım Satış Kooperatiflerinin kurulmasını mümkün kılan kanunun ilk birkaç maddesinde söz konusu kooperatiflerin kuruluş amacı açıkça zikredilmiştir. Söz konusu maddeler şunlardı: Madde 1. Bu kanunda yazılı hükümlerden faydalanmak üzere en az 10 çiftçi aralarında değişir kapitalli, değişir ortaklı tarım satış kooperatifleri kurabilirler. Çiftçi olmayan veya kooperatifin çalıştığı ürünler üzerinde tecim veya komisyonculuk yapanlar bu kooperatife giremezler. Tarım Satış Kooperatifleri ve Birlikleri, Ekonomi Bakanlığı’nın onayı ile kurulur. Aynı ürünün satışı için bir yerde birden çok satış kooperatifi kurulamaz. Madde 2. En az üç tarım satış kooperatifi, satışını yaptıkları ürünlerin piyasa merkezlerinde Ekonomi Bakanlığı’nın onayı ile bir tarım satış kooperatifi ve birliği kurarlar. Bir birlik, birkaç ürünün satış işleri ile de uğraşabilir.

Madde 3. Tarım Satış Kooperatifleri ve Birlikleri’nin kuruluş gerekçeleri

- a) Ortakların ürünlerine devamlı sürüm ve alıcılar bulmak
- b) Lüzumunda bu ürünleri hammadde olarak işlemek ve böylece elde edilen maddelerin satışını yapmak
- c) İç ve dıştaki araçlara giden kazancı üretmenlere mal ederek durumlarını yabancı ülkelerdeki üretmenlere karşı kuvvetlendirmek
- d) Piyasada düzen verici bir yer olarak fiyatların zararlı dalgalanmalarının önüne geçmek, ürünlerin piyasada en iyi fiyatla satılmasını sağlamak
- e) Yurt ürünlerinin standartlaştırılmasında üreticilere düşen görevleri gerçekleştirmek
- f) Ortakların üretim ihtiyacına yarayan her çeşit araç ve gereçleri toptan, ucuz olarak edininip dağıtmak. **T.C. Resmi Gazete**, 2 Teşrin-i sâni 1935

⁶⁸⁷ Tarım Satış Kooperatifleri ilk planda İzmir mıntıkasında kurulmaya başlanmıştır. Bu mıntıkanın başlıca ürünlerinden olan üzüm ve incir mahsulünün ihraç edilmesi için bir kooperatif tesis edilmiştir. **Yeni yol**, 23 Mayıs 1935

⁶⁸⁸ Bu kapsamda Türkiye’nin doğusunda kurulan en önemli satış kooperatiflerinden biri de Iğdır Pamuk Satış Kooperatifidir. Trabzon’da kurulan Fındık Tarım Satış Kooperatifiiyle hemen aynı günlerde kurulan bu kooperatif sayesinde Iğdır Ovası’nda yetiştirilen pamuklar, eskiye oranla standart bir hale getiriliyor ve bu suretle satılıyordu. **Doğu Gazetesi**, 2 Şubat 1938

Kooperatifleri Kanunu kabul edilmeden çok daha önce dile getiriyordu. Bunun en önemli sebebi findığın, gerek üretim gerekse de satış safhasında yaşanan problemlerdi. Özellikle satış aşamasında findık tüccarlarının çeşitli ayak oyunlarına maruz kalan üreticiler, çoğu zaman findıklarını değerinden çok daha düşük fiyata satmak zorunda kalıyor ve neticede üretici değil, aracılar kazanıyordu. 1935 yılında kaleme alınan bir makalede verilen bilgilere bakınca findık üretimi ve satışı konusunda yaşanan durum daha açık bir şekilde ortaya çıkmaktadır:

“Üç gün önce 22-23 kuruşa satılan findık birden bire 18-19 kuruşa düştü. Bizim asıl korkumuz salt bugünkü düşüş değildir, bu başıboş gidişle daha çok düşeceği ve düşürüleceğidir. O kadar sevinçle gönül bağladığımız findık, korkuyoruz ki Avrupa satışları ile teşkilatsızlık yüzünden boş kalan meydanda müstahsil aleyhine çevrilen oyunlar yüzünden perişan edilecek, köylünün malı yok pahasına dışarıya satılacaktır. O köylü ki 1 kilo mısırı 9 kuruşa fakat çoğunun peşin parası olmadığından 13-14 kuruşa yemektir. Demek oluyor ki findığı 3-4 kuruş aşağı düşürürsek zavallı köylü, yediği 1 kilo mısıra karşı 1 kilo findık satmış olacaktır.”⁶⁸⁹

Findık üretim ve satışı konusunda yaşanan başıboşluk 1931 yılında çıkarılan Findık İhracatını Murakabe Nizamnamesi ile bir nebze olsun giderilmeye çalışılmış fakat yeterli olmamıştı. Trabzon’un ileri gelenleri findık meselesinde direkt olarak devletin himaye ve desteğiyle kurulacak bir kurumun varlığının gerekli olduğuna inanıyorlardı.⁶⁹⁰ Zira satış aşamasına gelindiğinde fiyatların aniden düşmesi, rekoltelerde seneden seneye görülen dalgalanmalar, Trabzon piyasasında hemen her dönem yaşanan gelişmelerdi. Bu olumsuz gelişmelerin önüne geçerek köylüyü bilinçlendirme vazifesi, bu sorunlarla uğraşacak bir kurum olmadığından çoğu zaman yerel gazetelere düşüyordu. Gazeteler, findık satışları başlamadan üreticileri bilgilendirmek maksadıyla sık sık ilanlar ve yazılar neşrediyor, bu suretle findık piyasasına bir anlamda dâhil oluyorlardı. Mesela 1934 yılında findık fiyatlarının aniden düşüş göstermesi üzerine bu durumu bir oyun ve manipölasyon olarak değerlendiren gazeteler, üreticileri piyasaya mal sürme konusunda ağır davranmaya çağırıyorlardı.⁶⁹¹

1935 yılında kabul edilen 2834 sayılı Tarım Satış Kooperatifleri Kanununun, Trabzon findık piyasasında yaşanan kurumsal boşluğu ortadan kaldıracığını düşünen Trabzonlular, böylesi bir gelişmenin yaşanmasından memnuniyet duyuyorlardı. Bu ümit veren gelişmeye bir de Ekonomi Bakanı Celal Bayar’ın, Cumhuriyet Gazetesi’ne verdiği

⁶⁸⁹ **Yeniyol**, 21 Ağustos 1935

⁶⁹⁰ **Yeniyol**, 7 Eylül 1935

⁶⁹¹ **Halk**, 27 Ağustos 1934

demeç eklenince Trabzon fındık üreticisinin sevinci ikiye katlanmıştır. Celal Bayar verdiği demeçte, fındık piyasasının nizam ve istikrarını temin edecek tedbirleri almak üzere Ziraat ve İş Bankalarının önemli oranda iştiraki ile milli bir kurum vücuda getirileceğini, bu kurumun satış kooperatifleri kurulana kadar faaliyetine devam edeceğini ifade ediyordu. Bayar’a göre bu banka, müstahsile malını tam değeri ile satma imkânını verecekti.⁶⁹² Celal Bayar’ın sözünü ettiği fındık bankası kurulması fikri, Trabzon’da büyük yankı uyandırmıştır. Fındık piyasasının en büyük ihtiyaçlarından birinin giderileceği fikrini taşıyan Trabzonlu üreticiler, bu haber üzerine derhal bir araya gelerek, kurulması düşünülen banka için çalışmalara başlamıştır.⁶⁹³ Bankanın yapacağı vazifeler dönemin yerel basınına şu şekilde aksetmişti:

“Fındık mahsulünü korumak fındık müstahsilini kurtarmak için en esaslı tedbir, fındık müstahsilleri bankası olacaktır. Trabzon’da Giresun’da, Ordu’da fındık müstahsilleri tarafından kurulacak olan bu bankalar, ekonomik varlığımızda feyizli gelişmelere yol açacaktır. Fındık bankası, üreticiyi yüksek faiz vermekten, satıcıların kucağına düşmekten, onlara aman dedirtmekten kurtaracak, fiyatların düşmesine sebep olan muzır ve tahripkâr emanetçiliği hemen ve kesin olarak ortadan kaldıracaktır. Çiftçiler, bahçesini imar için, mısır almak için, ürününü toplamak için muhtaç olduğu parayı kolaylıkla ve çok hafif şartlarla kendi bankasından tedarik edebilecektir.”⁶⁹⁴

Trabzon kamuoyunda oldukça büyük ümitlerle kurulması beklenen fındık bankası projesi, 1938 yılına gelindiğinde bir türlü hayata geçememiştir. Böylece bu fikir, Trabzonlu üreticilerin hayalini süsleyen fakat bir türlü gerçekleşme imkânı olmayan bir tasarı olarak tarihe geçmişti.

1935 yılında Tarım Satış Kooperatifleri Kanunu çıkarılmasına rağmen günler geçiyor fakat Trabzon’da bu konuda elle tutulur bir faaliyet görülüyordu. Üstelik kurulacağı söylenen fındık bankası da bir türlü kurulamamıştı. Böylece fındığın üretimi ve satışı konusunda kurumsallaşmanın bir türlü gerçekleşmeyeceği fikri akıllara gelmeye başlamıştır. Tam ümitlerin tükendiği sırada 1937 yılının Nisan ayında, Tarım Satış Kooperatifi kurmak için bir heyetin Trabzon’a geleceği haberi, bu karamsar havayı bir anda dağıtmıştır. 21 Nisan 1937 günü şehre gelen heyet⁶⁹⁵, ön çalışma yaparak 29 Nisan günü şehirden ayrılmıştır.⁶⁹⁶ Kooperatif kurmak için gelen heyetin şehirden ayrılmasından birkaç ay sonra, 1937 yılı Trabzon fındık toplama işlemleri başlamıştı. Hemen her yıl olduğu gibi 1937 senesinde de özellikle Hamburg piyasalarında Trabzon fındık

⁶⁹² **Halk**, 16 Eylül 1935

⁶⁹³ **Yeniyol**, 5 Şubat 1936

⁶⁹⁴ **Yeniyol**, 8 Şubat 1936

⁶⁹⁵ **Yeniyol**, 22 Nisan 1937

⁶⁹⁶ **Yeniyol**, 30 Nisan 1937

rekoltesinin çok fazla olacağı ve bu sebeple fiyatların düşük seviyelerde kalacağına dair haberler yayılmaya başlamıştı.⁶⁹⁷ Bu haberleri piyasaya süren firma, daha önceleri Giresun'da ikamet eden fakat daha sonra yurt dışına giderek fındık kralı unvanı alacak kadar zenginleşen Pisani adlı bir iş adamına aitti. Pisani'nin yapmış olduğu bu nevi hareketlere karşı Trabzon basını, üreticileri şu şekilde uyarmıştı:

“Müstahsiller, kırıcılar ve ihracatçılar, uyanık olunuz. Malum ya, Avrupa'da Almanya'da daima aleyhimize işleyen bir Pisani vardır. Meşhur fındık kralı Pisani. Milyonlara varan sermayesini bizim bu biricik mahsulümüzün alım satımı üzerinden yığan ve eskiden Giresunlu şimdi ecnebi olan bu adam, velinimetini Türk fındığına karşı daima kötülük yapmak tahayyül ve tasavvurundadır. Pisani'nin kıyılarımızda teşkilatları vardır ve zaman zaman kıyılarımızda propaganda yapmaktadırlar. Hiçbir propagandaya hiçbir vaade kapılamayalım.”⁶⁹⁸

Pisani Müessesesi'nin yıkıcı faaliyetlerinin bir örneği de, o sırada devam etmekte olan Türk-Alman ticari görüşmeleri hakkında çıkardığı dedikodulardır. Bütün Türk firmalarının dikkatini çevirdiği bu müzakereler, Trabzon fındık piyasası için de hayati önem taşıyordu. Zira Trabzon fındığının en büyük alıcılarından olan Almanya'nın, Türkiye ile ticari bir anlaşma imzalaması, fındığın satışı ve piyasalardaki vaziyeti için belirleyici bir unsurdu. İşte bu noktada devreye giren Pisani Firması, iki ülke arasında devam eden müzakerelerin kesildiği yönünde haberler yaymaya başlamıştı. Bu haber önce İstanbul gazetelerinde çıkmış ve ardından Trabzon'a yayılmıştı. Hatta dönemin diğer yabancı fındık ihracatçılarından olan P.P Danielsen Firması'na da bu yönde bir telgraf geldiği kulaktan kulağa söylenir olmuştu. Bu dedikodular bir yandan fındığın fiyatında düşüşler yaratırken diğer yandan da Türk firmalarının moralini ve şevkini kırıyordu. Fakat daha sonradan yapılan araştırmalarda, bu haberin doğru olmadığı ve Danielsen Firması'na böyle bir telgrafın hiçbir zaman gelmediği ortaya çıkmıştı.⁶⁹⁹

Pisani Firması'nın, bu tarz hareketleri Türk firmalarının da tepkisini çekiyordu. Hatta dönemin ünlü fındık tüccarlarından Ongan Firması ile Fransa piyasalarında amansız bir rekabet içine giren Pisani Müessesesi,⁷⁰⁰ bu manipülasyonlarından dolayı Onganlarla mahkemelik olmuşlardı. Bu olay dönemin yerel basınına şu şekilde yansımıştır:

“Bu ecnebi müessesenin Türk müesseselerine karşı yıkıcı bir hareketten ziyade Türk tüccarlarının gösterdiği nezaket ve dürüstlük ile hareket etmesinin hem kendisi hem de

⁶⁹⁷ **Yeniyol**, 22 Haziran 1937

⁶⁹⁸ **Yeniyol**, 24 Haziran 1937

⁶⁹⁹ **Yeniyol**, 10 Ağustos 1937

⁷⁰⁰ Pisani'nin bu tür hareketlerinin yanında aynı tarihlerde onun ortağı olan Rikersen'in Trabzon'a gelmesi şehirde, kooperatif aleyhinde propaganda yapacağı korkusu uyandırmıştı. **Yeniyol**, 24 Haziran 1937

bizim için daha faydalı olacağı arzu olunmaktadır. Hamburg'taki Ongan Müessesesine aldığı menfi durumun ve mahkemelik oluşlarının Türk efkârında ve bilhassa basında haklı olarak tepki doğurması normaldir. Biz, Pisani den başka daha birçok ecnebi müesseselerin fındık piyasasında temiz ve dürüst rol oynamak suretiyle çoğalmalarını dileriz. Fındık işi rekabet işidir. Fakat rekabet meşru olursa makbuldür. Yoksa Pisani Müessesesi gibi en kuvvetli Türk müesseselerine ve bilhassa Türk fındığına karşı imhakar, menfi hareket yapan müesseselerin Türk basınında kötü intiba yaratmalarını elbette istemeyiz.”⁷⁰¹

Neticede 1937 yılında yaşanan bu olaylar, kurulma aşamasında olan Fındık Tarım Satış Kooperatifine duyulan ihtiyacın da bir göstergesiydi.

Trabzon fındık piyasasında yaşanan bu gelişmeler, daha önce alt yapı çalışmalarına başlanan Fındık Tarım Satış Kooperatifi'nin kurulma sürecini de hızlandırmıştır. Bu kapsamda 1938 yılı Temmuz ayında kooperatife resmiyet kazandırmak için bir heyet Trabzon'a gelmiştir. Ziraat Bankası Merkez Kooperatif Müdürü Şükrü Uluay başkanlığında bölgeye gelen heyet, ilk planda Ordu ve Giresun'da birer kooperatif kurmuş, sıra Trabzon'a gelmişti.⁷⁰² Halkevinde ilk toplantısını yapan heyet, burada alakadarların iştiraki ile bir satış kooperatifi tesis etmiştir.⁷⁰³

Kooperatif kurulması fikrine baştan beri destek veren Trabzon basını, bir yandan yaşanan gelişmeleri halka bildirirken diğer yandan da kooperatifin piyasada üstleneceği vazifeler hakkında bilgiler veriyorlardı.⁷⁰⁴ Burada verilen bilgilere göre kooperatif kurulduktan sonra Trabzon fındık piyasasında şu olumlu gelişmelerin yaşanması bekleniyordu:

“Kooperatif bu sene piyasada milyonlarca sermaye ile milli ve tarihi rolünü muvaffakiyetle ifa edecek ve düne kadar sahipsiz vaziyette kalan müstahsil köylüye ümit olacaktır. Fındık Tarım Satış Kooperatifinin müstahsile karşı olan yardım kararı gelecek senelerde daha da genişleyecektir. Kooperatif, tediye kabiliyetine göre bir sene içinde yiyeceğini ve giyeceğini müstahsile verecektir. Bu halde köylüye değeri 15 kuruş olan bir eşyanın bedelini bir sene sonra mahsul zamanında tediye edecektir. Fakat 30 kuruşa tediye etmeyecektir. Köylü, 10 kuruştan daha eksisine, çocuğunun çocuğunun çıplak sırtını örtecek kadar kumaş alacak ve faizcilerin sırtından kurtulacaktır.”⁷⁰⁵

⁷⁰¹ **Yeniyol**, 1 Temmuz 1937

⁷⁰² **Yeniyol**, 2 Temmuz 1938

⁷⁰³ **Halk**, 2 Temmuz 1938

⁷⁰⁴ Kooperatifin piyasada üstleneceği vazifeleri ele alan bir yazıda şu ifadeler yer verilmişti: “Müstahsil, ihtiyaçtan doğan bir zaruret içinde malını yok pahasına satmayacak, malını miktarına tekabül eden bir ihtiyaç nispetinde para bulacaktır. Evvelce olduğu gibi birçok müşküllere saplanan müstahsil kefalet şartı kaldırılmış, 3-5 ortağın karşılıklı teminatı ile bir günde para almak usulü ikame edilmiştir. Birlik, hariç piyasalarda müstahsil lehine en muvafık fiyatı bulacak, malları sınıflara ayıracak ve ihracatı kendi eliyle yapacaktır.” **Yeniyol**, 21 Haziran 1939.

⁷⁰⁵ **Yeniyol**, 28 Haziran 1939.

Şehirde oluşan bu olumlu atmosfer içinde Atıf Saruhan'ın⁷⁰⁶ başkanlığında kurulan Fındık Tarım Satış Kooperatifi, derhal faaliyetlere başlamış ve ilk planda üye kayıt işlemlerine ağırlık verilmiştir. Kooperatif bu çalışmalar doğrultusunda gazetelere çeşitli ilanlar vermiş ve üreticileri, kooperatife üye olmaya davet etmiştir. Söz konusu ilanlardan birinde şu ifadeler yer verilmişti:

Zirai Kredi ve Satış Kooperatifleri Hakkında

“... yegâne ihraç mahsulü olan fındığın değerini artırmak maksadıyla 2834 sayılı kanuna tevfikân bu defa Trabzon şehrinde bir de satış kooperatifi teşekkül etmiş ve sözü geçen kanun, tarım kredi kooperatifleri ortaklarının en çok üç ay içinde satış kooperatiflerine kayıt edilmelerini mecburi kılmış ve bu müddet zarfında satış kooperatiflerine girmeyen ortakların da kredi kooperatiflerinden ihraç edileceğini ve satış kooperatiflerine kayıt müddetinin hitamına 10 gün kalmış olduğundan bahisle bu müddet zarfında kayıt muamelelerinin ikmali için tarım kredi kooperatifleri idare heyetlerine yardım yapılması hususu Ziraat Bankası müdürlüğünden rica edilmiştir.”⁷⁰⁷

Üye kayıt işlemlerini bitiren kooperatif, sadece fındık satışı değil aynı zamanda Trabzon'un en büyük ihtiyaçlarından olan mısır dağıtım görevini de üzerine almıştı. Böyle bir ortamda 1 Nisan 1939 tarihinde fındık piyasasına giren kooperatif,⁷⁰⁸ 1939'da rekoltenin yarısını, ortaklar hesabına değer fiyatla satacağını ilan etmiş ve bu kapsamda ilk olarak birkaç vagon alivire alımı yapmıştır.⁷⁰⁹ Böylece piyasaya adım atan kooperatif, 1939 yılı fındıklarının şu fiyatlardan alacağını ilan etmişti:

- Yüzde elli randımanlı kabuklu tombul fındık 21 kuruş
- Yüzde elli randımanlı kabuklu sivri fındık 20 kuruş
- Birinci kalite badem fındık 20 kuruş
- İkinci kalite badem fındık 19 kuruş
- Avans nispeti yüzde doksan olacaktır.⁷¹⁰

1939 yılı fiyatlarını bu şekilde tespit eden kooperatif tam da II. Dünya Savaşı patlak verdiği sırada, büyük bir sorumluluğu üzerine almış görünüyordu. Zira kooperatif, bir yandan fındık piyasasında üreticiyi mağdur etmemek için çalışırken diğer yandan da halkın en birinci besin maddesi olan mısır dağıtım işleriyle uğraşıyordu. Kooperatif, bir sonraki

⁷⁰⁶ **Yeniyol**, 22 Nisan 1939

⁷⁰⁷ **Yeniyol**, 13 Birinciteşrin 1938

⁷⁰⁸ **Yeniyol**, 21 Haziran 1939

⁷⁰⁹ **Halk**, 21 Haziran 1939

⁷¹⁰ **Yeniyol**, 19 Ağustos 1939

bölümde görüleceği üzere Trabzon'un kıtlık tehlikesi ile karşı karşıya kaldığı süreçte, mısır dağıtımı yaparak hayati bir görev üstlenmişti. Neticede kurulduğu günden bu tarafa hem fındık piyasası hem de halkın iâşe meseleleriyle uğraşan kooperatif, 1939 yılında ilk kongresini gerçekleştirmiştir. Trabzon Bölge Müdürü Atıf Saruhan'ın başkanlığında toplanan kongrede idare heyetine, Yahya Subaşı, Numan Eyüpoğlu ittifakla ve yedeklere de Abdullah Bulut ve Osman Çelebi yeniden seçilmişlerdir. Hakem Heyetine, Cevdet Alap, Haydar Şatıroğlu, İhsan Tursun, Murakıplığa da Nuri Ataç seçilmiştir. Ardından kooperatifin 8 aylık mesai raporu okunmuştur. Söz konusu raporda kooperatifin ilk dönemiyle ilgili şu bilgiler verilmiştir:

“Kooperatifimiz geçen sene tam rekolte başına teşkil ve tesis edilmiş olmasından ve o senenin mahsul miktarı da vasatı istihsalin altında kaldığından iş kesafetimiz bilançomuzda görüldüğü veçhile zikre şayan bir kemiyet arz edememekle beraber asıl gayemizin tahakkukta yani müteakip senelerin iş kesafetini ayırmaya matuf ortak miktarının artırılması emrinde sarf edilen mesai ve gayreti, ortak adedinin bu tarihte dört bine vasıl olmasıyla teberru ettirmek isteriz. Bu sene içinde diğer taraftan bölgemizdeki müstahsillerin en birinci ihtiyaç maddeleri meyanında mevki olan mısır tevzii işini başta vekâleti celilemiz olmak üzere yüksek vilayet makamının ve Ziraat Bankası ile birliğimizin yüksek direktifleri sayesinde en azami bir faaliyetle başarmış ve bu suretle gerek ortaklarımıza ve gerek ortak olmayan müstahsillerle iki milyon kiloya kadar mısırı en ucuz fiyatlarla tevzii ettik.”⁷¹¹

Faaliyet raporunda da görüldüğü kooperatif, ilk döneminde fındık konusunda istenilen derecede başarıyı yakalayamasa da üye kaydı ve mısır dağıtımı hususlarında oldukça başarılı bir süreç geçirmişti. Kooperatife en fazla ihtiyaç duyulacak dönem olan 1939-1945 yılları arasındaki faaliyetler, bir sonraki bölümde daha tafsilatlı olarak ele alınacaktır.

2.3.3. Denizbank

1937 yılında Trabzon Liman İnhisarı Türk Anonim Şirketi'nin feshedilmesinin ardından onun yerini Denizbank almıştır.⁷¹² Sadece Trabzon değil diğer büyük limanların

⁷¹¹ **Yeni yol**, 18 Birinciteşrin 1939

⁷¹² Denizbank'ın limanda yürüteceği faaliyetleri daha iyi anlayabilmemiz için bankanın kuruluş kanuna bakmak da fayda vardır. Söz konusu kanunun ilk birkaç maddesinde Denizbank'ın kuruluş sebebi ve görevleri şu şekilde ifade edilmiştir.

Madde 2. Denizbank'ım yapacağı işler aşağıda yazılıdır:

- A. Bu kanunla uhdesine geçen ve ileride geçecek olan inhisar ve imtiyazları işletmek
- B. İnhisarı tazammun etmemek şartıyla deniz, göl, nehir ve limanlarda ve bunların kıyılarında deniz ticareti, sanayi ve inşaatı ile denizcilik mevzularına dahil diğer her türlü işleri ve bu meyanda yapacağı deniz, göl, nehir ve liman münakalatının mütemmimi addolunacak ve İcra Vekilleri Heyeti kararı ile zaruri görülecek iskele ve şehirler arasında kamyon ve otobüslerle nakliyat yapmak ve bu işler için taahhüdata girişmek.
- C. Denizcilik işlerinde kredi açmak

işletmesini de üzerine alan Denizbank, 1 Kasım 1937 günü resmen Trabzon Limanı'nda faaliyete başlamış ve aynı gece bu olayın şerefine Yeşilyurt Restoranında bir yemek vermiştir. Bu yemekte banka yetkilileri Trabzon Limanı'nda eskiye nazaran çok daha uygun fiyata kaliteli hizmet vereceklerini ifade etmişlerdir. Yemekte bir konuşma yapan Liman Genel Müdürü Rauf Bey, Denizbank'ın Trabzon'da yapacağı faaliyetler hakkında şu bilgileri vermiştir:

- 1.Trabzon Limanında tahmil ve tahliyenin ucuz ve seri bir şekilde yapılması için gerekli tertibat kurulacaktır.
- 2.Eski tarife kaldırılarak tüccarın lehine yeni ve ucuz bir tarife uygulanacaktır.
- 3.Teslim edilen eşyanın mal sahibinin talebi üzerine üç gün zarfında gümrükçe tartılan miktarı ile manifesto miktarı arasındaki fark tenzil edilmek suretiyle ücret alınması kabul edilmiştir.
- 4.Eski tarifiede gümrük muayenesinin icrasını müteakip çekilmeyen eşyadan ceza olarak üç misli ardiye ücreti alınırdı. Yeni tarifiede bu esas tadil edilerek gümrük vesair bilumum muamelesi yapıldıktan sonra 24 saat zarfında kaldırılmayan eşyadan iki misli ardiye ücreti alınması esası kabul edilmiştir.
- 5.Turistlerin beraberlerinde getirecekleri zati otomobillerin tahmil ve tahliye ücretlerinden %50 tenzilat yapılacaktır.
- 6.10 kuruş olan anbar ve ve antrepo ardiye ücreti günde ton başına 8 kuruşa indirilmiştir. Ambar ve antrepoların devrinden sonra Denizbank'a intikal edecek

-
- D. Her türlü banka muamelatı yapmak
E. Turizm işlerinin denize ait kısımlarıyla uğraşmak
F. Deniz sıhhi ve içtimai yardım teşkilatı kurmak ve işletmek
G. Devlet reisine ait deniz vasıtalarını, bilumum işletme, mubayaa, inşaat ve müteferrik masrafları karşılığı olarak İktisat Vekâleti bütçesine her sene konulacak tahsisatı toptan alarak idare etmek
Madde 3. Denizbank uhdesinde bulundurduğu hizmetleri İktisat Vekâleti'nden alacağı direktiflere göre ifa eder
Madde 4. Denizyolları ve Akay İşletmeleri ile fabrika ve Havuzlar İdaresi, İstanbul, İzmir ve Trabzon Liman İşletme İdareleri, Tahliyesi Umum Müdürlüğü, Van Gölü İşletme İdaresi, hususi kanunlarla ve kendilerine verilmiş olan inhisar ve imtiyazlar ve her nevi haklar ve vecibeler bu kanunun meriyetinden itibaren Denizbank'a intikal etmiştir. **T.C.Resmî Gazete**, 30 Kânun-ı Evvel 1937

olan yolcu salonunda yolcu yükleri taşıyan hamalların ücretlerinde hadler tespit edilecek, öğrenci ve askere %50 tenzilat yapılacaktır.⁷¹³

Rauf Bey'in yapmış olduğu konuşmaya bakılırsa, Denizbank, liman şirketine oranla çok daha ucuza hizmet yapacaktı.⁷¹⁴ Denizbank bu amaçla daha önceden liman şirketi tarafından konulan birçok tarifiede indirimine gitmişti. Fakat işin ilginç yanı, Denizbank'ın Trabzon Şubesi Müdürlüğü'ne eski liman şirketinde de müdürlük görevi yapan Süleyman Mahir Bey atanmıştı.⁷¹⁵

Kasım 1937 tarihinde resmen faaliyete geçen Denizbank, hükümetin de desteğiyle Trabzon Limanı'nda bir dizi inşa faaliyetine girişmiştir. Ankara'dan gelen 870 bin liralık ödenekle birlikte⁷¹⁶ harekete geçen banka, ilk planda Sürmene'nin Sargona mevkiindeki tersanelere 50'şer tonluk 6 çapar siparişi vermiş bunlardan üçü yapılmış ve bankaya teslim edilmiştir. Bunun yanında Avrupa'dan sipariş edilen bir adet 2 tonluk, 2 adet 6 tonluk, 1 adet de 10 tonluk elektrikli vinçlerin 1939 yılı ilkbaharında geleceği ilan edilmiştir. Bu çapar ve vinçlerin gelmesinin ardından Sürmene Limanı'nın da 700 tonluk yükleme ve boşaltma işlemleri yapılabilecekti. Sürmene gibi Trabzon Limanı'nda kapsamlı çalışmalar yapan banka, limanın en büyük eksiklerinden biri olan cankurtaran sandalı temini için çalışmalara başlamıştır. 20 kişiyi taşıyabilecek cankurtaran sandalı için sipariş veren Denizbank, liman müsait olmadığı için Ayafilbo Senti'ndeki eski karakol binasını cankurtaran teşkilatına tahsis ettirmiştir.⁷¹⁷

Trabzon ve kazalarındaki iskeleleri tamir ederek onları daha modern bir hale sokmak isteyen Denizbank, bir yandan da rutin görevi olan yükleme ve boşaltma işlerini sürdürüyordu. Öte yandan kurulduğu günlerde nakliye işlerini çok daha ucuza yapacağını açıklayan banka yönetiminin bu sözünde pek durmadığı gözlenmektedir. Zira bu konuda şikâyetler o kadar çoğalmıştı ki 1939 Mart ayında limandaki nakliye fiyatlarını tetkik etmek için bir komisyon dahi kurulmuştur. Vilayet makamının teklifiyle kurulan komisyon Denizbank'ın tatbik etmekte olduğu tarifiedeki fiyatların yüksekliğini ve salon vaziyetini araştırarak kara ve deniz tarifelerindeki fiyatların indirilmesi ve nakliye işlerinin tanzimi konusunda bazı kararlar almıştır. Komisyon tarafından alınan kararlar şunlardı:

⁷¹³ **Yeniyol**, 2 Birinciteşrin 1937

⁷¹⁴ **Halk**, 2 Birinciteşrin 1937

⁷¹⁵ **Halk**, 3 Haziran 1938

⁷¹⁶ **Yeniyol**, 6 İkinciteşrin 1938

⁷¹⁷ **Yeniyol**, 28 Birincikanun 1938

- Motor ve kayak ücret tarifeleri liman dairesince, kara nakliyesi de Denizbank'la belediye tarafından tadil edilecektir.
- İskele başından itibaren biri kara ve diğeri deniz olmak üzere iki türlü tarife tespit olunacaktır.
- Halen Denizbank'ın tatbik etmekte bulunduğu salon tarifesi kaldırılacaktır.
- Denizbank'ın çatısı altına girmeyen bir eşyanın hamallar tarafından iskele başından alınıp parmaklığa kadar götürülmesi veya şehirden nakledilen eşyanın parmaklıktan ikinci bir hamalla motor ve kayığa götürülmesi yüzünden yolcular sıkıntı çekmekte ve eşyaları elden ele birkaç tarifeye tabi tutulmak suretiyle de fazla hamal ücreti vermekte olduklarından bu mahzurlar ortadan kaldırılacaktır.⁷¹⁸

Bu dönemde Denizbank İdaresi'nden en fazla şikâyet edilen mevzu, yukarıda adı geçen mükerrer tahmil ücreti konusuydu. Zira Trabzon Limanı'ndan vapurlara yüklenmek üzere mavnalar vasıtasıyla gönderilen eşyanın her hangi bir suretle vapurlara verilmeyerek geri gelmesi ve ikinci defa vapura gönderildiği esnada tekrar Denizbank tarafından ücret alınması yüzünden tüccar büyük bir sıkıntı yaşıyordu. Sıkıntılarını vilayete bildiren tüccar ve esnafların bu faaliyetleri karşısında geri adım atmak zorunda kalan Denizbank, bir açıklama yaparak bundan böyle mükerrer tahmil ücreti alımı yapmayacağını bildirmiştir.⁷¹⁹

1937 yılında Celal Bayar'ın Başbakanlığı döneminde kurularak, Türkiye'nin büyük limanlarında tahmil ve tahliye işlerini üzerine alan Denizbank, Bayar'ın başbakanlıktan ayrılmasının ardından bir nevi sahipsiz kalmıştır. İsmet İnönü'nün Cumhurbaşkanı seçilmesinin ardından nezaketen tekrar başbakan atanan Bayar, bu görevde ancak 1,5 ay kalabilmişti. Bayar'ın çekilmesinin ardından, onunla farklı iktisadi görüşler taşıyan İnönü, ilk iş olarak Bayar'ın kurdurduğu Denizbank İşletmeleri'ni tasfiye etmiş⁷²⁰ ve yerine Devlet Deniz Yolları Umum Müdürlüğü kurulmuştur.⁷²¹

Sadece birkaç yıl faaliyet gösterme şansı bulan Denizbank'ın tasfiye edildiği yerlerden biri de Trabzon Limanıydı. Dönemin yerel basına yansıyan haberlere bakılırsa 15

⁷¹⁸ **Yeniyol**, 8 Mart 1939

⁷¹⁹ **Yeniyol**, 11 Mart 1939

⁷²⁰ Cemil Koçak, **Türkiye'de Milli Şef Dönemi (1938-1945)**, 2, İstanbul: İletişim Yayınları, 1996, s. 52

⁷²¹ Ayfer Akşit, "1932-1939 Yıllarında Türkiye'de Devletçilik", **Robert Koleji İş İdaresi ve İktisat Dergisi**, 1(2), Mayıs 1970, İstanbul: Robert Koleji İş İdaresi ve İktisat Okulu Talebe Cemiyeti Yayınları, 1970, s.72

Haziran 1939 tarihinden itibaren Denizbank'ın yaptığı tüm faaliyetler Devlet Denizyolları ve Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüklerine bırakılacaktı. Tasfiye sürecinde ortaya çıkan söylentiye göre Denizbank'ın lağvedilmesiyle 60 kadar memur işten çıkarılacaktı ve bu memurların çoğu dolgun maaşla çalışan kişilerdi.⁷²² Gazete sütunlarına yansıyan bu söylentilerin kısa bir zaman sonra gerçek olduğu anlaşılacaktı. Zira 1927 yılından beri önce liman şirketi, ardından Denizbank Trabzon Şubesi Müdürlüğü yapan Süleyman Mahir Bey, diğer bazı memurlar gibi Denizbank'ın tasfiye edilmesiyle görevden alınmış, Trabzon liman işletme müdürlüğüne Kemal Tapucuoğlu tayin edilmiştir.⁷²³

2.4. Üçüncü Umum Müfettişliğin Kuruluşu

Umum Müfettişlik Kurumunun kanuni alt yapısı 1921 yılında kabul edilen Teşkilat-ı Esasiye Kanunu'na dayanmaktadır. Bu kanunun 22. maddesine göre; vilayetler iktisadi ve içtimai münasebetleri itibarıyla yerleştirilerek Umumi Müfettişlik mıntıkları vücuda getirilmişti. Müfettişlikler, asayişin temini ve umumi devair-i muamelatın teftişi, umumi müfettişlik mıntikasındaki vilayetlerin müşterek işlerinde ahengin tanziminden sorumluydular.⁷²⁴ 17 Ekim 1921 tarihinde bir kanun layihasıyla meclis gündemine gelen Umumi Müfettişlik Kurumu şu şekilde oluşturulmuştu.

Birinci Mıntıka: İstanbul, Çatalca, Edirne, Kal'ayı Sultaniye, Karesi, Hüdavendigar, Eskişehir, Ertuğrul, İzmit, Bolu, Zonguldak, Ankara, Çankırı ve Kastamonu Vilayetleri

İkinci Mıntıka: İzmir, Manisa, Aydın, Denizli, Menteşe, Kütahya, Karahisar-ı Sahib, Isparta, Burdur, Teke Vilayetleri

Üçüncü Mıntıka: Sivas, Tokat, Amasya, Canik, Ordu, Sinop, Çorum, Yozgat ve Kırşehir Vilayetleri

Dördüncü Mıntıka: Adana, Kozan, Cebel-i Bereket, İçel, Konya, Aksaray, Niğde, Kayseri, Maraş ve Antep Vilayetleri

⁷²² **Yeniyol**, 17 Haziran 1939

⁷²³ **Yeniyol**, 5 Temmuz 1939

⁷²⁴ **Türkiye Büyük Millet Meclisi'nce Kabul Edilen Teşkilat-ı Esasiye Kanunu**, İstanbul: Cemiyet Kütüphanesi, 1338, s. 16

Beşinci Mıntıka: Trabzon, Erzurum, Kars, Ardahan, Artvin, Bayezid, Erzincan, Lazistan, Giresun, Karahisar-ı Şarki ve Gümüşhane Vilayetleri

Altıncı Mıntıka: Diyarbakır, Van, Musul, Bitlis, Mamuratülaziz, Muş, Genç, Siirt, Mardin, Malatya ve Urfa Vilayetlerinden oluşuyordu.⁷²⁵

Söz konusu kanun Mecliste uzun süren tartışmaların ardından oylamaya dahi geçilmeden geri çekilmiş ve müfettişliklerin kuruluşu ertelenmiştir.⁷²⁶ 1924 Anayasasında yer verilmeyen Umumi Müfettişlik Kurumu, 1927 yılında tekrar ülke gündemine gelmiştir. 25 Haziran 1927 yılında 1164 sayılı kanunla kabul edilen Umumi Müfettişlik Teşkiline Dair Kanun⁷²⁷ ile tekrar tesis edilen müfettişliklerden, ilki Elazığ, Urfa, Bitlis, Van, Hakkâri, Diyarbakır, Siirt ve Mardin illerini kapsayan Birinci Umum Müfettişliktir.⁷²⁸ Birinci Umum Müfettişliğin kurulmasında güvenlik önlemlerinin mi yoksa iktisadi ve sosyal farklılıkların mı etkisi olduğu günümüzde dahi tartışılmakla birlikte,⁷²⁹ büyük bir ihtimalle bölgede çıkan ayaklanma ve isyanları kontrol altına almak amacıyla böyle bir yapılanma içine girilmiştir.

İdari anlamda kapsamlı bir yenilik niteliği taşıyan Umum Müfettişliklerin sayısının artmasına neden olan gelişme Başbakan İsmet İnönü'nün ünlü doğu gezisidir. 1935 yılının Haziran ayı sonunda başlayan ve yaklaşık 1,5 ay süreceği açıklanan doğu gezisinde,⁷³⁰ özellikle doğu vilayetlerinin ekonomik ve sosyal durumunu yakından görme fırsatı bulan⁷³¹ Başbakan İnönü, bu değerlendirmelerini bir rapor haline getirmiştir. Raporunda doğu vilayetlerinin kalkınması için bazı öneriler getiren İnönü'ye göre, Erzurum merkez olmak

⁷²⁵ Cemil Koçak, **Umumi Müfettişlikler (1927-1952)**, İstanbul: İletişim Yayıncılık, 2003, s. 42

⁷²⁶ Engin Çağdaş Bulut, **Doğu Karadeniz İdari Tarihi**, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2012, s. 98

⁷²⁷ **T.C.Resmi Gazete**, 16 Temmuz 1927

⁷²⁸ **T.C.Resmi Gazete**, 24 Kânun-ı Evvel 1935. Tuğba Korhan, "Cumhuriyet Döneminde Umum Müfettişlikleri İle İlgili Bir Değerlendirme", **Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Nisan 2012, s.136

⁷²⁹ Mahmut Goloğlu, Umum Müfettişliklerin kuruluş sebebini şu şekilde izah etmiştir: "*Türkiye'nin her yanında aynı ekonomik koşullarla ilerlenemeyeceğinden memleket ekonomik bölgelere ayrılacak ve idare mekanizması da buna uydurularak her bölgede ayrı örgütler kurulacaktır. Üçer beşer ilden meydana gelecek bölgelerde bu illerin özel bütçelerinin birleşmesi sayesinde ihraç iskelelerinin, yolların ve benzeri şeylerin kolaylıkla gerçekleştirilmesi sağlanacaktır*", Mahmut Goloğlu, **Tek Partili Cumhuriyet 1931-1938**, Ankara: Kalite Matbaası, 1974, s.50

⁷³⁰ **Cumhuriyet**, 29 Haziran 1935

⁷³¹ Doğu gazisi kapsamında İnönü, 25 Temmuz 1935'de Trabzon'u da ziyaret etmiştir. **Yeniyol**, 27 Temmuz 1935

ve Birinci Umum Mufettişliğe dâhil vilayetler müstesna olmak üzere bir Umum Mufettişlik Mıntıkası daha meydana getirilmeliydi.⁷³²

İnönü'nün tavsiyesi ile teşkil olan Üçüncü Umum Mufettişlik Mıntıkası, Erzurum, Kars, Gümüşhane, Çoruh, Erzincan, Trabzon ve Ağrı vilayetlerinden oluşmaktaydı.⁷³³ 25 Haziran 1927 tarih ve 1164 sayılı kanunun birinci maddesi mucibince 23 Ağustos 1935 tarihinde kurulan⁷³⁴ Üçüncü Umumî Mufettişliğe, Erzurum Mebusu Tahsin Uzer atanmıştır.⁷³⁵

2.4.1. Tahsin Uzer Döneminde Trabzon Ekonomisini Canlandırmaya Yönelik Atılan Adımlar

Umum Mufettişliğin kurulmasının ardından 24 Eylül 1935 günü Trabzon'a gelen Tahsin Uzer, burada bazı çalışmalar yapmıştır. İlk planda şehrin ileri gelenleriyle belediyede bir araya gelen Uzer, Trabzon'un sorunlarını dinlemiş, limanın durumu, transit ticaret ve gübre fabrikası meseleleri ile ilgili ayrıntılı görüşmelerde bulunmuş,⁷³⁶ liman ve gübre fabrikasının hazırlıklarının son aşamada olduğunu, transit işinin de yakında halledileceği mesajlarını vererek Erzurum'a hareket etmiştir.⁷³⁷ Tahsin Uzer'in Trabzon'da yapmış olduğu bu toplantıyla ilgili dikkati çeken ilk unsur, şehrin sorunları kendisine aktarılırken ekonomik meselelerin birinci planda yer almasıydı. 1935 yılı itibarıyla içme suyu tesisatına dahi sahip olmayan Trabzonluların, transit ticaretin durgunluğu veya limanın mevcut hali gibi konulara öncelik vermesi, şehrin ekonomik manada yaşadığı durgunluğun da bir göstergesiydi. Trabzon'daki temasları neticesinde kendisine sunulan isteklerden oldukça etkilenen Uzer, 1936 yılı başında bölgeye tekrar geldikten sonra Trabzon ve çevresinde geniş bir kalkınma hareketi başlatmaya çalışacaktır. Bu harekette ilk önemli adım, transit ticaret konusunda atılmıştır.

⁷³² Bulut, a.g.t., s.103

⁷³³ **T.C.Resmî Gazete**, 11 Eylül 1935

⁷³⁴ **BCA**, 030.18.1.2/57.70.15.

⁷³⁵ **T.C.Resmî Gazete**, 11 Eylül 1935. 25.6.1927 tarih ve 1164 numaralı kanunun birinci maddesine göre, Erzurum, Kars, Gümüşhane, Çoruh, Erzincan, Trabzon, Ağrı vilayetlerini içine almak üzere bir Genel Mufettişlik kurulması hakkındaki 1935 tarihli 2/3199 numaralı kararname ile Üçüncü Genel Mufettişlik kurulmuştur. 23.8.1935 tarihli kararname ile de Genel Mufettişliğe Tahsin Uzer atanmıştır. **BCA**, 030.18.1.2/57.70.16.

⁷³⁶ **Cumhuriyet**, 24 Eylül 1935

⁷³⁷ **Halk**, 26 Eylül 1935

2.4.2. Umum Mufettişlik Öncesi Trabzon-İran Yolunun Durumu

1930'ların başında Trabzon-İran transit faaliyeti, eski dönemlere nazaran oldukça durgun günler geçiriyordu. Zira 1928 yılında 762.000 lira, 1929'da 570.000 lira gelir getiren transit faaliyeti 1930 yılında 244.000 liraya gerilemiştir.⁷³⁸ Bu azalmanın en büyük sebebi, Sovyetlerin bölgedeki demiryolu siyaseti olarak gösterilse de İran-Trabzon yolunun transit faaliyete uygun olmayan hali de önemli bir faktördü. Zira 1930'lu yılların başında transit yolunu durumu, Birinci Dünya Savaşı öncesindeki vaziyetini genel anlamda muhafaza etmekteydi.⁷³⁹ Bu durumun farkında olan ve gerekli tedbirleri almaya karar veren hükümet, 1931 yılından itibaren yol üzerinde kapsamlı bir inşa faaliyetine başlamıştır. Zira Nafia Vekili Hilmi Bey, 18 Mayıs 1933'de TBMM'de yaptığı açıklamada, Trabzon-Erzurum-İran transit yolunun 1931'de ihalesi yapılarak yapımına başladığını,⁷⁴⁰ 1933'e kadar 3 milyon liraya yakın⁷⁴¹ para harcandığını ve yol yapımının devam ettiğini belirtmiştir.⁷⁴²

Türk Hükümeti bir yandan yol üzerinde çeşitli inşa faaliyetleri yürütürken diğer yandan da İran'la dostane ilişkiler kurarak bu yolu, iki ülkeye de gelir getiren canlı bir transit hattı haline sokmak istiyordu. Türkiye'nin bu politikasını İran Hükümeti nezdinde takip eden kişi ise dönemin İran Büyükelçisi Hüsrev Gerede'ydi. Zira 1932 yılında İran Şahı Pehlevi'yi Türkiye'ye davet etmek amacıyla görüşen Hüsrev Bey, Şah'ın ancak birkaç yıl sonra Türkiye'yi ziyaret edebileceğini bildirmiştir. Görüşme sırasında Pehlevi'nin, İran-Trabzon yolunun durumu hakkında sorduğu soruya, Türkiye'nin bu transit yoluna büyük önem verdiğini, aylardan beri yol üzerinde tamirat ve inşaat yapıldığını, tarihi yolun en kısa bir zamanda açılacağını ümit ettiğini söyleyen Gerede, Trabzon'da ve hudut üzerinde ticaret eşyasının muhafazası için depolar inşa edildiğini, Trabzon Limanı'nın bu maksatla ilk fırsatta ıslah ve inşasının gündemde olduğunu ve bu limanda İran transidine azami önem verilmekte olduğunu ifade etmiştir. Hüsrev Bey, yol üzerinde kamyonlarla transit ticareti yapmak için Türk-İran transit şirketi kurulmasının

⁷³⁸ **Trabzon'un 1933 Yılı Umumi İktisadi Faaliyetini Gösterir İstatistikler**,..., s. 11

⁷³⁹ Küçüküçürlü, "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Trabzon-İran...", s. 853

⁷⁴⁰ 1931 yılında ihale edilen yolun yapımını üstlenen mühendislerden Haydar Salih, Cemal, Hayri, Hikmet, Natik, Ruknettin Beyler 24 Mayıs 1931 günü Trabzon' a gelmiş ve ardından Gümüşhane'ye giderek işe başlamışlardır. **Reklam**, 25 Mayıs 1931

⁷⁴¹ Nafia Vekâleti, Şubat 1930 tarihinde Başvekâlete gönderdiği bir tezkerede Trabzon-Erzurum-Karaköse ve Erzurum-Sarıkamış yolları inşaatının yaptırılması halinde inşaat masrafının 3.394.000 lirayı bulacağını bildirmiştir. **BCA**, 030.18.01.02/ 15.76.13

⁷⁴² **TBMMZC**, Devre: IV/ İçtima 2: 15, 18.5.1933, Ankara: TBMM Matbaası, s.157-160.

planlandığını da bildirmiştir.⁷⁴³ Hüsrev Gerede, Trabzon-İran transit yolu için, bir yandan İran Hükümeti nezdinde görüşmeler yaparken diğer yandan bu yolun potansiyelini azaltacak muhtemel gelişmeleri Türk Hükümeti'ne bildiriyordu. Bir nevi istihbarı bilgi niteliğinde olan bu çalışmalar kapsamında 1933 yılında geniş bir rapor hazırlayan Hüsrev Bey, raporunda İtalyanların, ihracat eşyaları için iyi bir pazar ve hammadde temini için müsait bir memba telakki ettikleri İran'da son zamanlarda iktisadi faaliyetlere giriştiklerinden ve bu meyanda Trabzon-Tebriz yoluyla yakından ilgilendiklerinden söz etmiştir. 12 Nisan 1933 tarihinde kaleme alınan raporda, sanayi inşaatı deruhte etmek üzere Fiat, Maraelli ve Pirelli Şirketleri ile Banka Di Roma'nın vekâletine sahip olan "S.A. *Impresse İtaliane All'estro'nin*" temsilcilerinin bir müddetten beri Tahran'da tetkiklerde bulunduğu bildirilmiştir. Hüsrev Bey'e göre İtalyanlar, İran'la en tabii ve ucuz ulaşım yolu olan Trabzon-Tebriz yolu üzerindeki nakliyatı deruhte etmek istiyorlardı. Hatta Roma'da, İran elçiliği yapmış ve o günlerde İran Dış İşlerinde çalışan Celal Han, Mussolini'nin eğer İran, Trabzon Limanına çıkmak için Türkiye hududuna yol, şimendifer inşasına karar verirse malzeme, mühendis vermeye hatta yardım etmeye hazır olduklarını ifade etmişti. Raporun ilerleyen bölümlerinde verilen bilgilere göre, Trabzon'da modern bir liman olmaması nedeniyle İran malları ve Hazar Denizi balıkçılık ve hayvancılığının tamamen Rusya'nın himayesi altına girdiği, başta Rusya olmak üzere Fransa ve İngiltere'nin Trabzon-Tebriz yoluna çok önem verdikleri ifade edilmiştir. Bu ülkelerden Fransa'nın, İran nakliyatını Akdeniz'e, İngiltere'nin ise güneye çekmeye çalıştığı belirtiliyordu. Raporun son kısmında verilen bilgilere göre İtalya, Çekoslovakya, Polonya, Almanya gibi memleketler güney yollarının uzun ve pahalı olması ayrıca Sovyetler Birliği dâhilinde seyahat ve ticaretin çetin ve intizamsızlığı karşısında Trabzon-Tebriz-Tahran yolunun uluslararası ticaret ve yolcu nakliyatına açılmasını sabırsızlıkla bekledikleri ifade edilmiştir.⁷⁴⁴

Hüsrev Gerede'nin raporunda da belirtildiği gibi Trabzon-İran yolunun açılması sadece Türkiye'yi değil, bölgede ekonomik çıkar peşinde olan birçok devleti yakından ilgilendiriyordu. Zira bu dönemde İran Başkonsolosluğu'ndan Başvekâlete gönderilen bir yazıda transit yolu, kapsamlı bir şekilde tamir ve ıslah edilmediği takdirde Türkiye için İran transitini kaybetme tehlikesi olduğu belirtiliyordu. 1933 tarihli yazıda verilen bilgilere

⁷⁴³ **BCA**, 030.10/261.757.26.

⁷⁴⁴ "İtalyanların İran'la İktisadi Faaliyetlere Girmeleri Sebebiyle Trabzon-Tebriz Yolu Meselesi ile Yakından İlgilendiklerine Dair İran Büyükelçiliğinden Gönderilen Rapor", **BCA**, 030.10/237.602.1

göre, daha önce Sovyet Rusya ve İran arasında yapılan anlaşma gereği İran Hükümeti, Rusya'ya karşı koyduğu gümrük kısıtlamalarını kaldırmış ve bu suretle ortaya çıkan Rus-İran yakınlaşmasının Türkiye'nin menfaatlerini zedeleyebileceği ifade edilmiştir.⁷⁴⁵ Bu dönemde Rusya gibi İran transit yoluna göz koyan ülkeler arasında Fransa da bulunuyordu. Zira 1934 yılında Suriye'de bulunan Fransız Yüksek Komiseri M.Legarde, İran'a giderek burada bazı temaslar yapmıştı. Bu temaslar sırasında Legarde, İran'dan geçen transit yollarının Fransa'nın mandası altında bulunan Suriye topraklarına kaydırılması fikrini gündeme getirmişti.⁷⁴⁶

Büyük bir ilgi ve alakayla gözlenen, ticari cazibesi nedeniyle aynı zamanda uluslararası rekabetin yaşandığı Trabzon-İran transit yolunda, inşa faaliyetleri de hız kesmeden devam ediyordu. Yol üzerindeki tamir ve tashih faaliyetleri yerel olduğu kadar ulusal basının da gündemine geliyordu. Bu kapsamda 22 Şubat 1934 tarihinde Konya Mebusu Tahsin Bey, Cumhuriyet Gazetesi'ndeki yazısında İran-Trabzon transit hattı meselesini ele almıştır.⁷⁴⁷ İran transitinin genel durumu ve tarihçesi hakkında bilgiler veren Tahsin Bey, Birinci Dünya Savaşı'nın ardından yol üzerinde yapılan transit faaliyetlerinin azaldığını, rakamsal veriler ışığında ortaya koymuştur. Burada verilen bilgilere göre 1928'de 2,5-3 ton civarında nakliyat yapılan yolda 1932 yılında sadece 876 kilo mal ihracı yapılmıştı. Bu düşüşün yaşanmasının sebebini doğu bölgelerinde ortaya çıkan asayiş problemlerine bağlayan Tahsin Bey, yazısının son kısmında Trabzon-İran yolu hakkında bilgiler vermiştir. Burada verilen bilgilere göre, Trabzon'dan İran sınırına kadar olan yolun uzunluğu 674 kilometreydi, Gürcübulak ve Acem sınırı olan Bazirgan Mevkiinden Tebriz'e kadar olan mesafe de 370 kilometre olup Trabzon-Tebriz arası toplam 1044 kilometreydi. Trabzon-Gürcübulak-Tebriz yolu, kamyonlarla 4 günde kat edilir, bu suretle bir kamyon ayda en az 2 defa gidiş geliş yapabiliirdi.⁷⁴⁸

Konya Mebusu Tahsin Bey'in Trabzon-İran transit yolu hakkındaki bu yazısının ardından, yolun tamiriyle ortaya çıkacak ticari kazancın Trabzon ve bölge halkına sağlayacağı faydaları iyi bilen ve bu konunun eskiden beri takipçisi olan Trabzon Halkevi

⁷⁴⁵ BCA,030.10/261.758.13

⁷⁴⁶ BCA,030.10/263.771.10

⁷⁴⁷ Tahsin Bey bu yazısını daha sonra "Türkiye-İran Transit Yolunun 1934 Senesindeki Durumu, Yapılması Gereken Yollar ve İran Transitinin Türkiye İçin Önemi" adı altında bir rapor haline getirerek Başbakan İsmet İnönü'ye sunmuştur. BCA, 030.10/168.171.2.

⁷⁴⁸ BCA, 030.10/168.171.2.

Başkanı ve aynı zamanda Ticaret Odası Başkâtibi olan Osman Cudi Bey⁷⁴⁹ de aynı günlerde bir yazı kaleme almıştır. Yazısında, İktisat Vekili Celal Bayar'ın direktifleriyle 6 ay önce Tebriz'e gidip burada araştırmalar yaptığını ifade eden Osman Bey, yaptığı tetkikler hakkında kamuoyunu bilgilendirmek istediğini ifade etmiştir. Osman Cudi Bey'e göre transitçilikte Trabzon'un tarihi bir mazhariyeti vardı. Bu potansiyelin harekete geçmesi için yapımı planlanan Erzurum-Sivas hattının bir kolunun İran sınırına indirilmesi ve sahilden içeriye yani Trabzon-Erzurum arasında yapılacak bir hatla da İran-Trabzon demiryolu hattının kurulması gerekiyordu. Trabzon dış ticaretinin, sıklet merkezi olan Tebriz şehrinin, Süveyş Kanalı açılana kadar İran'ın ve uzak doğunun yegâne ticaret ve mübadele merkezi olduğunu ifade eden Osman Bey, Tebriz'in de dışarıya açılan en yakın iskelesinin Trabzon olduğunu dile getirmiş, tarihi süreçte İran ve doğu mallarının, Tebriz'de toplanarak Hoy-Beyazıt-Erzurum-Trabzon üzerinden deve kervanları vasıtasıyla sahile indirildiğini ve Avrupa'dan alınan eşyaların da aynı yoldan Tebriz'e gönderildiğini ifade etmiştir. Yazının devamında İran-Trabzon transit hattının tarihi seyri hakkında bilgiler veren Osman Bey, Rusların bölgede izlediği demiryolu siyasetinden bahisle, her taraftan şark transit ticaretine el atılırken, muntazam şoseler, demir yolları yapılırken Trabzon-İran yolunun tamir bile görmediğini bu sebeple yalnız İran'ın doğu ve batı Azerbaycan eyaletlerinde develeri boğaz tokluğuna çalıştırmak suretiyle İran-Trabzon hattı üzerinde cüzi bir münakalat yapılabildiğini, tarihi yolun sönmek üzere olduğunu, güzergâhtaki han ve konakların tam bir harabe haline geldiğini ifade etmiştir.⁷⁵⁰ Trabzon-İran transit yolunun mevcut durumu ve yol üzerindeki faaliyetler hakkında bilgiler veren Osman Cudi Bey, transit yolunun ıslahı için 3,5 milyon lira sarf edilerek Trabzon'dan İran hududuna kadarki 624 kilometrelik mesafenin tamir edildiğini, 1933 yılı itibarıyla daha

⁷⁴⁹ Osman Cudi Bey, 1898 yılında Trabzon'da doğmuş, 1914 yılında Trabzon Lisesi'nden mezun olmuştur. Genel ve Kurtuluş Savaşları sebebiyle yüksek tahsil yapamayan Osman Cudi Bey, Birinci Dünya Savaşı'nda Ünye Menzil ve daha sonra Ünye Muhacirin Hastaneleri'nde vazife yapmış ve üstün hizmetlerinden dolayı madalya ile onurlandırılmıştır. 1924 yılına kadar Of, Trabzon, Tirebolu, Giresun mıntkasında sıtma mücadelesine memur edilen Osman Cudi Bey, 1925 yılında Trabzon Ticaret Odası İhsaiyat memurluğuna atanmış, aynı günlerde CHP'ye katılmıştır. Trabzon Muhittin Mahallesi'nde Parti Oda Reisliğiyle başlayan CHP macerası, Trabzon Merkez Kaza Reisliği ve Trabzon Halkevi Başkanlığına kadar uzanmıştır. Trabzon'da Çocuk Esirgeme, Kızılay, Tasarruf Cemiyetleri ve spor kulüplerinde yönetim kurulu üyeliği yapmıştır. 1928-1929 ve 1932 senelerinde İktisat Mıntkası Kongrelerinde Trabzon, 1930-31 kongrelerine Ardahan temsilcisi olarak katılmıştır. 1933 yılında Trabzon-İran transit ticareti için İran'da ve yine aynı yıl şark vilayetlerinin ekonomik durumunu tespit için Erzurum, Kars, Artvin ile Batum ve Tiflis'de incelemeler yapmış. 1934 yılında Samsun Ticaret Odası Başkâtipliğine atanmıştır. "Osman Cudi Bey'in Sicil Sureti", **BCA**, 490.01/948.677.1

⁷⁵⁰ "Türkiye-İran Transit Yolunun Türkiye ve Trabzon Açısından Önemi Hakkında Trabzon Halkevi Başkanı ve Ticaret Odası Başkâtibi Osman Cudi Bey'in Cumhuriyet Gazetesi'nde Yayınlanması İçin Yazdığı Yazı Sureti", **BCA**, 030.10/168.171.1

önceden planlanan köprü, menfez ve sel duvarlarının büyük bir kısmının yapımının tamamlandığını belirtmiştir. Osman Cudi Bey'e göre bu yapılanlar yeterli değildi. Zira hükümet yeni bir tahsisat ayırmadığı takdirde sarf edilen 3,5 milyon lira boşa gidecek, daha da vahimi son zamanlarda canlanma belirtileri gösteren transit ticaret tamamen kaybolacaktı.⁷⁵¹

Osman Cudi Bey, bu konuyla ilgili kaleme aldığı bir başka yazıda, İran transit yolu inşasının Trabzon'un en büyük meselesi olduğunu iddia etmiş ve şu ifadeleri kullanmıştır:

“En az muamele yapılan 1931 yılı zarfında dahi transit hareketlerinin memlekete temin ettiği menafî 500 bin liradan fazla olmuştur ki bu rakamlarda yapılacak mukayeseler Trabzon'un iktisadi varlığından neler kaybettiğini en açık bir şekilde gösterir. Bu tedrici sukut, hiç şüphe yoktur ki, transit işinin ticari zihniyetle idare edilmemesinden, bazı tali memurların dar görüşlerinden ileri gelmiş bulunuyor. Binaenaleyh memleketimizin ve şark vilayetlerinin iktisaden inkişafı için en başta gümrükteki formalite, müşkülâtına nihayet verilmesi, muamelatın sadeleştirilmesi, transit işlerinin başına tam bir mütehasıs getirilmesi olmak üzere inşasına başlanmış bulunan yolun bir an evvel ikmalî tahmil ve tahliyenin emniyet ve selamette icrasını temin edecek bir dalga kıran inşası lazım ve vaciptir. Ancak transit ticaretinin inkişafı sayesinde ki Trabzon, yeniden hayat bulacak, diriltilip kalkacaktır.”⁷⁵²

Osman Cudi Bey'in sözünü ettiği tamir ve ıslah işleri konusunda 1934 yılı itibarıyla büyük bir mesafe kat edilmiş olmakla birlikte yolun tamamı bitirilememişti. Bu durum 1934 yılında Türkiye'yi ziyaret eden İran Şahı Pehlevi'nin ziyareti sırasında açıkça ortaya çıkmıştır.⁷⁵³ Şahın seyahati sırasında İran Transit yolunun durumunu⁷⁵⁴ anlatan Hüsrev Gerede, huduttan bilhassa Erzurum'a kadar olan yolun adi bir şose halinde olduğundan söz etmiştir.⁷⁵⁵

Yukarıda da ifade edildiği gibi 1931 yılı sonrasında İran transit yolunda kapsamlı bir tamir faaliyetine başlanmış fakat Üçüncü Umum Müfettişliğin kurulduğu 1935 yılına gelindiğinde bu tamir faaliyetleri bir türlü bitirilememişti. Üstelik bunca harcamaya

⁷⁵¹ BCA, 030.10/168.171.1

⁷⁵² Cudi, “Trabzon ve Transit ...”, s.3-4

⁷⁵³ İran'la Türkiye arasında gelişen ilişkiler çerçevesinde Türkiye'yi ziyaret eden İran Şahı Pehlevi, 10 Haziran'da Gürcübulak sınırından Türkiye'ye giriş yapmış, sırasıyla Bayezit, Iğdır, Kağızman, Kars, Erzurum, Bayburt, Gümüşhane istikametiyle Trabzon'a varmıştır. Şah, buradan da Yavuz Zırlısı'yla Samsun'a, oradan da 16 Haziran tarihinde Ankara'ya ulaşmıştır. **Cumhuriyet**, 26 Nisan 1934

⁷⁵⁴ İran Şahı Pehlevi'nin Türkiye ziyareti sonrasında gelişen ilişkiler çerçevesinde Türkiye ve İran arasında, ticaret, ulaşım, suçluların geri verilmesi, adli yardımlaşma, ikamet, sınır güvenliği, sınırda ortak gümrük binalarının yapımı, telgraf ve telefon irtibatı, veterinerlik işleri, hava seferleri ve Trabzon-Tebriz transit yolu anlaşması Tahrân'da imzalanmıştır. Mehmet Saray, **Türk- İran İlişkileri**, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 1999, s. 118-119

⁷⁵⁵ Gerede, a.g.e., s.301. İran Şahı'nın ziyareti sırasında gündeme gelen meselelerden biri de transit yolu meselesiydi. Dönemin Nafia Vekili Ali Çetinkaya'ya göre İran'la Türkiye arasında bir transit anlaşmanın yapılması zaruriyet arz ediyordu, **Hâkimiyeti Milliye**, 23 Haziran 1934

rağmen Erzurum-Trabzon yolunda, otomobil ve kamyonlarla sefer dahi yapılamıyordu. Zira Kop ve Zigana Geçitleri bu yolda münakalatı imkânsız bir hale getiriyordu.⁷⁵⁶ Tamir çalışmalarının uzun sürmesinin bir nedeni de yol üzerinde sık sık meydana gelen heyelanlardı. Mesela 1933 yılında yoğun yağış sebebiyle Değirmendere taşmış, Erzurum yolu üzerinde heyelanlar oluşmuş, Maçka'da bir kısım köprüler yıkılmıştı.⁷⁵⁷ Bu durumun bir benzeri 1936 yılında yaşanmış, yoğun yağış sonrası transit yolunda büyük bir tahribat meydana gelmişti. Bu konuyla ilgili olarak Ankara'ya gönderilen bir yazıda, Trabzon'un sahil vilayetleri ve Erzurum'la iletişiminin koptuğu, büyük köprülerin yıkıldığı ve bunların tamiri için yüksek miktarda paraya ihtiyaç olduğu ifade edilmiştir.⁷⁵⁸ Neticede bu heyelan ve yıkımlar, transit yolu üzerindeki nakliyatı güçleştirdiği gibi yapılmak istenen ıslah çalışmalarını da anlamsız kılıyordu. Fakat transit yoluyla ilgili oluşan bu iç karartıcı tablo, 1935 yılında Başbakan İsmet İnönü'nün doğu ziyareti sonrasında değişmeye başlayacaktır.

2.4.3. Üçüncü Umum Müfettişlik Sonrasında Transit Yolunda Yapılan Faaliyetler

İsmet İnönü 1935 yılındaki ünlü doğu gezisi⁷⁵⁹ sırasında uğradığı hemen her şehirde o ilin belli başlı sorunlarını dinlemiş ve Trabzon-İran yoluna özel bir ilgi göstermiştir. Zira İnönü, Trabzon'dan Gürcübulak'a kadar olan transit yolu hakkında bilgiler almış,⁷⁶⁰ İran transitinin asırlarca sürüp gittiği bu güzergâha tekrar faaliyet ve işlerlik kazandırılması için devam eden çalışmalara hız verilmesini istemiştir.⁷⁶¹ İnönü, gezi sonrası Anadolu'da ve özellikle doğu diyarında yaşanan ekonomik ve sosyal problemlere çözüm bulmak⁷⁶² amacıyla yeni bir yapılanma içine girilmesi gerektiğini düşünmüş ve bu suretle Üçüncü Umum Müfettişlik kurulmuştur. Bu kurumun teşkil edilmesindeki amaçlarından biri de

⁷⁵⁶ BCA, 490.01/648.151.1.

⁷⁵⁷ BCA, 030.10/117.820.8

⁷⁵⁸ BCA, 030.10/118.823.10

⁷⁵⁹ 29 Haziran 1935'de başlayan seyahatin 1 ay süreceği ilan edilmiştir. **Cumhuriyet**, 29 Haziran 1935

⁷⁶⁰ Gerçekten de İnönü, bu gezisi sırasında transit yolu ile yakından ilgilenmiş, tüccarlar ve yetkililerle görüşmüş ve bazı analizlerde bulunmuştur. İnönü'ye göre, bu tarihlerde bu yol üzerindeki idari sıkıntılar azalmış olmakla birlikte. Dâhili ticaret, tabii bir şekilde azalmıştır. Esas mesele, yolun ıslah edilmesi, devlet tarafından otomobil ve kamyon seferleri konulması, Tahir Gedîği'nin açık tutulması ve Trabzon iskelesinin düzenlenmesidir. İsmet İnönü, **Defterler (1919-1973)**, I. Hazırlayan: Ahmet Demirel, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2001, s.172-173.

⁷⁶¹ BCA, 490.01/648.151.1, BCA, 030.10/70.462.11.

⁷⁶² Başbakan İsmet İnönü 1935 yaz aylarında yaptığı doğu gezisinde doğu illerinin durumunu iyi seviyede bulmamıştır. Bu bölgede devlet otoritesinin kuvvetlenmesi, ekonomik, sosyal ve kültürel gidişata hız verilmesini sağlamak amacıyla Üçüncü Umum Müfettişlik kurulmuştur. Medeni seviyenin yükseltilmesi, asayişin sağlanması ve ekonomik kalkınma, Üçüncü Umum Müfettişliğin en önemli göreviydi. **Rize Vilayet Gazetesi**, 14 Mart, 1936.

bölgede var olan ekonomik sorunlara çözüm bulmaktı.⁷⁶³ Bu kapsamda çalışmalara başlayan Üçüncü Umum Müfettiş Tahsin Uzer'in ilk ilgilendiği meselelerden biri, yıllardır tamir edilen fakat bir türlü ulaşım açılmayan Trabzon-İran transit yolunun mevcut durumuydu.

Müfettişlik görevine atandıktan sonra ön çalışma yapmak amacıyla 12 Şubat 1936'da Trabzon'a gelen Tahsin Uzer, yaptığı ilk açıklamada Trabzon Limanı ve transit yolunun durumuyla yakından ilgileneceğini beyan etmişti.⁷⁶⁴ Bölge halkını gelecek için oldukça ümitlendiren vaatler vererek çalışmalarına başlayan Uzer, iktisadi yönden olduğu kadar asayiş yönünden de çok önemli bulduğu transit yolu üzerinde önemle durmuştur. Bölgeye yaptığı ilk ziyareti sırasında yol üzerindeki faaliyetleri inceleyen Uzer, Başbakan'ın verdiği emirlerin uygulamaya konulduğunu ve hummalı bir faaliyet başlatıldığını görmüştür. Gezi izlenimlerini bir rapor haline getirerek Başvekâlete gönderen Uzer, 1936 yazı ortalarına kadar Trabzon'dan Gürcübulak'a kadar bütün yolun bitirilmiş olacağını belirtmiştir.⁷⁶⁵ Tahsin Uzer, transit yolunun mevcut durumu hakkında ulusal gazetelerden birine verdiği beyanatta; Trabzon- Tebriz yolunu, iki millet için tabiatın ezelden yarattığı bir istikamet olarak nitelendirdikten sonra, Tebriz'den Gürbulağa, Gürbulak'tan Trabzon'a kadar olan yolun kısmen iyi bir şose halinde bulunduğunu, Erzurum'un demiryoluna kavuşmasının ardından buradan İran'a demiryolu hattının yapılabileceğini, ayrıca Trabzon Limanı'nın yapılması meselesinin hükümetin gündeminde olduğunu ifade etmiştir.⁷⁶⁶

Trabzon-İran transit yolu üzerindeki devam eden yapım ve onarım çalışmaları Tahsin Uzer'in gayretleriyle yeni bir ivme kazanmıştır. Ankara'yla sürekli temas halinde olan ve yolun tamiri için gerekli paranın mutlaka tahsis edilmesi gerektiğini düşünen Uzer'in bu ısrarlı talebi karşısında Başvekâlet, bütçenin fevkalade kısmından Trabzon-İran arasında otobüs, kamyonet, nakliyatına başlanması için Nafia Vekâleti emrine 280 bin lira ayırmıştır. Başvekâlet ayrıca, İran transit yolunun yapılması için yine Nafia Vekâleti emrine 490 bin lira daha fevkalade tahsisat göndermiş ve bu suretle yolun 1936 yazında bitirilmesi planlanmıştır.⁷⁶⁷ Nafia Vekâleti'nden beklenen paranın da gelmesiyle birlikte

⁷⁶³ Yunus Nadi, "Memleket İdaresinde Genel Müfettişliklerin Rolü", **Cumhuriyet**, 8 Şubat 1936

⁷⁶⁴ **Yeni yol**, 19 Şubat 1936

⁷⁶⁵ **BCA**, 490.01/648.151.1, **BCA**, 030.10/70.462.11.

⁷⁶⁶ **Yeni yol**, 18 Mart 1936

⁷⁶⁷ **Yeni yol**, 24 Haziran 1936

Trabzon-İran transit yolu üzerindeki çalışmalar hız kazanmıştır. Yolun son durumu ile ilgili bilgiler veren Tahsin Uzer, 1936 yılı itibarıyla İran transit yolu için keşif ve projelerin tamamlanmak üzere olduğunu,⁷⁶⁸ Nafia Vekâleti'nin bu konuda büyük fedakârlıklar yaptığını, Trabzon'dan İran sınırı olan Gürcübulağ'a kadar olan yolun bu sonbaharda tamamlanacağını ifade etmiştir. Uzer ayrıca Nafia Vekâleti'nin, Devlet Demiryolları ile işbirliği içersinde Trabzon'dan İran hududuna kadar muntazam otobüs servisleri işleteceğini, ilerleyen yıllarda söz konusu seferlerin iki ülkenin ortaklığıyla kurulacak bir şirket tarafından yapılacağını bildirmiştir.⁷⁶⁹

1936 yılı içinde bir yandan transit yolu üzerinde hummalı bir inşa faaliyeti devam ederken diğer yandan Trabzon'dan İran hududuna kadar kamyon-otobüs servislerinin Devlet Demiryolları idaresinde işletilmesi için hukuki altyapı hazırlanmıştır. 8 otobüs ve 24 kamyonun ibaret olması beklenen bu işletme için gerekli olan 500.000 liralık tahsisat bütçeye konmuştur.⁷⁷⁰ 1937 yılına transit yolunun açılacağı ve Trabzon'un mazide olduğu gibi yine parlak günlerine döneceği umuduyla giren Trabzonlular, yaşanan tüm bu olumlu gelişmelerin Tahsin Uzer sayesinde meydana geldiğini düşünüyordu. Trabzon basınında yer alan aşağıdaki haber bu tespitimizi doğrulamaktadır.⁷⁷¹

“Tahsin Uzer'i, bu inkılâp çocuğunu övüyorum. Çünkü bize yenilik getirdi. Tahsin Uzer'i bu Atatürk oğlunu seviyorum çünkü onu bize Atatürk gönderdi. Bilmem farkında olmayan var mı? Trabzon'da son günlerde bariz bir kaynaşma göze batan bir faaliyet var. Bana yollar eskisinden daha kalabalık, hayat daha canlı geliyor. Şöyle etrafıma bakıyorum da her tarafta bir değişiklik bir hareket var. Peki, bunun sebebi nedir? Bu halin başlangıcı Tahsin Uzer'in Trabzon'a ayak bastığı gün ve daha ilk günlerde halkevinde yaptığı konuşmadır. Transit işini halledeceğini, liman yaptıracağını, telefon getireceğini yani Trabzon'un iktisadi gelişimine hız verecek işleri yapacağını müjdelemesidir.”

Üçüncü Umum Müfettiş Tahsin Uzer'in gayretleriyle 1937'ye gelindiğinde büyük bir kısmı tamamlanan Trabzon-İran transit yolunda sefer yapacak kamyon ve otobüslerden bir kısmı Şubat ayı başında Trabzon'a gelmiştir. Nafia Vekâleti tarafından Almanya'da yaptırılan kamyon ve otobüslerin ilk partisi olan 2 kamyon ve 4 otobüs, 8 Şubat 1937'de gelmiş, geri kalan 12 kamyon ve 4 otobüsün bir hafta sonra geleceği ilan edilmiştir. İşleyecekleri yolun özelliklerine göre bilhassa Zigana ve Kop Geçitlerinin durumu dikkate alınarak yaptırılan bu otobüs ve kamyonlar 65'er beygir kuvvetinde dizel motorlara sahipti. Radyatörleri, karlı ve tipili havalarda bile donmayacak şekilde dizayn edilen, hava frenleri

⁷⁶⁸ BCA, 030.10/71.464.9

⁷⁶⁹ **Yeniyol**, 30 Mayıs 1936

⁷⁷⁰ **Yeniyol**, 19 Birinciteşrin 1936

⁷⁷¹ **Yeniyol**, 18 Mart 1936

ve diğer aksamı uzun ve arızalı yollara dayanabilecek tertibata sahip olan bu taşıtlardan kamyonlar, ikişer ton ağırlığındaydı. 16 yolcuyu alacak kapasitede imal edilen otobüslerde sıcak havayı temizleyecek donanım mevcuttu.⁷⁷² Dönemin yerel basınına göre İran Hükümeti de aynı maksatla modern nakil vasıtaları temin edip transit yolunda çalıştırmak için hazırlıklar yapıyordu.⁷⁷³

Sadece Trabzon'un değil bütün doğu illerinin çehresini değiştireceği umuduyla inşa edilen Trabzon-İran transit hattında 1 Mayıs 1937 itibarıyla nakliyata başlanması hedeflense de⁷⁷⁴ yol üzerinde yapılan tamiratlar bitirilemediğinden seferlere başlanamamıştır. Bu gecikmenin bir diğer sebebi de aynı günlerde İran'la yapılan müzakerelerdi. Zira yol üzerinde transit nakliyatı yapılabilmesi için her iki ülkenin ortak hareket etmesi, gümrük tariflerinin belirlenmesi gerekiyordu. Bu kapsamda Cemal Hüsnü Taray başkanlığındaki Türk heyeti İran'a giderek bir dizi temaslarda bulunmuştur. Burada yapılan görüşmelerde her iki taraf, yol üzerinde transit ticaretin temini için gerekli olan tamiratları, yol üzerinde motorlu taşıtlarla nakliyat servisleri kurmayı, güzergâh üzerinde otel, garaj ve tamir atölyeleri kurmayı kabul etmişlerdi.⁷⁷⁵ İki tarafın imza koyduğu bu anlaşma TBMM tarafından 7 Haziran 1937 tarihinde tasdik edilmiş⁷⁷⁶ bu anlaşmayla, transit yolu üzerinde nakliyat yapılabilmesi için gerekli yasal işlemler tamamlanmıştı.

Türk heyetinin Tahran'da yaptığı görüşmelerde gündeme gelen meselelerden birisi de, seyrüsefer yapacak kamyon ve otobüslere yönelik uygulanacak gümrük tarifeleriydi. Trabzon-İran hattının işlerlik kazanması için bazı gümrük formalitelerinin çözülmesi gerekiyordu. Zira Trabzon-İran yoluna rakip olan güzergâhlardan Batum yolunda Ruslar 53.55 lira masraf alırken, Trabzon yoluyla İstanbul'a giden bir ton maldan 180-190 Türk Lirası alınıyordu. Bu rakam, Batum yoluna göre üç misli daha pahalıydı. Oysa Hayfa-Beyrut yoluyla Avrupa'ya sevk edilen malların masrafı beher tonda 13-17 İngiliz Lirası, Bağdat yoluyla Avrupa'ya sevk edilen mallarda ise yine beher tonda 20-22 İngiliz

⁷⁷² **Halk**, 9 Şubat 1937

⁷⁷³ **Halk**, 20 Şubat 1937. Trabzon-İran transit hattında yaşanan bu olumlu gelişmeler ve kamyonlarla sefere başlanacağı haberi, zamanla ulusal basının da gündemine taşınmıştır. Zira 1937 yılının ilk günlerinde transit yolu hakkında bilgiler veren İsmail Habib, yolun geçirdiği tarihi süreci izah ettikten sonra artık bu yolda develer değil kamyonların işleyeceğini, yolu Avrupai bir şose haline getirmek için milyonların harcadığını, baskın ve soygunlarla güvenlik sorunlarının yaşandığı yolun tek vakasının vakasızlık olduğunu, Zigana ve Kop Geçitleri'nin her türlü tedbire başvurularak bütün yıl açık bulundurulacağını, kamyon ve otobüs işletmesinin devletleştirilerek nakliyatın ucuza yapılacağını ifade etmiştir. **Cumhuriyet**, 1 Şubat 1937

⁷⁷⁴ **Yeni Yol**, 1 Mart 1937

⁷⁷⁵ **Yeni Yol**, 11 Mayıs 1937

⁷⁷⁶ **T.C. Resmi Gazete**, 28 Temmuz 1937

lirasıydı.⁷⁷⁷ İran- Trabzon transit yolunda taşınan 2 ton ağırlığında her hangi bir maldan alınan ücretler ve sırasıyla tahsil edildiği yerlere bakacak olursak ortaya şu şekilde bir tablo çıkmaktadır:

Tablo 55: 1934 Yılı İtibarıyla Trabzon-İran Transit Yolunda Nakliye Ücretleri

Lira	Ödeme Yapılan Mahal
13.94	Trabzon’da alınan kayık, hamaliye, gümrük muamelatı masrafı
22.90	İskele rüsumu
2.50	Tellâliye (İran sınırından Trabzon’a getirilecek vasıtayı temin edene)
6	Komisyonculara
273	Kamyon ücreti (İran sınırından Trabzon’a kadar)
40	Çul ve muşamba parası (yolda yağmurdan muhafaza için)
10	Erzurum ve Kızıldize’de Belediye gümrük pulları ve komisyoncu masrafı
368 Lira	(2 ton maldan 368 lira alındığına göre 1 ton malda bu fiyat 184 liraya gelir)

Kaynak: Tevfik Süleyman, “Trabzon-İran Transit Yolu-Rakip Yollarla Mukayesesi ve Derhal Alınması Lazım Gelen Tedbirler”, **İktisat ve Ticaret Mecmuası**, Yıl:1, (6), 1934, s. 20

İran’la yapılan transit ticaretin anlaşmasının imzalanmasının ardından Türk tarafı, Trabzon-İran transit yolunun vaziyetini daima düzenli tutmak için yeni bir teşkilat kurmuştur. Bu teşkilata göre Trabzon’dan Erzurum’a kadar olan kısım Birinci Mıntıka, ötesi de İkinci Mıntıkaya ayrılmıştır. Birinci Mıntıka Nafia Baş Müdürlüğüne Gümüşhane Başmühendisi Bay Grame tayin edilmiştir.⁷⁷⁸ Böylece yol üzerindeki teşkilatın da kurulma işlemi tamamlanmış ve transit yolunda kamyon ve otobüslerle nakliye yapılmasının önünde ciddi bir engel kalmamıştır. Üçüncü Umum Müfettişlik, bu gelişme üzerine yayınladığı bir ilanla Trabzon-İran transit nakliyatının 19 Haziran 1937 günü başlayacağını duyurmuş, mıntıka dâhilindeki vilayetlerde de transit yolunun açılması münasebetiyle törenler yapılacağı ilan edilmiştir.⁷⁷⁹

⁷⁷⁷ Tevfik Süleyman, “Trabzon-İran Transit Yolu-Rakip Yollarla Mukayesesi ve Derhal Alınması Lazım Gelen Tedbirler”, **İktisat ve Ticaret Mecmuası**, Yıl:1,(6),Birinci Teşrin 1934, s. 20

⁷⁷⁸ **Yeniyol**, 12 Mayıs 1937

⁷⁷⁹ **Yeniyol**, 17 Haziran 1937

2.4.3.1. Trabzon-İran Transit Yolunda Kamyon ve Otobüs Seferlerinin Başlaması

Tarihi İpek Yolu'nun kollarından birini oluşturan ve bu sebeple mazisi oldukça eskiye dayanan Trabzon-İran transit yolunun eskiden olduğu gibi canlı bir ticari güzergâh haline gelebilmesi için yapılan faaliyetler, Tanzimat sonrasına kadar dayanıyordu. Fakat 60-70 yıldır süre gelen bu tamir ve tashih çalışmalarından hiç birisi 1931 sonrasında yapılan faaliyetler kadar kapsamlı olmamıştı. Bu yolda daha önceleri develerle yapılan nakliyatın kamyonlarla hızlı ve güvenli bir şekilde yapılabilmesi için başlanan projenin büyük bir bölümü, 1937 yılının yaz aylarında bitirilmiş ve transit yolunda kamyon ve otobüslerle seferlere başlanmıştır. Bu münasebetle Trabzon'da yapılan törende Üçüncü Umum Müfettiş Uzer, Trabzon Valisi Sezai Uzay, CHP il örgütü ve diğer zevat hazır bulunmuştur. Törende bir konuşma yapan Tahsin Uzer, Van Valiliğinden beri takip ve müdafaa ettiği ideale kavuşmanın mutluluğu içinde olduğunu ifade ettikten sonra bu yolun yakında limana bağlanacağını halka duyurmuştur. Yol üzerinde taşıma yapan diğer şirketlerin durumu hakkında bilgilere veren Uzer, bu yolda nakliyat yapan bazı firmalar olduğunu ve bunların bu işten ekmek yediklerini, bu sebeple transit işinin İnhisar İdaresi altına alınmayacağını, bu şirketlerin mağdur olmaması için kamyon ve otobüs sayısını belli bir oranda tuttuklarını ifade etmiştir. Yakında kamyon sayısının 100'leri bulacağını ifade eden Uzer, transit teşkilatının zamanla büyüyeceğini belirtmiştir.⁷⁸⁰ Törenin ardından İskele Meydanında bayraklarla donanmış olan sinema karşısında İşletme İdaresi önünde hazırlanan otomobil ve kamyonlar alkışlar eşliğinde birer birer hareket etmiştir.⁷⁸¹ Gelecek için ümitli mesajların verildiği törenin ardından kamyon ve otobüs seferlerinin hangi gün ve saatlerle yapılacağı da ilan edilmiştir.

⁷⁸⁰ **Halk**, 25 Haziran 1937

⁷⁸¹ **Yeniyol**, 22 Haziran 1937

Tablo 56: Transit Kamyon ve Otobüslerinin Hareket Gün ve Saatleri

Trabzon-Karaköse-Kızıldize İstikameti		
Kalkış Yeri	Günü	Saati
Trabzon'dan	Cumartesi Pazartesi Çarşamba	7.30
Gümüşhane'den	Cumartesi Pazartesi Çarşamba	14.30
Bayburt'tan	Pazar Salı Perşembe	7.00
Erzurum'dan	Pazartesi Çarşamba Cuma	7.00
Karaköse'den	Salı Perşembe Cumartesi	7.50

Kızıldize-Karaköse-Erzurum-Trabzon İstikameti		
Kalkış Yeri	Günü	Saati
Kızıldize'den	Salı Perşembe Cumartesi	13.00
Karaköse'den	Çarşamba Cuma Pazar	11.30
Erzurum'dan	Perşembe Cumartesi Pazartesi	6.00
Bayburt'tan	Perşembe Cumartesi Pazartesi	12.55
Gümüşhane'den	Cuma Pazar Salı	6.00

Kaynak: Yeni Yol, 19 Haziran 1937

Transit yolunda yukarıda verilen çizelgeye göre yürütülen nakliyatın başlamasından bir ay sonra Üçünü Umum Müfettişlik tarafından bir tamim kaleme alınmıştır. Bir uyarı niteliği taşıyan ve Trabzon Belediyesine gönderilen bu yazıda, transit yolunun mümkün olduğu kadar muhafazası için hususi kamyonların 2,5 tondan fazla yük taşımamaları hakkında alınan karara rağmen bazı kamyoncuların bu karara riayet etmedikleri belirtilmiştir. Devlet Demiryolları İdaresi, bu durumun önüne geçebilmek için otobüs tarifelerinde %30-40 indirim yapmış, Erzurum'a kadar bir yolcudan 4 lira 90 kuruş ve her nevi tüccar malından ve alelade yükten kilo başına 2 kuruş alınacağı ilan etmişti. Fiyatları

aşağı çekerek halkı, devlet eliyle yapılan nakliyata yönlendirmek isteyen yetkililer, aynı zamanda hususi kamyon sahiplerine bir şekilde gözdağı veriyordu.⁷⁸² Trabzon-İran transit yolunda devam eden nakliyatla yaşanan bu sıkıntılar, zamanla hükümetin bazı tedbirler almasını gerekli kılmıştır. Bu kapsamda ilk olarak Ekim 1937’de “*Trabzon- Erzurum-İran Hududu Güzergâhında Otobüs ve Kamyon Servisine Ait Umumî Tarife*” ilan edilerek, seyrüsefer faaliyetleri bir intizama kavuşturulmuştur. 6 Ekim 1937 tarihinde Resmi Gazete’de ilan edilen söz konusu tarife, tablo haline getirilerek aşağıda gösterilmiştir:

Tablo 57: Trabzon- Erzurum-İran Güzergâhında Otobüs ve Kamyon Servisine Ait Umumî Tarife

Trabzon -İran hududu aşağıdaki kısımlara ve mıntikalara ayrılmıştır

Birinci Kısım	İkinci Kısım	Üçüncü Kısım
1. Trabzon-Hamsiköy	8. Erzurum -Köprüköy	(Hudut Aşırı Nakliyat) Hudut aşırı nakliyatla; kat edilecek mesafelerin, huduttan itibaren beher 75 kilometre ve kesri bir mıntika sayılır ve bu mıntikalarda yapılan nakliyattan; aynı esas dâhilinde ikinci kısımdaki mıntika ücretleri alınır
2. Hamsiköy –Torul	9.Köprüköy -Tahirköy	
3. Torul -Kovanis (Keçikale)	10.Tahirköy-Karaköse	
4. Kovanis- Bayburt	11. Karaköse -Diyadin	
5. Bayburt -Kophanları	12.Diyadin-İran hududu	
6. Kophanları -Pırnakapan		
7. Pırnakapan- Erzurum		

Nakliye Ücretleri

Beher Mıntika İçin	Birinci Kısımda (Kuruş)	İkinci Kısımda (Kuruş)
Yolcu başına	70	150
Eşya ve hayvan (kilo başına)		
Seyri seri	0.375	0.625
Seyri adi	0.30	0.50

Kaynak: T.C. Resmi Gazete, 6 Teşrin-i Evvel 1937

Tabloda da görüldüğü gibi transit yolunda yapılan nakliyatı düzenlemek amacıyla yürürlüğe konulan tarifede güzergâh, birinci ve ikinci kısım adı altında ikiye ayrılmış ve

⁷⁸² **Yeni yol**, 20 Temmuz 1937. Tahsin Uzer imzasıyla bir ilan yayınlayan Üçüncü Umum Müfettişlik, burada yük haddini aşarak yolun emniyetini tehlikeye sokan kamyonlar olduğunu, 4 hatta 5 ton yük yükleyerek bu yoldan geçildiğini oysa yolun kapasitesinin 2,5 tondan fazlayı kaldıramayacağını ilan etmiş, bu tonajdan fazla yükleyerek bu yolu kullanan kamyonculara ağır cezalar verileceğini duyurmuştur. **Rize Vilayet Gazetesi**, 24 Temmuz 1937.

her biri için farklı ücret tarifeleri belirlenmiştir. Tarifenin ilerleyen kısmında yük taşıma işinin hangi esaslar dâhilinde yapılacağı hakkında bilgiler verilmiştir.⁷⁸³

Trabzon-İran Transit yolunda başlayan nakliyatı bir düzen altına almak amacıyla ilan edilen tarifenin kabulünden kısa bir süre sonra “*Trabzon - İran Yolu Üzerinde Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğünce Otobüs Kamyon ve Otomobil İşletilmesi Hakkında Nizamname*” kabul edilip yürürlüğe konmuştur.⁷⁸⁴

Oldukça ayrıntılı bir şekilde kaleme alınan ve 44 maddeden oluşan nizamname mucibince sürdürülen nakliyatın önündeki en büyük engel, transit yolunun fiziki durumuydu. Zira seferler başladığı tarihten birkaç ay sonra, yolda çökmeler meydana gelmiş ve bu suretle seferler aksamaya başlamıştı. 1937 yılının Ekim ayına gelindiğinde transit yolunun Karaköse’den, İran sınırına kadar olan 83 kilometrelik kısmında tamir faaliyetleri halen devam ediyordu. Ayrıca Ağrı ile Erzurum arasındaki 130 kilometrelik yolun tamirâtı bitirilmiş, Trabzon ile Gümüşhane arasındaki çalışmaların yakın bir tarihte

⁷⁸³ Tarifede getirilen düzenleme şu şekildeydi: Bagaj: Yolcu başına 20 kiloya kadar olan bagaj eşyası parasız taşınır. 50 kiloya kadar olan bagajlardan seyri adi ve daha fazlasından seyri seri ücreti alınır. Bagaj ve eşya denklemlerinin sıklığı metre mikâp başına 200 kilodan fazla olursa 200 kilo itibar edilerek ücret alınır. Metre mikâbı eczası için de aynı nispet üzerinden hesap yapılır. Tam kamyon yükü halinde veya tam kamyon yükü ücreti verilmek suretiyle nakledilecek eşyanın ücretlerinden, Trabzon ile huduttan bir evvelki mıntıka arasındaki nakliyatı yukarıdaki ücretlerden % 10 hududa kadar ve hudut aşırı nakliyatı ise % 15 tenzilat yapılır.

A-Mıntıka ücretleri taksim edilemez. Mıntıka parçalarında yapılan nakliyattan mıntikanın tam ücreti alınır.

B-Birden ziyade mıntıkaya şamil nakliyattan, bu mıntıklara ita ücretlerinin mecmuu alınır.

C-Yolcu ve bagajlarda ve bagaj ücretlerine tâbi nakliyatı asgarî ücret, seferlerin istikametine nazaran birbirini müteakip iki mıntıka ücretidir. Ancak, nakliyat doğru seferlerin yalnız sonuncu mıntıkasında yapılacaksa bir mıntıka ücreti alınmakla iktifa edilir.

D-Her muameleye ait ücretlerin yekûnunda hâsıl olacak kesirleri kuruşa iblâğ edilir.

E-Bu tarife ücretlerini, bir ay evvelinden ilân etmek şartıyla, kış aylarında (idarece takdir edilecek) mıntıkların bir kısmında veya tamamında bir misline kadar tezyid etmeğe idare salâhiyettardır. **T.C. Resmi Gazete**, 6 Teşrin-i Evvel 1937

⁷⁸⁴ Adı geçen nizamnamenin ilk birkaç maddesinde şu ifadeler yer alıyordu. Trabzon-İran Yolu Üzerinde Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğünce Otobüs Kamyon ve Otomobil İşletilmesi Hakkında Nizamname: *Madde 1.* Trabzon- İran yolu üzerinde Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğünce işletilecek otobüs, kamyon ve otomobillerin işletilmesi bu nizamname hükümleri dairesinde icra olunur. *Madde 2.* Trabzon- İran yolu üzerinde haftanın muayyen günlerinde hareket etmek üzere muntazam seferler tertip olunur. Bu seferlerin günleri ve mecburî durak mahallerine muvasalat ve hareketleri mevsime göre idarece yapılacak hareket vakti cetveller ile tespit olunur. Bu cetveller, halka münasip vasıtalarla ilân olunacağı gibi cetvellerde yapılacak değişiklikler de tatbika başlanmadan en az beş gün evvel ilân olunur. *Madde 3.* Muntazam seferlerden başka mevcut vasıtaların kifayetine ve ihtiyacına göre her vakit muntazam seferler yapılabilir. *Madde 4.* Seyrüseferde iki türlü durak yerleri vardır: Biri mecburî duraklar, diğeri ihtiyarî duraklardır. Otobüsler, durak yerleri haricinde durmağa mecbur değildirler. Mecburî durak yerleri, İşletme Müdürlüğünün teklifi ve Devlet Demiryolları ve Limanlar İşletme Umum Müdürlüğü’nün tasvibi ile tayin olunur. Mecburî durak yerlerinin değiştirilmesi aynı usule tabiidir. İhtiyarî durak yerleri mahallinin ihtiyacına göre, İşletme Müdürlüğünce tayin olunur. *Madde 5.* Bütün nakliyat talepleri, ahvalin ve vasıtaların müsaadesi nispetinde ifa ve isaf olunur. **T.C. Resmi Gazete**, 20 Kânun-ı Evvel 1937

tamamlanacağı ilan edilmiştir. 15 bin işçiyle yapılan faaliyetler sonucunda, 40 kadar köprü tamir edilirken,⁷⁸⁵ Erzurum'a 82 kilometre mesafede bulunan Horasan Köyü civarında Aras Nehri üzerine 142 bin liraya köprü yapımı için ihale açılmış ve köprünün 450 gün zarfında bitirilmesi için yüklenici firmayla anlaşma imzalanmıştır.⁷⁸⁶ Trabzon-İran transit yolunda devam eden bu inşa faaliyetlerini sık sık denetleyerek işleri yerinde takip eden Tahsin Uzer, 16 Kasım 1938 tarihinde Başvekâlete yazmış olduğu bir yazıda, transit faaliyetin günden güne arttığını, Trabzon Limanı'na, İran'a gönderilmek üzere Almanya'dan 1.000 tondan fazla transit malı geldiğini ifade etmişti.⁷⁸⁷ Uzer ayrıca, transit yolunda nakliyatın daha sağlıklı bir şekilde devam etmesi ve asayişin temini için yol üzerinde telefon hattı kurulması yönünde çalışmalara başlamıştır. Bu konu hakkında Posta Telgraf Genel Müdürü Nazif Ergin nezdinde girişimlerde bulunan Uzer, öncelikle Ankara'nın, civar vilayetler ile (Kayseri, Sivas, Erzurum, Erzincan) arasındaki iletişimin sağlanması için telefon hattı kurulduğunu ve bu hattın 1938 yılında faaliyete geçeceğini, Trabzon-Erzurum-İran arasındaki hattın ise ikinci planda yapılacağı cevabını almıştır.⁷⁸⁸ Tahsin Uzer gibi, transit yolunun durumuyla yakından ilgilenen kişilerden biri de dönemin Trabzon Valisi Refik Koraltan'dı. 1939 yılında Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası'nı ziyareti sırasında bir konuşma yapan Koraltan'a göre Trabzon'un iktisadi hayatında büyük bir gelişme yaşıyordu. Konuşmasında 1937 yılı içinde transit suretiyle Trabzon'a 600 ton eşya geldiğini belirten Koraltan, 1938'de bu rakamın 12 bin tona çıktığını ifade etmiştir.⁷⁸⁹

Tahsin Uzer ve Refik Koraltan'ın bu beyanatlarının aksine 1937'de Devlet Demiryolları tarafından yürütülmeye başlanan transit faaliyetinden istenen verim elde edilememiştir. Zira 1938 yılı başında Dâhiliye Vekâleti tarafından Başvekâlete gönderilen bir tezkerede, İran'la imzalanan anlaşmadan⁷⁹⁰ sonra Trabzon-Tebriz transit yolu faaliyetinin azaldığı, bunun sebebinin tetkik edilmesi için Hariciye, Dâhiliye, Nafia, İktisat, Gümrük ve İnhisarlar Vekâletleri bünyesinde bir komisyonun kurulması gerektiği ifade

⁷⁸⁵ **Doğu Gazetesi**, 14 Birinciteşrin 1937

⁷⁸⁶ **Doğu Gazetesi**, 14 Birincikanun 1937

⁷⁸⁷ **BCA**, 490,01/.509.2045.2.

⁷⁸⁸ **BCA**, 030.10/71.464.27

⁷⁸⁹ **Yeniyol**, 12 Ocak 1939

⁷⁹⁰ 1937 yılında kamyonlarla seyrüsefere başlanılmasının ardından yolun işlerliğini artırmak ve iki ülke arasında gelişen münasebetleri taçlandırmak maksadıyla 20 Nisan 1938 tarihinde Türk-İran Transit Anlaşması imzalanmıştır. Anlaşma sonrası Türk tarafı, transit yolunun Karaköse-Hudut arasında bulunan ve 1939 yılında inşası düşünülen 52 km kısmını yapmayı, Bayburt, Gümüşhane, Karaköse gibi yerlerde transit otelleri inşa etmeyi, Devlet Demir Yolları İşletmesi'nde görevli memurlara verilecek bir kimlikle pasaportsuz olarak sınırdan geçmelerini temin etmeyi, transit nakliyatından doğan alacakların serbest dövizle ödenmesi konusunda İran'la yeni bir anlaşma imzalanması, gümrük meselelerinde işbirliğinin sağlanması esaslarını kabul etmişti. **BCA**, 030.18.01.02/84.85.5

edilmiştir.⁷⁹¹ Görüldüğü üzere oldukça büyük paralar sarf edilerek tamir edilen ve ekonomik manada bölgenin çehresini değiştireceği düşünülen bu projeden beklenen verim elde edilememiştir.

2.4.4. Üçüncü Umum Müfettişlik Döneminde Trabzon Limanının İnşası Meselesi

1930 sonrasında Trabzon'un sönmeğe üzere olan ekonomik hayatını tekrar canlandırmak maksadıyla ortaya atılan en önemli fikir, Trabzon'da yeni ve modern bir liman inşa etmektir.

Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon'un en önemli sorunlarından biri olan liman yapımı konusu 1935 yılında Başbakan İsmet İnönü'nün Trabzon'u ziyareti sırasında kendisine aksettirilmiştir. İnönü, Ankara'ya dönüşte hazırladığı raporda transit yolunun inşasıyla birlikte bu yola çıkış kapısı olarak Trabzon Limanının yapılması gerektiğini ifade etmişti.⁷⁹² İnönü'nün doğu gezisi sonrasında kurulan Üçüncü Umum Müfettişlik Kurumu'nun öncelik verdiği konulardan biri de Trabzon'da modern bir liman yapımı hususuydu. Zira İmparatorluk yıllarından beri bir türlü yapılamayan liman yüzünden tahmil ve tahliye işleri oldukça güç şartlarda yapılıyordu. 1930'lara gelindiğinde bu durum o kadar vahim bir hal almıştı ki limana gelen vapurlar burada uygun ortam bulunmaması nedeniyle Sürmene veya Akçaabat iskelelerine mal indirmek zorunda kalıyordu.⁷⁹³

Yıllar yılı halledilemeyen bu problemi çözmek için harekete geçen hükümet, 1935 yılı içinde Trabzon'a bir uzman heyet göndermiştir. Umum Müfettişlik Kurumu'nun teşkili sürecinde Trabzon'a gelen heyet, limanda incelemelerde bulunmuştu. Heyetin içinde bulunan Yüksek Mühendis Mektebi Liman Öğretmeni ve Bayındırlık Bakanlığı Liman İnşaatları Fen Kurulu Başmühendisi Viktor de Mayo, arkadaşları ile birlikte limanda sondaj ve sair çalışmaları yapmış ve bir taraftan limanın haritasını hazırlamışlardı.⁷⁹⁴ Görüldüğü gibi Üçüncü Umum Müfettiş Tahsin Uzer, Trabzon'a gelmeden liman meselesi konusunda bazı adımlar atılmaya başlanmıştı. Uzer, göreve başladıktan sonra kendisinden önce başlayan süreci devam ettirmek niyetindeydi. Zira şehre ilk geldiği günden itibaren gerek transit yolu ve gerekse liman meselelerinde ortaya koyduğu tavırla halka güven

⁷⁹¹ **BCA**, 030.18.01.02./82.3.6

⁷⁹² **BCA**, 030.10/65.433.4

⁷⁹³ **Yeniyol**, 25 Temmuz 1935

⁷⁹⁴ **Halk**, 19 Eylül 1935

veren Uzer, hemen her konuşmasında bu iki meselenin halledileceğini ifade ediyordu.⁷⁹⁵ Tahsin Uzer'in, yıllardır çözüm üretilmeyen bu meseleler karşısındaki tutumu Trabzon kamuoyunda memnuniyetle karşılanıyordu. Aslında Uzer'in böylesine kendinden emin davranmasının altında yatan sebep, Ankara'dan aldığı güvenceydi. Zira Hükümet, 1936 yılında yapmış olduğu planlama gereği⁷⁹⁶ Anadolu'da inşa edilecek limanlar arasında ilk sıraya Trabzon Limanı'nı koymuştu.⁷⁹⁷ Hükümet, buranın ticari ehemmiyetini göz önüne almış ve Trabzon Limanına öncelik vermişti.⁷⁹⁸ İsmet İnönü'nün doğu gezisi sonrası tekrar gündeme gelen bu meseleye, 1937 yılında kabul edilen İkinci Beş Yıllık Kalkınma Programında da yer verilmiştir.⁷⁹⁹ Zira programın içeriği hakkında Trabzon halkına bilgiler veren Vali Refik Koraltan, Trabzon'da bir fabrika ile limanın yeniden inşasının program dâhilinde olduğunu beyan etmişti. Koraltan bu konuşmasında, Başvekil Celal Bayar ile aralarında geçen diyalogu şu şekilde ifade etmiştir.

“O zaman ben şimdiden gider gitmez bu müjdeyi Trabzon halkına verebilir miyim dedim. O da, henüz kati olarak söylüyorum ki, kredi anlaşması biter bitmez devletçe düşünülen işlerin başında Çatalağzı ile Trabzon Limanı vardır. Bunlar devlet faaliyeti arasına girmiştir dedi.”⁸⁰⁰

Koraltan'ın verdiği bu müjdeli haberin ardından şehirde bir numaralı gündem maddesi haline gelen yeni liman inşası hakkında 1938 yılında önemli gelişmeler yaşanmıştır. Dönemin yerel basınında yer alan bilgilere göre, liman inşaatı İngiltere'den

⁷⁹⁵ **Olcay**, 28 İkincikanun 1937

⁷⁹⁶ Hükümet, 1933'te hazırlayıp ve 1934'te yürürlüğe soktuğu Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planını çok başarılı bir şekilde uyguladığı için 1937 yılında İkinci Beş Yıllık Plan hazırlandı. Bu programda Trabzon Limanı'nın yapılması da planlamıştı. **Cumhuriyet**, 9 Kasım 1937

⁷⁹⁷ **Cumhuriyet**, 21 Mart 1936

⁷⁹⁸ **Yeniyyol**, 28 Mart 1936. Bu dönemde hükümet, Trabzon Limanıyla birlikte Zonguldak, Samsun, İnebolu limanlarını da yapmayı planlıyordu. Hükümetin bu politikasına destek veren bir yazar bu konuda şu ifadeleri kullanmıştır: “Yakın bir zamanda İran transitinin beşiği olan Trabzon ve Orta Anadolu'nun hemen yarısına yakın geniş bir hinterlanda sahip olan Samsun'dan başlamak üzere İstanbul'a kadar uzanan sahillerimizdeki şehirler asri limanlarla süslenecektir. Şimendifer garlarına kıyasen vapur garları adını vermek mümkün olan suni limanlar Cumhuriyet Hükümetinin Karadeniz çocuklarına en modern bir organizasyon halinde hediye edeceği zaman uzak değildir” **Yeniyyol**, 1 Şubat 1937

⁷⁹⁹ Başvekil Celal Bayar hükümetinin hazırladığı dört senelik yeni iktisadi plan hakkında Anadolu Ajansına şu bilgiler verilmiştir: “Yapılacak işleri 80 milyon liraya baliğ olacaktır. Mali kredileri dışarıdan 10 sene müddetle tamamen temin edilmiş olduğundan hemen faaliyete geçmek imkân dâhilindedir. Yapılacak işler şunlardır: Karadeniz de modern bir kömür ve demir limanı ayrıca Trabzon Limanı, Sirkeci-Haydarpaşa arasında bir feribot servisi, muhtaç olduğu şimendifer nakil vasıtaları mubayaası, Ankara'da memurlar için 453 binalı iki yeni mahalle, Antalya'da jet sanayi kurulacak iplik, kanaviçe ve çuvallık dokunacak. Ankara'da bir ziraat aletleri fabrikası yapılması, Trabzon'da et sanayi fabrikaları, memleketin muhtelif sahalarında meyve ve domates usaresi, süt ve peynir sanayi, muhtelif sebze ve meyvelerin tasnif, ambalaj ve muhafazası tesisat ve sanayi, yeşil silolar, Kütahya'da senelik benzin istihsalı için tesisat, Iğdır pamuklarını işletmek için Erzurum'da iplik fabrikası, bir hafif maden alüminyum fabrikası, üç yeni şeker fabrikası, bunlardan biri Balıkesir'le bandırma arasında olacaktır.” **Yeniyyol**, 21 Eylül 1938

⁸⁰⁰ **Yeniyyol**, 21 Eylül 1938

alınan 10 milyon sterlin tutarındaki krediyle yapılacaktı ve inşaatın programı hükümet tarafından hazırlanmıştı. Liman inşaatının ihalesi ise yakın bir tarihte yapılacaktı.⁸⁰¹ Trabzon Limanı'nın yapımı hakkında ilk kez somut bazı gelişmelerin yaşanması münasebetiyle Trabzon Belediyesi, İktisat Vekâleti'ne bir teşekkür telgrafi göndermiştir. İktisat Vekâleti'nden gelen cevabi yazıda ise şu ifadeler yer alıyordu:

“Trabzon’da bir liman inşasına karar verilmesi münasebetiyle izhar buyrulan iyi duygulara teşekkür ederim. Limanla beraber 4 senelik programımızda Trabzon bölgesi için ihtiva ettiği teşebbüslerin iktisadi kalkınmanın hayırlı eserleri olmasını temenni ederim.”⁸⁰²

Liman inşasıyla ilgili başlayan süreç kapsamında 2 İngiliz mühendis Trabzon’a gelerek limanda incelemelerde bulunmuş, öte yandan bu mühendislerle birlikte şehre gelen Denizbank İnşaat Mühendisi Neşet Bey, Trabzon Limanı'nın 1939 yılı ilkbaharında ihalesinin yapılacağını beyan etmiştir.⁸⁰³ Heyetin Trabzon’dan ayrılmasından birkaç ay sonra limanda sondaj çalışmalarına başlanmış, İstanbul’dan gelen sondaj uzmanı Yaşar Bey’in denetiminde toplam 14 defa sondajlama işlemi yapılmıştır.⁸⁰⁴ Trabzon Limanı’nda bu çalışmalar yapılırken kamuoyunda, limanın yeri konusunda büyük boyutta olmamakla birlikte bazı tartışmalar yaşanmıştır. Zira Pulathane Limanı ile ilgili öne sürülen iddialara bakılırsa, sularının derin olması, tabanının demir tutmaya yarayacak bütün şartlara sahip bulunması sebebiyle demir tarama ihtimalinin az olması ve gemilerin korkusuz manevra yapabilmesi gibi özellikleri dolayısıyla bazı kişiler, limanın Pulathane’de inşa edilmesi gerektiği yönünde fikirler ortaya atmıştır.⁸⁰⁵ Bu fikir, şehirde fazla itibar görmemiştir.

Liman inşası konusunda 1938 yılında görülen bu olumlu tablo, ertesi yıl değişmeye başlamış bu değişimin ilk işareti ise ihale tarihi konusunda yaşanmıştır. Zira daha önce 1939 yılı ortalarında ihalesi yapılacağı ilan edilen limanın, ihale tarihi bir yıl ertelenmiştir.⁸⁰⁶ İhale tarihlerinin yıldan yıla sürekli ertelenmesinin asıl sebebi, o tarihlerde patlak veren İkinci Dünya Savaşı’nın getirdiği mali sıkıntılardır. Zira hükümet 1937’de kabul ettiği İkinci Beş Yıllık Kalkınma Programını dahi savaş nedeniyle uygulayamamış ve yurt genelinde yapacağı birçok yatırımı askıya almıştı. Böylece liman inşası konusunda 1925 yılında yaşanan hayal kırıklığının ardından 1939 yılına gelindiğinde ikinci kez hayal

⁸⁰¹ **Yeniyol**, 1 Eylül 1938

⁸⁰² **Yeniyol**, 8 Birinciteşrin 1938

⁸⁰³ **Yeniyol**, 23 Birincikanun 1938

⁸⁰⁴ **Yeniyol**, 1 Mart 1939

⁸⁰⁵ **Yeniyol**, 8 Temmuz 1939

⁸⁰⁶ **Yeniyol**, 26 Temmuz 1939

kırıklığı yaşayan Trabzon şehri, modern bir limana sahip olamamanın bedelini özellikle II Dünya Savaşı yıllarında acı bir şekilde yaşayacaktır.

2.5. Cumhuriyetin İlk Yıllarında Trabzon'da Tarım ve Hayvancılık

2.5.1. Trabzon'un Zirai Karakteri ve Yetiştirilen Başlıca Ürünler

Trabzon'un arazi yapısı, deniz kenarından başlayarak süratle yükselerek adeta bir biri üzerine oturtulmuş tepeler şeklinde ekseri diktir. Bu arazi bazen tatlı meyilli bayırlarla, denize akan irili ufaklı birçok dere ve çayların geçtiği vadiler sebebiyle genellikle engebelidir. Vilayet dahilinde dağlara doğru yükselen kısımlar, yaylaları ve yer yer kışlakları, denize doğru alçalan kısımlar ormanları ve sahil boyu uzanan denize paralel olan kısım da, ziraate elverişli araziye teşkil eder. Böyle dar ve engebeli bir arazi yapısına sahip olması nedeniyle Trabzon hiçbir zaman geniş bir ziraat memleketi olamamıştır.⁸⁰⁷ Zira bahsedilen arazi yapısı ne tarıma, ne de doğru dürüst yerleşime olanak tanıyor,⁸⁰⁸ Trabzon halkı geçimini sağlamak için bu olumsuz coğrafi koşullar altında tarımsal üretim yapıyordu. Trabzon'un elverişsiz arazi yapısının yanında iklim özellikleri de tarım için uygun değildi. Özellikle ekinlerin büyümeye başladığı ilkbahar aylarının oldukça yağmurlu geçmesi nedeniyle ürünlerden istenilen verim elde edilemiyordu. Arazi ve iklim şartlarının elverişsizliğine ek olarak, kişi başına düşen arazi miktarının yetersiz oluşu, tarımsal faaliyetlerin kısıtlı kalmasını sağlayan bir başka unsurdu.⁸⁰⁹ Bu tür sıkıntıların yanında üretimin de oldukça ilkel ve babadan kalma usullerle yapılması, zirai açıdan bir başka olumsuzluktu. Mesela Trabzon çiftçisi, arazisinin yapısına hiç de uygun olmamasına rağmen buğday ve hububat ekimi yapmaktaydı.⁸¹⁰ Ayrıca yağışlar sebebiyle arazinin yıkanmış olması, gübre ihtiyacını ortaya çıkarıyordu. Çünkü Trabzon toprağı, yapısı dolayısıyla daima yukarıdan aşağı yıkandığından, mineral bakımından fakir topraklardandı. Daha ziyade ağır toprak olarak bilinen killi toprağına sahip olan Trabzon'da gübreye büyük ihtiyaç duyulurdu. Bu sebeple Trabzon, Türkiye'de en çok kimyevi gübre kullanılan şehirlerden biriydi.⁸¹¹ Bu bilimsel gerçeklere rağmen Trabzonlular, fenni yöntemleri

⁸⁰⁷ **15 Yılda Trabzon...** s. 31.

⁸⁰⁸ Ahmet Karaçavuş, "XIX. Yüzyıl Sonu ve XX. Yüzyıl Başlarında Trabzon'da Tarım", **Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi**, (9), s. 48

⁸⁰⁹ 1935 sayımına göre 359.000'den fazla bir nüfusa malik olan Trabzon'da kilometre başına düşen kişi miktarı 78'dir ki bu Türkiye rekorudur. Dört kişiye ancak 1 hektar ziraata elverişli arazi isabeti demek olan bu vaziyete Türkiye'nin başka hiçbir tarafında rastlanılmaz. **15 Yılda Trabzon...** s.31

⁸¹⁰ Karaçavuş, a.g.m. s.48

⁸¹¹ **Halk**, 3 Temmuz 1943

uygulamak yerine daha çok geleneksel usulleri kullanarak ekseriyetle toprağa hamsi ve balık leşleri seriyordu.⁸¹²

1924 yılında Mıntıkâ Ziraat Müdürlüğü görevinde bulunan Faik Bey, yukarıda izah edilen olumsuzluklarla ilgili olarak yaptığı bir değerlendirmede, Trabzon çiftçisini özellikle iki şeyin zor duruma soktuğundan söz etmiştir. Bunlardan birincisi; ilkbahar aylarının yağmurlu geçmesi nedeniyle tarlalarını hazırlamak için yeterli zamandan mahrum kalmaları diğeri ise çiftçilerin zirai alet olarak makine ve pulluk yerine bel ve kazma gibi insan gücüne dayanan ve zaman kaybına yol açan ilkel sayılabilecek aletleri kullanmalarıydı. Faik Bey'e göre bu sebeplerden dolayı toplam tarıma elverişli arazisi 899.000 dönüm olan Trabzon'da bu arazinin sadece 33.000 dönümünden istifade edilebiliyordu.⁸¹³ Faik Bey'in de ifade ettiği gibi Trabzon Vilayeti'nde⁸¹⁴ ziraat yapılan arazi oldukça yetersiz bir seviyedeydi. Zira 1930 tarihinde yazılan bir rapora göre Türkiye'de nüfus yoğunluğunun en fazla yaşandığı vilayetlerden biri olan Trabzon'da⁸¹⁵ vilayet nüfusunun 221.000 adedi yani umum nüfusun %76'sı çiftçilerden oluşuyordu. Bunun yanında mevcut tarım arazisinin %40'nda hububat ve daha ziyade, mera, yayla ve çayır, %32'sinde mısır ve fasulye, %26'sında fındık, %2'sinde tütün yetiştirilmekteydi.⁸¹⁶ 1933 yılında yazılan bir eserde Trabzon'un zirai durumu şu şekilde tasvir edilmiştir:

“İşte bu muhteşem ve taşkın tabiatın muazzam kabartmalarında, oyuklarında ormanlar, çalılıklar, taşlıklar arasında ve yer yer harman kadar düzlüklerle bayır toprak dilimlerinde kilometre murabbaında 62,7 kişi yaşar. Kocaman bir şehirden ibaret olan İstanbul vilayeti hariç, bu yoğunluk Türkiye rekorudur. Trabzon'dan sonra bereket taşan toprağı ile İzmir 42 kişi ile ikincidir. Trabzon'un 4.630 km murabbai olan bütün sinisinin ancak %18'i yani yalnız 833,5 km murabbai toprağı kazmaya, çapalamaya ve bir şeyler yetiştirmeye elverişlidir. Sathı mesahasının hepsine göre 62,7 kişi olan yoğunluk, bu 833 km dağıtıldığı takdirde 350'ye çıkar. Bu kadar dar toprakta o kadar bereketli insan yığınları nasıl geçiniyor?”⁸¹⁷

Trabzon'da yapılan ziraat yukarıda zikredilen zorluklara nedeniyle daha ziyade bahçe ziraatı karakterini taşımaktadır. Bu meyanda özellikle şehrin alçak kısımlarında, başta fındık ve mısır olmak üzere fasulye, patates, hububat her cins sebze ve çeşitli

⁸¹² **Halk**, 19 Eylül 1935

⁸¹³ **Yeniyol**, 29 Nisan 1341

⁸¹⁴ 1 Temmuz 1340 (1924) tarihinden itibaren tatbik edilmeye başlanan Teşkilat-ı Ziraiye Kanununa göre Anadolu yedi mıntıkaya ayrılmıştır, bu mıntıkalardan her birinin bir başmüdürlü ile idare edilmesine karar verilmiştir. Mıntıkaların birincisi, adalar denizi sahilleri mıntıkası olup merkezi İzmir'di. İkincisi Trakya ve Garbi ve Birinci Karadeniz sahili ve Doğu Anadolu mıntıkasıydı. **İstikbal**, 27 Temmuz 1340

⁸¹⁵ 1927 sayımına göre nüfus kesafeti 63 kişiydi. **İhsai Yıllık I**, İstanbul, 1928, s.22

⁸¹⁶ **BCA**, 030.10/161.132.1

⁸¹⁷ **Cumhuriyetin Onuncu Yılında İktisat Meyanında...**, s. 12

münferit meyve yetiştirilirdi. Ayrıca, Akçaabat merkez ve Maçka kazalarında tütün ve Sürmene’de narenciye ziraatı yaygındı.⁸¹⁸ Bu sayılanlar içerisinde Trabzon ekonomisini ayakta tutan, halkın birinci planda gelir kapısını oluşturan ve en önemli ihraç maddesi olan ürünler başta fındık, tütün ve fasulyedir.

2.5.1.1. Fındık

Trabzon’un en değerli tarım ürünü hiç şüphesiz fındıktır. Şehir halkının en önemli geçim vasıtası olan bu ürünün Trabzon’da üretim sahası, vilayetin batı hududunda bulunan Vakfıkebir kazasından başlayarak, tütün mıntıkası olan Akçaabat hariç, sahil şeridini takiben Arsin, Yomra, Araklı, Sürmene, Of kazalarına doğru uzanmaktadır.⁸¹⁹

Trabzon’da yetiştirilen fındık, kabuklu ve iç olarak beher çuval 80 kilo olmak kaydıyla Amerika, Triyeste, Londra, Marsilya, Hamburg’a, sevk olunurdu.⁸²⁰ Şehrin başlıca ihraç maddesini teşkil eden fındığın toplanmasına genellikle 1 Ağustos’ta başlanır, köylerde bu tarihten önce fındık toplanmaması için kolluk kuvvetlerince tedbirler alınırdı.⁸²¹ Zira erken, yani henüz daha ham iken ağacından koparılan fındık, tekâmülünü tamamıyla ifa etmediğinden olgun değildi. Vaktinden önce toplanıp harmanda kurutulan fındık, özelliğini kaybeder, içindeki tane büzülür, lezzeti ve nefaseti azalır, ticaretin aradığı evsaktan mahrum kalırdı. Erken devşirilen fındığın dalından koparılması güç ve zor olduğundan zorlukla koparılan meyvenin sapı, dibindeki tomurcukların zedelenmesine yol açar, tomurcuklar zedelendiği için bir sonraki yılın hâsılatı azalırdı. Ayrıca ham iken toplanan fındığın ambarlarda, depolarda uzun müddet muhafazası hem meşakkatli hem de sakıncalıydı.⁸²²

Şehirde fındık hasadı başlamadan birkaç ay önce aralarında ticaret ve sanayi odası üyeleri, fındık mütehassısları ve fındık tüccarları olan “*Fındık Rekoltesi Tahmin Komisyonu*” adı verilen heyet, Hopa’dan Trabzon’a kadar uzanan sahil hattı boyunca incelemeler yaparak o sene çıkacak olan fındık rekoltesini önceden tahmin ederdi.⁸²³ Toplama işlemi başlamadan işçi ve günlükçülere verilecek ücret tespit edilir⁸²⁴ köylü, sepet

⁸¹⁸ **Halk**, 29 Ekim 1943

⁸¹⁹ Saîd Bilal Çakıroğlu, **Tarihi Ekonomik Sosyal Yönleriyle Trabzon**, Ankara:Türkiye Sanayi ve Ticaret Odaları Matbaası, 1964, s.36

⁸²⁰ **Türk Ticaret Salnamesi 1926-1927**, İstanbul 1926, s.545.

⁸²¹ **Yeniyol**, 13 Temmuz 1940

⁸²² **Akın Mecmuası**, (8), Trabzon: İstikbal Matbaası, 1932, s. 12

⁸²³ **Yeniyol**, 5 Temmuz 1941

⁸²⁴ **Yeniyol**, 5 Temmuz 1939

ve diğer alet-edevatını temin etmeye uğraşır, kısacası şehirde büyük bir hareketlilik yaşanırdı.⁸²⁵ Ayrıca her yıl Temmuz ayı içinde fındık daha dalındayken yapılan ve adına “*Alivre Satışları*” denilen bir süreç yaşanırdı. Bu tür satışlarda fiyat tespitleri, Ticaret Vekâleti ve Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası tarafından yapılır ve bu piyasa, Ağustos ayında başlayan fındık piyasasının nasıl seyredeceği hakkında tüccar ve köylüye önceden yol gösterirdi. Örneğin 1925 yılı alivre piyasası hakkında Ticaret Vekâleti’nin şehre gönderdiği tebliğde alivre satışlarının o yıl için 1150-1000 frank arasında yapılması gerektiği bildirilmişti.⁸²⁶

Trabzon’da yetiştirilen fındığın özelliği hakkında bilgi vermek gerekirse, Trabzon fındığının kendi içinde birçok çeşide ayrıldığını görürüz. Bunlar ticari açıdan değerli olanlar ve değersiz olanlar olarak da sınıflandırılabilir. Fındıklardan birinci derecede ticari değere sahip olanlar: tombul, sivri, kuş kara, foşa, palas, göksivri, cinsleri iken ikinci derecede değerli olanlar; kan, dozirik, yabani, kargalak fındıklarıydı. Bunlardan başka follama fındık denilen ve en fazla alivre piyasasında değerlendirilen bir tür daha vardı. Köylünün paraya olan ihtiyacından dolayı ilk planda toplayıp satışa çıkardığı bu fındık türü %20-25 rutubet derecesine sahipti. Randıman miktarı ortalama %43-45’i olan follama fındıkların, randımanı zaman zaman %50’ye kadar yükselirdi. Follama fındık, Trabzon piyasasında ehemmiyetli bir yekûn teşkil etmezdi. Bu ürün genellikle fındık kırıcılar tarafından ucuza toplanıp Ağustos mallarına karıştırılırdı. Bunun haricinde piyasa değeri olmayan sütlü fındık denilen ve zılıfları ile toplandıktan sonra el ile derhal yaş talaşından çıkarılıp gölgede kurutulan çerezlik fındıklar⁸²⁷ ile değirmenlik fındık denilen köylünün harmanlarda kurutup rutubet derecesini tahmini olarak %5-8’e kadar indirdiği kuru fındıklar vardı. Değirmenlik fındıklar satıldıktan sonra kırılıp tüccar ve esnaf tarafından tekrar serpilip güneşte kurutulurdu. Bunlar, fabrikada kırılıp iç fındık haline getirildiği sırada da fire vermekte, rutubetini nispeten kaybetmekte ise de bu gibi fındıklar uzun müddet sağlam durmayıp az zaman içinde acılaşıp küflenmeye, çürümeye yüz tutardı.⁸²⁸

Yukarıda zikredilen fındık türleri dışında ihraç malı olarak değerli sayılan fındık çeşitleri bulunurdu. Bunlardan ilki tombul fındıktır. Tombul fındık, kabuğu ince dolgun, kendisine has kokusu ile diğer fındıklardan daha yağlı ve dolgun, randıman miktarı %45-50’yi mahsulün az, havaların müsait gittiği yıllarda %52’yi bulan ve piyasalarda daima

⁸²⁵ **Yeniylol**, 29 Haziran 1939

⁸²⁶ **Yeniylol**, 27 Temmuz 1341

⁸²⁷ **Yeniylol** 11 Ağustos 1942

⁸²⁸ **Yeniylol**, 14 Ağustos 1942

aranan bir türdü. Trabzon havalisinde yetişen ve ihraç değeri olan bir diğer tür ise sivri fındıktır. Bunların kabuğu, tombul fındıktan daha kalın olduğu için randımanını %43-45 arasındaydı. Daha ziyade kabuklu olarak İngiltere, Mısır, İskenderiye'ye ve diğer memleketlere çerezlik olarak sevk edilirdi. Sivri fındık gibi ihraç değeri olan bir diğer tür ise şekil ve kalite itibarıyla sivri fındıktan daha yassı ve basık fakat daha büyükçe olan badem fındıktı.⁸²⁹ Görüldüğü üzere kendi içinde çeşitli türleri bulunan fındık mahsulü ihraç değeri oranında kıymete tabiydi.

Trabzon'da her yıl 1 Ağustos⁸³⁰ tarihinde başlayan fındık hasadından kısa bir zaman sonra toplanan fındıklar, gemilerle ihraç edilirdi. Bu olay, senenin ilk satışı olup aynı zamanda fındık piyasasının da açılışı anlamına gelirdi. Bu itibarla her yıl iskelenin önünde şehrin ileri gelenleri, tüccar ve köylülerin katıldığı resmi bir tören yapılırdı. 1923 yılında yapılan tören yerel basına şu şekilde yansımıştı:

“Evvelki gün Gülcemal Vapuru'na ilk defa olmak üzere yeni fındık mahsulünden bir parti mal yüklenmiştir. Bu münasebetle adat-ı kadimiyeden olmak üzere merasim-i mahsusa yapılmış, malı vapura nakleden kayık defne dallarıyla, bayraklarla donandığı gibi vapurda baş ve kış direkleri bayraklarla donanmış, kayıktan havai fişekleri atılmak ve vapurdan selam düdüklere çalınmak suretiyle herkesin nazar-ı dikkati celp ve bu sene mahsulünün ve ihracatının bereketli olması temenni olunmuştur.”⁸³¹

Şehir ekonomisinin bel kemiği durumunda olan fındık mahsulünün kalite ve randımanının yükseltilmesi, dış piyasalarla rekabet derecesinin artırılması gibi meseleler Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon'da en önemli tartışma konularıydı. Zira bu dönemde Trabzon fındık piyasasının en önemli dertleri arasında gösterilen rekolte istikrarsızlıkları, hem üretici hem de tüccar üzerinde olumsuz bir tesir bırakıyordu. Aşağıda verilen tabloda bu istikrarsızlık daha açık bir şekilde görülmektedir:

⁸²⁹ **Yeniyol**, 14 Ağustos 1942

⁸³⁰ **Yeniyol**, 31 Temmuz 1935

⁸³¹ **İstikbal**, 10 Ağustos 1339. Halk arasında “fındık bayramı” olarak da adlandırılan ilk yükleme günü, 1939 yılında ise şu şekilde cereyan etmişti: “Evvelki gün saat 16'da gümrük iskelesinde yapılan bir tören ve coşkun tezahürattan sonra ilk fındık mahsulümüz 60400 kilo olarak Yugoslavya, Fransa ve İngiltere ve Macaristan'a sevk edilmiştir. Törende Valimiz Osman Sabri Adal, Üçüncü Umum Müfettiş Vekili Haşim İşçan, konsoloslar, umumi müfettişlik müşavirleri, belediye meclis ve ticaret odası üyeleri, borsa reis ve heyetleri ve binlerce halk hazır bulunmuştur. Önce halkevi bandosu İstiklal Marşı çalmış ve bunun ardından yeni mahsulü ihtiva eden kurdeleli çuvalın kurşunlanması valimizden rica edilmiştir. Saat 17'de, içinde yeni mahsulün istif edildiği çaparlar motorlar tarafından çekilerek limanda bir tur yapılmıştır. Törende hazır bulunanlar da motorlara binerek tezahürata iştirak etmişlerdir. Baştanbaşa bayraklarla süslenen deniz vesaiti ile Aksu Vapurunun etrafı gezilmiş ve Aksu üç defa çaldığı düdükle yeni mahsulü getirenleri selamlamıştır. Vapurlara çıkmış ve Necmiati yarış kayıklarının taşıdığı ipek torbalara sarılı yeni mahsul, birinci kaptana hediye edilmiştir. Vapurda ticaret odası tarafından davettilere limonata ikram edilmiştir.” **Yeniyol**, 17 Ağustos 1939

Tablo 58: 1925-1939 Yılları Arasında Trabzon Fındık Rekoltesi ve Fiyatlar

Yıllar	Rekolte Ton	Fiyatlar	
		Kabuklu	İç Fındık
1925	17.000	-	-
1926	3.500	-	-
1927	14.000	-	-
1928	8.400	29.66	70.90
1929	2.520	47.07	132..
1930	16.250	34.95	74.75
1931	9.250	36.98	87.94
1932	16.800	13.95	35.16
1933	8.300	11.05	42.60
1934	6.420	17.59	38.08
1935	18.511	21.22	45.14
1936	10.850	27.90	61.88
1937	24.000	16.52	42.91
1938	12.000	24.56	49..
1939	26.720	16.88	42.05

Kaynak: Peker, *İşte İktisadi Trabzon ve Fındık*, s. 33

Yukarıda verilen tabloda da görüldüğü gibi fındık rekoltesinde büyük dalgalanmalar yaşanıyordu. Örneğin 1925 yılında 17.000 ton olan rekolte ertesi sene 3.500'e düşüyor, 1929'da 2.520 ton olan üretim ertesi sene 16.250 tona yükseliyordu. Bu ani düşüş ve yükselişin temel sebebi, fındık ziraatının babadan kalma usullerle yapılmasıydı. Zira şehirde fındıklık olarak gösterilen arazilerin çoğu fındık yetiştirmeye müsait yerler değildi. Fındığa elverişli topraklar ise fındıklık yapılmamıştı.⁸³² Rekolte miktarını etkileyen olumsuzluklardan biri de fındığın toplama şekliydi. Trabzon ve çevresinde fındık toplama tarzı, ağaçların hayatına kasteden bir tarzda yapılmaktaydı. Fındıklar, yolma ve sıvazlama diye tabir edilen tarzda toplandığı için dallar sarsılmakta ve bundan dolayı ağaçların verimi seneden seneye mühim farklar göstermekteydi. Buna mukabil Türkiye'nin fındık üretiminde en ciddi rakipleri olan İtalya ve İspanya'da silkeleme usulü uygulanmaktaydı.⁸³³ Bu usulü uygulayan memleketlerde fındıklığın bir hektarından İspanya'da 1150, İtalya'da 1050 kilo mahsul alınırdı. Oysa Giresun'da bir hektardan ortalama olarak 342, Trabzon'da 400, Ordu'da 425 kilo fındık alınmaktaydı.⁸³⁴ Yukarıda zikredilen olumsuzluklara ek olarak fındık rekoltesini etkileyen diğer unsurlar, yetersiz gübreleme ve bahçelerin bakımsızlığıydı. Tüm bunlar yetmiyormuş gibi toplanan fındıklar harmanda tam manasıyla kurumadan piyasaya sunuluyordu. Bu nedenle fındığın piyasa

⁸³² İnan Trabzon Halkevi Mecmuası, 1(1), Trabzon 1937, s.2

⁸³³ BCA, 030.10/161.132.1

⁸³⁴ Yeniyol, 4 Ağustos 1942

değeri düşmekteydi.⁸³⁵ Görüldüğü gibi Trabzon’da fındık ziraatı, geleneksel ve oldukça iptidai yöntemlere yapılıyordu. Fakat ne olursa olsun fındık, şehir halkının birinci derecede gelir kapısıydı. 1935 tarihinde yayımlanan raporda verilen rakamlar bu tespitimizi doğrulamaktadır.

Tablo 59: 1927-1934 Yılları Arasında Fındık Satışından Şehre Giren Para Miktarı

Yıllar	Kilo	Şehre giren para miktarı
1927	11.823.000 kilo	3.341.000 lira
1928	8.332.000 kilo	3.147.000 lira
1929	2.940.000 kilo	1.635.000 lira
1930	15.749.000 kilo	4.223.000 lira
1931	9.762.000 kilo	2.625.000 lira
1932	16.579.000 kilo	2.550.000 lira
1933	10.571.000 kilo	2.357.000 lira
1934	9.885.000 kilo	2.997.000 lira

Kaynak: BCA, 030.10/65.433.4

Tablodan verilen rakamlardan da anlaşılacağı üzere ortalama bir hesapla fındık sayesinde Trabzon şehri, yaklaşık 4 milyon lira gelir elde ediyordu. Buna ek olarak şehirdeki hemen hemen tüm ekonomik faaliyetler fındık ziraatına endeksliydi. Zira fındığın dalından toplanıp satışa sunulma aşaması içerisinde kabuk kırma işini yapan fındık kırma fabrika ve atölyeleri aynı zamanda şehrin en belirgin sanayi kolunu oluşturuyordu. Ayrıca fındığın kabuğunun kırılmasından sonra elde edilen fındikkabukları en fazla tüketilen ve en ucuz yakacak maddesiydi.⁸³⁶ Tüm bunların yanında fındığın Trabzon ekonomisi için sağladığı diğer bir fayda da, şehirde fındık işi ile uğraşan tüccar sınıfının olmasıydı. Genellikle ihracat ve ithalat yapmakta olan bu tüccarlar, fındığın getirdiği gelir sayesinde işlerini sürdürüyordu.

2.5.1.2. Tütün

Piyasalarda “*Şark Tütünü*” diye tanınan ve uluslararası bir şöhrete sahip olan Türk tütün ve sigaraları, dünyada en fazla rağbet gören tütün markalarından biridir. Birinci Dünya Savaşı sürecinde Avrupa’ya ihrac edilemeyen Türk tütünleri, Savaş sonrası tekrar eski popüleritesini kavuşmuş ve gerek Avrupa gerekse de Amerika’nın tütün borsaları tekrar Türk tütünlerini aramaya başlamıştır. Bulgar ve Yunan tütünleri, Türk tütünlerine karşı rekabet etmeye çalışmışsa da malum piyasalarca rağbet görmemişlerdir. Dünya

⁸³⁵ **Yeniyol**, 22 Mayıs 1946

⁸³⁶ **Halk**, 26 Birincikanun 1935

çapında bilinen Türk Tütünleri, ülke içinde dört mntıkada yetiştirilmekteydi. Karadeniz, Marmara, Ege ve Şark Mntıkaları. Bu mntika tütünlerinin her birinin kendine has özellikleri olmakla birlikte bilhassa Karadeniz ve Bafra, Türkiye'nin en iyi tütünlerinin yetiştirildiği bölgelerdi.⁸³⁷

Avrupa ve Amerikan piyasalarında marka değeri olan Türk Tütünleri, imparatorluk yıllarında da devlete gelir sağlayan önemli bir üründü. Fakat özellikle gerileme ve çöküş döneminde devletin dış borcunun büyümesi, Duyun-ı Umumiye Kurumu'nun kurulmasına neden olmuştur. Bir kısım devlet gelirlerinin bu kuruma devredilmesinin ardından bu kez sıra tütünden gelen paraya gelmişti. Bu aşamada Duyun-ı Umumiye İdaresine bağlı olarak bir şirket kurulmuş ve tütün tekeli bu şirkete devredilmiştir. Tütün İnhisarı Rejisi Şirketi (Müşterekülmenfaa İnhisar-ı Duhan-ı Devlet-i Aliyye-i Osmaniye), merkezi Viyana'da bulunan Credit Anstal ve Banker Bleichröder ile Osmanlı Bankası ortaklığıyla 1883 yılında 4.400.000 lira sermaye ile kurulmuştu.⁸³⁸ 14 Nisan 1884'de resmen faaliyete geçen şirketle yapılan anlaşma gereği Osmanlı topraklarında üretilen tütünlerden devlet, aşar vergisinden başka hiçbir vergi almayacaktı. Ülke içinde yetiştirilen tütünleri satın alma, imal ve satma hakkına Reji tek başına sahip olacak ve gerekli vergileri tahsil edecekti. Sigara ve diğer tütün mamullerinin üretim hakkı Reji'ye aitti. Tütün ihracı serbest olacak, ancak ihraç edilen tütün Reji ambarlarından çıkacak, ülke içinde tütün yetiştirmek isteyen üretici, Reji İdaresinden ruhsat alacaktı.⁸³⁹ Yine kuruluş sözleşmesi gereği elde edilen tütün gelirlerinin % 35'i Duyun-ı Umumiye, % 30'ı Osmanlı Hükümeti ve % 35'i Reji İdaresi'ne terk edilecekti.⁸⁴⁰ Bu şartlar altında kurulan şirket⁸⁴¹, Osmanlı çiftçi ve tütüncüsünü korumak yerine kâr elde etmeyi ön planda tutar ve zaman zaman yaptığı uygulamalar nedeniyle tepki toplardı. Örneğin Trabzon'un Rus işgaline uğradığı yıllarda şehrin en önemli tütün merkezi olan Akçaabat'ta Türk köylüsüne ait olan tütünler, Reji

⁸³⁷ **Yeniyol**, 29 Nisan 1935

⁸³⁸ İ.Coşkun Ceylan, **Türkiye'de Tütün Politikasının Tarihsel Gelişimi**, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Tarım Ekonomisi Anabilim Dalı, 1995, s. 33

⁸³⁹ Mehmet Akpınar, "Reji İdaresinin Trabzon Tütün Üreticisine Getirdiği Kısıtlamalar", **Karadeniz Tarihi Sempozyumu (25-26 Mayıs 2005)**, II, Yay. Haz: Kenan İnan-Hikmet Öksüz-Mehmet Okur- Veysel Usta, Trabzon: KTÜ Yayınları, 2007, s.788

⁸⁴⁰ Gazi Giray Günaydın, "Canik Mutasarrıflığı'nda Tütün Rejisi Uygulamalarına Karşı Tütün Amelelerinin Tepkileri (1908)", **Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi**, (7), s. 106.

⁸⁴¹ Reji Şirketi, Trabzon, Akçaabat, Tirebolu, Ordu ve Giresun'da müdürlük, Perşembe, Bolaman, Hapsermana, Aybastı, Görele, Of, Kurık, Akköy, Keşap, Şarlı, Maçka, Vakfıkebir, Piraziz, Ulubey, Sürmene ve Espiye'de memuriyetler kurarak teşkilatlanmıştı. Filiz Dıñoğlu, **Memalik-i Osmaniye Duhanları Müşterekü'l Menfaa Reji Şirketi Trabzon Reji İdaresi 1883-1914**, İstanbul: Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi Yayınları, Birinci Baskı, 2007, s.49.

Şirketi memurları tarafından yağma edilmişti. Akçaabatlılar, muhaceretin ardından köylerine döndüğünde iş işten geçmiş, Reji memurları Ruslarla birlikte kaçmıştı.⁸⁴²

Reji Şirketi, köylünün bir yıl boyunca uğraşıp, didinip, yetiştirdiği tütünlerin parasını vermediği zamanlarda oluyordu. Öyle ki 1924 yılında üretilen tütünlerin parası, Reji tarafından Akçaabat çiftçisine ödenmemişti. Bu durum sebebiyle çiftçiler mağdur olmuştu. Akçaabatlı tütün üreticileri bu işin halli için eski Trabzon mebusu Hafız Mahmut Bey'i aracı kılmıştı. Bir türlü halledilemeyen bu mesele, 1924'te Trabzon'u ziyaret eden Gazi Mustafa Kemal'e bildirilmiştir. O da halkın daha fazla zarar etmemesi için bu işlerden anlayan ve aynı zamanda Maraş Mebusu olan Mithat Bey ile hukuk işlerinde mahir İstanbul Halk Fırkası Baş Mutemet Vekili Muhasibi Refik İsmail Beyleri bu işin çözümüne memur etmişti.⁸⁴³

Reji Şirketi'nin varlığı ve uygulamaları “*milli ekonomi*” modelini uygulama düşüncesi olan Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin ekonomik prensipleri ile uyumsuzdu. Bu sebeple Reji'nin ilgasına karar veren hükümet,⁸⁴⁴ 26 Şubat 1925 günlü, 558 sayılı “*Tütün İdare-i Muvakkalesi ve Sigara Kâğıdı İnhisarı Hakkında Kanun*” ile tütün tekeli hakkını üzerine almıştır.⁸⁴⁵ Böylece 1883-1925 yılları arasında Türk Tütünlerini tekeline alan yabancı menşeli Reji Şirketi lağvedilmiş ve tütün tekeli, bizzat Türk Hükümeti tarafından sahiplenilmiştir. Şirketin kaldırılma kararı Trabzon'da da memnuniyet uyandırmıştır. Zira şirketin fesih sürecinin başladığı günlerde yerel basında çıkan haberler bu iddiamızı doğrulamaktadır. Bu haberlerden birinde Reji Şirketi'nin lağvedilmesi ile ilgili olarak Trabzonluların duyguları şu şekilde izah edilmişti:

“Reji belasından en fazla müşteki olanlar o belanın en çok zararına uğrayanlardır. Trabzon ve bilhassa Akçaabat zürrai bu meyanda ilk safhada gelirler. Esasen Reji'den memlekette şikâyet etmeyen maliyemizin en mühim bir membaimi elinde tutan bu ecnebi müesseseye karşı ruhunda bir hissi isyan duymayan bir fert yoktur. Memleketin bu yüzden maddi manevi duçar olduğu zararların had ve hesabı mevcut değildir. Kendi memleketimizde kendi malımızın sahibi değiliz.”⁸⁴⁶

Rejinin kaldırılmasının ardından milli ekonominin bir parçası haline gelen tütün ziraatı, Trabzon'da Merkez Kaza, Maçka, Akçaabat, Of olmak üzere dört bölgede

⁸⁴² **İstikbal**, 2 Kânun-ı Evvel 1339

⁸⁴³ **İstikbal**, 11 Şubat 1341

⁸⁴⁴ **İstikbal**, 30 Kânun-ı Sâni 1339

⁸⁴⁵ Fatih Öztürk, **Hasan Saka 1885-1960** Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2006, s.43

⁸⁴⁶ **İstikbal**, 6 Mart 1340

yoğunlaşmıştır.⁸⁴⁷ 1927-28 yılı Devlet Salnamesi'nde Trabzon'da tütün mahsulünün üretim sahalarının durumu şu şekilde gösterilmiştir.⁸⁴⁸

Tablo 60: 1927-1928 Yılı İtibarıyla Trabzon'da Tütün Üretim Sahaları

Yer	Dönüm
Trabzon Merkez	15.000
Akçaabat	18.000
Vakfikebir	0
Sürmene	0
Of	200
Maçka	2000
Toplam	35.200

Kaynak: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi 1927-1928, s. 983.

Tabloda da görüldüğü gibi Trabzon'da en fazla tütün Akçaabat'ta yetiştiriliyordu.⁸⁴⁹ Trabzon merkezde yetişen tütünlere oranla daha kaliteli olan Akçaabat tütünün bu özelliği, arazinin yapısından ileri geliyordu.⁸⁵⁰ İlçede en iyi tütün yetiştiren köyler, genelde sahilde yer almaktaydı. Bunlar arasında en kaliteli tütünler, Dürbinar, Orta, Nefsipulathane Mahallelerinde yetiştirilirdi. Bunların haricinde en fazla tütün yetiştirilen köyler, Ahanda, Üstürkiya, Salari, Kalanima, Osmanbaba, Fiz, Şinik, Helvacı, Macera, Kalyara, Cavana, İspendama, Mersin, Haldanoz, Akçakale, Karciya, Serasor ile Kuduna Köyleriydi.⁸⁵¹

Akçaabat tütününün ardından en kaliteli tütünler Trabzon Merkez Kazasında yetiştiriliyordu. Renk itibarıyla altın sarısına benzeyen Trabzon tütününü, ipek gibi tel tel olduğundan katıyen toz yapmazdı. Diğer piyasalardan gelen tütünlere karıştırılıp harman yapmak suretiyle koku, renk ve yanma hususundaki özelliklerinden istifade edilirdi. Yapı olarak çok ince olan Trabzon tütününden %10 nispetinde karıştırılarak yapılan sigaralar, hiç sönmeden yanar ve tiryakileri memnun eden bir koku çıkarırdı. Oldukça mümtaz özelliklere sahip olan Trabzon tütününü, Cumhuriyetin ilk yıllarında senede yaklaşık olarak 3

⁸⁴⁷ **Yeniyol**, 24 Eylül 1936

⁸⁴⁸ **Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi 1927-1928, s. 972**

⁸⁴⁹ Esasen Trabzon'un sahil bölgeleri tütün yetiştirmeye pek de elverişli durumda değildi. Şehrin en çok tütün veren sahil yerleri yüzünü tamamen denize, deniz rüzgârlarına çevirdiğinden sert esen deniz rüzgârı bilhassa fırtınalı günlerde tütünleri hırpalamaktaydı. Deniz rüzgârının bazen çok şiddetli darbeleri altında tütün, susuzluk, lakot ve kül gibi tehlikeli hırpalayıcı hücumlar karşısında, rengini, büyüme kapasitesini, kabiliyetini, bütün vasıflarını kayıp etmiş bir hale geliyordu. Bir diğer neden de bu bölgelerde yeterli derinlikte toprak bulunmayıştıydı. Trabzon'daki mevcut tütün tarlalarının toprak derinliği bir metreyi geçmiyor. Tütün tam nebatî kabiliyetini alacağı bir çağda kum tabakalarıyla karşılaşınca hayati erginliğini kaybediyordu. **Yeniyol**, 22 Birinciteşrin 1935

⁸⁵⁰ **Yeniyol**, 24 Eylül 1936

⁸⁵¹ Muzaffer Lermioğlu, **Akçaabat Tarihi ve Birinci Genel Savaş-Hicret Hatıraları**, İstanbul: Has Matbaa, 2011, s.38.

milyon ton civarında üretilmekteydi.⁸⁵² Bu üretim yapılırken de halkın en büyük yardımcısı hamsi balığıydı. Zira Trabzon tütüncüleri, genellikle tütün bahçelerinde gübre olarak hamsiyi kullanırdı. Hamamizade İhsan Bey Hamsiname adlı eserinde hamsinin tarlaya serilişi hakkında şu ifadeleri kullanmıştır:

“Hamsi eğer at yükü ile nakledilmişse iki fiçı yahut iki sepet yani 16-20 batman, tarlada bir yere dökülerek öylece bırakılır, ikinci yük bunun biraz ötesine boşaltılır, bu suretle teşkil edilecek hamsi, kumullar halinde tarlaya serilirdi. Ancak hamal yükü bunun yarısı kadar olacağı için ona göre az fasılalı, daha sık olarak dökülür. Bir dönüme 1600 arşın murabbaında olan yere 40-20 batman hamsi dökülebilir.”⁸⁵³

Tütün üretiminde oldukça önemli bir işleve sahip olan hamsi, avlandıktan sonra belli merkezlerde müzayedeye çıkarılarak üreticilerin istifadesine sunulurdu. Mesela Vakfikebir’de avlanan hamsiler İskefiye Nahiye’sinde satılır ve bu bölgedeki çiftçilerin gübre ihtiyacı giderilirdi. 1932 yılına kadar Akçakale’de avlanan hamsiler de burada satılırdı. Fakat bu tarihten sonra hamsi satışları, Akçaabat’ta yapılmaya başlanmıştı. Yani Akçakale önlerinde tutulan hamsi Akçaabat’a nakloluyor burada müzayedeye konulduktan sonra tekrar Akçakale’ye götürülüyordu. Avcılar, iki saatlik bir mesafenin gidiş ve geliş yorgunluğuna tahammül edemeyerek hamsiyi denize döküyor, bu yüzden avcı ve çiftçiler zarar görüyordu. Üstelik hamsi gübresiyle yoğrulan bu mıntika topraklarının hamsiden mahrum kalması, tütün üreticilerini de zor duruma düşürüyordu.⁸⁵⁴ Fakat zamanla hamsinin yeterli derecede çıkmaması, üreticileri başka arayışlara yöneltmiş ve suni gübre kullanımı yaygınlaştırmıştır. Oysa bu gübreler toprağa katkıdan çok zarar veriyordu. Fakat üreticiler, hamsi olmadığından ne pahasına olursa olsun suni gübre kullanmaya devam ediyordu. Üstelik suni gübre kullanılması, toprağa pek fayda sağlamadığı gibi üreticiyi de büyük külfetlere sokuyordu. Normalde 7-8 liraya satılması gereken suni gübre üreticiye 14-18 liraya satıldığından tütün üreticileri zarar ediyordu.⁸⁵⁵

Cumhuriyetin ilk yıllarında yukarıda ifade edilen meseleler haricinde Trabzon tütüncülerinin yaşadığı diğer sıkıntılar, şu şekilde özetlenebilir:

⁸⁵² Çakıroğlu, a.g.m., s.18

⁸⁵³ Hamamizade İhsan, **Hamsiname**, İstanbul: Şubat Matbuası, 1928, s. 35

⁸⁵⁴ **Yeniyol**, 16 Mart 1936

⁸⁵⁵ **Yeniyol**, 30 Eylül 1939. Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon tütün yetiştiricisi, aylarca süren çetin mesaisine, didinip uğraşmasına rağmen, feraha kavuşmak, karınca kaderince refah içinde yaşamak şöyle dursun ezilip büzülmekteydi. Tütün zürrai içinde borçsuz yaşayan yok gibiydi. Bu borçlar, her sene biraz daha kabarak, öbür seneye devredilmekte, git gide verilmeyecek hale gelerek nihayet tarlasını da elinden alıp götürmekteydi. **Yeniyol**, 26 Eylül 1936

1. Köylüye örnek olacak ve tütün hastalıklarına karşı mücadele verecek bir numune tütün tarlası olmadığından geleneksel yöntemlerle tarlasını işleyen köylü, küf, pas ve çiçek gibi ürünü yok edici hastalıklara karşı çaresiz durumdaydı.
2. Bütün köylerde tohumu erken ekip fide alacak yastıklar ve camekânların olmaması, fidelerin geç çıkması, kurutma işinin güneşli havalarda yapılamamasına sebebiyet veriyordu. Bu sebeple tütünler renk kaybediyordu. Ayrıca tütünün sıcak günlerde damlara kaldırılmaması ve yağmurun bastırması üzerine oluşan küf, yapraklara ve bütün tarlaya bulaşıyordu.
3. Çiğden ve çiseden sonra şiddetli güneş, pas hastalığına sebebiyet veriyordu. Bunun en kolay çözümü güneş doğmadan evvel veya akşamdan çiğ düşen, çise düşecek yapraklara alçı tozu serpmek ve bu işi zamanına göre tekrar etmektir. Bu böyle iken köylü bunu bilmiyor, biliyorsa da teşvik görmediği için tatbik edemiyordu.
4. Köylü tohum meselesinde de kararsız ve bilgisizdi. Zira Rusların burada bıraktığı tütün tohumu yağışlı bölgeler için uygun bir cins olsa da Trabzon mıntıkası için eski Asor tohumu daha elverişliydi. Rus tohumu, kızıl ve büyük yapraklı bir tür çıkarıyordu ki bu tür tütün, pek değerli kabul edilmiyordu.⁸⁵⁶

Daha önce de ifade edildiği gibi Trabzon tütün üreticileri, devlet desteği ve himayesi görmedikleri için babadan kalma usullerle tütün yetiştiriyordu. Oysa Reji Şirketi'nin lağvedilmesinin ardından kurulan İnhisarlar İdaresi'nin asli vazifelerinden biri de tütün üreticisini koruyup teşvik etmektir. Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon tütün üreticilerinin en büyük destekçisi olması gereken İnhisarlar İdaresi bu konuda zaaf içersindeydi. Kendisi hakkında oluşan bu olumsuz intibahı silmek isteyen İnhisarlar İdaresi, kamuoyundan gelen tepkilere daha fazla kayıtsız kalmayarak 1929 yılında Trabzon tütün üreticileri için 200.000 lira kredi desteği vereceğini duyurmuştur. Üstelik bu parayı hiçbir bankanın yapmadığı bir ucuzlukla senede %9 faizle dağıtacağını beyan eden⁸⁵⁷ İdare, aynı zamanda tütün üretimini özendirip, teşvik etmek maksadıyla müsabakalar

⁸⁵⁶ **Yeniyol**, 24 Eylül 1936

⁸⁵⁷ **Cumhuriyet**, 19 Kânun-ı Evvel 1929

yaparak, iyi tütün yetiştiren ve iyi denk yapanlara mükâfat vermeye başlamıştır.⁸⁵⁸ Bu maksatla yapılan müsabakalar sonucunda 1940 yılında birinciliği Kavakmeydan Mahallesi'nden Affan Kitapçı, ikinciliği Holamanadan Hüseyin Bilen, üçüncülüğü Kavakmeydan Mahallesi'nden Ali Budak kazanmıştır.⁸⁵⁹

İnhisarlar İdaresi her ne kadar tütün ziraatını teşvik eder mahiyette çalışmalar yapsa da İdare ile üreticiler arasında zaman zaman sıkıntılar da yaşanıyordu. Bu sıkıntılardan en önemlisi kaçak tütünlerle ilgiliydi. Zira bu dönemde Trabzon ve havalisinde yetişen tütünler özellikle Gümüşhane ve Erzurum gibi iç bölgelere kaçırılmaktaydı.⁸⁶⁰ İnhisarlar İdaresi söz konusu faaliyetlerin önüne geçmek amacıyla sıkı tedbirler alsa da bu sorunu tamamen halledemiyordu. 1925 yılında Trabzon İnhisarlar İdaresi Müdürlüğü, tütün üreticilerinin elinde külliyetli miktarda tahrir fazlası tütün olduğu haberini almıştı. İdare, bunun üzerine yayımladığı bir ilanla çiftçilere hitaben, ellerinde bulunan tütünleri 20 gün zarfında idareye teslim etmeleri gerektiği, aksi halde haklarında cezai hükümlerin uygulanacağını bildirmiştir. Adı geçen ilanın son kısmında şu ifadeler yer alıyordu:

- 1.“Der-i ambar müddeti ilanından itibaren 20 gün müddetle temdid edildiğinden bu müddet zarfında her hangi sene-i mahsulü olursa olsun çiftçilerin ellerinde bulunan tütünleri ambarlara teslim ettikleri halde ceza-i nakdileri alınmayacağı gibi tütünleri de fiyatlarıyla idarece satın alınacak ve bedelleri derhal tediye olunacaktır.
- 2.Zürra olmayanlar ellerinde bulunan kaçak tütün ve kaçakçılığa müteallik alet ve edevat dahi bu müddet zarfında İdare-i İnhisariye'ye teslim olunduğu halde ceza-i nakdiyeleri alınmayacaktır.
- 3.Bu müddet hitamında suret-i mahsusada icra kılınacak tahrirat neticesinde ellerinde kaçak tütün ve kaçağa müteallik alet ve edevat zuhur edenler haklarında şimdiden takibat-ı kanuniyede bulunulacak ve hiçbir mazeret kabul olunmayacaktır.
- 4.İş bu müsaade-i mahsusa Trabzon Vilayeti dâhilinde ve baş müdüriyet ve mülhakatı dairesinde suret-i mahsusada ilan edilmiş olup her mahalde ilanı tamiminden itibaren 20 gün zarfında muteber olunacaktır.”⁸⁶¹

Özellikle Akçaabat ve Maçka Kazalarında yaşanan tütün kaçaklığı aynı zamanda şehir için önemli bir asayiş problemiydi. Bu problem 1935 yılına ait bir raporda şu şekilde ifade edilmiştir:

“Üç-beş sene evveline kadar bu kazadan(Akçaabat), öncüleri, arkacıları ve yancıları ile kuşatılmış yüzlerce kişilik kaçakçı katarları, hükümet kuvvetleri ile çarpışa çarpışa tütünlerini iç vilayetlere geçirmeye muvaffak olurlarmış. Öyle bir haldeki çarpışmalarda ölecekleri yıkamak ve cenaze töreni yapmak üzere imam da götürürlermiş. Tütün alınmaz, halkın elinde kalırsa her ne pahasına olursa olsun kaçağı durdurmak haylice güç olur. Vergisini tütünden verecek, yiyeceğini tütünden çıkaracak olan 7 yaşındaki çocuğuna kadar

⁸⁵⁸ **Yeni Yol** 3 Nisan 1947

⁸⁵⁹ **Yeni Yol**, 26 Eylül 1940

⁸⁶⁰ **Cumhuriyet**, 19 Kânun-ı Evvel 1929

⁸⁶¹ **Yeni Yol**, 21 Temmuz 1341

kaçağa alışkın bulunan Akçaabat'ın Sera ve Kalanima Dereleri arasındaki köylülerin tütünlerini ellerinden çıkarmaya uğraşmalarındaki zorluk kolayca anlaşılır.”⁸⁶²

Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon tütün üreticilerinin en büyük dertlerinden biri de şehirde yeterince tütün ambarının bulunmayışıydı.⁸⁶³ Tütünlerini doğru dürüst kurutamayan üreticiler bu sebeple büyük sıkıntı çekiyordu. İnhisarlar İdaresi'nin 1937 yılı itibarıyla şehirde 2 depo, 1 satış ambarı, Akçaabat'ta da 3 büyük ambar, 1 satış ambarı, 3 tütün işleme evi vardı.⁸⁶⁴ Yılda ortalama 3 milyon ton tütün yetiştirilen Trabzon'da bu ambarlar ihtiyaca cevap veremiyordu. Özellikle Akçaabat tütüncülerini etkileyen bu mesele ilgili olarak 1939 yılında buraya giden Trabzon Milletvekili Salise Abonozoğlu, “tütünleri alacak ardiye ve ambarların azlığı, halkı ızzar etmektedir” diyordu.⁸⁶⁵ Salise Abonozoğlu'nun da ifade ettiği gibi ambar meselesi, Akçaabat çiftçileri için hayati bir önem taşıyordu. Trabzon'da bulunan tütün ambarlarının yetersizliği ve bu konuda yaşanan mağduriyetler zamanla yerel basının da gündemine gelmiş ve bu konu ile ilgili bir haberde şu ifadeler yer verilmiştir:

“Demek oluyor ki, ambar davası zamanında halledilmiş olsaydı hem bu keşmekeşlik olmayacak hem de zavallı zürraa yok yere bu sıkıntılara ve bu zararlara uğramamış olacaktı. Yapılacak iş, yapılamayacak kadar büyük bir iş değildi. Temmuz ve Ağustos aylarında tütün mahsulü yazılmış, tespit edilmiş, yeni mahsul miktarı aşağı yukarı %10 hata ile anlaşılmış bulunduğu göre yapılacak iş bu miktar mahsulü karşılayacak ambarın Şubattan evvel her türlü formalitesi ikmal edilmiş olarak hazır bir vaziyette bulundurulmasından ibaretti.”⁸⁶⁶

Akçaabat'ta tütün ambarlarının sayı ve kapasitesinin sınırlı olması, halkın kendi ambarlarını inşa etmesine neden olmuştur. Fakat bu sefer de tütünlerin güvenliği konusunda sıkıntılar yaşanmaya başlamıştır. Zira Cumhuriyetin ilk yıllarında Akçaabat'ta itfaiye teşkilatı olmaması sebebiyle tütün depolarında yangınlar meydana geliyor ve çiftçilerin bir yıllık emekleri yanarak kül oluyordu. Bu yangınlardan biri 1938 senesinde meydana gelmişti. İnhisarlar İdaresine ait tütün depolarına pek yakın ve fakir bir köylüye ait tütün deposunda çıkan yangında mahsul, bir anda heba olmuştu. Eğer yangın İnhisar depolarına da sirayet etseydi felaketin boyutu artacaktı. Böylesi bir faciadan kıl payı

⁸⁶² BCA, 030.10/ 65.433.4

⁸⁶³ Aslında bu sorun Osmanlı Döneminde dahi tüm Türkiye'deki tütüncülerin ortak problemi idi. Öyle ki Reji Şirketi döneminde getirilen düzenleme gereği, üreticiler Ağustos ayı içinde tütünleri Reji İdaresine teslim etmek zorundaydılar. Aksi halde bu tütünlere kaçak muamelesi yapılır ve şirketçe bedelsiz olarak tütünlere el koyulurdu. Bu durumda ambarsızlık nedeniyle Rejiye teslim edilemeyen tütünlere şirket, hiçbir karşılık ödemedi sahipleri çıkardı. Tiğince Oktar, “Osmanlı Devleti'nde Reji Şirketi'nin Kurulmasından Sonraki Gelişmeler”, **Tütün Kitabı**, Edit: Emine Gürsoy Naskali, İstanbul: Kitabevi Yayıncılık, 2003, s.48

⁸⁶⁴ Baykal, a.g.r., s. 91.

⁸⁶⁵ **Halk**, 2 Eylül 1939

⁸⁶⁶ **Yeni yol**, 20 Mayıs 1948

kurtulan tütün üreticileri, Akçaabat'ta itfaiye teşkilatı kurulması için girişimlerde bulunmaya karar vermişti.⁸⁶⁷ Bu dönemde Akçaabat tütün üreticilerinin yetkililerden, diğer talepleri şunlardı:

1. Avansların erken ve fazla miktarda ödenmesi
2. Tütünlerin iyi fiyatlarda satışının temini
3. Akçaabat'ta tütün kapanı⁸⁶⁸ yapılması⁸⁶⁹

Akçaabat ve Trabzon tütün üreticilerinin yukarıda zikredilen sorunlar haricinde en fazla şikâyet ettikleri husus, şehir dâhilinde yeterli sayıda tütün işleme evinin olmamasıydı. Trabzon'da kapsamlı bir tütün işleme evinin bulunmaması nedeniyle, istif haline getirilen tütünler Samsun ve İstanbul'a gönderilerek⁸⁷⁰ burada paketleniyordu. Bu durum sebebiyle tütünün maliyeti artıyor, üreticiler zarar ediyordu. Trabzon ve Akçaabat tütünlerinin yetiştirildiği mahallerde paketlenerek satılması için harekete geçen İnhisarlar İdaresi 1941 senesinde ilk planda 50 işçinin çalışacağı bir tütün işleme evi açmıştır. Böylece Trabzon'da yetiştirilen tütünler yine Trabzon'da denk yapılmaya başlanmış ve şehirde yeni bir istihdam sahası yaratılmıştır. İşleme evinin açılması aynı zamanda bölge mahsullerini Samsun ve İstanbul'a sevk ederek işlemek ve denk yaptırmak külfetini ortadan kaldırmış oluyordu.⁸⁷¹ 1941 yılında açılan tütün işleme evinin oldukça iyi bir netice verdiği ortaya çıkınca birkaç yıl sonra burada çalışan işçi sayısının iki katına çıkarılması için çalışmalara başlanmıştır.⁸⁷² 1941 yılında yaşanan bu olumlu gelişmelerin ardından 1942 yılında ilk defa, Trabzon menşeli tütünler yine Trabzon'da işlenmeye başlamıştır. Burada çalışan 50 işçi 4 ay gibi bir zamanda 60 bin kilo tütünü satışa hazır hale getirmiştir. Bu başarılı netice, yıllardır hayal edilen sigara fabrikası ile 1000 kişilik tütün işleme evi kurulması düşüncesini kuvvetlendirmiştir.⁸⁷³ Sigara fabrikası projesi hayata geçmese de 1950 yılına gelindiğinde Atapark Mevkiinde 1000 işçi istihdam eden Tekel Binası'nın yapımına başlanmıştır.

⁸⁶⁷ **Doğu Gazetesi**, 22 Mart 1938

⁸⁶⁸ Kapan, Osmanlı döneminde başta İstanbul olmak üzere büyük ticaret pazarlarına sahip şehirlerde, özellikle zahire türünden ihtiyaç maddelerinin alınıp satıldığı toptancı halleri, mal çardakları ve borsalarıydı

⁸⁶⁹ **Yeniyol**, 27 Nisan 1942

⁸⁷⁰ **BCA**, 030.10/184.272.7

⁸⁷¹ **Halk**, 28 İkinciteşrin 1941

⁸⁷² **Halk**, 21 Ağustos 1942

⁸⁷³ **Halk**, 22 Mayıs 1942

2.5.1.3. Mısır

Trabzon’da yetiştirilen tarım ürünlerinden biri de mısırdır. Fındık ve tütünün aksine daha çok iç piyasada tüketilen mısır, bu yönüyle Trabzon halkının birinci derecede tercih ettiği yiyecek olan mısır ekmeğinin de ana maddesiydi.⁸⁷⁴ Özellikle Trabzon köylüsünün çokça tükettiği mısır ekmeğinin yanı sıra mısır unu ve hayvan yemi olarak kullanılan bu ürünün Trabzon’da üretim sahası ve miktarı aşağıdaki tabloda gösterilmiştir:

Tablo 61: 1927 Yılı İtibarıyla Trabzon’da Mısır Üretimi

Yer	Dönüm	Üretim miktarı
Trabzon Merkez	85.000	1.375.000
Akçaabat	60.000	4.500.000
Vakfikebir	87.000	6.495.000
Sürmene	52.000	3.900.000
Of	70.000	5.250.000
Maçka	10.000	750.000
Toplam	364.000	22.270.000 ton

Kaynak: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi 1927-1928, s.983-984

Yukarıdaki tabloda da görüldüğü gibi tüm vilayette yetişen mısır miktarı 20 milyon tonun biraz üzerindeydi. Ancak bu rakam Trabzon gibi kalabalık bir şehrin ihtiyacını gideremiyor, bu sebeple halk özellikle kış aylarında yiyecek sıkıntısı içine giriyordu.⁸⁷⁵ Kendi ürettiği mısırdan ancak 7-8 ay istifade edebilen Trabzon halkı, mısırın geriye kalan kısmını dışarıdan ithal etmek zorunda kalıyordu. Fakat özellikle kışın Karadeniz’in fırtınalı olduğu günlerde deniz nakliyatında yaşanan gecikmeler, yine aynı günlerde Zigana ve Kop geçitlerinin kar ve tipi dolayısıyla kapanması, Trabzon halkını açlık tehlikesiyle baş başa bırakıyordu.⁸⁷⁶

Trabzon için hayati öneme sahip olan mısıra, özellikle kış aylarında çokça ihtiyaç duyuluyordu. Bu durum, Trabzon ileri gelenleri tarafından da iyi bilindiğinden 1924 yılında TBMM’de bulunan Trabzonlu milletvekilleri, şehrin mısır ihtiyacının daha rahat karşılanması için ithal edilen mısırın gümrük vergisini düşüren bir önerge hazırlayarak meclise sunmuşlardı.⁸⁷⁷ Yapılan müzakereler sonucunda söz konusu önerge, Büyük Millet

⁸⁷⁴ **Halk**, 20 Kasım 1946

⁸⁷⁵ **BCA**, 030.10/ 65.433.4

⁸⁷⁶ Bu durum en çok savaş yıllarında yaşanıyordu. Özellikle Birinci Dünya Savaşı yıllarında Trabzon köylüsü Bir kilo mısırın 100 kuruşa satıldığı, 1 kilo mısır ekmeğinin 80 kuruşa arandığı hazin günler yaşamıştır. Çakıroğlu, a.g.e, s.26

⁸⁷⁷ **İstikbal**, 25 Şubat 1340

Meclisi’nce kabul edilmiş, bunun üzerine duydukları memnuniyeti Trabzon’a bildirmek isteyen vekiller, Trabzon Belediyesi’ne çektikleri telgrafta şu ifadeleri kullanmıştı:

“Mısır gümrüğünün resminin tenzili hakkındaki teklif-i kanuniyemizi meclis kabul etti. Trabzon Vilayeti’nin mısır ihtiyacı nazar-ı dikkate alınarak hariçten ithal edilecek mısır için tarife-i asliyedeki gümrük resmiyle iktifa olunması lüzumuna dair şehrimizden vaki olan müracaatlar üzerine tarafımızdan bu bapta yapılan teklif-i kanuni Büyük Millet Meclisi’nce kabul edilmiştir.”

Kabul edilen önergeye göre yurt dışından getirilecek mısır için %12 gümrük resmi alınacaktı.⁸⁷⁸ Dönemin basın organları Trabzon Mebuslarının şehre müjdelediği bu habere farklı tepkiler vermiştir. Bunlardan en dikkate değeri İstikbal Gazetesi başyazarı Faik Ahmet Bey’in tavrıydı. Zira Faik Ahmet Bey, “*Trabzon’un Dertleri*” adlı bir yazısında şehrin un ve mısır ihtiyacından uzun uzadıya söz ettikten sonra, yeni gümrük tarifesi hakkında bazı eleştiriler getirmiştir. Bu eleştiriler, %12 rakamının oldukça yüksek olduğu ve bu yüzden dışarıdan mısır getirilemediği noktasında birleşiyordu. Cumhuriyetin ilk yıllarında muhalif tavırlarıyla dikkat çeken Faik Ahmet Bey, söz konusu yazının devamında şu ifadeleri kullanmıştır:

“Bugün Trabzon’da ekmeğin kıyyesi 27 kuruştur. Himaye demek ekmeğin kıyyesini halka 27 kuruşa yedirmek demek midir? Dâhildeki istihsalatı himaye için harice karşı birden on iki misli gümrük resmi vaz olunmaktaki mantıksızlık başta geliyor. Bunu 5 misli olarak kabul etmek acaba maksadı temine kifayet etmez midir? Bunu kimse tetkik etmemiş midir?”⁸⁷⁹

Türkiye Büyük Millet Meclisi tarafından belirlenen yeni gümrük tarifesiyle dışarıdan mısır ithal eden Trabzon, 1924 kışını böylece atlatmış 1925 yılına gelindiğinde ise her sene olduğu gibi mısır sıkıntısı tekrar baş göstermiştir. Bunun üzerine hükümet, Romanya’dan satın aldığı mısırlardan şehre ilk planda 150 ton göndermiştir. Fakat gelen mısırın ne şekilde dağıtılacağı da ayrı bir problemdi. Zira daha önce gelen bir emirle mısırın, fırınlara dağıtılması emri verilmiş fakat bu emir göz ardı edilerek gelen mısırların direkt olarak yoksullara dağıtılmasına karar verilmiştir.⁸⁸⁰

Görüldüğü üzere Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon için fındık ve tütün şehre gelir sağlayan ürünler durumundayken mısır ise şehrin ihtiyacını karşılayan oldukça stratejik bir mahsuldü. Zira mısırın çeşitli sebeplerle yeterince bulunmadığı zamanlarda köylü ve halk, kıtlık tehlikesiyle karşı karşıya kalıyordu. 1929 yılında Trabzon’dan

⁸⁷⁸ **Yeniyol**, 2 Mart 1340

⁸⁷⁹ **Yeniyol**, 17 Nisan 1340

⁸⁸⁰ **İstikbal**, 12 Mart 1341

Dâhiliye Vekâletine gönderilen bir yazı, bu tespitimizi doğrulamaktadır. Söz konusu yazıda şu ifadelerle yer verilmiştir:

“Ahiren Trabzon Vilayeti’nden alınan 2 Haziran 1929 tarihli şifrede Sürmene ve Rize’nin Karadere, Of’un Baltacı Deresi köylerinde yiyecek mısır tanesi bile kalmamış olduğundan halkın açlıktan ot yedikleri ve bu yüzden soygun vakalarının baş gösterecek ise de müfrezelerin faaliyeti şimdilik bu gibi vakaların olmasına mani olup halkın bu vaziyeti pek acınacak bir halde olduğu beyanıyla yapılacak muavenetin tesrii işler kılınmıştır. Hilal-i Ahmer tarafından gerek Trabzon ve gerek Rize vilayetinin işret olunan mıntıkadaki köylerine acilen muavenet ifasına müsaade buyrulması arz ve rica ederim”⁸⁸¹

Trabzon halkının iâşesi için oldukça gerekli olan mısırın üretim miktarını artırmak için 1935 sonlarında Üçüncü Umum Müfettiş Tahsin Uzer’in gayretleriyle altı çeşit mısır cinsi üzerinde deneme yapılmıştır. Sonuçta “*Emriken Cinsi*” denilen sarı mısırın daha verimli olduğu anlaşılmıştır. Adı geçen cins mısır ekilmeye başlandıktan sonra mahsulün önceki senelerden 7 bin ton daha fazla verdiği görülmüştür.⁸⁸² Aslında Trabzon’da yetişen mısırın ihtiyacı karşılamamasının asıl nedeni, Trabzon’un arazi yapısından ileri geliyordu. Nüfus yoğunluğu karşısında yeterince tarım arazisinin olmaması ve olan yerlerde de fındık ve tütün gibi ürünler yetiştirilip gübreleme yapılmaması, mısırın verimini azaltıyordu. Zira düz yerlerde kimyevi gübre takviyesiyle bir dekardan 300-350 kilo verim alınabilecekken, mısır ziraatı ekseriyetle zayıf ve fazla meyilli yerlerde yapılıyor ve vasatı verim senede 90-150 kiloyu geçmiyordu. Bunu gören köylü halk zamanla fındıklarının sökerek buraları mısır tarlası haline getirmeye başlamıştı.⁸⁸³ Bu sebeple mısır ekim alanları ve veriminde seneden seneye dalgalanmalar görülmüştür. Mısır mahsulünün bu istikrarsızlığı aşağıdaki tabloda daha ayrıntılı bir şekilde görülebilir.

Tablo 62: 1928-1934 Yılları Arasında Trabzon’da Mısır Üretimi

Yıl	Hektar	Ton
1928	32.300	43.098
1929	49.000	36.500
1930	21.200	35.000
1931	29.000	32.500
1932	32.700	33.500
1933	47.050	47.000
1934	20.261	33.500

Kaynak: Devlet İstatistik Enstitüsü 1928-1934 Tarım İstatistikleri, s. 46-47

Tabloda da görüldüğü gibi alınan her türlü tedbire rağmen vilayet dâhilinde yetiştirilen mısır miktarı 30 milyon kilo civarında kalıyordu. Oysa 1935 yılı itibarıyla

⁸⁸¹ BCA, 030.10/120.858.4

⁸⁸² **Doğu Gazetesi**, 29 Ekim 1937

⁸⁸³ Yusuf Mazhar Aren, “Trabzon ve Nüfus Durumu”, **İnan Trabzon Halkevi Mecmuası**, 2 (7), 1943, s. 7.

Trabzon çevresi ilçe ve köyleriyle beraber 400 küsur bin nüfusa sahipti ve bu nüfus için 60 milyon ton mısıra ihtiyaç vardı. Trabzon'un yıllık mısır üretiminin 30-35 milyon civarında olduğu düşünülürse bu açık, dışarıdan mısırla ithal edilerek kapatılmaya çalışılmıştır.⁸⁸⁴ İthal edilen mısırların gerek dağıtımı ve gerekse satışı esnasında şehirde yaşanan kargaşa ve suiistimallerin önüne geçilmesi için bu işin sağlam bir kurumun denetimine verilmesi gerekiyordu. Neticede bu önemli vazife, Trabzon Ziraat Bankası'na verilmiştir.⁸⁸⁵ Yani Ziraat Bankası, Trabzon'un mısır ve diğer zahire ihtiyaçlarını karşılar, köylüye düşük faiz ve taksitlerle satış yapardı. Bu durum 1 Nisan 1939 tarihine kadar devam etmiş, bu tarihten sonra mısır dağıtım ve satışı Fındık Tarım Satış Kooperatifi ve Ziraat Bankası tarafından birlikte yapılmaya başlanmıştır.⁸⁸⁶

2.5.1.4. Fasulye

Trabzon'da fındık ve tütünün ardından en önemli ihraç maddesi fasulyedir. Trabzon merkez başta olmak üzere Akçaabat ve Vakfikebir'de oldukça yoğun bir şekilde yetiştirilen fasulyeden 1910 yılında 4.325.200 kilo ürün elde edilmiş, bunun küçük bir kısmı dâhilde tüketildikten sonra geriye kalanı ihraç edilmiştir.⁸⁸⁷ 1924 yılı Eylül ayından 1925 yılı Şubat ayına kadar Trabzon'dan 668.893 kilo fasulye ihraç edilmiş ve bundan 21.197 lira kazanç sağlanmıştı.⁸⁸⁸ 1925-1926 yılı Devlet Salnamesi'nde ifade edildiği üzere Trabzon'da 7.600.000 kilo fasulye yetiştirilmiştir.⁸⁸⁹ 1927-1928 Devlet Salnamesi'nde Trabzon'daki fasulye üretim sahaları aşağıda gösterilmiştir.

Tablo 63: 1927-1928 Yıllarında Trabzon'da Fasulye Üretim Sahası

Trabzon Merkez	550 dönüm
Akçaabat ⁸⁹⁰	-
Vakfikebir	350 dönüm
Sürmene	300 dönüm
Of	12.500 dönüm
Maçka	500 dönüm
Toplam	14.200 dönüm

Kaynak: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi 1927-1928, s.983

⁸⁸⁴ **Halk**, 14 Birinciteşrin 1935

⁸⁸⁵ **Yeniyol**, 13 Mayıs 1937

⁸⁸⁶ **Yeniyol**, 8 Nisan 1939

⁸⁸⁷ Hayri, a.g.e.,s,21.

⁸⁸⁸ Trabzon Vilayeti'ne Ait Malumat-ı İktisadiye ve İhsaiye... s.185

⁸⁸⁹ **Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi 1925-1926**, s. 682

⁸⁹⁰ Akçaabat'ta ki fasulye üretim sahası büyük olasılıkla tespit edilmemiştir.

Trabzon’da yetişen fasulyeler kendi içinde, tombul, horoz, barbut gibi cinslere ayrılırdı.⁸⁹¹ Genellikle mısırla birlikte yetiştirilen bu ürünün, vilayetin toplam tarım sahasının %42’sini kapladığı görülmektedir.⁸⁹² Tadı ve kokusuyla her tarafta ün salmış olan Trabzon fasulyesinin yetiştirilmesinde yaşanan en büyük sıkıntı, eldeki tohum miktarının yetersizliği idi. Yetkililer bu soruna çözüm bulmak amacıyla 1939 yılında Ziraat Vekâleti’nden 500 kilo soya fasulyesi tohumu talep etmiştir. Vekâletçe bunun mümkün olmadığı cevabı verilmesine rağmen, talep ve ricalar üzerine tohumların başka yerlerden satın alınması için Ziraat İşletmeleri Kurumu Teşkilatı’ndan 750 liralık nakdi yardım alınmıştır. Bu para ile Ordu ve Of’tan 3 bin kilo soya fasulyesi tohumu temin edilmiştir.⁸⁹³

2.5.1.5. Patates

Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon ve kazalarında yetiştirilen ürünlerden biri de patatestir. Bu ürünle ilgili olarak 1927-1928 yılı Devlet Salnamesi’nde belirtilen verileri bir araya getirdiğimizde patates ziraatıyla ilgili şu şekilde bir tablo ortaya çıkmaktadır:

Tablo 64: 1927-1928 Yılında Trabzon’da Patates Ziraatı

Yer	Dönüm	Üretim miktarı
Trabzon Merkez	1.300	208.000 kilo
Akçaabat	1.000	130.000 kilo
Vakfikebir	-	-
Sürmene	80	12.800 kilo
Of	30	3.200 kilo
Maçka	2.000	3.200 kilo
Toplam	4.410 dönüm	357.200 kilo

Kaynak: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi 1927-1928, s.983-984

Tabloda da görüldüğü gibi 1927 yılı itibarıyla Trabzon’da patates ziraatı pek yaygın değildi. Daha sonraki yıllarda elde edilen ürün miktarlarına bakıldığında 1930’larla birlikte patates ekiminin hızla yayıldığı müşahade edilmiştir. Patates ekim sahasının genişlemesiyle birlikte 1933-1934 senelerinde Trabzon merkez gümrüğünden 300 bin kilo patates ihraç edilmiş, 1935 senesinde bu rakam, 1 milyon 150 bin kiloya çıkmıştır.⁸⁹⁴ Patates, zamanla mısıra alternatif bir ürün olarak görülmeye başlandığından yetkililer patates ekimini özendirerek halkı bilinçlendirmek için patates ziraatını teşvik etmeye başlamışlardı. Söz konusu çalışmalara yerel gazeteler de destek vermiş ve bu kapsamda

⁸⁹¹ **Ticari ve İktisadi Trabzon Rehberi...**, s. 5.

⁸⁹² **BCA**, 030.10/65.433.4

⁸⁹³ **Halk**, 26 Nisan 1939

⁸⁹⁴ **Halk**, 8 Haziran 1936

patatesin Trabzon için ne kadar değerli bir ürün olduğu hakkında yazılar neşredilmiştir. Bu yazılardan birinde şu ifadelere yer verilmiştir:

“Memleketimiz için patates çok değerli bir mahsuldür. Buna hem Trabzon’umuz uygundur hem de muhtacdır. Alçak ve yüksek köylerde hatta mezerelerde bile yetişir, vergilidir, bereketlidir. Birkaç yıldan beri Trabzon’da patates yetiştirenler çoğalmıştır. Yemeklik için çok kıymetlidir. Bundan başka haşlaması ve közlemesi de yapılır, lezzetlidir. Tarlalarımız dardır, yaptığımız mısır ziraatı azdır. Elde ettiğimi hâsılat bizi bütün yıl doyuracak kadar değildir. Senenin birkaç ayı için dışarıdan mısır almaya mecburuz. Bu yüzden geçmiş yıllarda ne ağır faizlere katlandığımızı henüz unutmadık. O ki topraklarımız patates ziraatına pek uygundur. O halde, bu mübarek bereketli, mahsulden hepimiz yararlanmalıyız. Ona hayvanlarımızın beslenmesi için de ihtiyaç vardır.”⁸⁹⁵

Bu dönemde patates üretimini teşvik etmek için başlatılan seferberlik kapsamında vilayet dâhilindeki çiftçilere patates tohumu dağıtmaya başlanmıştır. Ziraat Vekâleti’nin, Trabzon Vilayeti’ne gönderdiği direktif gereğince başlatılan dağıtım sayesinde daha önceki yıllara kadar patates ekimine önem vermemiş olan mıntikalarda da patates ekilmeye başlanmıştır. Köylüye borçlanma suretiyle dağıtılan patates tohumlarından merkez vilayet hudutları içindeki çiftçilere 99.300, Akçaabat’a 15.000, Maçka’ya 54.572, Sürmene’ye 25.000 kilo olmak üzere toplam 193.872 kilo dağıtılmıştır.⁸⁹⁶

Görüldüğü gibi yapılan çalışmalar sayesinde gittikçe gelişen patates üretimi ilk başlarda mısıra alternatif ürün bulma çabası içinde teşvik edilmiş ve zamanla bu ürün, Trabzon’un dışarıya sattığı önemli bir ihraç malı haline gelmiştir.

2.5.1.6. Meyvecilik

Coğrafi şartları geniş tarımsal faaliyetlere izin vermemesine rağmen Trabzon halkı, imkânların el verdiği ölçüde tarımsal üretim yapıyordu. Bu kısıtlı üretimin yoğunlaştığı alanlardan biri de sebze ve meyvecilikti. Zira Vilayet Salnameleri’ne göz gezdirildiğinde Trabzon’un hemen her tür sebze ve meyvenin yetiştirildiği bir şehir olduğu göze çarpmaktadır.⁸⁹⁷ Mutedil iklimi ve verimli toprakları sayesinde meyve ve sebzeyi çokça yetiştiren Trabzon köylüsü, bu hususta oldukça üretkendi. Zira Birinci Dünya Savaşı’ndan önce vilayet dâhilinde yetiştirilen sebzelerin bir kısmı Rusya’ya sevk edilir geri kalanlar da yakın bölgelerin ihtiyacını karşılardı. Trabzon çiftçisi ise bundan fazlası ile gelir elde

⁸⁹⁵ **Yeniöl** 29 Mart 1939. Vilayet dâhilinde patates yetiştirilmesini daha çok geliştirmek maksadıyla yapılan kampanyada halka, eğer arazisi yoksa köyünde yük taşıdığı sepetin içinde dahi bu ürünü ekebileceği dahi söyleniyordu. **Yeniöl**, 1 Nisan 1939

⁸⁹⁶ **Halk**, 24 Nisan 1942

⁸⁹⁷ 1888 Yılı Vilayet Salnamesi’nde verilen bilgilere göre, Trabzon’da birçok meyve çeşidi yetiştirilirdi. Bu meyvelerden bazıları, armut, elma, karpuz, kavun, ayva, şeftali, incir, dut, üzüm, limon, portakaldı. **1888 TVS**, s. 78

ederdi. Harpten sonra Rusya'ya yapılan ihracatın kapanması yakın vilayetlerde de bu ziraatın kısmen yayılması Trabzon'da sebzeciliğin gerilemesine neden olmuştur.⁸⁹⁸

Trabzon'un en önemli hususiyetlerinden biri de meyve yetiştiriciliği alanında sahip olduğu zenginliktir. Zira şehirde elma, portakal, ceviz, limon, mandalina gibi birçok meyve türü yetiştirilirdi. 1935 tarihli bir raporda ortaya konulan ifadeler Trabzon'da meyveciliğin hangi seviyede olduğunu ortaya koyması açısından önemlidir:

“Vilayetin toprağı en çok meyveciliğe elverişlidir. Bugün dahi her çeşit meyve, hatta tropikal olanlardan bazıları bile yetişmektedir. Dış pazarlara elma ihracı yapılır. Mevcut elma ve armutların hepsi değerli ve herkesçe aranan çeşitlerden değilseler de İdare-i Hususiye'nin mevcut fidanlığı vasıtası ile ıslahlarına doğru gidilmektedir.”⁸⁹⁹

Görüldüğü gibi Trabzon, meyvecilik yapmaya son derece elverişli şartlara sahipti. Zira şehirde hemen her evin bahçesinde birkaç meyve ağacı bulunurdu.⁹⁰⁰ Bunu çok iyi bilen İktisat Vekâleti meyve üretiminin artırılması hususunda tetkikler yapmak üzere 1936 yılında Trabzon'a bir heyet göndermiştir. Heyet, Türk Ofis Meyveler Bölümü Şefi Zeki Doğan'ın reisliğinde Vekâlet Mütahhassısı Rande, Ziraat Vekâleti'nden Sait Tahsin, İş Bankası Şeflerinden Tahsin, Ziraat Bankası Şeflerinden Rahmi, Almanya Hamburg Timmund Gertenkorn Kurumu'ndan Michael'den oluşuyordu. Söz konusu heyet Hopa'dan Trabzon'a kadarki sahil mıntikasını gezerek konu üzerinde tetkikler yapmışlardır.⁹⁰¹

Trabzon'da meyveciliğin geliştirilmek istenmesinin bir nedeni de iâşe sıkıntısı içinde olan halka alternatif besin kaynakları sunmaktır. Trabzon halkının iâşe meselesi ile ilgili içinde bulunduğu durum hakkında bilgiler veren Yusuf Mazhar Aren, bu konuda şu ifadeleri kullanmıştı:

“Trabzon halkı, fındıklıkların ve tarlaların içindeki boşluklara karın doyuracak kadar bir şeyler diker, kışın mısır saplarıyla besleyip yazın uzak yaylalara gönderdikleri zayıf bir ineğin sütüne dahi muhtaç durumda bulunurdu. Trabzon köylüsü, kemik yapısı sağlam olduğu halde çok narin ve mukavemetsizdi. Bol gıda alamadıkları için uğradıkları zaaf halk arasında sık sık bulaşıcı hastalıkları müsteid kılmıştır.”⁹⁰²

Bu dönemde şehrin ileri gelenleri, Trabzon'da meyveciliği geliştirerek zayıf bünyeli ve sağlıksız bir durumda olan halkın söz konusu ihtiyaçlarını gidermeye çalışmışlardır. Bu amaçla Trabzon'da Boztepe mevkiinde bir Numune Meyve Fidanlığı meydana

⁸⁹⁸ **Halk**, 14 Mayıs 1946

⁸⁹⁹ **BCA**, 030.10/65.433.4

⁹⁰⁰ Baykal, a.g.r., s.36

⁹⁰¹ **Yeniyol**, 4 Temmuz 1936

⁹⁰² Aren, a.g.m., s.7

getirilmiştir. Trabzon Belediyesi'nin denetiminde faaliyet gösteren bu fidanlıktan ihtiyacı olan kimselere ucuza meyve fidanı dağıtılırdı. Mesela 1937 yılında 12 bin meyve fidanı, askeri ve mülki hastanelerle, Çocuk Esirgeme Kurumu'na tevzii edilmişti. Bunun haricinde aynı fidanlıktan 1000 elma, 800 armut, 300 dut, 3300 limon, 500 portakal fidanı dağıtılmış ve ayrıca Rize'den getirilen 3000 mandalina, 350 limon, 200 portakal, 150 elma, 250 armut ve yine Kastamonu'dan gelen 300 misket elması, Büyükdere'den getirtilen erik, şeftali, elma, kiraz, vişne ve armut fidanları parasız olarak arzu edenlere dağıtılmıştır.⁹⁰³

Numune Fidanlığı'nın kurulmasıyla birlikte Trabzon'da meyvecilik hususunda gözle görülür bir yükseliş sağlamıştır. Bununla birlikte şehirde meyveciliğin en yaygın olduğu yer Sürmene Kazasıydı. Burada yetişen portakal ve mandalina hem bölgenin ihtiyacını karşılıyor hem de dışarıya ihraç ediliyordu. Tadı ve kokusuyla oldukça tutulan Sürmene portakalları, biraz erken toplanmaya başlandığı için kalitesi zaman zaman düşüyordu.⁹⁰⁴ Trabzon'da ihraç edilen bir diğer meyve çeşidi ise elmaydı. Özellikle Almanya'ya ihraç edilen elmalar Trabzon köylüsü için iyi bir gelir kaynağıydı.⁹⁰⁵

2.5.1.6.1. Trabzon Sebze-Meyve Pazarı (Kadınlar Pazarı)

Trabzon'da yetiştirilen meyve ve sebzeler, genellikle at sırtında Mumhaneönü mevkiinde bulunan pazar yerine getirilerek satılırdı. Mahsullerini satmak için şehre akın eden ve çoğunluğu kadınlardan oluşan Trabzon köylüsü, satış yeri olarak kurulan pazar yerinin üstünün açık,⁹⁰⁶ içinin bakımsız olmasından dolayı büyük sıkıntı yaşıyordu. Zira pazar yerini gezen bir yazar burayla ilgili şu ifadeleri kullanmıştır:

“Mumhaneönü'nde belediyeye ait bir sebze pazarı mevcuttur ki, günlük ihtiyaçlarımızın satıldığı bir mahal olmasına binaen çok kalabalık, her gün yüzlerce vatandaşın girip çıktığı alış veriş yaptığı bir ticaret merkezi halindedir. Gerçi her gün orada yüz binlerce liranın tahavvül ettiği görülmezse de yüz binlerce kilonun eşyanın satıldığı bir yerdir. Belediyeye ait birçok dükkânların teşkil ettiği sebze pazarındaki temizlik, sıhhi şartlar tabiatıyla en fazla belediyenin kontrolüne tabidir ve böyle olması icap etmektedir. Sebze pazarında temizliğin bol su ile yapılması lazımdır ki halde bol suya ihtiyaç, diğer ihtiyaçların üstünde olarak kendini hissettirir. Fakat belki seneyi mütecaviz bir zamandan beri halde mevcut havuz ve direklere takılı musluklar suya hasret çekmektedir.”⁹⁰⁷

Trabzon sebze-meyve pazarı hakkında gündeme gelen şikâyetlerden biri de pazar mahallinin dar oluşuydu. Yerel gazetelerde bu konuda verilen bilgilere göre,

⁹⁰³ **Yeniyol**, 25 Birinciteşrin 1939

⁹⁰⁴ **Doğu Gazetesi**, 7 İkincikanun 1938

⁹⁰⁵ **Yeniyol**, 9 İkincikanun 1936

⁹⁰⁶ **Yeniyol**, 29 İkincikanun 1935

⁹⁰⁷ **Halk**, 19 Eylül 1941

Mumhaneönü'nde bulunan metruk mezarlık bir parça genişletilmek suretiyle pazar yerine dâhil edilmeliydi. Zira yüzlerce köylünün getirdiği sebze ve meyve çuvalları sıkışık bir halde satılıyordu. Yaşanan sıkışıklığın bir başka sebebi de pazar yerinin yanında bulunan dükkân sayısının fazlalığıydı. Bu şartlar altında sabahları meyve ve sebze almak isteyen vatandaşların buraya akın etmesi nedeniyle pazar içinde adım atacak yer dahi kalmıyordu. Bu durumdan şikâyetçi olan esnaf, pazar yerinin yanında daha önceden evkaf idaresi tarafından yığılan taşların kaldırılması ve söz konusu mezarlığın da pazar yerine dâhil edilmesi için Belediye'ye müracaatta bulunmuşlardır.⁹⁰⁸ Trabzon köylüsünün geçimini sağlamak uğruna mallarını bin bir zorlukla getirip sattığı pazar yerinin mevcut durumu zamanla yetkililerin de dikkatini çekmiş, Trabzon Belediyesi, buranın üstünün kapatılması ve zemininin beton kaplanması hususunda çalışmalara başlamıştır. Neticede Sakız Meydanı adı verilen mahalde kapalı bir pazar yeri meydana getirmek için açılan ihale 12.000 liralık keşif bedeli ile ilana çıkarılmış, yapılan teklifler sonucunda bu iş, 20 kuruş tenzilatla talip olan Temel Kasımoğlu adlı müteahhite verilmiştir.⁹⁰⁹ İhale edilen proje kapsamında sebze halinin içinde bir havuz yapılmış, halin içinde 20 kadar dükkânın alış veriş yapabileceği bir yer vücuda getirilmiştir. Ayrıca halin önünde belediye tarafından istimlâk edilen eski dükkânlar yıkılarak yeniden bir sıra dükkân yaptırılmasına karar verilmiştir.⁹¹⁰ Bu dönemde pazarcıları sevindiren bir başka gelişme daha yaşanmış Trabzon Belediye'si, yetiştirdikleri sebzeleri yağmur çamur demeden zorlu arazi şartları altında şehre getirmek isteyen köylülere bir otobüs tahsis etmiştir. Bu sayede hem köylü çabucak pazara gelip malını satabilecek hem de şehirli halk sebze meyve ihtiyacını daha çabuk surette temin edebilecekti.⁹¹¹

Trabzon'un geleneksel kültürünü en iyi yansıtan yerlerden biri olan kadınlar pazarı günümüzde, kenarları tahta kafesle çevrili, çatısı ahşap direkler üzerine oturtulmuş bir yapı görünümündedir. Biri Maraş Caddesinde diğeri Dereboyu Sokakta olmak üzere iki girişi olan bu pazar mahalli, halen daha canlılığını korumaktadır.⁹¹²

⁹⁰⁸ **Reklam**, 29 Teşrin-i Evvel 1931

⁹⁰⁹ **Yeniyol**, 2 Nisan 1938

⁹¹⁰ **Yeniyol**, 20 Temmuz 1938

⁹¹¹ **Yeniyol**, 20 Haziran 1942

⁹¹² Hasan Kantarcı, **Trabzon'dur Yolumuz (Babamın Veresiye Defteri Moloz)**, İstanbul: Heyamola Yayınları, 2011, s.31-32

2.5.1.7. Tereyağı

Trabzon’da bilhassa Vakfikebir, Akçaabat, Tonya ve Sürmene üretilen tereyağları, lezzeti ve kokusuyla özellikle İstanbul piyasalarında büyük rağbet görüyordu. İmparatorluk yıllarından bu yana yağ üretimi konusunda yaşanan temel sorun ise yağların tadı ve kokusunun muhafaza edilmesi idi. Bu konu ile ilgili olarak Trabzon Vilayet Gazetesi’nde yer alan bir haberde, İstanbul’dan Trabzon’a gönderilen tereyağlarının özelliklerinin korunması ve tağşişine imkân verilmemesi için gerekli önlemlerin alınması gerektiğinden söz ediliyordu. Yazının devamında verilen bilgilere göre, Trabzon Vilayeti’nde üretilen yağlar her tarafta makbul idi. Fakat daha sonraları yağ ticaretiyle iştigal eden ve kendi menfaatlerini düşünen bazı ihtikârcılar, daha fazla para kazanmak kastıyla o nefis yağlara yabancı maddeler karıştırarak, yağın değerini düşürüyorlardı. Adı geçen yazıda, halka bir çağrı yapılarak ellerindeki yağları Rüsumat İdaresi’nde çalışan kimyagere göstererek kontrol ettirmeleri isteniyordu.⁹¹³ Görüldüğü gibi Trabzon yağcılığının⁹¹⁴ önündeki en büyük engel, yağın tadını ve özelliğini bozan bazı kötü niyetli kimselerdi.

İmparatorluk yıllarından bu yana marka değeri olan Trabzon yağları ile ilgili olarak 1922 yılında neşredilen bir başka yazıda ise bu konu ile ilgili olarak daha ayrıntılı bilgiler verilmiştir. Yazıda verilen bilgilere göre lezzet ve nefasetiyle İstanbul piyasalarında eskiden beri itibar kazanmış olan Trabzon tereyağı son zamanlarda, tağşiş ve bozulmalara maruz kalmaktaydı. Trabzon yağlarının tağşiş edilmesine rağmen yine de rağbet görmesi, onun değerini ortaya koymaktaydı. Ayrıca bu kadar nefis bir ihraç maddesinin Türkiye’nin belli başlı ihracat malları arasında sayılmamasının nedeni ise yağların Avrupa piyasalarında yeterince tanınmamasıydı. Söz konusu yazıda verilen bilgilere göre Birinci Dünya Savaşı’ndan önce bazı müteşebbis şahıslar tarafından İsviçre ve Almanya’ya gönderilen yağlar oralarda pek tutulmuş, savaşın çıkmasıyla birlikte bu faaliyet yarıda kalmıştı. Adı geçen yazıda Trabzon yağları ile ilgili şu bilgiler verilmiştir:

“Alel umum halis sütün kaymağından üretilen Trabzon yağlarının Osmanlı’nın diğer memleketlerinde üretilen yağlara göre lezzet, nefaset, renk, koku gibi hususlarda üstün olduğu şüphesizdir. Asıl Trabzon yağları nefis-i Trabzon, Polathane, Vakfikebir, Görele, Sürmene ve Maçka kazaları ile Şarlı, Tonya nahiyelerinde üretilmektedir. Bunlardan başka

⁹¹³ **Trabzon Vilayet Gazetesi**, 22 Şubat 1322 (22 Muharrem 1325)

⁹¹⁴ Trabzon’daki yağ üretimi ile ilgili olarak 1894 tarihli bir raporda şu ifadelere yer verilmiştir: “*Tereyağının yaylacılık sayesinde kaliteli olmasının beklendiği fakat yağa mısır ve kabak ilave edildiği ve bu şekilde üreticilerin kaliteden ziyade miktara önem verdikleri anlaşılmaktadır*”. Foreign Office, 1894, Annual Series, No: 1346, **Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance**, Turkey, Report on the Year 1893 on the Trade of the Vilayet of Trebizond, London 1894.

Giresun, Ordu ve Rize yağları da İstanbul piyasalarında Trabzon yağı adı altında satılmakta ise de, hakiki Trabzon yağı, erbabına göre çok daha farklıdır. 1330 senesi için Ticaret ve Ziraat Nezareti tarafından neşredilen umumi istatistik, Trabzon Vilayeti'nin senevî süt istihsalatını 27 milyon kıyyeden fazla göstermektedir. Bu süttten 1,5 milyon kıyyeden fazla peynir, 2 milyon okkadan ziyade tereyağı istihsal edilmektedir.”

Söz konusu yazıda Trabzon'da üretimi yapılan yağların özelliklerinden de söz edilmektedir. Burada verilen bilgilere göre, Trabzon merkez kazasında üretilen yağ miktarı az olduğu için kayda değer bir önemi yoktu, bu yüzden İstanbul'a gönderilen yağlar arasında en kalitelisi Vakfikebir ve Sürmene yağlarıydı. Vakfikebir yağları, buradaki hayvanların havadar yaylalarda otlamasından ötürü olağanüstü özelliklere sahipti. Adı geçen yazıda Vakfikebir yağları ile ilgili şu ifadeler yer verilmiştir:

“...her Pazartesi günü Vakfikebir'de kurulan pazara köylüler, o hafta elde ettikleri mahsullerini getirir ve Trabzon'da “Kırıcı” denilen komisyoncular vasıtasıyla veya direkt olarak talip olan müşterisine satarlardı. Çok defa olduğu gibi köylünün yağı, köylüye ihtiyacı olan basma, fanila gibi emtia veya erzak ve ticaret maddeleri ile takas edilirdi. Perakende olarak köylüden toplanılan bu yağlar, varillere doldurularak veya küçük yelkenli kayıklara yüklenerek 10 saatte Trabzon'a ve oradan da İstanbul'a sevk edilir ve satış çıkarılırdı. Ortalama bir hesaplama Vakfikebir İskeleyinden her hafta 3.500 okka yağ ihraç olunurdu.”

Trabzon yağlarını ele alan yazının son kısmında yağların fiyatlarında yaşanan istikrarsızlıktan söz edilerek, yılın bazı aylarında yağ fiyatlarının düşüş gösterdiği ifade edilmiştir.⁹¹⁵

Trabzon yağları, Osmanlı döneminde olduğu gibi⁹¹⁶ Cumhuriyet sonrasında da şöhretini muhafaza etmiştir.⁹¹⁷ Zira 1923 yılında Trabzon'un ihraç ettiği ürünler arasında 64.000 kilo tereyağı vardı.⁹¹⁸ 1925 yılında ise Vilayet sathında toplam 292.000 kilo yağ üretilmişti.⁹¹⁹ Tereyağı, Trabzon'dan ihraç edilen ürünler arasında kayda değer bir yere sahipti. Bu dönemde yerel basında çıkan bir haber bu tespitimizi doğrulamaktadır. Söz konusu haberde şu ifadeler yer verilmiştir:

“Bugün Vakfikebir'de muhtelif mıntıklalarda dağılmış, yağ istihsal eden 100 makine mevcuttur. Bu makinelerin istihsal ettiği yağlar yarımşar kilo halinde paketlenmiş ve

⁹¹⁵ Abdulkadir Refik, “Trabzon Yağları”, **Türkiye İktisad Mecmuası**, 1(15), 17 Kânun-ı Evvel 1338, s.10-12

⁹¹⁶ 1330 senesi itibarıyla Trabzon merkez kazasında 16.700, Ordu'da 335.000, Of'ta 5.000, Tirebolu'da 15.000, Sürmene'de 100.000, Giresun'da 584.000, Görele'de 800.000, Maçka'da 5.000, Rize'de 82.500, Atina'da 15.000, Hopa'da 124.000 kıyye tereyağı üretilmekteydi. Refik, a.g.m., s. 11

⁹¹⁷ Trabzon'da valilik görevi yapan Refik Koraltan bir konuşmasında tereyağı üretimi ile ilgili şu bilgileri vermiştir: “Trabzon'un meşhur ve tarihi olan yağı, esaslı olarak meşgul olunacak bir mevzudur. Elde ettiğim rakamlara göre Trabzon'dan her sene 700 bin kilo yağ ihraç edilmektedir. Bunun 500 bin kilosu Vakfikebir kazası dâhilinde üretiliyordu”. **Yeni Yol**, 7 Ocak 1939

⁹¹⁸ **İstikbal**, 5 Temmuz 1340.

⁹¹⁹ **Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi 1925-1926**, s. 683

piyasaya çıkarılmıştır. Şehrimizde de bayileri vardır. En ziyade İstanbul'a ihraç ediliyor. 100 makinenin mütemadi faaliyeti bütün o mıntıkanın sütünü işleyemiyor. Talep ve rağbetin çokluğu hem de çok az bir zaman sonra makine sayısını mutlak surette çoğaltacaktır. İstihsalin kolaylığı ve yabancı hiçbir madde karışmaması yağ sürüm muhitini genişletecektir.”⁹²⁰

Bir başka gazete haberinde ise Trabzon'da yağ üretimi yapılan mıntıkalar ve buralarda elde edilen yağların kaliteleri hakkında bazı değerlendirmeler yapılmıştır. Söz konusu yazıda şu ifadeler yer verilmiştir:

“Of Mıntıkası: Bu mıntika yağları, mühim bir yekûn tutmasına rağmen fazla kirli, tüylü, tuzlu, taş ve un gibi yabancı maddelerin karışması yüzünden kıymetlerini kaybetmiş piyasada değer fiyatından çok noksanına satılmaktadır.
Sürmene Mıntıkası: Umumi Harpten evvel fevkalade nefasete malik olan bu yağlar, aynı sebepler yüzünden kıymetlerini kaybetmiş ve bittabi sürümlerine tesir etmiştir.
Maçka Mıntıkası: Aynı sebepler yüzünden aynı gerilemeye maruz kalmıştır.
Akçaabat Mıntıkası: Bu mıntika yağları da aynı cehaletin kurbanı olmaktadır.
Vakfikebir-Tonya Mıntıkası: Nefaseti itibarıyla fevkalade şöhret kazanan bu mıntika yağlarının günden güne aynı sebepler yüzünden sürüm ve kıymetlerini kaybettiğini esfle görmekteyiz.”⁹²¹

Gazete haberinde verilen bilgilere bakılırsa Osmanlı döneminde olduğu gibi Cumhuriyet sonrasında da tereyağı üretiminde yaşanan en büyük sıkıntı, yağlara yabancı maddeler karıştırılarak satılmasıydı. Oysa yağ üretimi modern usullerle yapılır ve üreticiler bu konuda bilgilendirilirse hem üretim hem de sağlanan gelir artabilirdi. Zira Trabzon ve kazalarında⁹²² 90 milyon kilo inek sütü elde ediliyordu. 13 kg süttten 1 kg yağ alındığı ve 1 kg yağın da asgari fiyatla 3 lira ettiği düşünülürse yağ ticaretinden yıllık 20 milyon lira kazanç sağlanabilirdi.⁹²³ Görüldüğü gibi tereyağı⁹²⁴ üretimi bilimsel metotlarla yapılsa fındık ve tütünden dahi daha fazla gelir elde edilebilirdi.⁹²⁵ Oysa Trabzon çiftçisi bırakın bilimsel yöntemler kullanmayı, kolot tabir edilen ve satışa yuvarlak bir külçe halinde arz edilen yağların içine oyuklar yaparak su dolduruyor, hatta patates gibi harici katkı maddeleri ilave ediyordu. Bu yabancı maddeler %25-30 nispetinde bir fark arzettiği için fiyatların düşmesine sebep oluyordu.⁹²⁶ Ayrıca köylülerin geleneksel yöntemlerle

⁹²⁰ **Halk**, 25 Mart 1938

⁹²¹ **Halk**, 5 Nisan 1940

⁹²² Doğu Anadolu'nun tarım ve hayvancılığının Cumhuriyet'in ilk yıllarında ki durumu hakkında en tafsilatlı bilgileri veren, Trabzon ve civarı yaylalarını teker teker ele almış olan İhsan Abidin'e göre Trabzon yağı en çok Tonya'dan çıkmaktaydı. Tonya'nın yağları Kule (Büyük Liman, Vakfikebir) ye inerdi. Sahilden kayık ile Trabzon'a gider, orada tuzlanır ve İstanbul'a sevk edilirdi. İhsan Abidin, **Anadolu Ziraat ve Yetiştirme Vaziyeti**, İstanbul: Resimli Ay Matbaası Türk Limitet Şirketi, 1928, s.394.

⁹²³ **Yeni Yol**, 11 Eylül 1946

⁹²⁴ Genel olarak Türkiye'de ve bilhassa İstanbul'da pazara çıkan yağlar 3 kısma ayrılırdı bunlar, Halep Yağı, Trabzon Yağı ve Anadolu Yağı, Hamid Sadi, **İktisadi Coğrafya**, Birinci Kitap, İstanbul, 1926, s.231-32.

⁹²⁵ Trabzon tereyağının ihracat ve ithalat noktasındaki önemi, ilgili bölümde ele alınmıştır.

⁹²⁶ **Halk**, 5 Nisan 1940

ürettikleri yağlarda sık sık tüy, kıl çıkıyor, bazı tüccarlar da zaten karışık olan bu yağa, kuyruk yağı ekliyordu.⁹²⁷

Trabzon'daki tereyağı üretimini bu kötü durumdan kurtararak onu eski şöhretine kavuşturmak isteyen yetkililer, şehirde bir süt tozu fabrikasının açılmasını istiyorlardı. Zira onlara göre yağ üretimi, ev sanayisinin bir kolu olmaktan kurtarılıp, endüstri haline getirilmeliydi. Ayrıca süt tozu fabrikası açıldığı takdirde tereyağının yanı sıra peynir çeşitleri, süt tozu, pastörize edilmiş süttten kremler de imal edilebilirdi.⁹²⁸ Fakat 1923-1950 yılları arasında Türkiye'nin en nefis yağlarının üretildiği Trabzon'da, sütçülük ve yağcılığın modernize edilmesi yolunda hiçbir faaliyete rastlanmamıştır.⁹²⁹

2.5.1.8. Balıkçılık

Bir sahil kenti olması dolayısıyla Trabzon, balıkçılık faaliyetlerinin yoğun olduğu bir şehirdir. Trabzon'da genelde küçük teknelere sahip olan köylüler, toprak işlerinin müsaade ettiği zamanlarda günlük nafakalarını temin için denize açılırlardı. Bu itibarla her Trabzonlu az çok balıkçılıkla ilgilenirdi. Deniz ürünleri, ete nazaran daha ucuz olduğu ve tuzlanarak yenildiği için de aynı zamanda halkın besin kaynaklarından birini teşkil ediyordu. Balıkçılık, şehir ekonomisi açısından da önemli bir sahaydı. Ancak Trabzon'da balıkçılığı bir sanat haline getirenlerin ve bu mesleği profesyonelce yapanların sayısı oldukça azdı. Bu sebeple Trabzon ve çevresinde avlanan balıklar daha ziyade günlük ihtiyaçları karşılardı.⁹³⁰ Bunun en büyük nedeni, balıkçıların teknik donanımı olmayan küçük sayılabilecek tekneleri kullanmasıydı. Mesela 1939 yılında şehirde balık avı yapan teknelerin sayısına baktığımızda, daima faal halde olan 2 tonluk 7 adet motor, 2 tonluk 20 adet kotra, 1 adet 25 tonluk kotra, oltacılıkta kullanılmak üzere yarım tonluk 20 adet ufak sandal olduğu görülmektedir.⁹³¹ Vesait sıkıntısına ek olarak yapılan avlanma yöntemleri de gelişigüzel bir mahiyetteydi. Mesela balıkçılar, yumurta zamanı demeden her mevsimde balık avlıyor, bu bilinçsiz avlanma usulleri nedeniyle balık üretiminde seneden seneye dalgalanmalar oluyordu.⁹³²

⁹²⁷ **Yeniyol**, 8 Birincikanun 1941

⁹²⁸ **Halk**, 9 Mayıs 1949

⁹²⁹ **Halk**, 4 Aralık 1945.

⁹³⁰ Çakıroğlu, a.g.e., s.72

⁹³¹ Koraltan, a.g.r, s.11

⁹³² **Yeniyol**, 22 Ocak 1937

Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon balıkçılığının önündeki sorunlardan biri de vilayette balık avı ile meşgul kimseleri eğitecek, üretimi artıracak tedbirleri alacak, balıkçıları himaye edecek bir teşkilatın olmamasıydı.⁹³³ Zira böylesi bir kurumun olmaması nedeniyle adeta sahipsiz bir durumda olan balıkçıların bir kısmının Hükümet tarafından Akdeniz ve Marmara sahillerine nakledileceği söylentileri çıkmıştır.⁹³⁴ Bu vaziyet karşısında haklarını müdafaa etmek isteyen Trabzonlu denizciler, kendi aralarında bir toplantı yaparak Balıkçılar Birliği adı altında bir teşkilat kurmuş ve Abdullah Denizeri, Recep Denizeri, Hüseyin Kayıkçı, Niyazi Kayıkçı, Mehmet Salih Tomruk, Salih Ata'yı idare heyetine seçmişlerdi.⁹³⁵ Böylece teşkilatlanan Trabzonlu balıkçılar, ilk icraat olarak Ankara'dan av malzemesi, benzin, yağ ve mazot gönderilmesini talep etmişlerdir.⁹³⁶

Balıkçılık sahasında yaşanan bu tür sıkıntılara rağmen Trabzon sahillerinde barbunya, tirsi, mezgit, kalkan türünde beyaz eti makbul balıklar daha az, ticari kıymete sahip olan balıklar hamsi, yunus, vatoz ve istavrit ise daha yaygın bir şekilde avlanırdı. Avlanan balıklar kayıklarla Mumhaneönü mevkiinde bulunan balıkhaneye getirilir ve burada müzayedeye çıkarılırdı. Balıkhaneye getirildikten sonra açık artırma usulüyle satılan balıklar burada yaşanan rekabet dolayısıyla bedelinden çok daha fazla paraya satılırdı. Buna ek olarak müzayededen sonra satıcı tarafından ayrıca kar payı olarak fiyata bir misli zam yapılır ve fiyat bir kat daha artardı. Bunun üzerine balıkçılar, Belediyeye başvurarak balıkhanede yapılan satışlara narh getirilmesini talep etmişti.⁹³⁷ Bu dönemde Trabzonlu balıkçılar balıkhanedeki fiziki koşulların iyileştirilmesi için Trabzon Belediyesi'nin kapısını bir kez daha çalmıştır. Bunun üzerine Trabzon Belediye'si 1931 yılında, yeni ve modern bir balıkthane yapımına karar vermiştir.⁹³⁸ Balıkthane inşası için yapılan ihale 1200 lira karşılığında Arnavudzade Celal Bey'e verilmiş,⁹³⁹ ve bu suretle 1932 yılı içersinde yeni bir balıkthane yaptırılmıştır.⁹⁴⁰

⁹³³ **Yeniyol**, 29 Birinciteşrin 1941

⁹³⁴ **Yeniyol**, 11 Mayıs 1937

⁹³⁵ **Yeniyol**, 6 Şubat 1946

⁹³⁶ **Halk**, 21 Nisan 1942

⁹³⁷ **Yeniyol**, 24 Nisan 1940

⁹³⁸ **Reklam**, 28 Teşrin-i Sâni 1931

⁹³⁹ **Reklam**, 22 Şubat 1932

⁹⁴⁰ **TBMZ**, Trabzon 1932

2.5.1.8.1. Hamsi

Trabzon’da tutulup satılan balık cinsleri arasında en mühimi, Trabzon halkının vazgeçilmez besin kaynağı ve yediden yetmişe herkesin gerek tuzlayarak ve gerekse de taze olarak tükettiği balık türü hamsiydi. Zira Âli İktisat Meclisi’nce kaleme alınan raporda hamsinin Trabzon ve Türk ekonomisindeki yeri şu şekilde ifade edilmişti:

“Hamsi balığı, istismar ve istifade yolları aransa, memleketin mühim bir servet kaynağı olabilir. Kanunusani, Nisan ayları zarfında avlanan hamsi, en az 1,5 milyon kiloya tekabül etmektedir. Hamsi tuzlanması mahdud, konserveçiliği ise mevzubahis olmadığı için, balıkçıların fazla miktarda avladıkları hamsiler genelde gübre olarak kullanılmaktadır. Filhakika hamsi ihracatı, devamlı bir ihracat hareketi olarak mevzu bahis değildir. Bu kayıtlara rağmen 1928-1929 ve 1930 yılları zarfında harice gönderilen sevkiyat 50.000 kilo tuzlanmış hamsiden ibaretti.”⁹⁴¹

Raporda da belirtildiği gibi hamsi, Trabzon halkı için hem besin kaynağı, hem iyi bir gübre, hem de önemli bir ihraç malıydı. Aşağıda verilen tablo bu tespitimizi doğrulamaktadır:⁹⁴²

Tablo 65: 1923-1927 Yılları Arasında Trabzon’da Avlanan Hamsi Kıymeti ve Alınan Vergi Miktarı

Sene	Hamsinin kıyyesi	Hamsiden Alınan Rüsumat (lira)	Hamsinin Kıymeti
1923	319.770	4.866	23.128
1924	1.658.675	14.197	3.014
1925	349.402	7.341	36.516
1926	1.349.970	9.278	77.318
1927	1.528.045	8.367	67.931
Toplam	5.205.862	44.049	235.707

Kaynak: Hamamizade İhsan, **Hamsiname**, İstanbul 1928, s. 44.

Hamsinin Trabzon için taşıdığı değeri iyi bilen Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası, 1935 yılında hazırladığı bir raporda balıkçılık ve bilhassa hamsi balığı avına özel bir yer ayırmıştır. Burada verilen bilgilere göre, Trabzon balıkçılığı Birinci Dünya Savaşı öncesine göre çok geri bir vaziyetteydi ve 1935 yılı itibarıyla Trabzon’da yalnız kıyı balıkçılığı yapıyordu. Bunun yanında avlanırken kullanılan vesaitler de çok ilkel durumdaydı. Bu sebeple avlanan balık miktarı bazı yıllarda şehrin ihtiyacını dahi karşılamıyordu. Söz konusu raporda vesait konusunda yaşanan sıkıntı sebebiyle hamsi istihsalinde yaşanan dalgalanmalar rakamlar eşliğinde ortaya konmuştur. Bir kayık hamsinin vasatı 3000 kilo

⁹⁴¹ BCA, 030.01./84.528.1

⁹⁴² İhsan, a.g.e.,s. 44

olarak kabul edildiği raporda verilen rakamlar bir araya getirildiğinde ortaya şu şekilde bir tablo çıkmaktadır:

Tablo 66: İkinci Teşrin 1934 Tarihinden 13 Nisan 1935 Tarihine Kadar Hamsi İstihsalı

Kayık Adedi	Aylar
122	İkinci Teşrin
202	Birinci Kanun
332	İkinci Kanun (1935)
444	Şubat
366	Mart
13 günlük: 154	Nisan
Toplam : 1620	

Kaynak: Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Zabıtları, Trabzon 1935

Raporda ifade edildiğine göre, Trabzon’da en fazla avlanan balık türü hamsiydi. Hamsi, Trabzon halkının bilhassa dar gelirli vatandaşların en ucuz gıdası olmakla beraber çok aşırı miktarda avlandığı senelerde tarlalara gübre olarak atılır, bazen müşteri bulanamadığı için denize dökülürdü. Adı geçen raporda verilen bilgilere göre, bir kayık hamsi en az 3.000 kilo kabul edilirse, İkinciteşrin, Birincikânun ve İkincikânun aylarında bir kayık 6-10 lira arasında, Şubat, Mart ve Nisan aylarında ise 8-18 lira arasında satılırdı. Raporda verilen hesaba göre 1934 yılının ilk 5 ayı zarfında 10.000.000 kilo hamsi balığı tutulmuş bunun yarısı sarf edilmediğinden imha edilmişti. Fakat bu hamsilere alıcı bulunduğu takdirde elde edilen rakamlar 4 misli artabilirdi.⁹⁴³

Cumhuriyetin ilk yıllarında çokça avlanan hatta tüketilemediği için imha edilen hamsi, zamanla eski seviyelerde avlanamaz olmuş ve elde edilen hamsi miktarında büyük düşüşler yaşanmaya başlamıştır. Bunun nedeni hakkında araştırma yapan yetkililer, hamsinin Azak Denizinde türeyerek Karadeniz’e indiğini fakat Rusların Kireç Boğazını kapamaları sonucu balıkların dışarıya çıkamadığını ve bu suretle son 7-8 senedir Trabzon sahilinde avlanan hamsi miktarında azalma meydana geldiğini ifade etmişlerdir.⁹⁴⁴

2.5.1.8.2. Yunus Balığı

Trabzon’da, hamsiden sonra fazla avlanan balıklardan birisi de Yunus Balığıydı. Avlanan yunus balıkları yağları çıkarılıp Avrupa’ya satılır, böylelikle birçok aile geçimini

⁹⁴³ Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Zabıtları, Trabzon 1935

⁹⁴⁴ BCA,490.01/715.443.1

sağlardı. Özellikle Sürmene Kazası'nda yaygın olan Yunus Balığı avcılığında her sene ortalama olarak 150 bin adet Yunus Balığı avlanır ve tıpkı Hamsi gibi leşleri tarlalarda gübre olarak kullanılırdı.⁹⁴⁵ Burada avlanan balıkların bir kısmı Balıkyağı Fabrikası'na gönderilir ve derileri çıkarılmak suretiyle yağ elde edilirdi. Ancak fabrika, II Dünya Savaşı sırasında yaşanan ekonomik kriz nedeniyle kapanmak zorunda kalmıştır. Yılda 50 bin Yunus Balığını işleyen balık yağı fabrikasının kapısına kilit vurulması⁹⁴⁶ en fazla, yunus balığı avcılarını etkilemiştir. Zamanla azalmaya başlayan yunus balığı avcılığı nedeniyle, diğer balık çeşitlerinin varlığı tehlikeye düşüyordu. Zira genellikle Hamsi ve diğer balık türleriyle beslenen yunusların sayısının artması, diğer balıkları daha fazla tüketmesi anlamına geldiğinden, hamsi, istavrit gibi balıkların sayısı gözle görülür bir şekilde azalıyordu. Bu durumun önüne geçmek isteyen Hükümet, 1937 yılında yunus balığı avcılığını teşvik etmek maksadıyla, yunuslardan çıkarılan yağlardan av vergisi alınmamasına karar vermiştir.⁹⁴⁷

Bu dönemde yunus balığı avcılığı konusunda yaşanan sorunlardan biri de avlanan balıkların sadece yağdan istifade edilmesiydi. Bu durumun bir benzeri Trabzon'da yaşanıyor, şehirde bulunan balık yağı fabrikası sadece yağ çıkarma işlemi yapıyor, balığın geri kalan parçaları ziyan ediliyordu. Bu durum Trabzon Ticaret Odası'nın da dikkatini çekmişti. Zira 1935 yılında bu konuda bir rapor hazırlayan Oda yetkilileri, yunus balıklarının yalnız postlarından yağ çıkarıldığını, balıkların postu alındıktan sonra kalan leşlerinden hiçbir suretle istifade edilemediğini oysa başka memleketlerde yunus balıklarının iskelet ve leşlerinden hayvan yemi yapıp, tarlalara da gübre olarak döküldüğünü ifade etmişlerdir. Raporda verilen bilgilere göre, yoğun yağışlardan dolayı toprağın sürekli yıkanması Trabzon'da, kimyevi gübreye duyulan ihtiyacı artırıyor, her yıl 100 bin lira değerinde gübre dışarıdan ithal ediliyordu. Bu masrafın azaltılması için yunus balığından istifade edilirse her yıl gübre ithal etmek için ödenen paralar ülke içinde

⁹⁴⁵ **Halk**, 19 Eylül 1935

⁹⁴⁶ **Halk**, 2 Mayıs 1949

⁹⁴⁷ Bu konu hakkında İktisat Encümenliğince hazırlanan raporda şu ifadeler yer verilmiştir: “yunus balıklarının diğer kabil-i istifade balıkları imha etmesinin önüne geçmek üzere bu balıkların tutulmasını teşvik maksadıyla teklif edilen bu kanunu encümenimiz çok yerinde bulmuştur. Ancak bu balıkların derilerinden de mühim mikyasta istifade imkânları olduğundan hükümetçe bu noktanın da göz önünde bulundurularak ona göre tedbir alınmasını bu münasebetle zikretmeyi encümenimiz muvafık bulmuştur. Yalnız yunus balığı mevzubahis olduğu zaman yağı kadar ve belki de ondan daha kıymetli olan derisini nazar-ı dikkate almak gereklidir. Bu derilerden yağların istihsali ehemmiyeti ile birlikte yunus balığından hakkıyla istifade edilebilmesini terkip ve teşvik için aynı zamanda yunus balığı derilerini de işleyecek tabakhane ve imalathanelerin devlet tarafından himaye edilmesi gerekir. **TBMMZC**, 15.4.1936, Devre: V,(10),İçtima:1, s.2

kalabilirdi. Adı geçen raporda yunus balıklarından balık unu elde edilmesi fikri de gündeme getirilmiştir. Buna göre 100 kilo taze balıktan 40 kilo balık unu alınabileceği öne sürülmüştür.⁹⁴⁸

1935 yılında Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası tarafından hazırlanan raporda yer verilen balık unu tesisi kurma düşüncesi o günlerde Trabzon kamuoyunda tartışılan bir meseleydi. Özellikle hamsi ve yunus balığından daha fazla istifade etmek için Trabzon'da bir fabrika kurulması gerektiği fikrini gazetelerde dile getiren kişi ise İsmail Hakkı Özkul'dur. Almanya'nın Versmold şehrinde bulunan Şelotrhuves Fabrikası'nın broşüründeki bilgilerden etkilenerak bu fabrikanın bir benzerinin de Trabzon'da yapılması fikrini gündeme taşıyan İsmail Bey'e göre, Trabzon'da ki deniz mahsulleri bir fabrikada un haline getirilerek bütün dünya piyasalarına sevk edebilir elde edilen ürünler, gübre ve hayvan yemi olarak her yerde alıcı bulabilirdi.⁹⁴⁹ İsmail Hakkı Bey, Trabzon'da Değirmendere'de bulunan ve daha önce un değirmeni olarak kullanılan dört katlı binanın bu fabrika için uygun bir yer olabileceğini belirtiyordu. Zira bu bina, 1927 senesinde Emlak-i Milliye tarafından 42 bin liraya satın alınmış ve 10 bin lirayı aşan bir masrafla tamir edilmişti. 30 dönüm araziye sulayabilecek mükemmel bir su teşkilatına sahip bina içersinde 50 beygir kuvvetinde işlek durumda bir motor, fabrikaya muttasıl 7 bin çuval unu saklayabilecek bir depo ve bağırsakhane bulunuyordu. Denize 100 metre mesafede bulunan bina, fabrika kurmak için elverişli bir durumdaydı. Fabrika binası 17 bin liraya hazır hale getirildikten sonra balık unu ve yağını aynı anda yapacak makineler Almanya'nın Versmold şehrinde bulunan Şelotrhuves Fabrikası'ndan, 25 bin marka (12.500 liraya) getirilerek Trabzon'da tarif edilen mahalde kurulacaktı.⁹⁵⁰ Gerek Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası'nın ve gerekse de İsmail Hakkı Bey'in dile getirdiği balık unu fabrikası kurulması düşüncesi, araya II Dünya Savaşı'nın girmesi sebebiyle gerçekleştirilememiştir.

Trabzon'da yunus balığı avcılığıyla uğraşan ve geçimlerini bu yolla temin eden avcılar, balıkları genelde ağ gererek avlıyordu. Fakat zamanla avlanma yöntemlerinde bazı değişiklikler olmuş, ağ yerine tüfek kullanılmaya başlanmıştır. Bazı avcıların tüfek kullanması bazılarının da ağ gererek eski usullerle avlanması, zamanla bazı tartışmaların

⁹⁴⁸ Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Zabıtları, Trabzon 1935

⁹⁴⁹ Halk, 26 Eylül 1935

⁹⁵⁰ Halk, 3 Birinciteşrin 1935

ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu konu ile ilgili olarak Sürmene’de avcılık yapan ve ismini açıklamayan bir kişi Ticaret Bakanlığı’na bir mektup yazarak, tüfek kullanan avcılar yüzünden yılda 800 ton olan balık yağı üretiminin %50 oranında azaldığını buna sebep olarak da mavzerle atılan çelik mermilerin bomba gibi bir ses çıkarması yüzünden yunus balıklarının ürkerek sürü halinde Rusya sahillerine çekildiğini, binaenaleyh yunus balığının ağla avlanması lazım geldiğini ifade etmiştir. Mektubun devamında, silahla avlanma usulünün devamı halinde yunus balığı avcılığının tarihe karışacağı ve bu işle geçimini sağlayan binlerce ailenin mağdur olacağı beyan edilmiş, Bakanlığın, çelik mermi ile yapılan avcılığa müsaade etmemesi gerektiği belirtilmiştir.

Sürmeneli balıkçının mektubu sonrası Bakanlık, konu ile ilgili bir tahkikat yapmış ve elde edilen netice kamuoyu ile paylaşılmıştır. Bu incelemede, ağ ile yapılan avcılığa mevzuu olan yunus cinsinin, kurşunla vurulan olmadığı, kurşunla vurulan balığın ağa gelmediği belirtilmiştir.⁹⁵¹ Ekonomi Bakanlığı’nın yeterli araştırma yapmadan ortaya koyduğu bu değerlendirme, Sürmeneli balıkçıları oldukça üzmüş daha da önemlisi yunus balığı neslinin tehlikeye düşmesine neden olmuştu. Zira Sürmeneli balıkçılar, verdikleri beyanatlarda 50-60 senelik tecrübeleri sayesinde bu balığın bütün huy ve hüviyetine vakıf olduklarını ve yunus balığı kadar hassas ve gürültüden ürken başka bir balık olmadığını belirtmişlerdi.⁹⁵²

Yukarıda da belirtildiği gibi gerek yanlış avlanma usulleri gerekse de elde edilen balıkları tam manasıyla değerlendirecek bir tesisin olmaması, bir sahil kenti olan Trabzon’da balıkçılığın gelişmesini engellemiştir. Trabzon’da balıkçılık sahasında görülen en büyük hamle ancak 1954 yılında gerçekleşmiş ve bu kapsamda Değirmendere’de balık yağı ve balık unu fabrikası kurulmuştur.⁹⁵³

2.6. Geleneksel El Sanatları

Tarih boyunca sanayi kenti olma vasfını yakalayamayan Trabzon, buna karşın el sanatlarının ve üretiminin geniş ölçüde yaygın olduğu şehirlerden biridir. Bu sanatların yaygın oluşunda Trabzon halkının pratikliği ve el çabukluğunun yanında keskin zekâsının da önemli bir payı vardır. Zira halkın geçimini sağlamaya yönelik büyük fabrikaların

⁹⁵¹ **Yeniyol**, 6 Nisan 1948

⁹⁵² **Yeniyol**, 7 Nisan 1948

⁹⁵³ Arslan, a.g.t., s. 300

bulunmayışı, Trabzon halkını bu konuda bazı alternatifler üretmeye mecbur bırakmıştır. Bu mecburiyet zamanla küçük ölçekte yapılan fakat oldukça yaygın olan el sanatlarının gelişmesine zemin hazırlamıştır. Trabzon'da mevcut bulunan el sanatlarına örnek olarak: dokumacılık, kuyumculuk, saraççılık, kolacılık, bakırcılık, yorgancılık, yemenicilik, mermercilik, kazazlık, çubukçuluk gösterilebilir. Trabzon'da oldukça eski bir maziye dayanan bu el sanatları, tarih boyunca hem halkın ihtiyaçlarının karşılanmasında önemli roller oynamış hem de şehirde bu işle meşgul olan kimselerin geçim kaynağı olmuştur. Bu el sanatlarından bazıları, kimi zaman ekonomik beklentiler ikinci planda tutularak sadece evlerde icra edildiği gibi, kimi zaman da şehrin belli bölgelerinde bu işle meşgul kimselerin toplandığı mahallerde yapılırdı. Bu mahaller zamanla, o sanatla uğraşan kimselerden esinlenerek isimlendirilmiştir. Mesela mum üretimi yapılan Mumhane Mahallesi, tabak esnafının yaygın olduğu Tabakhane Mahallesi, Semerciler Başı, Kazancılar Çarşısı, Kuyumcular Çarşısı gibi mahalleler bu konuda verilebilecek örneklerden ilk akla gelenlerdir.

El sanatları alanında oldukça yetenekli ustalar yetiştiren Trabzon şehri, bu özelliğini Birinci Dünya Savaşı yıllarına kadar muhafaza etmiştir. Şehrin ekonomik geçmişinde önemli bir kırılma noktası olan savaş sonrasında giderek el sanatlarına olan ilgi azalmaya başlamıştır. Bu azalmanın sebepleri arasında, makine ile üretim yapılmaya başlanması ve mübadele sonucu bu işte mahir kişilerin şehri terk etmesi gösterilebilir.

Arazi yapısı sebebiyle tarımsal üretimin yeterli olmadığı, fabrika ve büyük işletmelerin sayısının oldukça az olduğu, transit ticaretinden elde edilen gelirin günden güne düşmeye başladığı Trabzon'da geleneksel el sanatları, yegâne gelir kapısı ve iş sahası olarak görülüyordu. Fakat Cumhuriyetin ilk yıllarında bu alanda yaşanan gerileme, iktisaden ümit bağlanan tek kurtarıcının da kaybedilmesi anlamına geliyordu. Bu durum, şehrin ileri gelenleri tarafından da endişe ile izlenmekteydi. Bu endişelerini gazete sütunlarına aktaran bir yazar, Trabzon'da Birinci Dünya Savaşı'na gelinceye kadar kuyumculuk ve saraçlık gibi birçok geleneksel el sanatının var olduğunu ve bu alanlarda birçok sanatkârın yetiştiğini fakat savaştan sonra gerek muhaceret gerekse de mübadelenin etkisiyle bu sanatların yok olduğunu ifade etmiştir. Yazara göre, geleneksel el sanatlarının zamanla yok olmasının temel sebebi bunların hiçbir kurum tarafından himaye

edilmemesiydi.⁹⁵⁴ Yazar, Trabzon ekonomisi için alternatif bir kazanç kaynağı olarak görülen geleneksel sanatlarının bu durumdan kurtarılması için bu sanatların ihya edilmesinin lazım geldiğini belirtmektedir. Bunun için de Trabzon Belediyesi veya Vilayet Meclis-i Umumisinin gayretiyle kuyumculuk ve saraççılık gibi el sanatlarına mahsus atölyeler açılması gerektiğini ifade etmiştir.⁹⁵⁵ Birinci Dünya Savaşı ve ardından yaşanan Milli Mücadele yıllarıyla birlikte geri plana düştüğünü ifade ettiğimiz bu sanat dallarından en dikkat çeken dokumacılıktır.

2.6.1. Dokumacılık

Trabzon, eskiden beri dokumacılık geleneğine sahip şehirlerden biri ola gelmiştir. Tarihi belgelerde Trabzon bezi olarak karşımıza çıkan dokuma çeşitleri⁹⁵⁶ Trabzon dokumacılığının geçmişi ve önemini ortaya koymaktadır. Bu belgelerden birinde padişahın giyeceği elbise ve kumaşların Trabzon'dan tedarik edildiği ifade ediliyordu. Bu konuyla ilgili bir başka belgede, şehirde aba ve ağ için kendir ipliği yapıldığı ve bunların İstanbul'a sevk edildiği belirtilmiştir.⁹⁵⁷ Görüldüğü gibi dokumacılık, Trabzon ekonomisi için gelir getiren bir sanat koluydu. Bu sanatın Trabzon için taşıdığı önemin dile getirildiği bir yazıda şu ifadeler kullanılmıştır:

“Bu sanatın Trabzon'da çok eski bir mazisi vardır. Vakti ile Suriye ile diğer Arap memleketlerine kadar bol miktarda giden Trabzon peştamalları, dokumaları, keten bezleri meşhurdu ve bu yüzden Trabzon'a giren para mühim bir yekûn tutardı. Bunları hazırlayan yüzlerce el tezgâhı ve bu tezgâhlarda çalışan binlerce işçi vardı.”⁹⁵⁸

Yazarın sözünü ettiği el tezgâhlarında el eğirmesi adı altında kendir ipliği ile yapılan bu sanat kolunda daha sonraları kendirin yerini pamuk almıştır. Yörede kullanılan pamuk Iğdır, Erzincan ve Çukurova'dan getirtilirdi.⁹⁵⁹

Birinci Dünya Savaşı'nın olumsuz tesiriyle eski günlerini arar duruma gelen Trabzon'da, geleneksel el sanatları da bu yıkımdan nasibini almıştır. Örneğin Trabzon'la

⁹⁵⁴ **İstikbal**, 31 Kanun-ı Sâni 1340

⁹⁵⁵ **İstikbal**, 4 Şubat 1340

⁹⁵⁶ Günümüzde unutulmaya başlayan Trabzon dokumacılık ürünleri arasında şunları sayabiliriz: değişik boyda yer kilimleri (çul, cecim, destar), yün peştamal, pantolon (zıpka), sırt ve omuz çantaları (hemençe, camadan, yün çoraplar (çülki), yük taşıma ipleri, bel bağları (ip, kaytan, dırmaç), beşikörtüleri, binek hayvanı örtü ve aksesuarı (sağrıpuş, kolan). Ahmet Can Pepe, “Trabzon El Sanatları”, **Kültür ve Sanat Dergisi**, Ankara: Türkiye İş Bankası Yayınları, 1993, s.50

⁹⁵⁷ Günay Atalayer, “Trabzon Peştamalları ve Dokumacılık”, **Trabzon 1990**, Ankara: Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı, 1990, s.88

⁹⁵⁸ **Halk**, 21 Eylül 1947

⁹⁵⁹ Atalayer, a.g.m., s.89

özdeşleşen dokumacılık sanatı, gitgide eski önemi kaybetme noktasına gelmiştir. Oysa daha önceleri hemen her evde bir el tezgâhı bulunur, evin annesi bu çıkırıktaki ev halkının giyeceği ve kullanacağı eşyalarını dokur ve kızlarının çeyizlerini hazırlardı. Fakat makine ile üretime geçilmesinin ardından⁹⁶⁰ bu çıkırıklar işlemez olmuş, binlerce ailenin geçim vasıtası olan bu tezgâhlar ortadan kalmıştır. Trabzon halkı, daha ucuza fakat çıkırıktaki üretilenden daha aşağı kalitede kumaşlar kullanmaya başlamıştır.⁹⁶¹

Trabzon'da gittikçe geriye giden dokumacılık sanatını tekrar eski günlerine döndürmek amacıyla harekete geçen şehrin aydın ve müteşebbisleri, bu konuda kamuoyu yaratmak amacıyla sık sık yazılar kaleme alır, raporlar düzenler ve böylece Ankara'nın bu konuda dikkatini çekmeye çalışırlardı. Örneğin 1939 yılında Refik Koraltan tarafından yazılan bir raporda, şehirde 10-15 aile istihdam eden iki dokuma imalathanesi, bunların haricinde ikişer üçer işçi istihdam eden 5 küçük dokuma tezgâhı mevcut olduğu ve bu tezgâhlarda peştamal, peşkir ve her türlü çarşaf vesaire dokunduğu ve bu cinsler üzerinde mahalli ihtiyaçların giderildiği ifade edilmiştir. Bu tezgâhlar dışında trikotaj ve çorap dokumakla meşgul 30-40 kadar ufak ve münferit yerlerin olduğunu belirten Koraltan, kazaların hemen her köyünde keten peştamal ve peşgir, Vakıfkebir'in bazı köylerinde de adi yünden kaba bir takım kilimler imal edildiğini belirtmektedir. Ayrıca evlerde hususi mahiyette kendi hesaplarına ve dokumacılıkla iştigal eden aileler mevcut olduğundan söz eden Koraltan'a göre bu sanatlar, 20-25 yıl önce oldukça gelişmiş bir haldeydi fakat makineyle yapılan üretimin genişlemesi karşısında gittikçe geriye giden bu sanat kolları, gerekli desteği görmediği için bu duruma düşmüştü.⁹⁶²

Dokumacılık sanatının Trabzon için taşıdığı önem, II. Dünya Savaşı yıllarında ortaya çıkmıştır. Zira savaş koşullarında hemen her ürünün zorlukla elde edilebildiği günlerde beliren giyim-kuşam ve elbiselik kumaş ihtiyacı, bu sanatın Trabzon için kıymetini bir kez daha ortaya koymuştur. Esasında savaş yıllarından çok önce şehrin ileri gelenleri bu sanatın himaye edilmesi gerektiğini ifade etmişlerse de yetkililer buna pek aldırmış etmemiştir. Fakat savaş yıllarında ölümlerini kefenleyecek bez dahi bulamayan

⁹⁶⁰ 1922 yılına ait bir ilanda Trabzon'da makine ile çorap imal edildiğine dair bilgiye ulaşmaktayız. Söz konu çorap makinesi İstikbal Gazetesi tarafından satılmakta olup, en son sistem makine olduğu belirtilmektedir. Bu konu ile ilgili başka bir ilandan ise söz konusu makine ile fanilalık, çoraplık ve istenilen incelikte iplik yapılabildiği, bu işle iştigal edenin ise Pazarkapı'da tenekeci Mahmut Usta olduğu belirtilmektedir. Mesut Çapa ve Rahmi Çiçek, **Yirminci Yüzyıl Başlarında Trabzon'da Yaşam**, Trabzon: Serander Yayınları, 2005, s.183.

⁹⁶¹ **Yeni Yol**, 19 Temmuz 1939

⁹⁶² Koraltan, a.g.r, s. 40

Trabzon halkını bu durumdan kurtarmak amacıyla geç de olsa bazı adımlar atılmaya başlanmıştır. İlk olarak Vilayet dâhilinde bulunan mevcut 3000 kûsur el tezgâhının ıslahı ve yeni sistem makinelerle daha faydalı bir hale getirilebilmesi için İktisat Vekâleti'nce vilayete 1500 lira yardım gönderilmiş, bu para ile 75 tezgâh daha yaptırılmıştır. Bunların 5 tanesi Halkevine verilmiş geri kalan 70 tanesi de köylerde muhtaç olanlara dağıtılmıştır.⁹⁶³ Dokuma işlerinde çalışmak isteyen vatandaşlara Halkevi tarafından kurslar açılarak dokumacılık sanatı öğretilmiş, kurslarda çalışanlara dokuma tezgahı verilerek çalışmaları temin edilmiş ve icap edenlere kâfi miktarda sermaye tahsis edilmiştir. Bu çalışmalar, yalnız şehir halkıyla sınırlı tutulmamış, çalışma ve öğrenme imkânı olmayan köylü vatandaşlara da teşmil edilmiştir.⁹⁶⁴ Bu dönemde başlayan faaliyetler neticesinde 1940 yılında Kunduracılar Mahallesi'nde Çocuk Esirgeme Kurumu yemekhanesinde dokuma kursu açılmış,⁹⁶⁵ dokumacılığı şehirde yaygın hale getirmek için İktisat Vekâleti'nden gönderilen 1500 liralık bir tahsisattan başka vilayet makamının gayretleriyle 25 takım el tezgâhı, 25 takım çözü ve çıkırık, 100 adet mekik ve 90 paket muhtelif numaralarda iplik temin edilmiştir. Bu seferberliği şehir merkezinin dışına yaymak amacıyla vilayete gelen tezgâhlardan kazaların ihtiyaç ve taleplerine göre dağıtım yapılmıştır. Bilhassa Beşikdüzü Köy Enstitüsü'nde açılan kurs, muhiti için çok faydalı olmuş, tezgâhların mühim bir kısmı oraya sevk edilmiştir.⁹⁶⁶ Dokumacılığın geliştirilmesi için başlayan çalışmalara Trabzon halkının gösterdiği ilgi, yetkilileri oldukça sevindirmiştir. Bunun sonucunda daha önce gönderilenlerden başka 90 tane daha el tezgâhı alınmış,⁹⁶⁷ gelen tezgâhlarda dokumacılık eğitimi vermek üzere Hüseyin Sevil, Vekâletçe Trabzon'a gönderilmiştir.⁹⁶⁸

Dokumacılığın yaygınlaştırılması için başlayan çalışmalarla ilgili olarak en ayrıntılı bilgileri dönemin Trabzon Valisi olan Naci Kıcıman'ın Dâhiliye Vekâleti'ne gönderdiği raporda görüyoruz. Söz konusu raporda Naci Bey şehirdeki dokumacıların mevcut durumunu şu şekilde tasvir etmiştir:

“El Tezgâhları dokumacılığının vilayetimiz dâhilinde geniş mikyasta tanzim ettirilmesi lazımdır. Vilayet çevresinde el tezgâh dokumacılığı bir el ve ev sanayi halinde şehir ve köy evlerinde aileler arasında senelerce evvel teessüs etmiş bulunmakta iken son zamanlarda bu sanayinin azalmış olduğu görülerek bu sanatın ihyası ve bu meyanda köylü elbisesinin bizzat köylü tarafından yapılmasının içtimai ve iktisadi bakımdan çok büyük faydalar temin

⁹⁶³ **Yeni Yol**, 27 Mayıs 1939

⁹⁶⁴ **Yeni Yol**, 21 Mart 1940

⁹⁶⁵ **Yeni Yol**, 3 Ağustos 1940

⁹⁶⁶ **Yeni Yol**, 15 Eylül 1941

⁹⁶⁷ **Yeni Yol**, 18 İkincikanun 1941

⁹⁶⁸ **Yeni Yol**, 29 İkincikanun 1941

edeceği aşikâr olduğundan İktisat Vekâleti'nce gönderilen 90 tezgâhtan başka bir miktar tezgâhın daha irsali lazımdır. Dokumacılığın köylerde yerleşmesi hem eski dokumacılığı ihya etmiş olacak ve hem de halkın giyeceği ile beraber ihtiyacından fazlasını da satmak suretiyle eline bir miktar para geçmesine imkân bahşedecektir.”⁹⁶⁹

Trabzon Valisi Naci Kıcıman'ın da raporunda belirttiği gibi bu sanat kolunun daha da geliştirilmesi için şirketler kurulmalı veya bankalarca sermaye tedariki sağlanmalıydı. Nihayetinde tüm bu işlerle ilgilenmek ve dokumacılar arasında birlikteliği sağlamak amacıyla 1941 yılında Trabzon Mıntıkası Dokumacılık Küçük Sanat Kooperatif Şirketi kurulmuştur.⁹⁷⁰

1941 yılında kooperatifleşerek devlet desteğini de arkasına alan dokumacılık sanatı, bu tarihten sonra büyük bir gelişme kaydetmiştir. Artık Trabzon ve kazalarında birçok evde el tezgâhı bulunuyor ve halk, kendi giyeceğini kendisi imal ediyordu. Fakat bu gelişim zamanla bazı suiistimalleri de beraberinde getirmiştir. Örneğin 1942 yılının ilk günlerinde kooperatifin dağıttığı malzemelerle üretim yapmak yerine bunları fahiş fiyata halka satan bazı kişiler tespit edilmiş,⁹⁷¹ iplik ve tezgâh dağıtımı konusunda da bazı sıkıntılar yaşanmıştır. Bu sıkıntıların temel sebebi; eskiden beri dokumacılık yapan birçok fakir vatandaşın belediye zabıtası tarafından dokumacı olarak cetvele kayıt edilmemesinden kaynaklanıyordu. Hâlbuki cetvele kaydolanlar, iplik dağıtımında öncelikli sırada yer alırken diğerleri için böyle bir durum geçerli değildi. Şikâyetle bulunan vatandaşların ifadelerine göre; tespit edilmemiş ve cetvele yazılmamış birçok sanatkar, iplik alamadıkları için çalışmamakta ve bu sebepten dolayı geçim darlığı çekmekteydiler.⁹⁷² İplik ve tezgâh dağıtımında yaşanan bu ihlaller üzerine mağdur olan vatandaşlar, şikâyetlerini Valilik makamına iletmıştır.⁹⁷³ Trabzon'da yaşanan bu gelişmeler, zamanla İç İşleri Bakanlığı'nın da dikkatini çekmiş ve iplik tevzi işlerini organize eden İktisat Müdürlüğü'nde yolsuzluk yapıldığı iddialarını araştırmak üzere İktisat Vekâleti Baş Müfettişi Rıza Göksü Trabzon'a gönderilmiştir.⁹⁷⁴

⁹⁶⁹ **BCA**, 030.10/184.272.7

⁹⁷⁰ Şirketin nizamnamesinde bu teşkilatın kuruluş gerekçesi şu şekilde açıklanmıştır: “*Mıntıkasındaki dokumacılığın inkişafına hizmet etmek, iplik ve sair iptidai maddeleri toptan ucuza tedarik ederek ortaklara dağıtmak ve bil mukabele mamul mallarını satmak maksadı ile merkezi Trabzon olmak üzere 31 sene müddet ve en az 1.505 Türk Lirası sermaye ile teşkiline başlanan Trabzon Mıntıkası Dokumacılık Küçük Sanat Kooperatif Şirketi'nin kurulmasına karar verilmiştir*”. **BCA**, 030.18.01.02/97.106.7

⁹⁷¹ **Yeni Yol**, 13 Ocak 1942

⁹⁷² **Yeni Yol**, 17 Temmuz 1942

⁹⁷³ **Yeni Yol**, 13 Ocak 1945

⁹⁷⁴ **Yeni Yol**, 10 Şubat 1945

Dokumacılık sanatının yaşamış olduğu bu gelgitler özellikle II Dünya Savaşı yıllarında Trabzon için acı sonuçlar doğurmuştur. Şehre dışarıdan iplik getirilmesi konusunda yaşanan sıkıntılar, getirilen ipliğin dağıtımında yaşanan sorunlar ve tezgâh sayısındaki yetersizlik sonucunda durma noktasına gelen üretim sebebiyle Trabzonlular, ölülerini kefenleyecek bez dahi bulamaz duruma gelmişti. Özellikle şehre uzak köylerde yaşanan bu sıkıntı, Trabzon halkının uzun yıllar unutamayacağı acı hatırlardan birini teşkil ediyordu.⁹⁷⁵ II Dünya Savaşı'nın ortaya çıkardığı olumsuzluklardan biri olarak hatırlanacak olan “Kefenlik Bez Buhranı” Savaşın bittiği 1945 yılı ortalarına kadar devam etmiştir.

Sonuç olarak dokumacılık sanatının ün yaptığı şehirlerden biri olan Trabzon'da 1923-1950 yılları arasında bu sanat kolunun himaye ve teşvik edilmesi yönünde ciddi bir adım atılmamıştır.

2.6.2. Peştamalcılık

Esas itibarıyla dokumacılığın içinde yer alan peştamal imali, Trabzon'da oldukça yaygın olarak yapılırdı.⁹⁷⁶ Trabzon köylüsünün çokça kullandığı peştamallar, şehir içindeki tezgâhlarda dokunur ve zaman zaman dışarıya ihraç edilirdi. Peştamalcılığın Trabzon için önemini dile getiren Kemal Karadenizli, bu konuda şu ifadeleri kullanmıştır:

“Eski bir Türk sanatı olan ve bilhassa Trabzon çarşısının mühim esnaf zümresini teşkil eden, peştamalcılığın ne derece telakki etmiş olduğunu, o zamanın her biri birer sanat eseri kadar nefis, canfes ve sırmalı çarşafı, örümcek ağı gibi ince bürümcük kasarlı gömleklikleri, keten dokumaları ile manose ve keşan peştamallarının istila ve hicret görmüş Trabzon'un eski aile sandıklarında, hala lavanta çiçeği kokan çarşaflarında rastlanır. El tezgâhlarında yapılan ve her tarafa şöhreti yayılmış bulunan bu dokuma işlerinin memlekete temin eylediği gelir, altın para olarak 8-9 bin lira arasında tedavül etmekte ve milli bir sanat olan peştamalı tezgâhları, o devirde ecnebi memleketlerden mensucat eşyası pek çok miktarda ithal edilmekte olduğundan revaçta imiş. Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa ile ticaret münasebeti artıkça, bu eski Türk sanatı yerini ister istemez daha ucuza elde edilen yabancı memleketler eşyasına terk etmiş ve 1914 ile 1918 harbinden sonra bir daha eski günlerine dönememiştir.”⁹⁷⁷

Yazarın da ifade ettiği gibi dış bölgelerde oldukça iyi bir şöhrete sahip olan Trabzon Peştamalcılığı, Birinci Dünya Savaşı'ndan olumsuz etkilenmiştir. Savaş sonrasında iyi kötü iptidai bir suretle yaşamına devam eden bu sanat kolu, II Dünya Savaşı yıllarında en sıkıntılı günlerini geçirmiştir. Ülkenin içinde bulunduğu ekonomik sıkıntılar

⁹⁷⁵ Cemal Rıza Çınar, “Kefenlik Bezler”, **Yeni Yol**, 1 Ocak 1944

⁹⁷⁶ Peştamal kelimesi Farsçadır. Arka silecek anlamındaki püşt-mal'dan gelmektedir. Hamamda belden aşağısını örtmek için kuşanılan ve çalışırken elbiselerin kirlenmesini önlemek için belden aşağıya sarılan, bez olarak bilinmektedir. Atalay, a.g.m., s.91

⁹⁷⁷ Kemal Karadenizli, “Ticaret Merkezi Trabzon”, **Halk**, 29 Nisan 1949

sebebiyle dışarıdan kumaş getirtmekte zorlanan peştamalcılar, üretim yapmakta güçlük çekmiştir. Savaş yıllarında kumaş dağıtımını üstlenen Sümerbank'ın fahiş fiyatla kumaş satması da peştamalcıları olumsuz etkileyen bir başka faktördü. Artan sıkıntılar sebebiyle oldukça zor duruma düşen peştamalcılar, seslerini duyurmak amacıyla dönemin gazetelerine şikâyet mektupları göndermiştir. Bu mektuplarda genel olarak, ipliğin Sümerbank'tan çok ucuz fiyata temin edildiği ve her dokuyucuya verildiği halde fiyatların yüksekliğinden yakınılıyordu.⁹⁷⁸

Neticede tıpkı dokumacılık gibi peştamalcılık da Birinci Dünya Savaşı sonrasında yaşanan gelişmeler nedeniyle ayakta kalamamıştır. Devlet desteği ve himayesi görmeyen bu sanat erbabı, zamanla faaliyetlerine son vermiştir.

2.6.3. Yorgancılık

Trabzon'da var olan geleneksel sanatlardan biri de yorgancılıktır. Ürettikleri yorganları gerek iç gerekse dış piyasalara sunan Trabzon yorgancıları, hem geleneksel sanatı yaşatıyor hem de kendi geçimlerini temin ediyorlardı. İki Savaş arasında zorlukla ayakta kalan bu sanat, İkinci Dünya Savaşı yıllarında sıkıntılı bir süreç geçirmiştir. Bunun da en büyük nedeni, yorgancıların çalışabilmesi için gerekli malzemelerin güçlükle temin edilebilmesiydi. Lüzumlu ihtiyaçlarını temin edemeyen yorgancılar, onlarca işçiyi işten çıkarmış ve bu yüzden bir çok aile maiyet darlığına duçar olmuştu. Zamanında büyük şehirlerin ihtiyaçlarına cevap veren yorgancılığın bu vaziyeti, mensuplarını geçim sıkıntısına düşürdüğü gibi, sanatın istikbalini de köreltme noktasına gelmişti. Bu durumun önüne geçilebilmesi için yetkililere seslenen vatandaşlar, özellikle kış mevsimlerinde kendini büyük mikyasta hissettiren yorgan ihtiyacını karşılayabilmek için Sümerbank'ın yorgancılara malzeme satması gerektiğini vurguluyorlardı.⁹⁷⁹

2.6.4. Kolacılık

Trabzon'daki diğer sanat kollarına oranla ekonomik girdisi daha az olan kolacılık sanatı, özellikle Osmanlı döneminde oldukça yaygın bir durumdaydı. Zira hemen her evde üretilen kolalar sayesinde, elbiseler temizlenir ve böylece önemli bir ihtiyaç giderilirdi. Mazisi oldukça eskiye dayanan bu sanat dalı, parlak zamanlarında kazanç sağlayan,

⁹⁷⁸ “Peştamal Derdi Önlenmeli”, **Halk**, 9 Birinciteşrin 1942

⁹⁷⁹ Kemal Kefeli, “Zorluk Çeken Bir Sanatımız”, **Halk**, 11 Temmuz 1941

yüzlerce aileyi geçindiren bir konuma sahipti. Kolacılık özellikle Cumhuriyet devrine geçişle birlikte eski günlerini arar hale gelmiştir. Bu duruma dikkat çekmek isteyen Cemal Rıza Çınar bu konu hakkında şu ifadeleri kullanmıştır:

“Anlaşıyor ki, geçim mülahazası ile ve medar olur düşüncesi ile koskoca Trabzon’da birkaç evde haftada 10-15 yaka kolalanıyor. Hepimizin ihtiyaç hissetmekte olduğu bu işçilik mahalle içlerinden çıkarak ileri görülemez ve göz önüne getirilemez mi? Sıkılıyor, utanıyor musunuz, ayıp bir hareket, günah bir iş mi yapıyorsunuz. Komşudan ödünç sirke veya bulgur istemek ve kapı kapı dolaşarak yıkanacak çamaşırınız var mı demek ayıp telakki edilmiyor da bu güzel ve sonra lüzumlu sanatı gizlemek ve dolayısı ile inkişaf ettirip mükemmel surette para kazanmak hicap verici bir hadise oluyor. Trabzon’da şahsı için kola yapan ve muvaffak olan da var. Bu vatandaşlardan istifade ederek kolacılık sanatını hemen ihya etmek mümkündür. Ve bu sanatın en fazla yevmiye veren işçilik olduğuna inanmalı ve katiyen tereddüt etmemeliyiz. İç mahallelerde tesadüfen bir iki yaka tedarik ve birkaç kuruşla da iktifa ederek kolacılık sanatına temayül gösteren kabiliyetli hemşerilerimizin dükkân açmaları ve bunu başlı başına geçim vasıtası kabul etmeleri ve bol bol para kazandıktan başka zaruret derecesinde hissedilen bir ihtiyacı da karşılamış olacaklardır.”⁹⁸⁰

Geleneksel sanatlar arasında pek az bilinen fakat İmparatorluk yıllarında hemen her evde yapılan kolacılık sanatı, gelişen teknolojik imkanlar nedeniyle günümüzde tarihe karışmıştır.

2.6.5. Kuyumculuk

Trabzon’da oldukça yaygın bir şekilde yapılan el sanatlarından biri olan kuyumculuğun mazisi oldukça eskiye dayanmaktadır. Çarşısında dünyaca ünlü kuyumcular bulunan Trabzon’da⁹⁸¹ yapılan altın, gümüş işleri ve hasır bilezikleri değerini uzun yıllar kaybetmemiştir. Çerkez muhacirlerinin Trabzon’a yerleşmesinden sonra gümüş ve vakfon üzerine, savat işlerinin pek rağbet kazandığı görülmüş, buhurdanlar, fildişi tarak, şerbet ve kahve zarfları, savatlı eğer takımları, hamailer, sigara ağızlıkları, kılıç ve bastonlarla, gümüş ve altın işler o devrin servet ve tantanasının en ehemmiyetlilerinden ve Osmanlı düğünlerinin paha biçilmeyen ince zevklerinden birini teşkil etmekteydi.⁹⁸² Trabzon kuyumcularının en önemli maharetlerinden biri olan Trabzon Hasır Bileziği, oldukça önemli bir üne sahipti. Özellikle geleneksel kültür yapısının bir gereği olarak hasır takı, düğünlerde mutlaka verilmesi gereken bir hediye niteliğini bugün de sürdürmektedir. Hasır takılar, Trabzon’a bağlı ilçe ve köylerdeki genellikle kadınlar ve genç kızlar tarafından örülmekteydi. Örücüler, altın ya da gümüş teli Trabzon Merkez ilçedeki

⁹⁸⁰ Cemal Rıza Çınar, “Kolacılık”, **Yeni yol**, 7 Şubat 1940

⁹⁸¹ Yücel Özkaya, “XIII. Yüzyılda Trabzon’un Genel Durumu”, **Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Tarihi Bildirileri (13-17 Ekim 1986)**, Samsun 1988, s.136

⁹⁸² Peker, “Ticaret Merkezi Trabzon....”, s17.

anlaşmalı kuyumculardan örülmeye hazır bir şekilde alır ve müşterinin talebine bağlı olarak örerlerdi.⁹⁸³

2.6.6. Bakırcılık

İnsanlık tarihinin çok eski çağlardan beri tanıdığı, üzerinde el emeği sarf ederek kullandığı bakır ve bakırcılık tarih boyunca Türklerin ana sanatlarından biri olmuştur. Dövüldükçe iyi bir parlaklık ve şekil alan bakırın Trabzon muhitinde hayli ilerlemiş bulunmakta olduğunu, Kazancılar Çarşısı adından anlamak mümkündür. Bu çarşıda eski düşünlerin zengin çeyiz eşyasını teşkil eden divan sinilerine, mutfak takımlarının o çeşitli sağanlarına, kuşanelere, leğen ibriklerine, bakır kazan ve semaverlere, mangallara ve her biri Türk sanat ruhunu temsil eden birçok bakır işlemesine rastlanırdı.⁹⁸⁴ Trabzon'da işlenen bakır, bronz ve pirinçten yapılan mutfak kaplarıyla çeşitli eşyalar Karadeniz, Doğu Anadolu ve Kuzeybatı İran bölgesinde kullanım alanı bulmuştur. Ayrıca Trabzon'un önemli bir liman şehri olması, üretilen bakır eşyanın denizyoluyla Karadeniz'deki diğer şehirlere de satışını kolaylaştırmıştır. Trabzon'daki atölyeler, bakırcılık sanatını günümüze kadar canlı bir şekilde devam ettirmiştir. Bakırcı, kazancı ve kalaycıların halk türkülerine konu olması bu zanaat dalının sosyal yaşamda oynamış olduğu önemli rolü açıkça göstermektedir.⁹⁸⁵

2.6.7. Kazazlık

Trabzon'da icra edilen geleneksel sanatlardan biri de kazazlıktır. Kökleri oldukça eskiye dayanan bu sanat dalı, Cumhuriyetin ilk yıllarında eski parlak günlerini arar durumdaydı. Birinci Dünya Savaşı öncesinde sayıları 60'ı geçen kazazlar, savaş ve mübadeleden oldukça etkilenmiş ve gittikçe körelmeye başlamıştır. Bunu en iyi şekilde ortaya koyan Trabzonlu bir kazaz, bu mesleğin Trabzon'daki durumunu bir dergiye verdiği beyanatta şu şekilde izah etmiştir:

“Kazazlık sanatı Trabzon'a özel bir sanattır. Babamın anlattığına göre, Birinci Dünya Savaşı'ndan önce Trabzon'da 60 tane kazaz dükkânı vardı. Trabzon'da Türkler ile bir arada yaşayan Rumlar da bu sanatı yaparlardı. Kazazlık sanatı zıpka, mintan, köylülerin giydiği giysiler üzerinde kullanılırdı. Kazazlık sanatı burma tellerle işlenen bir iştir. İşlenen topar

⁹⁸³ K.Dide Somel, “Hasır Bileziğin Öyküsü”, **Trabzon 1993**, Ankara: Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı, 1993, s. 105.

⁹⁸⁴ Peker, “Ticaret Merkezi Trabzon.....”, s17.

⁹⁸⁵ Gülden Okyay, **Trabzon Yöresi Geleneksel El Sanatlarından Hasır Örgüsü ve Kazazlığın Araştırılması ve Öğretim Programı Önerisi**, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü, 2008, s. 13.

başlıklara püskül olarak takılır, köylü kadınların şallarının kenarına şeritler dikilir ve dikilen bu şeritlere de püsküller takılırdı. Örülen kazazlık ürünleri, berelere, şallara takılırdı”⁹⁸⁶.

Trabzon’da kazazlık sanatının git gide kaybolması, şehirdeki aydın ve yazarların da tepkisini çekiyordu. Zira şehrin önde gelen simalarından biri olan Şevket Çulha 1947’de yazdığı bir makalede geleneksel sanatlardan mermercilik, kazazlık ve çubukçuluk hakkında şu ifadelerle yer vermiştir:

“Kökleri yüzyılların derinliklerinden gelen mermercilik, kazazlık, çubukçuluk gibi sanatlarımız ne yazık ki bugün hayatîyetlerini kaybederek can çekişmektedirler. Muhakkak olan bir şey varsa bu üç sanat can çekişiyor fakat ölmüyor. Bugün ne mermer kubbeler ne mermer kâşaneler, ne mermer hamamlar yapılıyor. Bugün ne kaytan, ne ipek, ne sırma süsleri ne tespih kamçıları ne enfiye, tütün ve para keseleri ne işlemler yapılıyor. Bugün ne kehribar ağızlıkları ne mercanlı çubukları ne yasemin sigara ağızlıkları ne şimşir, abanoz ve diğer ağaç işleri yapılıyor. Zevklerimiz, görüşlerimiz, duyuşlarımız değişmiş bir başka âlemin yolcularıyız. Neyi sevdiğimizi neden hoşlandığımızı bildiğimiz yok. Bir şeye sarılıyor, sever görünüyor ve az sonra dönüyoruz. Zevk diye zevksizlik içinde yüzüyoruz. İncelik diye asrilik diye soysuzlaşıyoruz.”⁹⁸⁷

Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon’da yukarıda verilen geleneksel el sanatlarından başka ayrıca mobilya, marangoz ve doğramacılık, kunduracılık gibi her nevi ufak sanatlar mevcut idi ve bunlar mahalli ihtiyacın temininde önemli roller üstleniyordu. Bilhassa mobilyacılık, marangozluk ve kunduracılık pek ileri bir seviyedeydi. Doğrama ve mobilya imalathanelerinde, bilhassa kamyon ve kamyonetlerin karuzerleri mükemmelen yapıp ithal ediliyordu. Bunlardan hariç her türlü demir işleri-torna ve tefsîye ve her nevi makine ve motor tamirâtı, mevcut tamirhanelerin tezgâhlarında yapılırdı. Vilayette bulunan çamur işleri imalathanelerinden birinde el ile çalışan makinelerle delikli tuğla imal edilirdi.⁹⁸⁸

2.7. Trabzon Ekonomisine Yön Veren Kurumlar

2.7.1. Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası

Trabzon’da ticari faaliyetlere yön veren en önemli kuruluş Trabzon Ticaret ve Sanayi Odasıdır. Kuruluş tarihini kesin olmamakla birlikte 1884 olarak tespit ettiğimiz bu kurumun⁹⁸⁹ idari kadrosu ile ilgili ilk bilgiler 1892 Trabzon Vilayet Salnamesi’nde verilmiştir. Söz konusu salnamede verilen bilgilere göre Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası yönetimi şu kişilerden oluşuyordu:

⁹⁸⁶ Trabzon’un en eski gümüş kazazlık ustalarından 1912 Trabzon doğumlu Abdullah Eltan’ın söz konusu beyanatı, Okyay, a.g.t., s. 31

⁹⁸⁷ Şevket Çulha, “Üç Yerli Sanat”, **Yeni Yol**, 8 Şubat 1947

⁹⁸⁸ Koraltan, a.g.r., s. 39

⁹⁸⁹ Öksüz-Usta ve diğerleri, a.g.e., s.49

Tablo 67: 1892 Yılı İtibarıyla Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Yönetimi

Görevi	İsmi
Reis	Hacı Sadıkgzade Hacı Vehbi Efendi
Aza	Şatırgzade Refet Efendi
Aza	Hacı İzzetgade Hüseyin Efendi
Aza	Hacı Kadıgade Tahsin Efendi
Aza	Mısıryan Bogos Efendi
Aza	Eframidi Panco Efendi
Aza	Nemligade Osman Efendi
Aza	Hacı Hamdi Hafıggade Tevfik Efendi
Aza	Çızmecıgade Rasim Efendi
Aza	Didebanzade Hacı Abdülvahit Efendi
Aza	Hacı Ali Hafıggade Hasan Efendi

Kaynak: 1892 TVS, s.117

Yukarıda verilen tabloya bakıldığında Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası yönetiminin içinde Gayr-ı Müslimlerin de var olduğu görölmektedir. Trabzon'un ticari hayatında ciddi anlamda söz sahibi olan bu unsurların varlığı 1901 yılına gelindiğinde iyice artmıştır. Gayr-ı Müslimlerin Trabzon ekonomisindeki yerini göstermesi açısından aşağıda verilen tablo dikkate değerdir.

Tablo 68: 1901 Yılı İtibarıyla Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Yönetimi

Görevi	İsmi
Reis-i evvel	Hacıkadıgade Tahsin Efendi
Reis-i sani	Kuzıngzade Fehmi Efendi
Müşavir-i evvel	Fostopulo Yorgaki Efendi
Müşavir-i sani	Hacı Ali Hafıggade Hasan Efendi
Aza	Kırzade Hacı İsmail Efendi
Aza	Serdarzade Hacı Salih Efendi
Aza	Basmacidi Yanko Efendi
Aza	İnebıyoğlu Yordanaki Efendi
Aza	Arabyan Kazyak Efendi
Aza	Arslanyan Haçık Efendi
Aza	Mahohyan Ohannes Efendi
Aza	Nuryan Esteban Efendi
Başkâtip	Arif Hikmet Efendi
Katib-i sani	Hacı İbrahim Efendi

Kaynak: 1901 TVS, s.76

Tabloda da görüldüğü üzere 14 kişiden oluşan Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası yönetiminin yarısı Gayr-ı Müslimlerden oluşuyordu. Adı geçen unsurların tasfiye edilerek, ekonominin milli bir hüviyet kazanması adına yapılan girişimler II Meşrutıyet sonrasında hızlanmış, Milli Mücadele sonrasında ise daha keskin bir şekilde uygulanmıştır. Esasen Milli Mücadele ve devamındaki mübadele süreci, Trabzon ekonomisinde değişim ve

dönüşümün yaşandığı yıllardı. Zira İmparatorluk yıllarında şehrin ekonomisini elinde tutan Gayr-i Müslimlerin ülkeyi terk etmesinin ardından Türkler, piyasaları kontrol eden ana unsur haline gelmişti. Trabzon piyasalarında yaşanan bu değişimin yansımaları Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası'nda da görülmüş, daha önce Gayrimüslimlerin yer aldığı oda yönetiminde Türkler ağırlık kazanmıştır. Oda yönetimi tarafından 1921 yılında verilen ilan, bu tespitemizi doğrulamaktadır. Söz konusu ilanda yer alan bilgilere bakıldığında, Ticaret ve Sanayi Odası azasıyken 8 ay önce İstanbul'a giderek bir daha gelmeyen Mihran Efendi, oda nizamnamesinin dokuzuncu maddesi gereği müstafi (istifa etmiş) sayılmış ve yerine aynı zamanda Müdafaa-i Hukuk Cemiyeti azası olan Hatipzade Mustafa Efendi getirilmişti.⁹⁹⁰ Ticaret ve Sanayi Odası'nın adı geçen süreçte başkanlığını yaparak yukarıda belirtilen değişim ve dönüşümün mimarı olan kişi ise 1920-25 yılları arasında başkanlık görevini yürüten Hacı Hamdi Bey'dir.⁹⁹¹

Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası ile ilgili en kapsamlı bilgiler 1925 yılında yayınlanan "*Trabzon Vilayeti'ne Ait Malumatı İktisadiye ve İhsaiye, Trabzon Mıntıkası Ticaret Müdiriyeti'nin Ticaret Raporu*"nda verilmiştir. Söz konusu raporda verilen bilgilere göre Odanın 1924 yılı yönetim kadrosu şu kişilerden oluşuyordu:

Tablo 69: 1924 Yılı İtibarıyla Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası

İsim	Görevi	Tarih-i İntihabı	İstigalleri
Hacı Hamdizade Hacı Hami Efendi	Reis-i Evvel	15 Mart 1336	Emlak ve akar sahibi, Envai kantariye ithalat ve ihracatı tüccarı
Çulhazade Hacı Kadri Efendi	Reis-i Sani	15 Mart 1336	Kisarna Maden Suyu sahibi, Demir, bakır saire ithalat taciri
Bekir Efendizade Hacı Hafız Rüştü Efendi	Muavin-i Evvel	15 Mart 1336	Emlak ve akar sahibi, manifatura ithalat taciri
Hatipzade Mustafa Efendi	Muavin-i Sani	21 Haziran 1337	Fındık içi ihracatı, envai kantariye ithalat taciri
Nemlizade Sabri Bey	Aza	15 Mart 1336	Emlak ve akar sahibi, envai kantariye ithalat ve ihracatı taciri
Kazazzade Hüseyin Efendi	Aza	15 Mart 1336	Emlak ve akar sahibi, manifatura tüccarı ve mahalli belediye reisi
Hacı Ali Hafizzade Hakkı Efendi	Aza	15 Mart 1336	Hırdavat ve alatu ziraiye ithalat taciri
Hacı Salih Kaptanzade Ali Nazmi Efendi	Aza	15 Mart 1336	Envai kantariye toptan ve perakende tüccarı
Hamzazade Ali Efendi	Aza	15 Mart 1336	Dâhili vilayet üzerine her nevi emtia ithalat ve mevaşi ihracat tüccarı
Hacı Ali Hafizzade Mehmed Salih Efendi	Aza	21 Mart 1338	Fındık içi, tütün ihracatı, envai muhtelif ve manifatura taciri
Sadıkzade Cafer Kaptan Efendi	Aza	Kânun- ı Sâni 1339	Sadıkzade Vapurları Şürekâ ve Acentesi, envai zahire ve kantariye tüccarı
Yunuszade Şefik Efendi	Aza	2 Teşrin-i Sâni 1340	Envai kantariye ithalat ve ihracatı, komisyonculuk, Gaz Şirketi acentesi
Hacı Kadızade Tahsin Efendi	İkinci Kâtip ve Sandık Emini	18 Teşrin-i Evvel 1335	
Saraçzade Mehmed Lütü Efendi	Oda Simsarı	1 Mayıs 1337	

Kaynak: Trabzon Vilayeti'ne Ait Malumatı İktisadiye ...s. 188-189.

⁹⁹⁰ **İstikbal**, 23 Haziran 1337

⁹⁹¹ Öksüz ve diğerleri, a.g.e., s.105

Adı geçen raporda ayrıca, 1923-24 döneminde Trabzon Ticaret Odası'na kayıtlı olan Trabzon tüccarlarının isimleri ve hangi işlerle uğraştıkları bir liste halinde verilmiştir.⁹⁹² Adı geçen liste ekler bölümünde gösterilmiştir.

1925 yılına gelindiğinde Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası'nın yapısında bazı değişiklikler olmuştur. Zira bu dönem, tek parti idaresinin hemen her kurumda yapılandığı bir süreçti. Bu kapsamda 1925 yılında yapılan kongrede CHP'ye yakınlığıyla bilinen kişiler Ticaret ve Sanayi Odası'nın yönetim kuruluna girmişti. Adı geçen kongrede CHP, Trabzon Ticaret Odası yönetim kurulu üyelikleri için şu isimleri aday göstermiştir: Eyüpzade Daniş, Nemlizade Sabri, Hacı İzzetzade Hasip, Ustaömerzade Ali, Pulathanelizade Celal, Kasımpzade Temel, Hatıpzade Mustafa, Kazazzade Hüseyin, Tütüncüzade Ziver, Hacı Müftüzade Temel Nücumi, Dizdarzade Nuri, Hacı Dervişağazade Ruhi, Çulhazade Hüseyin, Oflu Hacı Dursunzade Ahmet Beyler. 21-22 Mart 1925 günleri yapılan seçimlerde oluşan yönetim kuruluna büyük oranda Cumhuriyet Halk Fırkası'nın adayları girmiştir. Yeni yönetim kurulu şu isimlerden oluşmuştur.⁹⁹³

Tablo 70: 1925 Yılı İtibarıyla Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Yönetimi

Eyüpzade Daniş Bey
Kasımpzade Temel Bey
Hacı İzzetzade Hasip Bey
Hacımüftüzade Temel Nücumi Bey
Usta Ömerzade Ali Paşa Bey
Dizdarzade Nuri Bey
Oflu Hacıdursunzade Ahmet Bey
Pulathanelizade Celal Bey
Nemlizade Sabri Bey
Kazazzade Hüseyin Bey
Hacı Dervişağazade Ruhi Bey
Hatıpzade Mustafa Bey
Çulhazade Hüseyin Bey
Hacı Hami Bey

Kaynak: Yenyol, 15 Mart 1926

1926 yılında Türkiye Salon ve İlanat Gazetesi bir rehber yayınlamış ve bu rehberde Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası hakkında bilgiler verilmiştir. Adı geçen rehberde verilen bilgilere göre 1926 yılında Ticaret ve Sanayi Odası yönetim kurulu şu şekildeydi: ⁹⁹⁴

⁹⁹² Trabzon Vilayeti'ne Ait Malumat-ı İktisadiye ve İhsaiye... s.166-170.

⁹⁹³ Yenyol, 15 Mart 1926

⁹⁹⁴ Ticari ve İktisadi Trabzon Rehberi..., s. 11-14.

Tablo 71: 1926 Yılında Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Yönetim Kurulu

Görevi	İsmi
Reis-i Evvel	Eyübzade Daniş Bey
Reis-i Sani	Hatipzade Mustafa Bey
Reis-i Evvel Vekili	Hacı İzzetade Hasip Bey
Reis-i Sani Vekili	Hacı Dervişağazade Ruhi Bey
Aza-i Tabiiye	Ticaret Mıntika Müdürü Şakir Bey
Azalar	Temel Nücumi, Ali Paşa, Kasımpade Temel Bey
Baş Kâtip	Refik Bey

Kaynak: Ticari ve İktisadi Trabzon Rehberi..., s.11-14

1928 yılına gelindiğinde Trabzon Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanlığına Hacı İzzetade Hasip Efendi'nin getirilmiştir.⁹⁹⁵ Cumhuriyetin ilk yıllarında arda arda kongreler düzenleyerek yeniden yapılanma süreci yaşayan Ticaret Odası, diğer yandan da bu dönemde yaşanan milli ekonomi yaratma sürecine katkı vermeye çalışıyordu. Bu kapsamda 1926 yılında ülkedeki otomobil sanayinin geliştirilmesi ve milli otomobil sektörünün kurulabilmesi amacıyla bir çalışma yapan Ticaret Odası, bu çalışmayla ilgili olarak Ankara'ya şu öneriyi sunmuştu:

“Trabzon Ticaret Odası ihtiyacı-ı zaruriyeden olan alelade otomobillerle kamyonlar müstesna olmak üzere 2 bin liralıktan fazla kıymette bulunan otomobillerin memlekete men-i ithali ve 2 bin liradan noksan kıymeti haiz olan otomobiller bedelinin de külli yekûnu balığ olacağı için alelittlak ithaline müsaade olunması felaketli olacağına nazaran, Türkiye’de otomobilcilik hükümetçe inhisar altına alınarak bir şirketle yapılacak mukaveleye müsteniden ithali ve bu mukaveleye göre memleketimizde atiyen bir fabrika tesisi lüzumundan bahisle İktisat Vekâletine maruzat ve teklifte bulunmuştur. Oda, gramofon plaklarının da memlekete men-i ithali kanaatini arz etmiştir.”⁹⁹⁶

Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası'nın, Trabzon ve bölge ekonomisinin gelişmesi için boy gösterdiği sahalardan biri de 1926 yılından itibaren yapılmaya başlanan Mıntika Ticaret Kongreleridir. Zira 1926, 1929 ve 1931 yıllarında organize edilen bu kongrelerde Trabzon'un iktisadi hayatında yaşanan sorunları cesurca dile getiren Ticaret Odası yetkilileri, kongrede ileri sürülen problemlerin halli için gerekli makamlara çözüm önerileri sunmuştur. Yukarıda söz edilen ve Trabzon Ticaret Odası'nın da katıldığı kongrelerden ilki 1926 yılında gerçekleşmiştir. 19 Eylül 1926 günü çalışmalarına başlayan kongrenin açılış konuşmasını dönemin Trabzon Ticaret Odası Başkanı Daniş Bey yapmıştır. Kongre kararlarında, ticarete şirketleşmeye gidilerek ihracat ve ithalat şirketlerinin oluşturulması, Trabzon-İran transit yolunun durumu, ticarete, yol, liman ve

⁹⁹⁵ Mesut Çapa ve Veysel Usta, **Cumhuriyetin İlk Yıllarında Trabzon Vilayetiyle Yazışmalar**, Trabzon: Derya Kitabevi, 1997, s.53-55

⁹⁹⁶ Öksüz ve diğerleri, a.g.e., s. 120

antrepoların önemi ve gerekli ihtiyaçların yeterli hale getirilmesi üzerinde durulmuştur. Kongrede tüccarların yaşadığı kredi sıkıntısı dile getirilmiş olup Osmanlı ve Ziraat Bankasının kredi temininde yetersiz kaldıkları hatırlatılarak Trabzon’da yeni banka şubelerinin faaliyete geçirilmesi önerilmiştir.⁹⁹⁷ Bu kongreden 3 yıl sonra toplanan Mıntika Ticaret Kongresi’nin başkanlığını Ziraat Bankası Müdürü Nusret Bey, Divan kâtipliklerini Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Başkâtibi Osman Cudi ve Ticaret Borsası Komiseri Fehmi Beyler yapmışlardı. Bu kongrede daha çok Trabzon-İran transit yolunun durumu, faizlerin yüksekliği, Trabzon Limanı’nda yükleme—boşaltma işlerinde yaşanan bürokratik sorunlar, fındık ve yumurta ihracında yaşanan problemler tartışılmıştır.⁹⁹⁸

1931 yılında toplanan Mıntika Ticaret Kongresi’ne, Trabzon Ticaret Odası adına Hatipzade Mustafa Bey, Tüccar Hacı Salih Kaptan ve Ali Nazmi Beyler katılmıştır.⁹⁹⁹ 23 Mayıs 1931 tarihinde çalışmalarına başlayan kongrede her delege kendi vilayetinin ekonomik sorunları hakkında bir bildiri sunmuştur. Trabzon’un başlıca ekonomik problemleri hakkında Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası’nın sunduğu bildiride şu temenniler yer alıyordu:

1. Trabzon-Kızıldize transit yolunun çok esaslı bir şekilde ikmal-i inşası,
2. Şarkın yegâne iskelesi olan Trabzon’da şimdilik bir dalgakıran inşası,
3. Trabzon’da bir Ticaret Mahkemesi teşkili ve bugünkü ihtiyaca kâfi görülmeyen icra kanununda tadilat icrası ile işleri süratle icra etmek kudretine haiz bir İcra Dairesi vücuda getirilmesi,
4. İhracat eşyasının alelumum rüsum ve tekâliften affı,
5. Gümrük muamelelerinin sadeleştirilmesi ve faiz nispetlerinin tahdidi
6. Transit ticaretinin inkişafı çarelerinin araştırılması,

⁹⁹⁷ Sarısamam, a.g.m., s. 457-461.

⁹⁹⁸ **Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası 1929 Senesi**.s.5-33. Aynı yıl Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası şehir ekonomisinin en önemli ihraç ürünü olan fındık ile ilgili olarak fındık mütehasısı Kazım Bey’e bir rapor hazırlatmıştır. “Fındık Hastalıkları” hakkında yazılan bu rapor Trabzon Ticaret Gazetesi’nde aynen neşredilmiş ve İktisat Vekâletine sunulmuştur. **Trabzon Ticaret Gazetesi**, 8 Temmuz 1929

⁹⁹⁹ **Reklam**, 9 Mayıs 1931

7. Tüccarın vesika, senet ve defterlerinin tasdik olunabilmesi için Ticaret Kanunu'na bir madde ilâvesinin temini.¹⁰⁰⁰

Şehrin ekonomik sorunları üzerinde kafa yoran başlıca kurum olmasının yanında 1930'larla birlikte devletçi ekonomi modelinin Trabzon'da uygulayıcısı konumunda bulunan Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası bu dönemde gittikçe artan ekonomik sorunları, katıldığı hemen her platformda dile getirmiştir. Zira 1935 yılında toplanan IV. Ticaret ve Sanayi Odaları Kongresi'ne katılan Trabzon Ticaret Odası kongrede, daha önce bölgesel bazda yapılan 1929 ve 1931 Mıntika Ticaret Kongreleri'nde alınan kararlara dayanan bir rapor sunmuştur. Ankara'da düzenlenen 21 Mayıs 1935 günü açılan ve bir hafta süresince devam eden Dördüncü Türk Ticaret ve Sanayi Odaları Kongresi'ne,¹⁰⁰¹ Trabzon'u temsilen Ticaret ve Sanayi Odası Başkanı Atıf Saruhan ve Hamit Dilman katılmış ve Trabzon'un ekonomik durumu ile ilgili ayrıntılı bir rapor sunmuşlardır. Oldukça tafsilatlı olması nedeniyle sadece özet olarak ifade edeceğimiz raporun ana başlıkları şunlardır:

1. İran Transiti için alınacak tedbirler:

- Trabzon İskele resminin en az bir seviyeye indirilmesi
- Teminat pul masraflarının mühim bir yekûn tutmakta olduğundan bu hususta tatbiki zaruri formalitelerin hafifleştirilmesi
- Bir transit şirketinin kurulması
- Dalgakıran inşası
- Transit ticaretinin bir kanunla kolaylaştırılması
- Trabzon-İran yolunun kış mevsiminde de açık bulundurulması

2. Mahalli idarelerin tatbik etmekte olduğu tarifeleri, Ekonomi Bakanlığı tarife bürosunun tetkikinden ve bakanlığın tasdikinden sonra tatbik edilmesi

3. Trabzon'da küçük bir sanatkâr mektebi ve Türk Ofis şubesi ile Cumhuriyet Merkez Bankası şubelerinin açılması

¹⁰⁰⁰ 1931 Yılı Trabzon Ticaret Mıntika..., s.13

¹⁰⁰¹ Çoruh Vilayet Gazetesi, 18 Nisan 1935

4. Mevcut ticaret mektebinin de lise derecesine çıkarılarak bu mektebe ilgilinin çoğalmasının sağlanması

5. Trabzon’da mahsulâta arız olan ve hastalıklarla mücadele etmek için “Mücadele İstasyonu” ve fındık bahçelerinin daha esaslı bir surette temizlendirilmesi için yapılamakta olan yardımın genişletilmesi

6. Balık unu fabrikasının tesisi.¹⁰⁰²

Çeşitli kongre ve toplantılarda Trabzon’un iktisadi sorunlarını dile getirip, çözüm önerileri sunan Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası, bir yandan da yıllık kongresini düzenleyerek kendi içersinde görev dağılımı yapıyordu. Zira 1931 yılında, zahire borsasının bulunduğu eski muhasebe-i hususiye binasına nakledilen¹⁰⁰³ Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası’nın Başkanlığını Hatipzade Mustafa Bey yapıyordu.¹⁰⁰⁴ 1935 yılına gelindiğinde idare heyeti seçimini yapılan Odada, Atıf Saruhan, Kamil Dedeoğlu, Mehmet Hazar, Temel Nücumi, Hüseyin Çulhaoğlu, Nazım Ural, Eczacı Zühtü Beyler yeni heyeti teşkil etmişlerdir. Heyet, daha sonra kendi arasında bir toplantı yaparak reis seçimi yapmış, neticede Başkanlığa Atıf Saruhan, Asbaşkanlığa Kamil Dedeoğlu, İkinci Başkanlığa Hüseyin Çulhaoğlu, Müfettişliğe Temel Nücumi Beyler seçilmiştir.¹⁰⁰⁵ Başkâtipliğe de İktisat Vekâleti tarafından Halit Kami atanmıştır.¹⁰⁰⁶ Uzun yıllar Trabzon Ticaret Okulu Müdürlüğü görevini yürütmüş olan Halit Kami’nin Ticaret Odası Baş Kâtipliğine tayin edilmesi Trabzon kamuoyunda memnuniyetle karşılanmıştır.¹⁰⁰⁷

Kanuni gereklilikten dolayı kongre ve seçimlerini yapan Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası, 1935 yılında Avrupa ve Amerika’da yaş meyve ve yumurtaların ne şekilde ambalajlandığını Trabzonlu ihracatçılara göstermek maksadıyla Türk Ofisi tarafından borsadan getirilen ambalajlı malların teşhir edildiği sergiye ev sahipliği yapmıştır. Danimarka, Hollanda, Polonya, Rusya, Romanya, Güney Afrika, Avustralya ve Kanada’dan gelen ambalajlı mallar, üç gün müddetle Ticaret Odası’nda sergilenmiştir.¹⁰⁰⁸

¹⁰⁰² **Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Zabıtları**, Trabzon 1935

¹⁰⁰³ **Reklam**, 1 Kânun-ı Evvel 1931

¹⁰⁰⁴ **Reklam**, 9 Mayıs 1931

¹⁰⁰⁵ **Yeniyol**, 11 İkincikanun 1935

¹⁰⁰⁶ **Halk**, 23 Nisan 1936. Uzun yıllar Trabzon Ticaret Odası Başkâtipliği yapmış olan Osman Cudi Bey 1934 yılı ortalarında Samsun Ticaret Odası Başkâtipliğine atanmış ve Samsun Ticaret Odası Başkâtibi Adil Bey de Trabzon Ticaret Odası Başkâtipliğine tayin edilmişti. **Yeniyol**, 9 Ağustos 1934

¹⁰⁰⁷ **Yeniyol**, 25 Nisan 1936

¹⁰⁰⁸ **Halk**, 25 Şubat 1935

Görüldüğü gibi Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası şehirde ekonomi sahasında yapılan hemen her etkinliğin ya ev sahibi ya da katılımcısı konumundaydı. Bu kapsamda 1936 yılında yumurta ihracatçılarının yaşadığı bürokratik sorunlara çözüm bulmak amacıyla bir araya gelinen toplantı da bunlardan biriydi. Ticaret Odasında toplanan yumurta tüccarları yaşanan sorunları kendi aralarında görüşmüş ve neticeyi Türk Ofis yetkililerine bildirmeye karar vermişlerdir.¹⁰⁰⁹ Buna benzer bir başka toplantı 1937 yılında gerçekleşmiştir. Bu sefer de fındık ihracatçılarının yaşadığı sorunların ele alındığı toplantıya Trabzon Valisi, Umum Müfettiş Tahsin Uzer ve fındık tüccarları katılmıştır. Toplantıda tüccarlar, özellikle Fındık İhraç Nizamnamesi ile ilgili şikâyetlerini dile getirmiştir. Bu şikâyetleri dinleyen Tahsin Uzer, tüccarların sorunlarının çözümü için 5 kişilik bir heyetin kurulması talimatını vermiştir.¹⁰¹⁰

Fındık, tütün, yumurta gibi belli başlı ihraç maddelerinin daha kolay bir şekilde satılıp ihraç edilmesi için çeşitli toplantılar düzenleyen Trabzon Ticaret Odası, 1939 yılında patlak veren İkinci Dünya Savaşı'nın ardından bu faaliyetlerine hız vermiştir. Zira savaşla birlikte Trabzon'un en önemli gelir kaynağı olan fındığın ihracında büyük zorluklar yaşanmaya başlamıştı. Bu meseleye çözüm bulabilmek amacıyla çeşitli girişimlerde bulunan Ticaret Odası, 1939 yılı Eylül ayında Gümrük ve İnhisarlar Birliği ile temas kurarak yumurta ve fındık gibi maddelerin ihracına müsaade edilip edilmediğini sormuştur.¹⁰¹¹

Savaş sürecinde Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası'nın genel durumuna bakıldığında kurumun, Eylül 1924 tarihli Odalar Kanuna göre yönetildiğini görüyoruz. Odanın 1939 yılı itibarıyla 465 kayıtlı üyesi vardı. Oda, kanun gereği 7 üyeli bir meclis ve 7 memurlu bir kadro ile yönetiliyordu ve yıllık bütçesi ise 8 bin lira idi. Maçka dışındaki diğer kazalarda da Ticaret Odaları kurulmuştu.¹⁰¹² İdari yapılanma noktasında başarılı bir ilerleme kaydettiği görülen Odanın, 1940 sonrasında toplam bütçesine bakıldığında 7-8 bin lira gibi bir meblağ karşımıza çıkmaktadır. Oysa aynı yıllarda Trabzon'un ekonomik durumuyla eşdeğer diğer vilayetlerde örneğin Erzurum Ticaret ve Sanayi Odası'nda 12.625 lira,

¹⁰⁰⁹ **Halk**, 30 Mart 1936. Trabzon tüccar ve ihracatçılarının yaşadığı sıkıntılarla ilgili olarak çözüm arayışı içinde olan Ticaret Odası, 1936 yılında Trabzon Limanı'ndan yüklenen hayvanlardan, vapur süvarilerinin hayvan başına almakta oldukları 10'ar kuruşun alınmaması için, Deniz Yolları İdaresi nezdinde girişimde bulunmuştur. **Yeni Yol**, 17 Birinciteşrin 1936

¹⁰¹⁰ **Halk**, 22 Eylül 1937

¹⁰¹¹ **Yeni Yol**, 6 Eylül 1939

¹⁰¹² Koraltan, a.g.r, s. 51.

Samsun’da 12.360 lira, Elazığ’da 13.805 liralık bütçeler olduğunu görüyoruz. 1942 yılında 7.675 lira¹⁰¹³ gibi düşük bir bütçeye sahip olan Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası’nın bu durumu, Trabzon ekonomisinin hızla küçüldüğünün de bir göstergesidir.

İkinci Dünya Savaşı yılları Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası’nda seçim ve kongrelerin çokça yaşandığı bir dönemdi. Zira 1942 yılında yapılan olağan kongre sonucunda yönetim kurulu kendi arasında görev dağılımı yaparak Başkanlığa Atıf Saruhan’ı, İkinci Reisliğe Kamil Dedeoğlu’nu, Reis Vekilliğine Hüseyin Çulha’yı, Hesap Müfettişliğine Zühtü Salim’i, Muamelat Müfettişliğine Hüsnü Aybay’ı getirmiştir.¹⁰¹⁴ Fakat seçimlerden bir süre sonra, başkanlığa seçilmiş olan Atıf Saruhan istifa etmiştir.¹⁰¹⁵ 1930’lu yıllarla birlikte Trabzon’un ekonomik hayatında ve Ticaret ve Sanayi Odası’nda simge bir isim haline gelen Atıf Saruhan’un bu istifası kısa süreli bir şaşkınlık yaratsa da ertesi yıl yapılan kongrede bir önceki yönetim¹⁰¹⁶ tekrar göreve getirilmiştir.¹⁰¹⁷

Bu dönemde Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası’nın yaşadığı en büyük değişim, TBMM’nin 4355 sayılı yasayı kabul etmesiyle başlamıştır.¹⁰¹⁸ Zira bu yasayla birlikte 22 Nisan 1924 tarihinde kabul edilen Ticaret ve Sanayi Odaları Kanunu neredeyse tamamen değişiyor ve yeni birimler ihdas ediliyordu. Yeni yasayla Ticaret ve Sanayi Odaları, Ticaret ve Zahire Borsaları ve Esnaf Odaları yeniden yapılandırılmış bu kanunla birlikte adı geçen kurumlar ayrı ayrı tüzel kişilik haline gelmiştir. Söz konusu kanunla birlikte bütün tüccarlar, meşgul oldukları sahalar itibarıyla gruplandırılmıştır. Her grubu teşkil eden tüccarların kendi meslek heyetlerini seçmesi gerekliliği ortaya konmuştur.¹⁰¹⁹ Tüm Türkiye’de olduğu gibi bu değişim ve dönüşümün Trabzon’da uygulanması için Ticaret Vekâleti Şube Müdürlerinden Hayrettin Çetinkol Trabzon’a gelerek gerekli çalışmalara başlamıştır.¹⁰²⁰ Yapılan yeni düzenlemelerin ardından Ticaret ve Sanayi Odası, Esnaf Odası ve Ticaret ve Zahire Borsası şu şekilde gruplandırılmıştır:

¹⁰¹³ Celal Yerman ve Samet Ağaoğlu, **Türkiye İktisadi Teşkilatında Ticaret ve Sanayi Odaları Esnaf Odaları ve Ticaret Borsaları**, Ankara 1943, s. 64

¹⁰¹⁴ **Yeniyol**, 18 Şubat 1942

¹⁰¹⁵ **Yeniyol**, 8 Ocak 1943

¹⁰¹⁶ 1943 yılında tekrar göreve gelen yönetim şu kişilerden oluşuyordu: Reisliğe Atıf Saruhan, İkinci Reisliğe Kamil Dedeoğlu, Reis Vekilliğine Hüseyin Çulha, Hesap Müfettişliğine Zühtü Saruhan, Muamelat Müfettişliğine Hüsnü Aybay, Kongre azalıklarına da Hasan Saka ve Atıf Saruhan seçilmişlerdir. **Halk**, 12 Ocak 1943

¹⁰¹⁷ **Yeniyol**, 12 Ocak 1943

¹⁰¹⁸ Kanunun ayrıntılı metni için bkz. **T.C.Resmi Gazete**, 21 Mayıs 1943

¹⁰¹⁹ **Yeniyol**, 29 Birinciteşrin 1943

¹⁰²⁰ **Yeniyol**, 11 Ekim 1943

Ticaret ve Sanayi Odası:

- 1.Deri tacirleri grubu
- 2.Hububat, bakliyat ve yağlı taneler tacirleri grubu
- 3.Yaş ve kuru meyve tacirleri grubu
- 4.Manifatura ve tuhafiye tacirleri grubu
- 5.Madeni eşya, züccaciye ve inşaat malzemesi tacirleri grubu
- 6.Makine ve yedek parça, tıbbi, kimyevi ecza, fizik ve hekimlik aletleri tacirleri
- 7.Bankalar ve sigortalar grubu
- 8.Deniz ve kara nakliyatçıları ve mahrukat tacirleri grubu
- 9.Yiyecek maddeleri tacirleri grubu
- 10.Otel ve eğlence yerleri işletenler grubu

Esnaf Odası:

- 1.Bakkallar, kuruyemiş ve müsrikat satıcılar grubu
- 2.Bahçıvan, manav ve çiçekçiler grubu
- 3.Şekerciler, tatlıcılar ve meşrubatçılar grubu
- 4.Lokantacılar ve aşçıları, kahveciler grubu
- 5.Kesim hayvanları ve deniz mahsulleri üzerinde çalışanlar grubu
- 6.Deri ve kösele işçileri grubu
- 7.Terziler ve yorgancılar grubu
- 8.İnşaatçılar ve ahşap işleri grubu
- 9.Madeni işçiler grubu

10.Fotoğrafçılar, elektrikçiler, antikacılar, matbaacılar, kuyumcular grubu

11.Berberler grubu

12.Garsonlar grubu

13.Kara ve deniz nakliyeciler grubu

14.Bükücüler grubu

Ticaret ve Zahire Borsası:

1.Zahire ve hububat

2.Fındık ve ceviz

3.Un

4.Patates grupları¹⁰²¹

4355 sayılı yasayla yeniden yapılanan Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası, söz konusu kanun gereğince idari birimlerini de yenilemiştir. Bu suretle girilen kongre sürecinin ilk aşamasında Ticaret ve Sanayi Odası seçim heyeti oluşturulmuş ve heyete Atıf Saruhan, Haydar Üçüncüoğlu, Arif Bayraklıgil, Ali Genç ve Ali Rıza Yavuz seçilmiştir. Adı geçen heyet daha sonra toplanarak Ticaret ve Sanayi Odası başkanlığına Atıf Saruhan'ı, seçmiştir.¹⁰²² Ticaret ve Sanayi Odası Meclisi ise Hüseyin Çulha, Kemal Saka, Hüseyin Serdar, Hayri Uzunismail, Ethem Mısırcı, Ali Genç, Atıf Saruhan, Ömer Naci Sağiroğlu, Mehmet Kitapçı, Nihat Rüştü, Osman Akçay, Ali Rıza Işıl, Abdullah Sezgin, Şükrü Örs, İş Bankası, Ziraat Bankası, Alican Tokman, Nazım Ural, Haydar Üçüncü, İbrahim Göksal'dan oluşmuştur. Oda Meclisi Reisliğine Hüseyin Çulha, Reis Vekilliğine de Kemal Saka seçilmiştir. Bundan sonra toplanan Meclis İdare Heyetine Atıf Saruhan, Hüseyin Çulha, Ethem Mısırcı, Ömer Naci Sağiroğlu, Osman Akçay, Şükrü Örs, Nazım Ural seçilmiştir.¹⁰²³ Seçimlerin Trabzon ayağı tamamlandıktan sonra sonuçlar Ankara'ya gönderilmiş ve Ticaret Vekâleti, Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Reisliğine Atıf

¹⁰²¹ **Halk**, 15 Birinciteşrin 1943

¹⁰²² **Halk**, 19 Birinciteşrin 1943

¹⁰²³ **Halk**, 5 İkinciteşrin 1943, **Yeniyol**, 6 İkinciteşrin 1943

Saruhan'ın, Borsa Reisliğine Mustafa Alemdağ'ın¹⁰²⁴ ve yeni teşkil edilen Esnaf Odası Reisliğine de Hüseyin Karam Mehmet'in seçilmesini onaylamıştır.¹⁰²⁵

İkinci Dünya Savaşı yıllarını yeniden yapılanma süreciyle geçiren Ticaret Odası, savaşın ardından çok partili siyasi hayata geçilmesiyle birlikte CHP ve DP'nin üstünlük mücadelesine sahne olmuştur. Zira 1946 yılında yapılan olağan kongre daha önceki yıllara göre oldukça çekişmeli geçmiştir. Bu seçim, dönemin yerel basınına şu şekilde yansımıştır:

“Yeni Ticaret Odası Meclisi dün öğleden sonra toplanarak idare heyetini seçmiştir. Seçim çok hararetli olmuş, eskiler ve yeniler iki liste halinde karşılaşmış, yeni listenin kazanmaması için propagandalar yapılmış, gayretler sarf edilmiştir. Netice itibarıyla yeni heyet şu şekilde seçilmiştir: Hüseyin Çulha, Ruşen Memişyazıcı, Hasbi Serdar, Mehmet Kitapçı, Osman Akçay, Ethem Mısırcı, Ömer Naci Sağıroğlu.”¹⁰²⁶

1946 yılında yapılan seçim sonuçlarına bakıldığında daha önce yönetim kurulunda bulunan kişilerin yerlerini koruduğu ve bu suretle CHP'nin, Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası üzerindeki ağırlığını devam ettirdiği görülmektedir.

Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası, İkinci Dünya Savaşı'nın ardından Trabzon'u içinde bulunduğu kaotik ortamdan kurtarmanın çarelerini aramaya başlamıştır. Bu kapsamda 1948 yılında Ticaret ve Sanayi Odası'nın daveti üzerine Trabzon'da bulunan bütün ticari ve iktisadi kurumlara mensup zevat, borsa salonunda toplanarak şehrin zirai, iktisadi ve ticari meselelerini masaya yatırmış ve bazı mühim kararlar almıştır. Burada alınan kararlar CHP Trabzon örgütü tarafından, Ankara'ya gönderilmiştir. Ankara'ya gönderilen kararların içeriğine bakıldığında tarımsal kalkınmanın sağlanması, çimento fabrikası, tütün işleme evi (tekel) gibi yeni projelerin bir an evvel hayata geçirilmesi gerektiği önemle vurgulanmıştır.¹⁰²⁷

Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası, 1948 yılında alınan karar gereği çimento fabrikası ve tekel gibi şehre kazanç sağlayıp yeni istihdam sahaları meydana getirecek yatırımların bir an önce fiiliyata dökülmesi için çeşitli girişimlerde bulunmuştur. Bu kapsamda Ankara'ya heyetler gönderen Ticaret Odası, adı geçen yatırımların gelişimini titizlikle takip etmiştir. Sonuç olarak Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası, İkinci Dünya Savaşı sonrasında Trabzon'da görülen ekonomik uyanışın öncüsü olarak adını tarihe yazdırmıştır.

¹⁰²⁴ **Halk**, 17 Birincikanun 1943

¹⁰²⁵ **Halk**, 21 Aralık 1943

¹⁰²⁶ **Yeniyol**, 27 Nisan 1946

¹⁰²⁷ **Yeniyol**, 24 Ocak 1948

2.7.2. Trabzon Ticaret Kulübü (Tüccar Kulübü)

Trabzon’da bulunan ve şehirde ekonomik faaliyetlere yön veren kurumlardan biri de Trabzon Ticaret Kulübüdür. Birinci Dünya Savaşı’ndan önce varlığı hakkında bilgi sahibi olduğumuz bu kulüple ilgili olarak Mustafa Reşit Tarakcıoğlu hatıratlarında şu ifadeleri kullanmıştır: “*Rusların işgalinden önce Trabzon’da ticaret kulübü vardı. Tüccarlar burada akşamları toplanır, işleri üzerinde görüşür, oyun oynayıp vakit geçirirlerdi.*”¹⁰²⁸ Büyük bir olasılıkla Meşrutiyet yıllarında kurulduğunu tahmin ettiğimiz Trabzon Ticaret Kulübü, savaş ve işgal yıllarının ardından 1923 yılına gelindiğinde yeniden organize olarak tekrar kurulmuştur. Bu sırada kulübün kurulma sürecini hızlandıran bazı gelişmeler yaşanmıştır. Bu gelişmelerden en önemlisi, şehir dâhilinde bulunan esnaf ve tüccarların hükümetten talep ettikleri “*Cuma Tatili*” meselesiydi. Zira o günlerde Trabzonlu tüccarlar, Cuma gününün kendileri için resmi tatil günü olarak kabul edilmesi yönünde çaba sarf ediyorlardı. Hatta şehir dâhilinde bulunan 100 kadar esnaf ve tüccar, Vilayet Meclis-i Umumisine bir dilekçe yollayarak Cuma günlerinin resmen tatil ilan edilmesini talep etmişti. Aslında bu mesele, 1922 yılında da meclis-i umumide tartışılmış fakat bir karar alınamamıştı.¹⁰²⁹

Gerek Cuma tatili meselesi ve gerekse de daha önce kurulduğu halde artık işlevini yitirmiş olan Ticaret Kulübü’nün mevcut durumu, Trabzonlu tüccarları yeni bir arayışa sevk etmiştir. Zira onlara göre, kuracakları bir cemiyetle hem kendi aralarında birliği tesis edecek hem de hak ve taleplerini daha yüksek sesle dile getireceklerdi. İşte bu fikir, 1923 yılının Mart ayında yeni bir ticaret kulübü kurulması yönünde çalışmaların da başlamasına neden olmuştur. Bu kapsamda bir kısım tüccar ve esnaf Cuma günleri buluşup, toplantılar yapmak, tanışmak ve istifadeli bir içtima hayatı geçirmek için bir kulüp açmaya karar vermiş ve bu iş için çarşı içinde bir yerde depo tutmuşlardı. Yeni bir ticaret kulübü açılması fikri Trabzon kamuoyunu memnun ederken bir yandan da bu kulübün daha evvel mevcut olan tüccar kulübünün akıbetine uğramaması dileğinde bulunuluyordu.¹⁰³⁰

1923 yılında yeniden teşkil edilen Trabzon Ticaret Kulübü’nün resmi açılışı 22 Nisan 1923 günü yapılmıştır. Açılış merasimine Trabzon Vali Vekili İhsan Bey, Rus

¹⁰²⁸ Hikmet Öksüz ve Veysel Usta, **Mustafa Reşit Tarakcıoğlu (Hayatı, Hatıratı ve Trabzon’un Yakın Tarihi)**, Trabzon: Serander Yayınları, 2008, s. 154.

¹⁰²⁹ **İstikbal**, 29 Kânun-ı Sâni 1339

¹⁰³⁰ **İstikbal**, 25 Mart 1339

Sovyet Konsolosu ve şehirde bulunan tüccar ve esnaf ile vatandaşlar katılmıştır. Açılışta bir konuşma yapan Kulüp Müdürü Hacı İzzetzade Hasib Efendi, Trabzon Ticaret Kulübü'nün kuruluş gerekçesi hakkında şu ifadeleri kullanmıştır:

“Kulüp, şehrimiz iktisadiyatını muhtaç ve layık olduğu bir şekilde tevliğ ve inkişaf ettirmek esasına müstenidir. Kabil-i inkâr değildir ki gerek Trabzon ve gerek sair aksam-ı memleketimizde muamelat-ı tüccariyenin tarz-ı cereyanı ihtiyacımızı tamamıyla temin edecek derecede vasıl olmaktan çok uzaktır. Ticarete fevkalade haiz-i ehemmiyet olan bu kati muhammenin imkân-ı tahakkuku ferdi hareketlerden ziyade cemiyet halinde teşebbüsât ile kabil-i husuldür.”¹⁰³¹

Trabzon Ticaret Kulübü Müdürü Hacı İzzetzade Hasib Bey, konuşmasının devamında kulübün meşgul olacağı işleri şu şekilde sıralamıştır:

- İktisadi kanunlar içinde ihtiyaçları karşılamayan maddelerle ilgili ıslah ve tadili için gerek hükümet ve gerek diğer yetkililer nezdinde teşebbüslerde bulunmak
- Harb-i Umumi sebebiyle fevkalade sarsılan iktisadi itibarı tekrar tesis etmek için çalışmak
- Memlekette mevcut Nafia ve Miri Müesseselerin muhafaza edilmesi için gayret sarf etmek
- Muhtaç olunan yolların tamir ve tadili için uğraşmak
- Ticaret antreposu ve borsaların açılması için girişimlerde bulunmak
- Yerli tüccarları, dünya piyasasında tanıtmak
- Yetiştirilip ihraç edilen başlıca zirai ürünlerin değer fiyatıyla satılması için çalışmak
- İhraç ürünlerine Amerika ve Avrupa mahreçlerinde pazar yerleri bulmak.¹⁰³²

22 Nisan 1923 günü yukarıda belirtilen hedefler doğrultusunda çalışmak için kurulan Trabzon Ticaret Kulübü'nün idare heyeti şu kişilerden oluşuyordu:¹⁰³³

¹⁰³¹ **İstikbal**, 23 Nisan 1339

¹⁰³² **İstikbal**, 23 Nisan 1339

¹⁰³³ **Halk**, 26 Nisan 1339

Tablo 72: 1923 Yılı İtibarıyla Trabzon Ticaret Kulübü İdare Heyeti

Görevi	İsmi
Reis	Hacı İzzetzade Hasib Efendi
Reis-i Sani	Hatipzade Mustafa Efendi
Sandık Emni	Kıralizade Ali Bey
Aza	Hacı Kazazzade Arif Efendi
Aza	Çilingirzade Halim Efendi
Aza	Hacı Yakupzade İbrahim Efendi
Kâtip Vekili	Pulathanelizade Celal Efendi

Kaynak: Halk, 26 Nisan 1339/1923

Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon'da faaliyet gösteren Ticaret Kulübü ile ilgili en ayrıntılı bilgiler, 1924 yılında Trabzon Mıntıkası Ticaret Müdiriyeti'nin hazırladığı raporda yer almaktadır. Söz konusu raporda verilen bilgilere göre Trabzon Ticaret Kulübü'nün kuruluş nizamnamesinde şu maddeler yer alıyordu:

Trabzon Ticaret Kulübü Nizamnamesi:

Madde 1: Trabzon tüccarlarının malumat-ı meslekiyelerini tezyid, istirahat zamanlarını faideli bir surette emrar ve bilumum tüccar beyninde samimi bir temas teminiyle, hayat-ı umumiye-i iktisadiyenin tevsî ve tekâmülü maksadını istihdafen Trabzon Ticaret Kulübü namıyla bir müessese teşkil olunmuştur.

2.Memleketin iktisadiyatına müteallik bilumum mesaili ile iştigal, kulübün başlıca vezâifindendir.

3. Kulübe dâhil olacak zevattan mâhiye azami iki lira alınacaktır. Kulüp azasının miktarı çoğaldıkça heyet-i idare işbu ücret-i mâhiyeyi ihtiyaca nispetle tenzil edebildiği gibi, lüzumu halinde altı aylık kadar taahhüt miktarını defaten talep etmek hakkını da haizdir.

4. Kulübe dâhil olacak zevat kulübün programını kabul manasını tazammun etmek üzere, kulübün defter-i mahsusuna isim ve sanat-ı ticaretiyle kaydedilecek ve imza ettirilecektir.

Şekl-i İntihap:

5. Aza-yı umumiye her sene Mart'ta içtima eder ve rey-i hafî ile 7 kişilik heyet-i idaresini intihap eyler. Kulübün bilumum umur ve muamelatını tedvir ve rüyete

heyet-i idaresi salâhiyettar olup, kulübün ilk heyet-i idaresi 3 ay için müessisler tarafından intihap edilecek, 3 ay sonra heyet-i umumiye tarafından yeniden intihap yapılacak ve bu heyet Mart’a kadar ifa-yı vazife edecektir.

6. Heyet-i idare aralarında bir reis ve bir reis-i sani ve bir kâtip ve bir veznedar intihap eder. Reisin gaybubetinde reis-i sani her ikisinin gaybubetinde heyet-i idareden en müsün aza riyaset eder.

7. Kulübe ait mukarrerat ve muamelat heyet-i idareden mutlak 4 zatın tahrir-i mazbut kararı ile icra edilir. Bu şekilde karara iktiran etmeden kulüp namına hiçbir şey yapılamaz.

8. Kulübün işletme urunun tanzimi doğrudan doğruya heyet-i idareye aittir.

9. Heyet-i idare azasından herhangi biri hasbezzarure gaybubeti anında aza-yı cemiyet arasından bir vekil tayin edebilir. Bu suretle tayin edilen vekiller heyet-i idareye riyaset edemeyip ancak muvakkat aza sıfatıyla ifa-yı vazife ederler.

10. Her sene Mart iptidasında heyet-i idare intihabı için riyaset tarafından aza-yı umumiye içtimaya davet edilir. İlk içtimada aza-yı cemiyetin sülûsanı mevcut ise intihabat icra, değilse bir hafta temdid-i müddet edilerek ikinci defa davette her kaç kişi içtima ederse etsin heyet-i idare intihabı icra edilir.

11. Kulüp azasının sülûsü ba-takrir heyet-i idarenin umumumun veya azadan lüzum gördüğü zevatın tebdilini talep ederse, heyet-i idare reisi keyfiyetten aza-yı umumiye haberdar edip umumunun davet eder ve inhihab-ı madde mucibince yeniden intihabatı icra ettirir. Fakat bu suretle tecdid-i intihap talebi senede bir defadan fazla yapılamaz.

12. Heyet-i idareden istifa veya sair suretle inhilal vukuunda ihtiyat azadan en fazla rey alan münhalata tayin edilir.

13. Ticarete müteallik ictimaatın gayrısında mukayyet olmayan zevat, ancak mensubinin refakatiyle kulübe gelebilir.”¹⁰³⁴

¹⁰³⁴ Trabzon Vilayeti’ne Ait Malumat-ı İktisadiye ve İhsaiye... , s.178-179.

Kuruluş işlemlerini tamamladıktan sonra faaliyetlere başlayan Trabzon Ticaret Kulübü, ilk iş olarak kuruluş gerekçelerini ulusal bazdaki yayın organları aracılığıyla kamuoyuna açıklamıştır. Bu kapsamda Trabzon'dan, Türkiye İktisad Mecmuası'na gönderilen bir yazıda, kulüp hakkında şu ifadeler yer almaktadır:

“Tacirleri asrı usulü vesait ile çalışıp ecnebi müesseselerine rekabetini mümkün kılacak bir mecraya sevk edebilmek azim ve gayesiyle merbuten takdim edilen nizamname dâhilinde teşekkül ederek birkaç gün mukaddem küşadı icra edilen kulübümüz şahrâhı azminde ilerleyebilmek için çok defalar heyeti muhteremenizin de tenvirine ihtiyaç göstereceği tabii olduğundan, aramızda daimi münasebat ve muhaberatı müstelzem bir rabitanın elzemini tebarüz etmektedir. Binaenaleyh memleketimizde Türk iktisadiyatını himaye ve inkişaf ettirmek için icap ederse müttahiden çalışmak ve iki memleketi alakadar edecek mesaili tüccariye ve teşebbüsât-ı iktisadiyemizden yekdiğerimizi haberdar etmek mucibi faide görülmüş olmakla bu hususta heyeti muhteremenizin muvafakatını temenni eyleriz.”¹⁰³⁵

Başlıca amacı Türk tacir ve esnafının yabancı sermaye karşısında rekabet edebilmesi için gerekli ortamı yaratmak olan Trabzon Ticaret Kulübü, kuruluşundan hemen sonra Ağustos ayında bir kongre düzenlemiştir. Bu kongre sonucunda Kulübün idare heyetine Hacı Ali Hafızzade Mehmed, Subaşızade İhsan, Dedeade Kamil, Hacı İzzetade Hasib, Polathanelizade Celal, Kırallizade Ali, Kazancızade Hüseyin Efendiler seçilmişlerdir. Hacı Ali Hafızzade Mehmed ve İhsan Efendilerin istifaları üzerine yerlerine yedek üyelerden Serdarzade Hamdi ve Kitabçızade Ali Efendiler getirilmiştir.¹⁰³⁶ 1924 yılının Ekim ayına gelindiğinde bir kongre daha yapmak zorunda kalan Ticaret Mahfili'nin yönetici kadrosunda şu kişiler yer almıştı:¹⁰³⁷

Tablo 73: 1924 Yılı İtibarıyla Trabzon Ticaret Kulübü İdare Heyeti

Görevi	İsmi	İştigalleri
Reis	Kitapçızade Mehmed Efendi	tuhafiye ve manifatura tüccarı
Reis-i Sani	Hacı Yakupzade İbrahim Efendi	manifatura tüccarı.
Katip	Polathanelizade Celal Efendi	attariye tüccarı
Veznedar	Hacı Mollazade Kemal Efendi	Tütün ve manifatura tüccarı
Aza	Hacı İzzetade Hasib Efendi	tütün, fındık ihracat ticareti ve komisyoncu
Aza	Kazazzade Ahmed Cemal Efendi	pamuk ve iplik ticareti
Aza	Dedeade Kamil Efendi	

Kaynak: İstikbal, 2 Teşrin-i Evvel 1340/1924

¹⁰³⁵ “Trabzon Ticaret Kulübü”, Türkiye İktisad Mecmuası, (15), 1 Haziran 1339, s.46

¹⁰³⁶ İstikbal, 21 Ağustos 1339.

¹⁰³⁷ İstikbal, 2 Teşrin-i Evvel 1340

1925 yılına gelindiğinde kuruluşunun 2 yılını dolduran Ticaret Kulübü, Mart ayında genel kurul toplantısını yapmış ve aşağıdaki zevat idare heyetine seçilmiştir:

Hacı İzzetade Hasib Efendi

Dedezade Kamil Efendi

Hacı Yakupzade İbrahim Efendi

Kitapçızade Mehmed Efendi

Mollazade Kemal Efendi¹⁰³⁸

Ticaret Kulübü'nün kurulduğu dönem, Trabzon'un iktisaden çöküş sürecine girdiği yıllara rastlıyordu. Ticaret Kulübü bir yandan vilayet dâhilinde bulunan tüccar ve esnafın sorunları ile yakından ilgilenirken diğer yandan da gittikçe geriye giden Trabzon ekonomisini canlandırmak için çeşitli tedbirlerin alınması yolunda teşebbüslerde bulunuyordu. Bu kapsamda 1924 yılının Şubat ayında Trabzon'un ileri gelen sermayedarları Trabzon Ticaret Kulübü'nde toplanarak ithalat ve ihracat faaliyetlerinde yaşanan sıkıntıları masaya yatırmışlardır. Söz konusu toplantı yerel basına şu şekilde yansımıştı:

“Bu hafta içinde ticaret kulübünde memleket için faideli bir iki içtima oldu. İlk içtima memleketin ithalatıyla ihracatı arasındaki nispetsizliği derin bir uçurum şeklinde muntazır olmaya başlamasından bahsedilen tehlikeler üzerinde bir münakaşa şeklinde cereyan etti. Memleketinde ithalat ve istihsalatı azaltmak ihracatını tezyide matuf esbabı araştırmak yolunda faideli mesahiyeler yapıldı. Ve bunun netice ve semeresi olmak üzere de memleket hesabına pek hayırlı teşebbüse girişme kararı ikinci içtimanın zeminini teşkil eyledi.”

Söz konusu toplantıda, o günlerde azalmaya başlayan ihracat rakamlarının tekrar artırılması için neler yapılabileceği konusu tartışıldıktan sonra aynı günlerde yapılan bir diğer toplantıda Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon'un yüz akı olarak nitelendirebileceğimiz bir yatırımın fikri temelleri oluşturulmuştur. Bu fikir, Trabzon'da bir elektrik fabrikası kurulması projesiydi. Zira bu toplantının hemen ertesinde kurulma çalışmalarına başlanan ve 1925 yılında faaliyet başlayan Trabzon Elektrik Türk Anonim Şirketi'nin temelleri, Trabzon Ticaret Kulübünde atılmıştır.¹⁰³⁹ Bu dönemde Trabzon Ticaret Kulübü'nün bir diğer faaliyeti ise 1927 yılında Ticaret Lisesi'nin, lise kısmının

¹⁰³⁸ **Yeniyol**, 15 Mart 1341

¹⁰³⁹ **İstikbal**, 26 Şubat 1340

kapatılmaması için gösterdiği gayrettir. Kulübün o dönemki girişimleri hakkında bilgi veren Şevket Çulha bu konuda şu ifadeleri kullanmıştır:

“Memlekette beklenildiğinden çok fazla iş gören yüksek ticaret mektebinin hamisi fazla idi. Nitekim o zaman kuvvetli bir kurum olan Tüccar Kulübü resmi makamlarla birlikte mektebin yüksek kısımlarının muhafaza ve ibka edilmesi etrafında merkez nezdinde istekte bulunmuşlardı.”¹⁰⁴⁰

Trabzon Ticaret Kulübü adı altında kurulan ve zamanla Tüccar Kulübü adını alan bu kurum, 1936 yılına gelindiğinde bu isim altında son genel kurulunu yapmıştır. Zira söz konusu kongrede bir konuşma yapan Süleyman Mahir Bey, kulübün kapatılarak şehir kulübü adı altında faaliyet göstermesi için bir teklif yapıldığını, bu teklifle ilgili gerekli incelemelerin yapılması için encümene 2 ay vakit verildiğini ifade etmiştir. Ardından idare heyeti seçimine geçilmiş ve neticede Kamil Dedeoğlu, Noter Seyfettin Bey, Hami Dedeoğlu, Mehmet Kitapçioğlu, yeni heyete seçilmişlerdir.¹⁰⁴¹ Bu toplantıda Süleyman Mahir Bey’in söz ettiği Tüccar Kulübü’nün kapatılarak yerine Şehir Kulübü kurulması fikrinin asıl mimarı Üçüncü Umum Müfettiş Tahsin Uzer’di. Zira o günlerde şehre yeni ayak basan Uzer’in yaptığı ilk icraat, Tüccar Kulübü’nün kapatılması olmuştu. Uzer’in bu talebi karşısında harekete geçen kulüp üyeleri, Mart ayı başında Başkan Seyfettin Bey’in riyasetinde toplanmış, Tüccar Kulübü’nün Şehir Kulübü şeklini alması yolunda hazırlanan nizamname Seyfettin Bey tarafından okunarak kabul edilmiş ve onaylanmak üzere vilayete takdim edilmiştir. Kurulması planlanan Trabzon Şehir Kulübü’nün Hâmi Reisi Tahsin Uzer, Fahri Reisi ise Trabzon Valisi olacak ve kulübe memurlar da fahri âza olarak katılabileceklerdi. Bu kulüp için Uzunsokaktaki eski sıhhat yurdu binasının kiralanması için çalışmalara başlanmıştı.¹⁰⁴²

Üçüncü Umum Müfettiş Tahsin Uzer’in inisiyatifiyle Trabzon Tüccar Kulübü’nden Şehir Kulübü’ne çevrilen kurumun, onaylanmak üzere vilayete yolladığı nizamnamesi gerekli incelemelerin ardından bazı maddelerinde düzeltme yapılması için geri gönderilmiştir. Bunun üzerine tekrar bir araya gelen kulüp üyeleri, nizamnameye son şeklini vererek Trabzon Valiliği’ne geri göndermiştir.¹⁰⁴³ Bu suretle yasal işlemlerin bitirilmesinin ardından 22 Mart 1936 günü resmen faaliyet geçen Şehir Kulübü’nün İdare Heyeti şu kişilerden oluşuyordu: Üçüncü Umumi Müfettişlik Asayiş Müşavir Muavini

¹⁰⁴⁰ **Halk**, 21 İlkteşrin 1936

¹⁰⁴¹ **Yeniyol**, 19 Şubat 1936

¹⁰⁴² **Yeniyol**, 4 Mart 1936

¹⁰⁴³ **Yeniyol**, 14 Mart 1936

Bahri, Defterdar Yekta, Ziraat Bankası Direktörü Tarık, Arif Hacıkadioğlu, Noter Seyfettin, Hami Dedeoğlu, Avukat Faik Ahmet, Fındık Mütchassısı Kazım, Temel Kasımoğlu, Harun Harunoğlu.¹⁰⁴⁴

Görüldüğü üzere 1923 yılında Trabzonlu tüccar ve iş adamlarının gayretleriyle kurulan ve şehrin ekonomik hayatında söz sahibi olan Trabzon Ticaret (Tüccar) Kulübü, 1936 yılına gelindiğinde, o günlerde iyice koyulaşan parti-devlet bütünleşme siyaseti çerçevesinde kapatılarak Şehir Kulübüne çevrilmiştir.

2.7.3. Trabzon Ticaret Mektebi

Coğrafi özellikleri dolayısıyla tarım arazisi dar olan Trabzon'da halk, daha çok tüccar bir kimliğe sahipti. Tarih boyunca Trabzon'un transit merkezi olması, ticaretle uğraşan kişi sayısının fazlalığı gibi hususiyetler, zamanla şehirde bu konuda eğitim veren bir okulun açılmasını gündeme getirmiştir. Üstelik Cumhuriyetin ilanı sonrasında milli iktisat anlayışını benimseyen Türkiye'nin de bu konuda yetişmiş ve uzmanlaşmamış insan kaynağına ihtiyacı vardı. Bu eksikliğin giderilebilmesi amacıyla bazı vilayetlerde ticaret okulları kurulması yoluna gidilmiş ve bu kapsamda Trabzon'da da Ticaret Okulu açılması için bir dizi çalışma yapılmıştır. Dönemin yerel basını, adı geçen okulun Trabzon'da açılmasından büyük bir memnuniyet duyuyordu. Zira İstikbal Gazetesi Başyazarı Faik Ahmet Bey, 11 Eylül 1339/1923 tarihinde kaleme aldığı yazısında bu memnuniyetini şu şekilde ifade etmişti:

“Trabzon, Karadeniz'in ticareti müstakil inkişafına namzet olan en mühim ticaret iskelelerinden biridir. Halkı da ekseri itibarıyla tüccardır. Ticaretle meşguldür. Bu itibarla şehrimizde açılacak bir ticaret mektebi ihtiyaç kabul eder. Ameli, nazari, asri malumat-ı tüccariye ile meçhuz talebeler yetiştirecek bir ticaret mektebinden edinilecek istifade çoktur.”¹⁰⁴⁵

Trabzon'da ticaret okulu açılması yönünde başlayan çalışmaların önündeki en büyük engel, okulun faaliyet göstereceği uygun bir bina eksikliğiydi. Bunun üzerine harekete geçen yetkililer durumu Ankara'ya bildirmişlerdir. 16 Mart 1924 tarihinde Ankara'dan gelen emirle mübadele sonrasında terk edilmiş halde olduğu anlaşılan Trabzon'un Tuzluçeşme Mevkiinde Somaudioğlu Borika'ya ait 40-41 nolu hanelerin tamiri suretiyle Trabzon Ticaret Mektebi'ne devredilmesine karar verilmiş¹⁰⁴⁶ ve 18 Nisan 1924

¹⁰⁴⁴ **Yeniyol**, 25 Mart 1936

¹⁰⁴⁵ **İstikbal**, 11 Eylül 1339

¹⁰⁴⁶ **BCA**, 030.18.1./18.19.5

tarihinde okulun resmi açılışı gerçekleştirilmiştir.¹⁰⁴⁷ Açılış töreninde bir konuşma yapan Ticaret Vekâleti Müsteşarı Zühtü Bey okulun açılış gerekçesini şu şekilde ifade etmiştir:

“Trabzon bütün Karadeniz’in en büyük iskelesidir. Bize babalarımız, hocalarımız öğretiler ki bugün sahil şehirlerinin mürşidi Trabzon’dur. Samsun ve diğer şehirler onun şubeleridir. Karadeniz âlemi denildiği zaman Trabzon’u hatırlarız. Çünkü burası en münevver, en ziyâdar bir mahaldir. Ankara, Trabzon Ticaret Mektebi’ni açtığı zaman bu noktayı nazar-ı dikkate alarak açmıştır. Bugünün küçük yarının büyük Samsun’un da bu mektebin yavrusu gibi mektep açılacak sonra büyüyecektir.”¹⁰⁴⁸

Zühtü Bey konuşmasının devamında, Trabzon’un ekonomik bakımdan sahip olduğu mevkiden söz ederken bu okulun “*Trabzon’a mavi nazar boncuğu kadar lazım*” olduğunu ifade etmiş, daha sonra söz alan Trabzon Valisi Hatipzade Ahmet Celal Bey, böylesi bir okulun kendi valiliği döneminde açılmasından duyduğu memnuniyeti dile getirmiştir.¹⁰⁴⁹

Bu şekilde açılan okulun müdürlüğüne Hamamizade İhsan Bey¹⁰⁵⁰ getirilmiştir. Ticaret Mektebi’nin diğer öğretmen kadrosu şu kişilerden oluşuyordu.

Tablo 74: 1924Yılı İtibarıyla Trabzon Ticaret Mektebi Öğretmen Kadrosu

İsmi	Görevi
Hamamizade İhsan Bey(Müdür)	Türkçe, muharrerat, neşriyat ve muhaberatı ticariye dersi
İbrahim Hilmi Bey	Hesabı Ticari ve Mali dersleri
Yusuf Ziya Bey	Uslû Muhasebe-i Ticariye ve Maliye dersi
Halid Bey	Malumatı ticariye ve malumatı hukukiye
Halid Bey	Malumatı tabiye ve fizik kimya
Süleyman Bey	Malumatı iktisadiye, iktisat, ihşaiyat, hukuki ticaret dersleri
Muhtar Bey	Coğrafya ve İktisadi Coğrafi dersleri
Lütfi Bey	Emtia-i ticariye dersi
Kemal Bey	Daktilografi ve Fransızca dersleri
Yusuf Ziya Bey	Hüsn-i Hat dersi

Kaynak: Trabzon Vilayeti’ne Ait Malumatı İktisadiye..., s.190

¹⁰⁴⁷ **İstikbal**, 20 Nisan 1340

¹⁰⁴⁸ **İstikbal**, 20 Nisan 1340

¹⁰⁴⁹ **Kahkaha**, 24 Nisan 1340

¹⁰⁵⁰ 1916 yılında İstanbul Ticaret Yüksek Okulu’nda öğretmenlik yapmış olan Hamamizade İhsan Bey (1885-1948), Trabzon Ticaret Okulu’nun ilk müdürü olarak dört yıl kadar görev yaptı. 28 Ekim 1928’de istifa edip İstanbul’a dönünce daha önce çalıştığı ticaret okulunda göreve başladı. Mesut Çapa, “Trabzon Ticaret Mektebi”, **Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi**, (12), s. 136.

18 Nisan 1924 tarihinde eğitim-öğretime başlayan okula ilk yılında 95 öğrenci kayıt yaptırmıştır.¹⁰⁵¹ 1925 yılı itibarıyla “Kısmı Evvel” ve “Kısmı İlmi” olmak üzere iki kısımdan oluşan okulun ilk kısmında tek bir sınıfta 12 öğrenci okuyordu. İkinci kısımda ise birinci sınıf birinci şubede 43, ikinci şubede 34 olmak üzere toplam 77 öğrenci eğitim görüyordu. Bu durumda Ticaret Mektebi’nin toplam öğrenci sayısı 89 idi.¹⁰⁵²

Trabzon’un iktisadi potansiyeli dikkate alınarak faaliyete başlayan Ticaret Mektebi 1925-26 yılında ilk mezunlarını vermiştir. Açıldığı ilk günlerde gerek kredi müesseselerinde ve gerek ticaret evlerindeki memur ve muhasip buhranına kısmen cevap veren okul sayesinde halk ve sermayedarlar arasında birçok muhasip ve uzman yetiştirmiştir. Fakat aynı yıl içinde Ticaret Vekâletinin, İktisat Vekâletine devri, okulda yeni bir değişime sebep olmuştur. Bu değişimler arasında en önemlisi; Ticaret Okullarının yüksek kısımlarının Türkiye’de yalnız İstanbul Ticaret Mektebi Âlisine inhisar ettirilmesi ve okulun doğrudan doğruya Maarif Vekâletine bağlanması gelmektedir.¹⁰⁵³ Böylece 1926 yılında Maarif Vekâletine devredilen Ticaret Okulu, 1926–1927 öğretim yılı sonunda Vekâletçe, dört sınıflı Ticaret Ortaokulu haline getirilmiştir.¹⁰⁵⁴

Trabzon Ticaret Mektebi, açılışından 1933 yılına kadar toplam 138 mezun vermiştir. Bunlardan tüccar çocukları olan 23’ü babalarının işlerinde çalışmış, geri kalan 125’i de muhtelif banka, diğer mali müesseseler ve şirketlerle görevler almıştır. 1933 yılı itibarıyla 83 öğrencisi bulunan okul, verdiği hizmetle bölgede önemli bir boşluğu doldurmuştur.¹⁰⁵⁵ Trabzon Ticaret Mektebi’nin şehrin ticari hayatında oynadığı rolü belki de en iyi ifade eden kişilerden birisi de İstanbul Yüksek İktisat ve Ticaret Okulu Öğretmenlerinden Sami Aybar’dı. Aybar, Trabzon’da bulunduğu süre içinde okulun gördüğü işlevi şu şekilde ifade etmişti:

“Trabzon’da bulunduğum sıralarda Ticaret Mektebi mezunları hakkında bir tetkik yaptım: okulun bugüne kadar çıkardığı talebelerin hepsi bankalar, inhisarlar, maliye, gümrükler gibi pek mühim mali müesseselerde iyi mevki sahibi olmuşlardır. Hatta benim tanıdıklarımın Hikmet, Naci, Süreyya Beyler Ziraat Bankası’na müdürlüğe kadar yükseldiler. Kemal Bey bugün Mısır İş Limited Şirketi’nin ileri gelenlerindendir. Kuruldu kurulalı Trabzon’un iş hayatına pek yüksek gençler veren orta ticaret okulu bu ders yılına her zamanki gibi kıymetli bir öğretmen kadrosu ve yeni programla hazırlanıyor. Fakat ne yazık ki Türkiye ticaretinde iyi bir yeri olan Trabzon’un, ticaret tahsiline gereken yardımın gösterilmediğini

¹⁰⁵¹ **Yeniyol**, 29 Ekim 1939.

¹⁰⁵² Trabzon Vilayeti’ne Ait Malumat-ı İktisadiye ve İhsaiye... s.190

¹⁰⁵³ **Halk**, 27 Ekim 1936.

¹⁰⁵⁴ Komisyon, **Trabzon Tedrisat Yılı**, Trabzon 1958, s. 3.

¹⁰⁵⁵ **Cumhuriyetin Onuncu Yılında İktisat Meyanında...**, s. 38-39.

üzülerek gördüm. Hâlbuki Adana, İzmir, Ankara Ticaret Mektepleri bugün eski orta mektep kadrosuyla iktifa edemiyorlar. Ankara, İzmir Orta Tecim Okulları ticaret lisesi haline dönüştüler. Adana'da yakında bu hale gelecektir. Biz Trabzonluların bu kardeşlerimizden pek geri kalır tarafımız yoktur.”¹⁰⁵⁶

1924 yılında açılan fakat 3 yıl sonra lise kısmının İstanbul'a taşınmasıyla ortaokul haline dönüştürülen Ticaret Mektebi, Trabzon'un ve Türkiye'nin ticari hayatında söz sahibi olacak birçok ünlü müdür, uzman ve tüccar yetiştirmişti. Fakat Trabzon kamuoyunun beklentisi, okulun lise kısmının tekrar açılmasıydı.¹⁰⁵⁷ Bu beklenti zamanla büyümüş ve bu konuda büyük bir kamuoyu oluşmuştur. Neticede Trabzon halkının bu isteği 1940 yılında gerçekleşmiş ve Trabzon Ticaret Ortaokulu, tekrar liseye dönüştürülmüştür. Böylece Türkiye'de sadece Ankara, İstanbul ve İzmir'de bulunan Ticaret Liselerinden başka bir de Trabzon'da Ticaret Lisesi açılmış oluyordu.¹⁰⁵⁸ Tekrar faaliyete geçen okul için Ticaret Lisesi binasının Sanat Okuluna ve Şehir Kulübü binasının da Ticaret Lisesine tahsisi, Maarif Vekâletince uygun görülmüştür.¹⁰⁵⁹

Trabzon'da faaliyet gösteren Ticaret Lisesi, 1942-1943 döneminde lise adı altında ilk mezunlarını vermiş, ders yılı içerisinde okulu ziyaret eden bir gazete muhabirine verilen bilgilere göre okulun, bundan tam 19 yıl önce mütevazı bir binada açıldığı, 1927 yılında kadar Ticaret Vekâletine bağlı olarak çalıştığı, Maarif Vekâletine geçtikten sonra eğitim programlarında bazı değişiklikler yapıldığı, okuldan şimdiye kadar 246 öğrencinin mezun olduğu ve mezun olan öğrencilerin bankalarda, ticaret müesseselerinde en faal görevlerde çalıştığı, 1940 yılında lise haline getirilen okulun bu yıl ilk defa lise kısmından 5 mezun verdiği belirtilmiştir. Okuldaki teşkilatın ve öğrenci sayısının artması sonucu yeni bir binaya ihtiyaç olduğu ve bir engel çıkmazsa okulun yakında Şehir Kulübüne taşınacağı bilgileri verilmiştir.¹⁰⁶⁰ Okulda bir yandan kayıt işlemleri sürerken diğer yandan da okulun taşınacağı bina için şehirde hazırlıklara devam edilmiş, vilayet makamı, Şehir Kulübünün tahliye ve Ticaret Lisesi'nin Şehir Kulübü binasına nakli için Maarif, Nafia, Emniyet ve Hususi Muhasebe müdürleriyle Belediye Riyasetini vazifeli kılmış ve naklin icrasında gerekli vesaiti bu heyetin emrine tahsis etmiştir. Yeni bir bina bulununcaya kadar Şehir Kulübü içindeki eşyaların, İskenderpaşa'daki Hususi İdareye ait binaya nakline karar verilmiştir. Kulübün eşyaları nakledilirken diğer yandan da Ticaret Lisesi'nin eşyaları,

¹⁰⁵⁶ **Yeniyol**, 28 Ağustos 1936

¹⁰⁵⁷ **Yeniyol**, 21 Eylül 1940

¹⁰⁵⁸ **Yeniyol**, 16 Nisan 1941

¹⁰⁵⁹ **Halk**, 22 Haziran 1943

¹⁰⁶⁰ **Halk**, 8 Haziran 1943.

kulüp binasına taşınmaya başlanmıştır.¹⁰⁶¹ Böylece; Trabzon Ticaret Lisesi, eğitim-öğretim yılı sonunda kendi binasının eksiklikleri ve ihtiyaca cevap verememesi üzerine, Trabzon Şehir Kulübü binasına taşınmıştır.¹⁰⁶²

¹⁰⁶¹ **Halk**, 6 Ağustos 1943.

¹⁰⁶² **Yeniyol**, 10 Mart 1943

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3.SAVAŞ YILLARINDAN EKONOMİK UYANIŞA TRABZON (1939-1950)

3.1.İkinci Dünya Savaşı'nın Trabzon Ekonomisine Etkileri

1929 buhranının etkilerini yeni yeni üzerinden atmaya başlayan Türk ekonomisi, 1939 yılında patlak veren II. Dünya Savaşı sebebiyle bir kez daha olağanüstü bir süreç girmiştir. Gerçi Türkiye savaşa fiilen girmemişti fakat savaş yılları boyunca ülke, esas olarak savaş ekonomisi¹⁰⁶³ şartlarında yaşamıştır. Bu dönemde savaşa katılmayan diğer ülkeler gibi Türkiye de her an savaşa katılacakmış gibi asker sayısını arttırmış, yatırımları askıya alarak harcamalarını savunma sanayisine yönlendirmişti.¹⁰⁶⁴

İkinci Dünya Savaşı patlak verdiği sırada Türkiye'nin toplam nüfusu 17.820.950 idi ve bunun %70'i yani 13.474.701'i kırsal kesimde yaşıyor ve tarımla uğraşıyordu.¹⁰⁶⁵ Bu itibarla Türk ekonomisi, henüz sanayileşememiş ve temelde tarıma dayalı bir yapıya sahipti. Savaşın başlamasıyla birlikte sanayi ve alt yapı yatırımlarının durmasının yanı sıra tarım sektörü de savaş koşullarından olumsuz etkilendi. Savaşın ardından seferberliğin ilan edilmesi ve erkek nüfusun büyük bir çoğunluğunun silâh altına alınması tarımsal faaliyetlerin aksamasına ve dolayısıyla tarımsal üretimin düşmesine neden olmuştur.¹⁰⁶⁶

Türk Ekonomisinde yaşanan bu olumsuz gelişmeler doğal olarak Trabzon'u da derinden etkilemiştir. Üçüncü Umum Müfettişliğin kurulması ve Tahsin Uzer'in enerjik yapısıyla getirdiği heyecan, 1939'da patlak veren bu savaşla birlikte aniden kaybolmuştur.

¹⁰⁶³ Savaş ekonomisinin anlamı, topyekûn savaş anlayışından gelir. Devletin, siyasi, askeri, ekonomik, moral kaynaklarının, devletin resmi teşkilatı dışındaki her türlü müessese ve teşekküllerin ve nihayet fertlerin bütün varlık ve kudretlerinin savaşa katılmasıdır. Günver Güneş, "Türkiye'de Savaş Ekonomisi Uygulamaları ve Toplumsal Yaşama Etkileri" **Türkler**, 17, s.1059.

¹⁰⁶⁴ Şinasi Sönmez, "İkinci Dünya Savaşı'nda Türk Hükümetlerinin Temel Gıda Maddelerinin Temini Konusunda Aldığı Tedbirler", **Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi**, (47), Ankara 2011, s.604.

¹⁰⁶⁵ 1940 Yılı Genel Nüfus Sayımı Sonuçları, s. 65

¹⁰⁶⁶ Murat Koraltürk, "Türkiye Ekonomisi (1923-1960)" **Türkler**, 17, s. 1035

Oysa Trabzon, zamanında Rusya içlerinden Afganistan'a kadar çok geniş bir mıntikanın iç ve dış ticaretini sevk ve idare ederken Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra Rus sınırının kapanması, İran transitinin başka ellere kaptırılması ve son olarak Erzurum-Sivas hattının devreye girmesiyle şehrin ekonomik hacmi iyice küçülmüştür. Böyle olunca büyük servet sahibi iş adamları birer birer şehri terk edip başka muhitlere yerleşmiş, şehir 30 yıl öncesine göre tanınmayacak bir tenhaliğin ve hareketsizliğin içine düşmüştür. Trabzon halkı tam da bu süreçte İkinci Dünya Savaşı'nın yıkıcı tesirleri altında kalmış, şehirde hayat pahalılığı ve karaborsacılık furya haline gelmiştir.¹⁰⁶⁷ Ayrıca savaş yılları, Trabzon'un dışarıyla bağlantısının kopmasına neden olmuştu. Öyle ki savaş nedeniyle şehre ancak haftada bir vapur gelmeye başlamıştı.¹⁰⁶⁸ Bu sebeple Trabzon piyasaları savaşın getirdiği buhrandan derinden etkilenmiş şehir, yokluğun ve yoksulluğun hüküm sürdüğü bir vilayet haline gelmiştir.

İkinci Dünya Savaşının Trabzon'a etkilerini ayrıntılı bir şekilde açıkladığımızda bu tespitimizin haklılığı açık bir surette anlaşılabacaktır.

3.1.1. Savaşın İthalat ve İhracata Etkisi

Trabzon ekonomisini ayakta tutan en büyük unsur olan fındık, fasulye, sadeyağ, yumurta gibi maddelerin dış piyasalara satışı, savaş yıllarının getirdiği şartlar dolayısıyla oldukça zorlaşmıştır. Ortalama olarak yılda 4-5 milyon gelir sağlanan bu ürünlerin savaş nedeniyle ihraç edilememesi ya da değerinden düşük bir şekilde satılması, Trabzon ekonomisini ciddi bir duruma sokmuştur. Savaş yılları boyunca Trabzon'un ihracatı ile ilgili verilen rakamlara bakıldığında yaşanan ekonomik buhranın boyutları daha iyi anlaşılabilir. Zira Trabzon gümrüğünden 1938-1943 yılları arasında 36 milyon 39 bin 139 kilo ağırlığında ürün ihraç edilmiştir ki bunun kıymeti 15 milyon 294 bin 632 liraydı. Bu müddet içinde Trabzon gümrüklerinden 12 milyon 55 bin 451 kilo ağırlığında ve 807 bin 797 lira kıymetinde muhtelif eşya girmiştir. Yine beş yıl içinde gümrük idaresinin bu faaliyetlerden elde ettiği girdi 542.675 liraydı.¹⁰⁶⁹ Burada verilen rakamları önceki yıllarla kıyasladığımızda, ihracatta yaşanan keskin düşüşün boyutları daha iyi anlaşılabacaktır. Zira adı geçen 5 yıllık süreçte ihracattan 15 milyon liralık gelir elde edildiğine göre, bu rakam 5'e bölündüğünde senede 3 milyon liralık kazanç sağlandığı ortaya çıkmaktadır. Oysa

¹⁰⁶⁷ **BCA**, 490.01/715.443.1

¹⁰⁶⁸ **BCA**, 490.01/1570.391.1

¹⁰⁶⁹ **Halk**, 29 Ekim 1943

1933 yılında Trabzon Limanı'ndan 5 milyon liralık ihracat faaliyeti gerçekleştirilmişti.¹⁰⁷⁰ Yani 1933 yılında 5 milyon olan ihracat rakamı, savaş nedeniyle 3 milyona inmişti.

Savaş yılları boyunca yaşanan ticari durgunluğu¹⁰⁷¹ gösteren diğer bir veri ise limana gelen gemi sayısında görülüyordu. Zira 1938-1943 yılları arasında Trabzon Limanına 2.809 Türk, 290 İtalyan, 128 Alman, 49 Rus, 82 Fransız, 4 İran, 1 İngiliz, 2 Yunan, 1 Felemenk, 1 Bulgar, 1 İsveç gemisi gelmişti. 1930-1937 arasında miktarı fazla olan yabancı gemi sayısı, savaşın yarattığı olağanüstü süreç nedeniyle 1940 sonrasında büyük bir düşüş göstermiştir.¹⁰⁷² Limana gelen yabancı menşeli gemilerin sayısında görülen bu düşüş, Trabzon'dan yapılan ithalat ve ihracat faaliyetlerinin azaldığının en açık göstergesiydi. Bu faaliyetler içersinde özellikle Trabzon ekonomisini ayakta tutan fındığın ihracında yaşanan problemler, savaş yıllarına damgasını vuran en önemli gelişmelerden biriydi.

3.1.2.Savaş Yılları Boyunca Fındık İhracatı

Savaşın başladığı tarih olarak kabul edilen 1 Eylül 1939 günü Trabzon fındıklarının tam da piyasaya sürüldüğü sürece rastlıyordu. Oysa aynı yıl uzmanlar tarafından yapılan tetkiklerde fındığın oldukça bereketli ve rekoltenin dolgun olduğu ifade edilmişti.¹⁰⁷³ Böylece 1939 yılı piyasasını ümitli bir şekilde açan Trabzon fındık tacirleri, Eylül ayına gelindiğinde büyük bir şok yaşamıştır. Zira Avrupa'da patlak veren savaş dolayısıyla fındık alım satımı ve ihracatı oldukça güçleşmişti. Bu duruma çözüm bulmak amacıyla bir araya gelen tüccarlar, Ticaret ve Sanayi Odası'nda bir toplantı tertip etmişlerdir. Trabzon Milletvekilleri Faik Ahmet Barutçu, Daniş Eyüpoğlu ve Trabzon kökenli olup Edirne Milletvekilliği yapan Temel Nücumî Beylerin de iştirak ettiği toplantıda fındığın değer fiyatında ihracı için alınacak acil tedbirler hakkında görüşülmüş, mebuslar notlar almış, hükümet ve bankalar nezdinde bazı teşebbüslere girişilmesine karar verilmiştir. Aslında bu dönemde fındıkların elde kalmasının en büyük sebebi, Ziraat Bankası'nın ihracat

¹⁰⁷⁰ **Trabzon'un 1933 Yılı Umumi İktisadi Faaliyetini Gösterir İstatistikler**..., s.6-9.

¹⁰⁷¹ Trabzon'da görülen bu ticari durgunluğa ek olarak bu süreçte uygulanan olağanüstü önlemler de esnaf ve tüccarın belini bükmüştür. Zira savaş yılları içinde kabul edilen yeni muamele vergisi, Trabzon esnafını oldukça zorluyordu. Savaştan önce şehirdeki marangoz ve çeşitli atölyelerde toplam 45 adet küçük elektrik motoru kullanılıyordu. Fakat savaş nedeniyle azalan satışlar ve tüccarın maddi olarak kötü bir durumda olmasına bir de yeni muamele vergisi kanunun eklenince bu esnaflardan 40 tanesi motorları kapatarak eskisi gibi gaz lambaları kullanmaya başlamıştı. **BCA**, 490.01/715.441.2

¹⁰⁷² **Halk**, 29 Ekim 1943

¹⁰⁷³ **Yeniyol**, 7 Haziran 1939

işlemlerini durdurmasıydı.¹⁰⁷⁴ Neticede savaşın ilk günlerinde Trabzon tüccarları daha önceden satın aldıkları fındıkları depolarında bekletmek zorunda kalmıştı.

Piyasada oluşan bu belirsizlik ortamı tüccarları olduğu gibi üreticileri de şaşkına çevirmişti. Ayrıca savaş dolayısıyla fındıkların elde kalacağı korkusu yaşayan bazı üreticiler panik halinde ellerindeki ürünleri yarı fiyatına satmaya başlamıştı. Bunun üzerine çeşitli ilanlar yayınlayarak üreticiyi uyarma zarureti hisseden Fındık Tarım Satış Kooperatifi bu ilanlarda, savaş sebebiyle üreticilerin lüzumsuz yere telaşa kapılarak fındığını 7-8 kuruşa sattığı oysa fındığın, en vahim ahval ve şerait altında dahi bu fiyatlardan çok daha yüksek bir değere sahip olduğu belirtilmiştir. Üreticiyi sakin olmaya çağıran Kooperatif, fındıkların kendilerine satılması halinde köylünün hiçbir kayba uğramayacağını vaat ediyordu.¹⁰⁷⁵ Fakat kilitlenen fındık piyasasının normale döneceği günü sabırsızlıkla bekleyen fındık tüccarları oldukça çaresiz bir durumdaydılar. Zira olumlu addedilebilecek en küçük gelişmeyi dahi değerlendirmek için tetikte bekleyen tüccarlar, İtalyan bandıralı bir geminin İstanbul'a gelerek mal alacağı haberinin duyulması üzerine 3.600 çuval iç ve kabuklu fındığı hemen Ege Vapuru'na yüklemişlerdi. Aynı günlerde İsveç ve Yunan Vapurları'nın, İskandinavya ve Marsilya pazarlarına mal alacağı haberi, tüccar ve üreticiyi çok sevindirmişti.¹⁰⁷⁶ Fakat ümitle beklenen gemiler Trabzon'a mal almaya gelmemişti ve piyasadaki kriz gittikçe büyüyordu. Ayrıca fındık ihracatının aniden kesilmesi sebebiyle fındık fabrikaları üretimlerini durdurmuş olduğundan mahsulün %70-80'i müstahsilin elinde kalmıştı.¹⁰⁷⁷

Trabzon piyasasını altüst eden kriz, ancak Eylül ayının son günlerinde aşılmış, 20 gün süren bu süreç zarfında fındıklar elde kalmış, fiyatlar düşmüştü. Krizin ardından ilk ihracat 18 Eylül günü yapılmış ve yüklenecek fındık içleri 30-31 kuruştan, %50 iç veren kabuklu fındıklar da 13 kuruştan alıcı bulmuştu.¹⁰⁷⁸ Krizin sona erdiği 18 Eylül 1939'gününden 25 Eylül 1939'a kadar ki bir hafta zarfında muhtelif Avrupa memleketlerine ve Amerika'ya iç ve kabuklu olarak 5.000 çuval fındık ihraç edilmiştir. Bu

¹⁰⁷⁴ **Yeniyol**, 6 Eylül 1939

¹⁰⁷⁵ **Yeniyol**, 14 Eylül 1939

¹⁰⁷⁶ **Yeniyol**, 16 Eylül 1939

¹⁰⁷⁷ **Yeniyol**, 20 Eylül 1939

¹⁰⁷⁸ **Yeniyol**, 23 Eylül 1939

malların paraları İstanbul'daki bankalar vasıtasıyla bir kısmı takas, bir kısmı serbest döviz ve diğer kısmı kliring suretiyle dış ülkelere gönderilmiştir.¹⁰⁷⁹

Savaşın patlak vermesiyle ortaya çıkan olağanüstü şartlar nedeniyle ihracatı zorlaşan ve hızla değer kaybeden fındığın yüksek fiyatla satılması için gayret sarf eden kurumların başında Fındık Tarım Satış Kooperatifi ile yerel basın geliyordu. Zira krizin ilk günlerinde piyasaya müdahale edemeyen kooperatif, ihracat faaliyetinin başlamasıyla birlikte piyasadaki yüklü miktarda fındık alımı yapmıştır. Bu faaliyetler kapsamında Ekim ayı başında Trabzon'a gelen Fındık Tarım Satış Kooperatifi Genel Müdürü Şükrü Uluay, Trabzon fındık piyasasını kontrol ettikten sonra kooperatif adına 1 milyon kiloya yakın fındık satın almıştır.¹⁰⁸⁰ Piyasadan yüklü bir miktarda ürün satın alarak üreticiyi rahatlatan kooperatifin bu gayreti sayesinde Eylül ayı başında 13-14 kuruş seviyelerinde seyreden fındık fiyatları 1939'un son günlerine gelindiğinde 20 kuruşa yükselmişti. Fakat halen daha tüccarın elinde 10 milyon ton civarında fındık bulunuyor ve satılmayı bekliyordu.¹⁰⁸¹ Kooperatif bu çalışmaları yaparken diğer yandan gazetelere ilanlar vermek suretiyle fındık üreticisini ürünlerini ziyan etmeden satması için teşvik ediyordu. Bu kapsamda yerel gazetelerden birine verilen ilanda şu ifadeler yer verilmiştir:

Fındık Müstahsillerine
Fındık Tarım Satış Kooperatifleri Birliğinden

Birliğimiz Ünye'den Hopa'ya kadar Tarım Satış Kooperatifleri ile teşkilatlandırılmış olan fındık bölgesinde aynı zamanda fındık fiyatları üzerinde nazım rolü ifası ile de tavsif edilmiş bulunmaktadır. Bu maksatla mubayaa ekiplerimiz daima her yerin pazarlarında birliğimiz namına mubayaa bulunmaktadır. Birliğimiz mubayaa barem fiyatı kara değirmenlik ve yüksek randımanlı tombul fındık 14,5 kuruş, kuru değirmenlik sivri fındık 13,5 kuruştur. Müstahsilin her zaman birliğe ve Ordu ve Trabzon'daki birlik mümessillerine pazar mahallerindeki ekiplerimize müracaatla bedelini derhal ve nakden almak suretiyle bu fiyatlar esasından mallarını satabileceklerini ilan ederiz.¹⁰⁸²

Kooperatifin bu çabası, taraflı tarafsız herkesin takdirini toplamış ve durgun seyreden fındık piyasası kısmen canlanmıştır.¹⁰⁸³ Birliğin, böylesi zor bir süreçte üreticiyi destekler mahiyetteki tutumu fındık üreticilerinin de gözünden kaçmamıştı. Yıllar yılı devlet desteğinden mahrum kalan fındık üreticileri, kendilerini himaye eden bu kuruma destek olmak amacıyla adeta yarış içine girmiştir. Bu sayede 20 Temmuz 1938'de 336

¹⁰⁷⁹ **Yeni Yol**, 30 Eylül 1939

¹⁰⁸⁰ **Yeni Yol**, 21 Birinciteşrin 1939

¹⁰⁸¹ **Yeni Yol**, 2 Birincikanun 1939

¹⁰⁸² **Yeni Yol**, 4 İkinciteşrin 1939

¹⁰⁸³ **Yeni Yol**, 1 İkinciteşrin 1939

ortakla kurulan birliğin ortak sayısı 2.266'a çıkmıştı.¹⁰⁸⁴ Kuruma ortak olmak isteyen üreticilerin talepleri karşısında 1940 yılında yeniden ortak kaydı yapmak zorunda kalan kooperatifin üye sayısı aynı yıl içinde 3 bine yaklaşmıştı.¹⁰⁸⁵ Tabi bu durum, bazı sorunların yaşanmasına sebep olmuştur. Zira kooperatif işlerinin artması ve yaşanan yoğunluk sebebiyle hem kooperatif müdürlüğü hem de işletme mümessilliği görevini aynı anda yürüten ve oldukça zorlanan Atıf Saruhan, işletme mümessilliği görevinden alınmış ve yalnız kooperatif müdürlüğü uhdesinde bırakılmıştır. İşletme mümessilliğine birlik merkezi ihracat şef muavini Mehmet Baha Tegin ve muhasebeciliğe Abdulkadir Erol Bey tayin edilmiştir.¹⁰⁸⁶

Bu sıkıntılı süreçte Trabzon fındığının hak ettiği değeri bulması için çabalayan kurumlardan biri de yerel basındı. Bu dönemde Trabzon basını sık sık üreticiye moral veren haberler yaparak, krizin yarattığı psikolojik tahribatı biraz olsun önlemeye çalışıyordu. Bu kapsamda yapılan haberlerden birinde verilen bilgilere göre, Türkiye'nin dış ticareti yükselme eğilimine giriyordu. Önceki yıllarda fazla mal alınıp satılmayan İsveç'e kuru üzüm, kuşyemi, fındık, halı, deri ve tütün gibi ürünler ihraç edilmeye başlanmıştı. Haberin devamında verilen bilgilere göre, Türkiye ile en fazla ticaret yapan ülke İtalya'ydı ve buradan ihraç mallarımıza yüksek fiyatlarda talepler geliyordu. Ayrıca Çekoslovakya, Kanada, İsviçre ve Belçika gibi ülkelere iç ve kabuklu olmak üzere 5 bin çuval fındık ihracatı yapılmıştı.¹⁰⁸⁷ Gazeteler, piyasalara moral veren bu tür haberlerin yanında halkı ve üreticiyi uyarmak maksadıyla kendi inisiyatifleri dâhilinde bazı ilanlar neşrediyor ve üreticileri bilinçli davranmaya çağırıyorlardı. Bu ilanlardan birinde şu ifadeler kullanılmıştır:

“Arkadaş! Fındığına sahip ol. Bir çektiğin zahmeti düşün, bir de eline geçen paraya bak. Korkarım ki emeğin boşa gidiyor. Mahsulünü, gözü kapayarak, ellere kaptırıyorsun yazıktır. Emek senin, kâr başkasının oluyor. Onu sen satarsan eline daha çok para girer. Tek başına satamazsın öyle ise; bütün köylüler birleşin. Birlik olun ve mahsulünüzü toplu olarak satışa çıkarmaya uğraşın. Fındığınızı kurtarmak ve korumak ancak böyle olur.”¹⁰⁸⁸

1939 yılını büyük bir hayal kırıklığıyla kapatan Trabzonlu fındık tüccarları, 1940 yılına da büyük bir endişe içinde girmiştir. Piyasaların açılmasına sayılı günler kala Türkiye ve Almanya arasında imzalanan “*Ticarî Mübadelelere Dair Antlaşma*” fındık

¹⁰⁸⁴ **Yeniyol**, 20 Birincikanun 1939

¹⁰⁸⁵ **Yeniyol**, 7 Eylül 1940

¹⁰⁸⁶ **Yeniyol**, 25 Şubat 1940

¹⁰⁸⁷ **Yeniyol**, 11 Ekim 1939

¹⁰⁸⁸ **Yeniyol**, 1 Haziran 1939

piyajasında olumlu bir etki yapsa da,¹⁰⁸⁹ 1940 yılının ortalarına gelindiği halde halen daha bir önceki yılın fındıklarının satılmamış olması,¹⁰⁹⁰ zihinlerde büyük bir soru işareti yaratıyordu. Bu belirsizlik ortamında yeni fındık sezonuna hazırlanan tüccarlar bir yandan da önceki yıla ait fındıkları elden çıkarmaya çalışıyorlardı. Bu kapsamda 5 bin çuval iç fındık satışı yapılmış fakat kooperatife ait üç fabrikanın bunları zamanında hazırlayamayacağını anlaşılmaması üzerine Kâhyaoğlu Fabrikası, kooperatif tarafından kiralanmış ve fındıklar kırılmaya başlanmıştır. Bu arada Almanya'nın en kuvvetli fındık alıcısı meşhur Pisani'nin ortaklarından Dr. Nordman Trabzon'a gelmişti. Yaşanan bu olumlu gelişmeler, Trabzon fındık üreticilerini hayli sevindirmiş ve bu ortamda 1940 yılının fındık piyasası açılmıştır.¹⁰⁹¹

Ümitli bir şekilde girilen fındık mevsiminde ilk hayal kırıklığı rekolte miktarında yaşanmıştır. Zira 1940 yılı fındık rekoltesi bir önceki yıla göre oldukça düşüktü. 1939 yılında 26 milyon 720 bin kilo olan rekolte miktarı¹⁰⁹² ertesı yıl bu rakamın ancak dörtte biri kadardı.¹⁰⁹³ Son birkaç yılda olduğu gibi piyasalarda aktif rolü üstlenen Fındık Tarım Satış Kooperatifi, 1940 yılı için hazırlıklarına devam ederken diğer yandan da bir önceki yılın fındıklarını topluyordu. Birlik, Değirmendere'de bulunan fabrika ve ambarlara,¹⁰⁹⁴ ayrıca Moloz Mevkiinde bulunan Ticaret Borsası'nın önündeki borsa pazarına gelen fındıkları satın almaya devam ediyordu.¹⁰⁹⁵ Görüldüğü gibi kooperatif halen daha 1939 yılı mahsulünü satın almakla meşguldü. Bu arada Ağustos ayıyla birlikte başlayan fındık toplama işinde de bazı sorunlar yaşanıyor. Zira dönemin şartları gereği yetişkin erkek nüfusun askere alınması sonucu azalan işçi sayısı nedeniyle, günlük fiyatları birden tavan yapmıştı. Örneğin, küçük ve orta büyüklükteki bahçelerde 100 kuruşa işçi bulunurken, büyük bahçelerde bu rakam 150 kuruşa çıkıyordu.¹⁰⁹⁶ Bu konuda yaşanan bir diğer sorun da fındık işçilerinin işlerinin sağlanması meselesiydi. Zira savaş nedeniyle dışarıdan

¹⁰⁸⁹ Anlaşma maddelerine bakıldığında Trabzon fındık piyasası için olumlu bir tablo gözükmemektedir. Zira Anlaşmanın birinci maddesine göre Türkiye, Almanya'ya 21 milyon liralık ihracat maddesi satacaktı. Bunun 7 milyonunu tütün, 1,5 milyonunu tiftik, 1 milyonunu küçükbaş hayvan derisi geri kalan 11 milyonu ise zeytinyağı, yapağı, her nevi kuru meyve ve sebzeler, yağlı tohumlar, arpa, buğday ve diğer gıda maddelerinden ibaretti. **Yeni Sabah**, 26 Temmuz 1940.

¹⁰⁹⁰ Şubat ayı itibarıyla kooperatifin elinde 6,7 milyon ton civarında fındık bulunuyordu. **Yeni yol**, 11 Şubat 1939. Temmuz ayına gelindiğinde mahsulün neredeyse üçte ikisi kooperatif deposunda satılmayı bekliyordu. **Yeni yol**, 13 Temmuz 1940

¹⁰⁹¹ **Yeni yol**, 3 Nisan 1940

¹⁰⁹² Peker, **İşte İktisadi Trabzon...**, s.33

¹⁰⁹³ **Cumhuriyet**, 10 Ağustos 1940

¹⁰⁹⁴ **Yeni yol**, 24 Temmuz 1940

¹⁰⁹⁵ **Yeni yol**, 1 Ağustos 1940

¹⁰⁹⁶ **Yeni yol**, 14 Ağustos 1942

sağlanan mısır vesair ürünlerin şehre gelmemesi nedeniyle köylü ve halkın yaşadığı iâşe sıkıntısı, çevre illerden şehre gelen işçileri de ciddi bir şekilde etkilemişti. Bu duruma çare bulmak maksadıyla harekete geçen yetkililer, Ankara ile temas kurarak fındık işçilerine mahsus 250 ton zahireyi Trabzon'a getirtmişlerdir.¹⁰⁹⁷

Neticede 1940 yılı fındık piyasası da bir önceki yıl olduğu gibi durgun geçmiş ve fındık üreticileri bekledikleri kazancı elde edememişti. Üstelik onların en büyük güvencesi olan kooperatif de zarar etmeye başlamıştı.¹⁰⁹⁸ Zira savaşın başladığı ilk birkaç yıl yüklü miktarda fındık alımı yapan kooperatif, zamanla bu fındıkları elinden çıkaramadığı için ilerleyen süreçte mali kriz içine girmiştir. Kurulduktan sonra daima esnaftan fazla fiyat vererek fındık satın alan kooperatif, 1942 yılına gelindiğinde tüccarın 50 kuruşa fındık aldığı bir zamanda 44 kuruşa alım yapmak zorunda kalmıştı.¹⁰⁹⁹ Bu durumun sonucu olarak fındık üreticileri 1939 öncesinde olduğu gibi tekrar tüccarla baş başa kalmıştır.

Görüldüğü üzere İkinci Dünya Savaşı yıllarının olağanüstü atmosferi, gelirinin büyük bir çoğunluğunu fındık ihracından sağlayan Trabzon ekonomisini altüst etmişti. Harpten evvel kıymetli bir ihraç maddesi olan fındık 70-78 kuruşa satılıyordu.¹¹⁰⁰ Fındığın sağladığı gelir, karşıladığı ihtiyaçlar, yılın belki yarısından çoğunu garanti edebilecek bir kıymette idi. Fakat savaş yıllarında ortaya çıkan durum neticesinde fındık, yıldan yıla piyasanın en ucuz metayı haline gelmiş, bu müstesna ürün kilo değeri itibarıyla mısır, patates, buğday, kendir, kenevir tohumu, portakal, mandalın, hatta patlıcandan bile aşağı seviyeye düşmüştü.¹¹⁰¹ Savaş yılları içinde müşterisiz ve himayesiz kaldığı için 30 kuruşa kadar düşen fındık fiyatlarında yaşanan bu düşüş, köylü ve çiftçiyi derin bir geçim sıkıntısı içine sürüklemiştir. Zira savaş öncesinde sattığı bir kilo fındığın bedeli ile iki kilo sabun ve en azından iki metre basma tedarik edebilen halk, savaş yılları boyunca aynı sabunu alabilmek için on kilo fındık, basmaya gelince onun için de en az 5 kilo fındık satma zorunda kalmıştı. Durumun vahameti karşısında çaresiz kalan çiftçiler geçimlerini sağlamak amacıyla mecburen başka yöntemler deneyerek, mısır ve patates ekmeye

¹⁰⁹⁷ **Halk**, 11 Ağustos 1942

¹⁰⁹⁸ **Yeniyol**, 6 Mart 1946

¹⁰⁹⁹ **Yeniyol**, 6 Birinciteşrin 1942

¹¹⁰⁰ **Yeniyol**, 13 Nisan 1946

¹¹⁰¹ **Yeniyol**, 18 Birinciteşrin 1944

başlamış, yıllarca bin bir emekle uğraşarak meydana getirdiği fındık bahçelerini sökmek zorunda kalmıştır.¹¹⁰²

Savaş yıllarının fındık ihracına vurduğu darbe ve yaşanan sıkıntılar, yetkilileri fındığın değer fiyatıyla ihraç edilebilmesi için çareler aramaya sevk etmiştir. Bu kapsamda 1940 yılında Fındık İhracatçıları Birliği kurulmuştur.

3.1.2.1. Türkiye Fındık İhracatçıları Birliği'nin Kuruluşu

İkinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte fındık ihracatının durma noktasına gelmesi, özellikle Trabzon, Giresun ve Ordu gibi ekonomisi fındığa dayalı olan vilayetlerde büyük bir buhrana neden olmuştur. Savaş yıllarıyla birlikte gittikçe derinleşen bu krize çözüm yolu bulmak, en azından etkilerini hafifletmek adına ilk girişim 1940 yılının ilk günlerinde Giresun'da yapılmış ve Giresun Valisi Muhtar Akman ve Ticaret ve Sanayi Odası Başkanı Fahri Çakır'ın girişimleriyle Fındık İhracatçıları Birliği kurulmuştur.¹¹⁰³ Fındık İhracatçıları Birliği'ne üye seçmek için Trabzon'da da bir dizi faaliyetler yapılmıştır. Trabzon Valisi Osman Sabri Adal'ın başkanlığında ihracatçıların iştiraki ile yapılan toplantılarda, Giresun'da teşkil edilen birliğin, Trabzon şubesinin kurulması için hazırlıklar yapılmıştır.¹¹⁰⁴ Neticede Hüseyin Sağıroğlu'nun başkanlığında, Fındık Tarım Satış Kooperatifleri Birliği Mümessili Baha Tegin'in ikinci başkanlığında¹¹⁰⁵ Trabzon'da da faaliyete geçmesine karar verilen Fındık İhracatçıları Birliği Trabzon Şubesi, göreve başlar başlamaz fındık ihracatının mevcut durumunu görüşmek üzere Ankara'ya giderek Ticaret Vekâleti nezdinde bir dizi görüşmeler yapmıştır.¹¹⁰⁶

Trabzon, Ordu ve İstanbul'da şubeler açarak faaliyet geçen Türkiye Fındık İhracatçıları Birliği, gerekli hukuki işlemlerin halledilmesinin ardından 6 Aralık 1940 tarihinde 3018 sayılı kanunla faaliyete başlamıştır. Merkezi Giresun olarak belirlenen Birliğin, 1943 yılı itibarıyla 165 delegesinden 21'i Giresun ve kazalarından, 16'sı Trabzon'dan, 13'ü Ordu'dan, 3'ü Mersin'den ve 112'si İstanbul'dan seçilmişti.¹¹⁰⁷ 1942 yılında ilk kongresini Giresun Halkevi binasında düzenleyen Birliğin idare heyetine Saadettin Uğursal, Mustafa Araç, İhsan Dinçer, M. Salim İnanç, Ekrem Oğan, yedek

¹¹⁰² Bekir Sükütî Kulaksızoğlu, "Zavallı Mahsul Zavallı Müstahsil", **Yeniyol**, 16 Birincikanun 1944

¹¹⁰³ **Yeşil Giresun**, 17 Şubat 1940

¹¹⁰⁴ **Yeniyol**, 14 Şubat 1940

¹¹⁰⁵ **Yeniyol**, 17 Temmuz 1940

¹¹⁰⁶ **Yeniyol**, 20 Mart 1940

¹¹⁰⁷ **Halk**, 29 Ekim 1943

üyelikleri Fahri Çakır, Ethem Kılıçcı, Sabit Esnaf, Mehmet Furtun, Mustafa Alemdar, Ali Peşe seçilmiştir.¹¹⁰⁸ 1943 yılına gelindiğinde Fındık İhracatçılar Birliği'nin merkezinin İstanbul'a taşınması gündeme gelmiş,¹¹⁰⁹ aynı yıl Birliğin Umumi Kâtipliği'ne, İstanbul İhracatçılar Birliği Umum Kâtipliği görevini yürüten Osman Cudi Bey atanmıştır.¹¹¹⁰

Temel amacı fındığın ihracını kolaylaştırmak olan birlik, özellikle İkinci Dünya Savaşı'nın açtığı yaraları kapatmak amacıyla birçok atılım yapmıştır. Bunlardan en dikkat çeken 1947 yılında gerçekleşmiştir. Zira bu dönemde Fındık İhracatçıları Birliği, azalan fındık satışlarının da etkisiyle bazı propaganda araçlarını devreye sokmak istemiştir. Bu kapsamda Birlik Başkanı Kemal Peker, Başbakan Hasan Saka'ya gönderdiği bir yazıda Türk fındıklarının uluslararası piyasalarda tanınması için halen kullanılmakta olan posta pulları üzerine fındık resmi yapıştırılması fikrini gündeme getirmiştir. Bu fikir, Başbakanlık katında da kabul görmüş ve 1947 yılında posta pullarının üzerine fındık resmi konmaya başlanmıştır.¹¹¹¹ Birliğin böyle bir yönetime başvurmasının asıl sebebi fındık satışlarında yaşanan durgunluktu. Zira savaş yıllarında olduğu gibi savaş sonrasında da fındığın satış durumu hiç de iyi değildi. Satışlar o kadar kötü bir durumdaydı ki 1948 senesine gelindiğinde bir önceki yılın mahsulünün yarısı halen daha depolarda duruyordu. 1948 yılı mahsulünün toplanmasına kısa bir süre varken bu durum, üreticileri oldukça zor durumda bırakıyordu.¹¹¹² Bu durum karşısında çaresiz kalan fındık üreticileri yetkililere başvurarak ellerindeki fındıkların Ticaret Ofisi tarafından satın alınması talep etmişlerdi.¹¹¹³

3.1.3. İkinci Dünya Savaşı Yıllarında Trabzon'dan Tütün İhracatı

Trabzon'a fındıktan sonra en fazla gelir getiren ve özellikle Akçaabat Kazası'nda yetiştirilen tütün mahsulü, II Dünya Savaşı yıllarında fındığa nazaran daha iyi bir durumdaydı. Zira savaş yılları boyunca depolarda çürümeye terk edilen fındığın acıklı haline bakılırsa tütün, daha kolay alıcı bulmuştur. Aslında bu durum Trabzon tütünlerinin daha fazla Mısır piyasasına satılmasından ileri geliyordu. Fındığın büyük bir bölümünü Avrupa ülkelerine satmak zorunda olan ve savaş yılları boyunca Avrupa coğrafyasının

¹¹⁰⁸ Yeşil Gireson, 31 İkincikanun 1942

¹¹⁰⁹ Yeşil Gireson, 1 Mayıs 1943

¹¹¹⁰ Yeşil Gireson, 9 Birinciteşrin 1943

¹¹¹¹ BCA, 030.01/83.522.1

¹¹¹² BCA, 030.01/84.531.6

¹¹¹³ BCA, 030.01/84.531.12

durumu nedeniyle büyük sıkıntılar yaşayan Trabzonlular, tütününü ise İskenderiye'ye¹¹¹⁴ ihraç ettiği için büyük bir kayıp yaşamamıştı. Savaş süreci boyunca tütünün fındığa kıyasla daha kolay ihraç edilip daha fazla kazanç getirmesinin diğer bir sebebi de İnhisarlar İdaresi'nin uyguladığı politikalar idi. Fındık Tarım Satış Kooperatifine göre daha profesyonelce idare edilen bu kurum, piyasalara popülist bir şekilde müdahale etmemiş ve daha gerçekçi bir idare tarzı göstermiştir. Oysa Fındık Tarım Satış Kooperatifi, savaşın ilk dönemlerinde yani 1939 ve 1940 yıllarında sırf üreticiyi koruma adına yüksek fiyatlarla büyük mikyasta fındık alımı yapmış fakat 1942 sonrasında bunları satamadığı için zarar etmeye başlamıştı. İnhisarlar İdaresi savaş yılları boyunca bırakın zarar etmeyi, Trabzon'da yeni yatırımlar yaparak küçük çaplı da olsa istihdam alanı yaratmıştır.

Tütünün savaş yılları boyunca değerini fazla kaybetmeden ihraç edilmesini sağlayan gelişmeler aslında 1939 yılının ilk aylarında alınan bazı radikal kararlar sayesinde olmuştur. Zira hükümet, tütünün ihraç maddesi olarak değerini üst seviyede tutmak amacıyla kırık, basık, ezik tütünlerin dış ülkelere ihracını men etmiş ve bunların İnhisarlar İdaresince satın alınmasına karar verilmiştir.¹¹¹⁵ Bu olumlu tablo içinde açılan 1939 yılı piyasası, Trabzon tütüncülüğü açısından parlak bir yıl olarak anılmıştır. Zira gazetelere yansıyan haberlere göre tütün satışları, Türkiye'nin diğer mntıkalarında durgun bir şekilde devam ederken Trabzon'da daha önceden alınan tedbirler sayesinde memnuniyet verici bir tarzda yürümekteydi.¹¹¹⁶ Bu durumun 1939 yılında da sürmesini temenni eden ve 4 milyon tona yakın tütün yetiştiren¹¹¹⁷ Trabzon tütün üreticileri, Eylül ayının sonuna doğru İnhisarlar İdaresi'nden avanslarını almaya başlamıştır. Avans dağıtım işini denetlemek amacıyla Akçaabat'a gidip incelemeler yapan Trabzon İnhisarlar Baş Müdürü Reşat Köprülü, avans dağıtımında durumu iyi olmayan köylülerin ön planda tutulması direktifini vermiştir.¹¹¹⁸ Aslında İnhisarlar İdaresi normal senelerde de avans dağıtmak suretiyle üreticilere yardımda bulunuyor ve iktisadi durumlarının yükselmesi için çalışıyordu. Fakat savaş süreci nedeniyle banka, kooperatif ve sair müesseselerin kredi ve yardımları kestiği

¹¹¹⁴ Mısır, Trabzon tütünlerinin birinci derecede alıcısı durumundaydı. Özellikle İkinci Dünya Savaşı yıllarında rakip memleketlerden buraya fazla tütün gelmediğinden bir ara 8 milyon kiloya kadar tütün Mısır'a ihraç edilmişti. Fakat savaştan sonra başta Yunanistan olmak üzere diğer rakip ülkelerin buraya tütün satmaya başlamasıyla Türkiye için Mısır piyasası 4-5 milyon tona inerek daralmaya başlamıştı. Oysa Mısır piyasası, Trabzon için çok önemliydi. Zira Trabzon ve Artvin, Trakya'ya da yetiştirilen tütünler Mısır'dan başka alıcısı olmayan, başka yerlerde rağbet görmeyen tütünlerdi. **BCA**, 030.01/76.479.10

¹¹¹⁵ **Halk**, 11 Şubat 1939

¹¹¹⁶ **Yeniyol**, 8 Mart 1939

¹¹¹⁷ **Yeniyol**, 16 Eylül 1939

¹¹¹⁸ **Yeniyol**, 20 Eylül 1939

bir anda İdare, tütün ekicilerine avans dağıtma konusunda tereddüt etmemişti. Elbette ki bu yardım, savaş nedeniyle zor günler geçiren çiftçi ve köylü için oldukça büyük bir kıymet taşıyordu.¹¹¹⁹

1939 yılını fazla kayıp vermeden atlatan Trabzon tütün üreticileri, bunu İnhisarlar İdaresi'ne borçluydu. İdare'nin Trabzon Sorumlusu Reşat Köprülü'nün ileri görüşlülüğü sayesinde tütünlerini nispeten iyi bir fiyata satan tütüncüler 1940 yılında, bir önceki yıldan ellerinde kalan tütünleri satmak için çaba sarf ediyordu. Üreticilerin bu aceleci tavırları karşısında zor durumda kalan İnhisarlar İdaresi Trabzon Sorumlusu Reşat Bey,¹¹²⁰ verdiği bir demeçte, tütününün bir gün içinde ambarlanıp satılmasına gayret edildiğini oysa buna hiç gerek olmadığını, Trabzon tütünlerinin hepsinin zamanında ve değer fiyatına satılacağını ve bu konuda gereken tedbirlerin alındığını ifade etmiştir.¹¹²¹ Trabzon tütün üreticilerinin böylesine aceleci davranmasının en başta gelen nedeni, 1940 yılı rekoltesinin oldukça yüksek olmasıydı. Zira bir önceki yıl 4 milyon ton civarına olan tütün rekoltesi 1940 yılında 5,5 milyona ton civarındaydı.¹¹²²

Savaşın en şiddetli bir şekilde yaşandığı 1942 yılına gelindiğinde İnhisarlar İdaresi, bir önceki yılın tütünlerini geçen yıla oranla üreticiyi memnun edecek fiyatlarla satmaya başlamıştı. Bu kapsamda 45 kuruştan 105 kuruşa kadar satılmakta olan tütünlerin, değer fiyatını bulduğunu düşünen üreticiler bu durumdan gayet memnundu.¹¹²³ Zira piyasaların¹¹²⁴ oldukça durgun, günlük ihtiyaçları temin etmenin neredeyse imkânsız olduğu günlerde 1941 yılı tütünlerinin parasını zamanında alan üreticiler için bu durum bulunmaz bir nimetti.¹¹²⁵

¹¹¹⁹ Bu dönemde İnhisarlar İdaresi'nin eleştirilecek tek yönü, 1938 yılından kalan ve özellikle Akçaabat'ta depolarda bekletilen tütünleri bir türlü satamamasıydı. Bu durum özellikle Akçaabat tütüncülerini oldukça endişelendiriyordu. **Yeniyol**, 30 Eylül 1939

¹¹²⁰ Çalışkanlığıyla Trabzon tütün üreticileri tarafından takdir edilen İnhisarlar Müdürü Reşat Köprülü, 1 Aralık 1941'de Kocaeli'ne tayin olmuş ve yerine Can Noyan atanmıştır. **Yeniyol**, 1 Birincikanun 1941

¹¹²¹ **Yeniyol**, 17 Şubat 1940

¹¹²² **Yeniyol**, 10 Ağustos 1940

¹¹²³ **Yeniyol**, 28 Şubat 1942

¹¹²⁴ Trabzon'da tütün piyasası genel olarak her yılın Mart ayının ilk haftasında törenlerle açılırdı. Bu kapsamda 1946 yılının açılış günü gazetelere şu şekilde yansımıştır: "*Bakanlık kararıyla 5 Mart'ta açılacağı bildirilen 1945 yılı Trabzon menşeli tütün piyasası dün merkez ve Pulathane'de açılmıştır. Bu münasebetle, dün sabah Valimiz Salim Günday, Parti Müfettişi Kemal Çelik, Vali Muavini Akif İşçan, Tekel Baş Müdürü Can Noyan Pulathane'ye gitmişler ve piyasanın açılışında hazır bulunarak alımları yakından takip etmişlerdir. Merkezde yapılan mubayaaların en çok kilo fiyatı 270 ve en az fiyatı 160 kuruş arasında tespit edilmiştir*" **Yeniyol**, 6 Mart 1946

¹¹²⁵ İnhisarlar İdaresi 1941 yılında Trabzon'da Tütün İşleme Evi açmıştı. **Yeniyol**, 22 Mayıs 1942

Savaş yılları boyunca yaşanan krizden fazla etkilenmeyen Trabzon tütünleri, 1943 yılında geçen senelere nazaran düşük fiyatlarla satılmaya başlanmış, tütün piyasalarında durgunluk gözlenmeye başlamıştı. Bu duraklama, İnhisarlar İdaresi ile tüccarlar arasındaki problemlerden ileri geliyordu. Zira tüccarların fazla fiyat vererek piyasası yükselttiğini düşünen idare, bu tuzağa düşmeyip beklemeyi tercih ediyor, bu durum sonucunda satış işleri aksıyordu.¹¹²⁶ Oysa Akçaabat tütün üreticileri ile yapılan temaslarda üreticiler, tütünlerinin 320 kuruştan aşağı satılmasına razı olmadıklarını beyan etmişlerdi. Umulanın 100 kuruş üstünde açılan piyasa, köylüyü memnun etse de ilerleyen günlerde yukarıda zikredilen sebeplerden dolayı fiyatlar düşmeye başlamıştır.¹¹²⁷ Neticede 1943 yılı içinde Akçaabat'ta üretilen 1 milyon 600 bin kilo tütünün %75'i İnhisarlar Müdürlüğü'nce diğer kısmı da tüccarlar tarafından alınmış ve böylece mahsul tamamen satılmıştır.¹¹²⁸

1939 sonrasında tütünün değerinden pek bir şey kaybetmeden satılması, halkın bu ürüne karşı bakış açısını da değiştirmiştir. Zira daha önceleri fındığın gölgesinde kalarak ihmal edilen tütünden sağlanan kazanç, herkesin dikkatini çekmişti. Savaş yılları boyunca parlak bir görüntü çizen tütün satışları konusunda görüşlerini dile getiren Şevket Çulha bu konuda şu ifadeleri kullanmıştır:

“... tütün son birkaç yıl içinde değerini bulmuş gibidir. Tütün ekicilerini ve daha ziyade tütün tüccarlarını sevindiren bu gelişmenin, sebeplerini gözden uzak bulundurmamak ve behemehâl bugünkü fırsatları kaçırmamak zorundayız. Olaylar göstermiştir ki, “sarı altın” adıyla adlandırdığımız tütün daha önceleri lahana fiyatına, piyasada alıcı bulamamış, ekiciden tüccara kadar geniş bir kütlenin oldukça büyük sarsıntılar geçirmesinin önüne geçilmemişti”.¹¹²⁹

Yazarın da ifade ettiği gibi savaş öncesinde Trabzon için ikinci planda yer alan tütün ziraatı bu dönemde sağladığı gelir nedeniyle en gözde tarım ürünü haline gelmiştir.

3.1.4.İkinci Dünya Savaşı'nın Transit Ticarete Etkisi

İkinci Dünya Savaşı, İran'la yapılan transit ticarete de büyük darbe vurmuştur. Transit yolunun 1939'a kadar ki durumuna genel hatlarıyla değinecek olursak, 1924 yılında transit güzergâhının Erzurum'la Trabzon arasını trenle birleştirmek isteyen hükümet, bunu başaramayınca 1930 sonrasında siyaset değiştirerek demiryolu yerine kamyonlarla nakliyat yapılması için büyük masraflara girmişti. Türk Hükümeti'nin en

¹¹²⁶ **Yeni Yol**, 8 Mayıs 1943

¹¹²⁷ **Yeni Yol**, 7 Haziran 1944

¹¹²⁸ **Yeni Yol**, 15 Temmuz 1944

¹¹²⁹ **Yeni Yol**, 23 İkinciteşrin 1944

büyük hayali bu yolu, tarihte taşıdığı misyona paralel olarak tekrar işler hale getirmektir. Bu kapsamda yapılan çalışmalar neticesinde Devlet Demir Yolları, 1937 yılında transit yolunda kamyonlarla sefer yapmaya başlamıştı. Özellikle Üçüncü Umum Müfettiş Tahsin Uzer'in gayretleriyle başlanan bu projeden büyük beklenti içine girenler, zamanla hayal kırıklığı yaşamışlardır. Tabi bunda yapılan yanlış planlamanın da etkisi büyüktür. Zira 1924 yılında Erzurum-Trabzon hattını masraflı bulduğu için bundan vazgeçen hükümet, 1939 yılında Erzurum'u Sivas'a bağlayan demiryolunu faaliyete sokmuştur. Trabzon-İran hattında ise kamyon ve otomobil seferleri yapılabilmesi için kapsamlı bir inşaa faaliyetine girişilmiştir. Oysa ilk planda 3 milyon, daha sonraki tamir masraflarıyla toplam 10 milyona yakın para sarf edip transit yolunu inşa etmek yerine bu yol, yabancı sermayeye ihale edilerek İran sınırına kadar tren hattıyla donatılabilirdi. Zira 10 milyon masrafla tamir edilen transit yolu hiçbir zaman tam olarak münakalata açık bir hale gelemediği gibi, 1939'da Erzurum'un trene kavuşması sonucu Trabzon yolu, atıl bir duruma düşmüştü.

Yukarıda izah edilen şartlar içinde 1939 yılına gelindiğinde transit yolunun durumu hiç de iç açıcı vaziyette değildi. 1931 yılında başlayan inşaa faaliyetleri aradan 8 yıllık bir zaman geçmesine rağmen hala devam ediyor Hükümet, tamir işleri için sürekli yeni tahsisatlar ayırmak zorunda kalıyordu. Mesela 1939 yılında Trabzon-İran transit yolunun Trabzon kısmındaki inşaat için 300 bin, Erzurum'dan hududa kadar olan kısmın inşaatı için de 1 milyon 200 bin lira yani toplam 1,5 milyon liralık tahsisat ayrılmıştı. Buna ek olarak yol üzerinde sefer yapan kamyonların tamir edilmesi için Değirmendere'de mezbaha yanında 3 bin liraya bir arsa satın alınarak 100 bin liraya otomobil, kamyon, otobüs parçaları imal edecek ve tamirat yapacak bir atölye inşaatına başlanmıştır. Bu atölyenin bir benzerinin Erzurum'da da kurulması planlanmıştır.¹¹³⁰ Transit yolunda yapılan nakliyatın sorunsuz bir şekilde yürütülmesi için hazineye oldukça büyük masraflar getirerek girişilen yatırımlardan bir diğeri de yol üzerinde yapılan transit otellerdi. Kervansarayların gördüğü işlevi yerine getireceği umuduyla konforlu otel ve garajlar inşa eden Devlet Demir Yolları bu kapsamda, Gümüşhane, Bayburt ve Karaköse'de transit otelleri, ayrıca Gürcübulak'ta yeni bir gümrük binası inşa etmiştir.¹¹³¹ Fakat ne gariptir ki

¹¹³⁰ **Yeniyol**, 8 Nisan 1939

¹¹³¹ **BCA**, 490.01/648.152.1

yol üzerinde büyük masraflar ödenerek otel ve garajlar inşa edilirken yolun çıkış noktası olan Trabzon'da böyle bir faaliyete gerek görülmemiştir.¹¹³²

Trabzon-İran transit hattında büyük ümitlerle başlatılan kamyon ve otobüs seferleri II. Dünya Savaşı'nın patlak vermesiyle beklenen ticari kazancı getirememiştir.¹¹³³ Zira genel olarak İran ile Avrupa arasındaki nakliyatı temin eden bu yol, Tuna yolunun savaş nedeniyle kapanması üzerine önemini kaybetmişti. Çünkü savaş dolayısıyla Tuna ile Trabzon arasında eskisi gibi gemi seferleri yapılamıyordu.¹¹³⁴ Ayrıca savaş nedeniyle Trabzon'dan İran'a kadar yapılacak nakliyatı temin edecek vasıtalar memlekete gelememiş ve mevcutları da parasızlık ve Milli Müdafaa düşüncesiyle ya kullanılamamış ya da başka işlere tahsis edilmişti. Bu suretle azalan nakliyata birde yolların muayyen zamanda kapanması ilave olunca nakliye büsbütün azalmış, vapur seferlerinin azalması da faaliyetin durmasını hızlandırmıştır.¹¹³⁵

II. Dünya Savaşı sürecinde önemini kaybetmeye başlayan transit yolunda nakliyat da belli bir disiplin içinde yapılmıyordu. Zira hemen her dönem iktisadi faaliyetlerin en önemli sacayaklarından biri olan “zaman ve nakliyat” ilkesinin bu hat üzerinde pek de bir önemi yoktu. Bu konu hakkında yetkililerin dikkatini çekerek onları göreve çağıran Halk Gazetesi yazarı Tarhan Toker, transit yolunda yapılan nakliyatı şu şekilde tasvir etmiştir:

“Münakaleyi temin etmekte olan devlet, otobüs ve kamyon isteklerini karşılayamamaktadır. Birçok zamanlar daha ilk istasyonda yükünü alan nakil vasıtaları güzergâhtaki halkın ihtiyacını dahi giderememektedir. Trabzon, Gümüşhane, Erzurum gibi istasyonlarda yolcular ve mallar günlerce beklemekte, çok vakit birinci istasyondan bilet kestirmek zorunda kalmaktadırlar. Bazı zamanlar bu işletmede karaborsa bile olduğu vakidir. Demek istiyoruz ki, münakalede kifayetsizlik ve disiplinsizlik vardır.”¹¹³⁶

¹¹³² **Yeniyol**, 7 Eylül 1946

¹¹³³ Beklenen kazancın elde edilememesinin diğer bir sebebi de devlet ile özel sermaye arasında yaşanan rekabetti. Zira 1937 sonrası yeni yapılan transit yolu üzerinde devlet otobüslerinin seferlere başlaması, özel kamyon şirketleriyle devlet işletmesi arasında kıyasıya bir rekabetin başlamasına neden olmuştur. Uzun yıllar rakipsiz olarak hareket eden özel kamyonlar, devlet servisinin başlaması üzerine yeni birtakım uygulamalar gitmişlerdir. Öncelikle, devlet otobüs ve kamyonlarının belirli bir tarifesi olduğundan, bu ücretlerin altında nakliyat yaparak yolcularını kaybetmemeye çalışmışlardır. Ayrıca, kamyonlar haddinden fazla yük alarak, daha fazla kar etmeyi düşünmüşlerdir. **Erzurum**, 22 Temmuz 1937

¹¹³⁴ II. Dünya Savaşı'nda Karadeniz mayınlandığından birçok gemi seferi kaldırıldı, taşıma fiyatları yükseldi. Orta Avrupa ülkeleri, Tuna Irmağı üzerinden ihracat yapmaktan vazgeçtiler. Bütün bu gelişmeler sonucu Trabzon transit ticareti ciddi darbeler aldı. Mesut Çapa, “İkinci Dünya Savaşı'nda Trabzon”, **Karadeniz Tarihi Sempozyumu (25-26 Mayıs 2005)**, II, Yay. Haz: Kenan İnan-Hikmet Öksüz-Mehmet Okur- Veyssel Usta, Trabzon: KTÜ Yayınları, 2007, s.1018.

¹¹³⁵ **Halk**, 7 Aralık 1945

¹¹³⁶ **Halk**, 22 Mayıs 1948

Yukarıda izah edilen sebepler dolayısıyla kaybolma noktasına gelen Trabzon-İran transit ticaretinin 1938-1939 yılları içindeki durumu aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Tablo 75: 1938-1939 Yılı Trabzon-İran Yolu Üzerinde Yapılan Eşya Nakliyatı

İstasyon İsimleri	Eşya Nakliyatı (Ton)	
	Giden	Gelen
Trabzon	917	311
Maçka	-	3
Ardasa	-	9
Gümüşhane	1	46
Bayburt	10	41
Kop Karakolu	-	1
Aşkale	-	19
Erzurum	80	636
Hasankale	-	1
Eleşkirt	-	3
Karaköse	62	27
Diyadin	-	3
Bayazıt	-	6
Sürbehan	4	49
Hudut	226	145
Toplam	1.300	1.300

Kaynak: Trabzon-İran Hudut Transit Yolu, Otobüs, Kamyon, Otomobil İşletmesi 1938-1939 Yılları Durumu, Ankara 1940, s. 130

İran transit ticaretine ait yukarıda verilen rakamlara bakıldığında 1920'lerin ikinci yarısında 3.500-4.000 ton nakliyat yapılan yolda¹¹³⁷ 1938-1939 yıllarında ancak 1.300 tonluk mal sevkiyatı yapılabiliyordu. Transit ticarete sahip olduğu konumunu kaybeden Trabzon'un bu durumu istatistiklere de yansımıştır. Zira bu konuyla ilgili verilen bir istatistiğe göre: 1938-1943 yılları arasında İran'dan 3 milyon 101 bin 281 kilo eşya ithal, 3 milyon 60 bin 194 kilo eşya ihraç edilmişti. Fakat bu istatistiğin en ilginç yanı verilen rakamların daha ziyade 1938-1939-1940 senelerine ait olmasıydı. Zira 1940 sonrasında transit faaliyeti neredeyse durma noktasına gelmişti.¹¹³⁸ Bu konuyla ilgili olarak verilen bir başka istatistikte, Cumhuriyet'in ilk yıllarında Trabzon Limanından sevk edilen malların miktarının yılda 5.000 ton olduğu, 1950'lere gelindiğinde bu sevkiyatın 1.000 tona düştüğü, 1940'tan önce yılda 9.000 balyayı bulan halı transitinin 1948'de yılda 238 adet

¹¹³⁷ Cudi, "Trabzon ve Transit....", s.4

¹¹³⁸ **Halk**, 29 Ekim 1943

balyaya gerilediği ifade ediliyordu.¹¹³⁹ Verilen istatistiklerden de anlaşıldığı gibi İran transit ticaretinde yaşanan düşünün en fazla hissedildiği saha halı ticaretiydi.¹¹⁴⁰

İkinci Dünya Savaşı sürecinden büyük yaralar alarak çıkan transit ticaretin bu durumu, Trabzon kamuoyu tarafından üzüntüyle takip ediliyordu. Zira bir zamanlar şehre milyonlar getiren bu hattın önemini kaybetmesini endişeyle izleyen Trabzonlular, 1943 yılında Ankara'dan gelen haberle büyük bir sevinç yaşamıştır. Zira gelen haberde hükümetin Trabzon-Erzurum demiryolu ile Trabzon Limanı'nın yapımı projesini bir sonraki yılın hükümet programına aldığı belirtiliyordu.¹¹⁴¹ Liman inşası bir kenara bırakılırsa Trabzon-Erzurum demiryolu hattı ile ilgili verilen bu tür haberler, Trabzonluların ağzına bal çalmaktan başka bir şey ifade etmiyordu. Zira bu haberlerin içeriğinde yer alan sözler, daha önceki yıllarda olduğu gibi faaliyet aşamasına geçilemeden unutulup gidecektir. Demiryolu konusunda üçüncü kez hayal kırıklığı yaşayan Trabzonlu sermayedarlar, savaş sonrasında şehrin ekonomik durumunu masaya yatırmak amacıyla bir araya gelmiştir. Toplantıda yüzyıllar boyunca Karadeniz kıyılarının en işlek limanına sahip olan, doğu illerinin ve İran'ın kapısı olagelmiş Trabzon'un, İran transitinin kesilmesi, yolun güzergâhının değişmesiyle başlayan ticari ve iktisadi durgunluğun¹¹⁴² son yaşanan savaşın ezici ve yıpratıcı tesirleri altında son haddini bulduğu ifade edilerek,¹¹⁴³ hükümetin acilen Trabzon'a bir liman veya birkaç fabrika inşa etmesi gerektiği dile getirilmiştir.¹¹⁴⁴

¹¹³⁹ Türkiye ile İran arasında imzalanan yolcu ve mal transit nakliyatını kolaylaştırmayı ve çoğaltmayı güden antlaşma ve eklerinin onanması hakkında kanun tasarısı ve gerekçesi, **TBMM Tutanak Dergisi**, IX/11, s.56.

¹¹⁴⁰ Bu dönemde halı ticaretini azaltan etkenlerden en önemlisi alınan yüksek gümrük ücretleriydi. Zira transit yolu üzerinde halı ticareti yapan Resulzade Celil adlı bir komisyoncunun 1938 yılında Ticaret Vekâleti'ne yazdığı dilekçeye bakılırsa, transit halılarının beher dengi için 500-600 liralık teminat alınıyor, bu yüksek miktar yüzünden transit işi sekteye uğruyordu. **BCA**, 030.10.211.438.9

¹¹⁴¹ **Halk**, 18 Haziran 1943

¹¹⁴² Bu durgunluk Trabzon'da büyük sermaye sahibi olan birçok kişinin şehri terk ederek İstanbul ve havalisine yerleşmesine neden olmuştur. bu vaziyeti dile getiren bir yazar bu konuda şu ifadeleri kullanmıştır: “*Dâhil şehirlerin transit merkezi Trabzon, vaktiyle doğrudan doğruya ithalat yapmak suretiyle şarkın en önemli bir pazarıydı. Bu pazar, ithal eşyasını Avrupa'dan getirterek İstanbul'a rekabet eder Erzurum, Kars, Van hatta daha uzak birçok vilayet tüccarlarını İstanbul'a gitmekten kurtarırdı. Hem de bu tüccarların ihtiyacını daha ucuz daha esaslı surette temin ederek. Fakat son yıllarda her nedense ticaret İstanbul'a temerküz ettirildi. Trabzon piyasası boşaldı. Trabzon tüccarı ile arkasında müşterileri İstanbul'a akın etti. Çünkü kambiyo ve takas işlerinin İstanbul'a hasredilmesi tüccarlarımızı bu yolda harekete sevk etti.*” **Halk**, 3 Mayıs 1946

¹¹⁴³ **Yeniyol** 21 Ağustos 1946

¹¹⁴⁴ **Yeniyol**, 6 Mart 1946

3.1.5. İkinci Dünya Savaşı'nın Trabzon'da Yapılması Düşünülen Yatırımlara Etkisi

Günden güne gerileyen Trabzon ekonomisini eski parlak günlerine döndürmek amacıyla özellikle Üçüncü Umum Müfettişliğin kurulmasının ardından birçok proje ortaya atılmıştır. Bu projeler içinde Trabzon Limanı'nın inşası ve transit yolunun yapımı en fazla öne çıkanlar olsa da bunların haricinde soğuk hava deposu, gübre ve buz fabrikası ile Trabzon fuarı kurulması gibi alternatif sayılabilecek yatırımlar da gündeme gelmiştir. Bu yatırımların kurulmak istenmesindeki temel amaç, şehirde yeni iş sahaları açmak ve bu suretle istihdam yaratmaktır. Zira 1938 yılında Başbakan Celal Bayar'a bir rapor sunan Tahsin Uzer, Trabzon'da başlatılan kalkınma hareketleri kapsamında et ve soğuk hava deposu, balık yağı, suni gübre fabrikası kurulması, liman inşası ve transit ticaretin canlandırılması için çalıştıklarını ifade etmişti.¹¹⁴⁵ Umum Müfettişlik Kurumu'nun ihdas edilmesinin ardından daha fazla gündeme gelmeye başlayan bu projelerin büyük bir çoğunluğu, İkinci Dünya Savaşı'nın yarattığı ekonomik atmosfer içinde hayata geçirilememiş, bazıları ise 1946 sonrasında tekrar ele alınmıştır.

Üçüncü Umum Müfettişlik tarafından, Trabzon'un belli başlı ihtiyaçlarının içeren ve Ankara'ya gönderilen bir başka raporda, Trabzon Limanı'nın yapılması, soğuk hava, et, konserve, suni gübre fabrikalarının bir an önce inşa edilmesi gerektiği ifade edilmiştir. 17 Nisan 1939 tarihinde Tahsin Uzer imzasıyla Başvekâlete gönderilen yazıda, demiryolunun Erzincan'a gelmesinin ardından Trabzon'un bu mıntıka ile olan iktisadi münasebetinin kesildiği ve ekonomik hayatının sarsıldığı, şimendiferin Erzurum'a bağlanmasından sonra durumun daha da kötüleşeceği ifade edilmiştir. Söz konusu yazıda verilen bilgilere göre, limanının yapılmaması, transit yolunun bir türlü bitirilememesi nedeniyle Trabzon'dan dışarıya büyük bir göç faaliyeti başlamış, bu vaziyetin devamı halinde Trabzon'un transit merkezi olma konumunu kaybederek Sinop'a benzeyeceği ifade edilmiştir. Raporda, şehrin transit ticareti noktasındaki mevkisini yitirip Sinop örneğinde olduğu gibi atıl bir hale gelmesini engellemek için Trabzon Limanı'nın yapımından başka soğuk hava, et, konserve, suni gübre fabrikalarının temellerinin atılması, İzmir'de olduğu gibi Trabzon'da da bir fuar açılması gerektiği beyan edilmiştir.¹¹⁴⁶ Hemen hemen aynı paralelde görüşlerin dile getirildiği bir başka raporda, Trabzon'da iş sahasının az olduğu için halkın ekmek

¹¹⁴⁵ BCA, 030.10./71.468.1

¹¹⁴⁶ BCA, 030.01/33.195.5

parası kazanabilmek için bulundukları yerleri terk edip Samsun, Zonguldak, Ereğli, İstanbul gibi iş imkânlarının geniş olduğu yerlere göç etmeye başladıkları ifade ediliyordu. Raporda ayrıca halkı göçe zorlayan bu şartların ortadan kaldırılması için çimento, balık, konserve fabrikaları kurulması ve arazisi olmayanlara toprak dağıtılmak suretiyle tarım sahalarının genişletilmesi gerektiği ifade ediliyordu.¹¹⁴⁷

Görüldüğü gibi Trabzon'un gittikçe kötüye giden ekonomik hayatını bir nebze canlandırmak için bilhassa Üçüncü Umum Müfettişliğin girişimleriyle çeşitli projeler ortaya atılmıştır. Gündeme gelen bu projelerden en ciddisi soğuk hava deposu, et ve konserve fabrikasıydı.

3.1.5.1. Soğuk Hava Deposu-Et ve Konserve Fabrikası Yapımı Meselesi

1936 sonrasında Trabzon'da kurulması düşünülen fabrikalardan ilki soğuk hava deposu ile et ve konserve fabrikalarını içeriyordu. Bunlar kurulurken Trabzon'un iç bölgelerden gelen hayvanların ihraç edildiği bir merkez olduğu dikkate alınmış ve bu durumdan daha fazla istifade edip bunu kazanca çevirme amacı güdülmüştür. Üçüncü Umum Müfettişliğin kurulmasının ardından kapsamlı bir şekilde ele alınan bu proje ilk kez 1938 yılında yapılan bir toplantıda gündeme gelmiştir.¹¹⁴⁸ Tahsin Uzer¹¹⁴⁹ ve dönemin Trabzon Valisi Refik Koraltan'ın gayretleriyle sürekli gündemde tutulmaya çalışılan bu proje ile öncelikle Trabzon'da bir buz fabrikası kurulacak ve bu fabrikanın soğuk hava depoları olacaktı. İstanbul'a canlı olarak sevk edilen koyun ve inek gibi hayvanlar burada kesilerek soğuk hava deposuna sahip vapurlarla İstanbul ve Yunanistan'a sevk edilecekti. Aynı zamanda bir et ve bir konserve fabrikasını ihtiva eden bu proje sayesinde belediye bütçesi birkaç misli artacak diğer taraftan bu işlerle ilgili olan yağcılık, tavukçuluk, yüncülük, tarakçılık gibi iktisadi sanatlar yeniden ihya edilmiş olacaktı.¹¹⁵⁰

Soğuk hava deposuyla birlikte et ve konserve imalinin yapılacağı fabrika hakkında kamuoyunu bilgilendiren Trabzon Valisi Refik Koraltan, söz konusu projenin oluşumu hakkında açıklamalar yapmıştır. Koraltan'ın verdiği bilgilere göre, 1936 yılındaki doğu seyahati sırasında Celal Bayar Trabzon'a uğramış ve burada yaptığı temaslarda şehirde bir

¹¹⁴⁷ BCA, 490.01/716.446.1

¹¹⁴⁸ Halk, 21 Eylül 1938

¹¹⁴⁹ Tahsin Uzer, müfettişliğe atandığı ilk günlerde basına verdiği demeçte Trabzon'da, liman ve transit yolu ile birlikte bir et ve konserve fabrikasının kurulacağını beyan etmiştir. Yeniöl, 16 Şubat 1937

¹¹⁵⁰ Yeniöl, 14 Eylül 1938

fabrika kurulması konusu gündeme gelmiş fakat bu fabrikanın ne üzerine olacağı kararlaştırılmamıştı. Trabzon'a atanmadan önce Başvekil Celal Bayar'ı ziyaret ettiğini belirten Koraltan, Bayar'ın daha önce verdiği fabrika sözünü kendisine hatırlattığını bunun üzerine Bayar'ın, bu konuda kendisinden bir rapor istediğini ifade etmiştir.¹¹⁵¹ Trabzon'a geldikten sonra burada yapılacak olan fabrika konusunda nabız yoklayan Koraltan, yaptığı temaslar sonucunda et ve konserve fabrikasının kurulmasına karar vermiştir. Koraltan'ın bu konudaki görüşünü Ankara'ya bildiren raporunun ardından söz konusu proje, hükümetin ilan ettiği fakat savaş nedeniyle uygulama imkânı bulamadığı 4 yıllık iktisadi plan içersine alınmıştır.¹¹⁵²

Bu şekilde ortaya çıkan ve Trabzon ekonomisine büyük kazançlar getirmesi umut edilen fabrika hakkında şehirde oldukça iyimser bir hava vardı. Bu atmosferin oluşmasında en etkin kişi Vali Refik Koraltan'dı. Daha önce Çoruh Valiliği yaptığı için Trabzon'un ve bölgenin sorunlarını çok iyi bilen Koraltan, bir yandan bu meselenin Ankara nezdinde takibini yaparken diğer yandan Trabzon kamuoyuna fabrikanın sağlayacağı getirileri anlatıyordu. Bu kapsamda 1939 yılı CHP Kongresinde şehrin genel vaziyeti ile ilgili bilgiler veren Koraltan sözü fabrika meselesine getirmiş ve fabrikanın kurulma sebepleri hakkında bazı bilgiler vermiştir. Koraltan'ın verdiği bilgilere göre iktisadi kalkınma planında da yer alan bu fabrika Trabzon, Bayburt, Erzincan, Erzurum, Van, Ağrı, Kars vilayetlerini ve bu vilayetlerdeki milyonlarca üreticiyi yakından ilgilendiriyordu. Fabrika, et, konserve ve soğuk hava ile buna ek olarak Denizbank İdaresi'nce getirtilip vapurlara kurulacak firigorofik teşkilatından oluşuyordu. Fabrika sayesinde her yıl İstanbul'a gönderilen 500 bine yakın kasaplık hayvan Trabzon'da kesilerek İstanbul'a sevk edilecekti. Koraltan'a göre, asgari hesapla 200 bin kasaplık hayvanın sevk için Trabzon iskelesinden, İstanbul mezbahasına kadar sağa sola verilen paralar, hayvanların kilolarında meydana gelen eksilmeler ve bu arada bir takım aracı ve tefecilerin eline geçen paraların toplamı 900 bin lirayı buluyordu. Bu rakamın senede 200 bin kasaplık malın sevk edilmesi üzerinden elde edildiğini ifade eden Koraltan, 500 bin hayvanın Of, Sürmene ve Trabzon iskelelerinden sevk edildiği düşünülürse bu rakamın 2,5-3 milyon lirayı bulduğunu ve bu paranın hayvan üreticilerinin cebinden çıkarak İstanbul'daki alıcıların sırtına yüklendiği bilgisini vermiştir. Koraltan'a göre adı geçen tesislerin kurulması halinde birçok yan sanayi

¹¹⁵¹ **Yeniyol**, 21-24 Eylül 1938

¹¹⁵² **Halk**, 21 Eylül 1938

şubeleri de onu takip edecek, deri, yün sanayi ve buna benzer tabaklık işleri tekrar gelişecek ve bu sayede kaba bir hesapl 40 bin kişinin geçimi sağlanacaktı.¹¹⁵³

Oldukça kötü durumda olan Trabzon ekonomisi için can simidi vazifesi görece bu kapsamlı proje, 1939 yılının Eylül ayına gelindiğinde rafa kaldırılmıştır. Zira savaşın patlak vermesiyle ülkedeki diğer birçok yatırım gibi ertelenmek zorunda kalan bu proje ancak 1950 sonrasında tekrar gündeme gelecektir.

3.1.6.1. Gübre Fabrikası Kurulması Meselesi

Toprağın sürekli işlenmesi ve yağmurlarla yıkanması nedeniyle suni gübreye oldukça fazla ihtiyaç duyan Trabzonlu çiftçiler bu ihtiyaçlarını dışarıdan temin etmek zorunda kalıyordu. Dışarıdan gübre getirme işini üzerine alan Hoştraser Şirketi'nin zaman zaman orantısız fiyatlarla gübre satması¹¹⁵⁴ nedeniyle oldukça güç durumda kalan Trabzonlular, Üçüncü Umum Müfettişliğin kurulmasının ardından bu duruma bir çare bulunacağını ümit ediyordu. Özellikle Yeni yol Gazetesi Başyazarı Bekir Sükuti Bey tarafından şehrin gündemine getirilen gübre meselesine çözüm bulmak isteyen Umum Müfettişlik bu konuda bazı hamleler yapma ihtiyacı hissetmiştir. Bunlardan en önemlisi Trabzon'da bir gübre fabrikası kurulması projesiydi. Söz konusu projenin ön hazırlığını oluşturmak amacıyla Umum Müfettişlik emriyle müteşebbis bir işadami olan İbrahim Ertekin, gücü yettiği nispette bir gübre fabrikası kurarak üretime başlamıştı.¹¹⁵⁵ Umum Müfettişliğin teşvikiyle başlanan bu üretim elbette Trabzon için yeterli değildi. Zira Trabzon'da senede en az 1.5 milyon ton gübre ithal edilir ve her yıl gübre bedeli olarak 150-200 bin lira para harcanırdı. Trabzon üreticileri gübrenin kilosunu genellikle borçlanarak 15 kuruşa alırdı. Oysa gübrenin kilosu Avrupa'dan, Trabzon Limanına 5 kuruşa geliyordu ve köylüye 3 katı fiyatla satılıyordu. Basit bir hesapl milyonlarca kilo fenni gübre ihtiyacı olan Trabzon'da her sene 150-200 bin lira gibi mühim bir servet dışarıya çıkıyordu.¹¹⁵⁶ Öte yandan Avrupa gübrelerine göre daha ucuz olan Rus gübresi kimyevi yapısı itibarıyla toprağı büsbütün kuvvetsiz hale getiriyordu. Üçüncü Umum Müfettişlik, yaşanan bu olumsuz duruma son vermek ve Trabzon'da bir suni gübre

¹¹⁵³ **Yeni yol**, 12 Ocak 1939

¹¹⁵⁴ **Yeni yol**, 29 Nisan 1935

¹¹⁵⁵ **Yeni yol**, 12 Ocak 1939

¹¹⁵⁶ Cemal Rıza Çınar, "200 Bin Liranın Hesabı", **Yeni yol**, 3 Mayıs 1939

fabrikası kurmak için Başvekâlete müracaat etmiştir.¹¹⁵⁷ Umum Müfettişlik bu başvurunun ardından gübre fabrikası ile ilgili 1939 yılı Mart ayında Ziraat Vekâleti'ne bir yazı göndermiştir. Yazıda, Türkiye'de suni gübre fabrikası tesisi için yapılan araştırmalarda Trabzon'un da göz önünde bulundurulması talep edilmiştir. Ziraat Vekâleti bu yazıya olumlu veya olumsuz bir karşılık vermemiştir.¹¹⁵⁸ Gübre Fabrikası projesinin kaderi 1939 yılı sonlarında çizilmiş ve aynı yıl patlak veren İkinci Dünya Savaşı'nın getirdiği olağanüstü durum, böylesi yatırımın hayata geçmesine engel olmuştu. Fakat Trabzon'un gübre ihtiyacı savaş yıllarında da tüm şiddetiyle devam ediyordu. Zira bu dönemde Trabzon'un gübre ihtiyacını karşılamak üzere Akçaabatlı Başaran Kardeşler, İngiltere'den 1,5 milyon ton gübre getirtmiş ve bunlar halka uygun fiyatla dağıtılmıştı.¹¹⁵⁹ Savaşın sona ermesinin ardından suni gübre fabrikası kurulması fikri tekrar gündeme gelmiştir. Zira 1948 yılında Trabzon'a gelerek incelemelerde bulunan CHP Konya Milletvekili Fikret Sılay, Ankara'ya gönderdiği raporda Trabzon ve havalisinin suni gübre ihtiyacının karşılanması için şehirde bir suni gübre fabrikası kurulması gerektiğinden söz ediyordu. Rapora göre, arazisi dar, nüfusu yoğun bir kent olan Trabzon'da, dar olan tarlalar her yıl ekildiğinden bahçelerin gübrelenmesi gerekiyordu ve Karabük'ten getirilen gübreler şehrin ihtiyacını karşılamıyordu.¹¹⁶⁰

Neticede Üçüncü Umum Müfettişliğin önderliğinde yürütülen çalışmalar kapsamında Trabzon'da kurulması düşünülen suni gübre fabrikası ile ilgili olarak yapılan girişimlerden olumlu bir sonuç elde edilememiş, bu fikir de diğer projeler gibi sadece belli bir süre kamuoyunun gündeminde kaldıktan sonra unutulup gitmiştir.

3.1.7.1. Trabzon Fuarı

İkinci Dünya Savaşı öncesinde Trabzon'da tüm doğu vilayetlerinin katılımıyla bir fuar açılması fikri gündeme gelmişti. Fuar sayesinde ülkenin doğusunda yetiştirilen veya el emeği ile meydana getirilen ürünler tanıtılacak ve İzmir Fuarı'nın üstlendiği misyona benzer bir yapı kurulacaktı. Projenin ortaya çıkmasının ardından fuarın Trabzon'a getireceği kazançlardan söz eden Sait Bilal Çakıroğlu bu konuda şu ifadeleri kullanmıştır:

¹¹⁵⁷ BCA, 030.10/71.467.9

¹¹⁵⁸ **Yeniyol**, 25 Mart 1939

¹¹⁵⁹ "CHP Trabzon Vilayeti 1941-1942 Çalışma Raporları", BCA, 490.01/715.443.1

¹¹⁶⁰ BCA, 030.01/42.252.13

“Doğu bölgesinde bulunanların kolaylıkla toplanabilecekleri ve bu bölgenin dışında kalan daha uzak yerlerde yaşayanların sergiye iştirak edecek ve gezecek olanların kolaylıkla gelebilecekleri Trabzon’u fuar mahalli olarak intihap etmek icap eder. Bilhassa böyle bir serginin açılış zamanı yaz aylarına getirilirse yemyeşil kıyıları takip eden Karadeniz’in emsalsiz güzelliğinin koynunda birkaç gün kalmanın cazip arzusunu da, doğu bölgesine ait böyle bir fuarın Trabzon’da tesis edilmesi hususundaki fikri takviye edecektir. Şark vilayetleri iktisadi münasebetlerini Trabzon üzerinden yapmaktadırlar. Aynı zamanda transit yolunun da buradan geçmesi ve bu vilayetin şarkın Karadeniz’e inen mühim iskelesi olması, böyle bir fuarın Trabzon’da kurulmasını icap ettiren amiller arasındadır. Böyle bir fuara komşu doğu devletleri de iştirak edebilirler. Bilhassa Sovyet Rusya, İran ve Afganistan, bu fuara gelebilir.”¹¹⁶¹

Birinci Dünya Savaşı’ndan sonra gittikçe içine kapanan Trabzon ekonomisini tekrar dünyaya açmak ve düşüş eğilimine giren ihracat faaliyetlerine ivme kazandırmak amacıyla ortaya atılan bu projenin Ankara nezdinde takipçisi Trabzon Valisi Naci Kıcıman’dı. Cumhurbaşkanı İnönü’nün kurulması için direktif verdiği fuarla yakından ilgilenen Vali Naci Kıcıman 1942 yılında Başvekâlete yazdığı bir yazıda, bu mesele üzerinde dikkatle durduklarını, doğu vilayetlerinin iktisadi, ticari ve turistik gelişiminde önemli roller oynayacağı düşünülen fuarın kurulacağı araziye satın almak için hususi idare ve belediye bütçesinden tahsisat ayrılmaya devam edildiğini ifade etmiştir. Fakat gerek belediyenin gerekse de hususi idarenin kısıtlı bütçeleriyle böyle bir işi başaramayacaklarını bildiren Kıcıman, hükümetten söz konusu fuar için tahsisat ayırmasını talep etmiştir. Fuarın yılın hangi döneminde kurulacağı hakkında bilgiler veren Kıcıman, Karadeniz Fuarının ilkbahar sonunda veya Haziran ayı içinde açılabileceğini belirtmiştir.¹¹⁶²

1930 sonrasında Trabzon’u, İzmir yapma hayaliyle ortaya atılan İkinci Dünya Savaşı yıllarında dahi gerçekleşmesi için bazı adımlar atılan bu proje ne yazık ki uygulanamamıştır. Ekonomik getirisinin yanı sıra, sosyo-psikolojik açıdan da şehre bir ivme kazandırması beklenen bu proje eğer hayata geçirilseydi gittikçe küçülen ve kabuğuna çekilen Trabzon ekonomisi tekrar dünyaya açılma fırsatı yakalayacaktı.

3.2. II. Dünya Savaşı Sürecinde Trabzon Limanı

Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon Limanı gerek ticari gerekse de idari yönden büyük değişimler yaşamıştı. 1830’lardan Birinci Dünya Savaşı yıllarına kadar genel olarak parlak günler geçiren liman, savaşın ardından hızlı bir gerileme sürecine girmiş ve bu süreç Cumhuriyetin ilk yıllarında da devam etmiştir. Bu gerilemede dünya siyasetinde yaşanan gelişmelerin de etkisi olmakla birlikte limanın eski potansiyelini kaybetmesini sadece

¹¹⁶¹ **Yeniyol**, 15 Temmuz 1939

¹¹⁶² **BCA**, 030.10/65.436.15

dünya konjonktüründeki değişikliklere bağlamak yanlış olur. Zira 1930'lu yıllara gelindiğinde Trabzon Limanı hala modern bir limanda olması gereken özelliklere sahip değildi. Cumhuriyet sonrasında Trabzon Limanı modern bir hale getirilmediği gibi limanda tahmil ve tahliye vazifelerini yürüten kurumlar da sürekli değişmiştir. Zira 1923-1925 yılları arasında tahmil ve tahliye işleri dağınık bir surette yapılırken, 1925-1937 yılları arasında söz konusu işleri yürütmek amacıyla liman şirketi kurulmuştur. Çok kötü bir şekilde idare edilen bu şirketin yerini 1937 yılında Denizbank almış fakat sadece 2 yıl sonra Denizbank'ın yerine Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğü kurulmuştur. Doğal olarak idari yönden yapılan her değişiklik sonrası yeni gelen idare, limanda kendi anlayışına göre bir yapılanma içersine giriyor, teşkilatını ve kadrolarını buna göre oluşturuyordu. Fakat bu değişimler süreklilik arz etmeye başlayınca idari yönden karmakarışık bir durum ortaya çıkıyordu. İşte İkinci Dünya Savaşı öncesinde Trabzon Limanı'nın genel durumu bu şekildeydi. Bir türlü modern hale getirilemeyen, azalan ticari kapasitesiyle gittikçe gerileyen ve sürekli farklı kurumlar tarafından yürütülen tahmil ve tahliye işlerinin yarattığı karmaşık durum, Trabzon Limanı'nın İkinci Dünya Savaşı öncesindeki genel görüntüsünü oluşturuyordu.

Savaşın başladığı 1939 yılının ilk günlerinde Üçüncü Umum Müfettişliğin de katkılarıyla Trabzon Limanı'nın inşa edilmesi gündemdeydi. Zira TBMM'de Trabzon Limanının inşasının hangi safhada bulunduğunu Nafia Vekilinden soran eski İnhisarlar Vekili Ali Rana Tarhan'a, Nafia Vekili Ali Fuat Cebesoy şu izahatı vermişti: *"İngiliz kredisinden bir miktar ayrılmıştır. Bu madde de ona aittir. İşin halli için İngiltere'den mütehassıs celp ediyoruz. Tetkiklerin neticesine göre inşaata başlanacaktır."*¹¹⁶³ Nafia Vekili tarafından yakında inşasına başlanacağı müjdesi verilen limanla ilgili bir başka olumlu haber Trabzon Mebusu Faik Ahmet Barutçu'dan gelmiştir. Barutçu, vilayete gönderdiği mektupta İktisat Vekili Hüsnü Çakır'la yaptığı temaslar neticesinde, Trabzon Limanı inşasının son safhaya geldiğini ve yakında inşaata başlanacağını ifade etmiştir.¹¹⁶⁴

Trabzon Limanı'nın yapımı konusunda bu gelişmeler yaşanırken aynı süreçte liman işlerini yürüten Liman İşletme Umum Müdürlüğü, tahmil ve tahliye işlerini düzenli bir şekilde yürütmek ve arızalanan nakil vasıtalarını süratli bir şekilde tamir etmek amacıyla Değirmendere'de bir torna atölyesi kurmak için çalışıyordu. Kurulması planlanan atölyenin

¹¹⁶³ **Halk**, 1 Temmuz 1939

¹¹⁶⁴ **Halk**, 25 Nisan 1939

makine aksamı 1939 yılının Mart ayında şehre gelmiş ve yakında inşaata başlanacağı ilan edilmiştir.¹¹⁶⁵ Liman İşletme Müdürlüğü'nün bu olumlu çabalarına rağmen limandaki yükleme ve boşaltma faaliyetlerinde bazı sorunlar yaşanıyordu. Bu sorunların en önemlisi, ücretlerin pahalı olmasıydı. Zira o günlerde 4 yolcu 5 parça eşya ile 90 kuruşa iskeleye, buradan sandala 100 kuruş hamaliye, motor ücreti 260 kuruş ve dönüşte de hamal bahşişi olarak 15 kuruş ödüyor ve bu suretle toplam masraf 465 kuruşu buluyordu.¹¹⁶⁶ Pahalılığın yanı sıra verilen hizmette de sürekli aksaklıklar yaşanıyordu. Örneğin 1940 yılında limanda tahmil ve tahliye işleri sadece 2 motor tarafından yürütülüyor, yolculular yükleriyle birlikte uzun süre iskelede beklemek zorunda kalıyordu. Zira Liman Müdürlüğü kendilerinden ehliyet almayan motorlara taşıma izni vermediği gibi ehliyet için 3 kuruşluk bir ücret talep ediyordu. Bunu ödemekte zorlanan motorcular da bu sebeple iş yapamıyorlardı.¹¹⁶⁷ Aslında Trabzon Liman İşletme Umum Müdürlüğü'nün, yürüttüğü işlerde aksaklık ve düzensizlikler görülmesi doğaldı. Zira bu idare, Celal Bayar'ın fikri önderliğini yaptığı ve kurdurttuğu Denizbank yapılanmasına bir tepki olarak alelacele kurulmuş ve teşkilatlanmıştı. Bu yapılanma sırasında Trabzon Liman Şirketi ve Denizbank İdaresi'nin idari kadroları tasfiye edilmişti. Bu tasfiyenin yarattığı boşluk bir türlü doldurulamayıp, hizmetlerde aksamalar görülünce 1944 yılında tekrar radikal bir değişikliğe gidilerek bu sefer de Liman İşletme Umum Müdürlükleri kaldırılarak Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü kurulmuştur.¹¹⁶⁸

Trabzon Limanı'nın 1 Şubat 1944 gününden itibaren Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'ne devredilmesiyle birlikte artık iyice kronik bir durum haline gelen idari yönetim değişimi sorunu, bir kez daha kendini göstermiştir.

¹¹⁶⁵ **Halk**, 21 Mart 1940

¹¹⁶⁶ **Yeniyol**, 23 Birincikanun 1939

¹¹⁶⁷ **Yeniyol**, 3 Temmuz 1940

¹¹⁶⁸ **Yeniyol**, 16 Şubat 1944. 24 Ocak 1944 tarihinde 4517 sayılı kanunla teşkil edilen Müdürlüğün kuruluş kanununda şu ifadeler yer alıyordu:

Madde 1- 7 Haziran 1939 tarih ve 3633 sayılı kanunla kurulmuş olan Devlet Denizyolları ve Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüklerinden:

a) Devlet Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğünün unvanı (Devlet Denizyolları ve Limanları işletme Umum Müdürlüğü) ne çevrilmiştir.

b) Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğü kaldırılmış ve bu idarenin bütün hizmetleriyle gelirleri Devlet Denizyolları ve Limanlar İşletme Umum Müdürlüğüne devredilmiştir.

Madde 2- Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğünün bütün menkul ve gayr-i menkul malları ile paraları ve bütün hak ve vecibeleri Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğüne geçmiştir. Türkiye sahillerinde fenerler, radyo farlarla deniz işaretleri ve can kurtarma istasyonları kurup işletmek vazifesi, yalnız Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğüdür. T.C. Resmi Gazete, 1 Şubat 1944

1944 yılında Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'ne devredilen Trabzon Limanı ile ilgili olarak bu dönemde başka önemli gelişmeler de yaşanmıştır. İkinci Dünya Savaşı öncesinde yapımı için planlar, projeler hazırlanan fakat savaşın patlak vermesiyle ertelenen liman inşası, 1943 yılında tekrar gündeme gelmiş, hatta Nafia Vekâleti inşaatın yakında ihaleye çıkarılacağını bildirmiştir.¹¹⁶⁹ Dönemin yerel basının verdiği bilgilere göre, Nafia Vekâleti'nin TBMM'ye sevk ettiği kanun layihası, ilgili encümenlerin onayından geçmiş, 1 milyonu 1943 yılı içinde sarf edilmek üzere inşaat için 9 milyon lira ayrılmıştı.¹¹⁷⁰ Savaşın olumsuz tesirlerinin en fazla hissedildiği günlerde Ankara'dan gelen haberler, Trabzonlular için oldukça sevindiriciydi. Zira Trabzon Milletvekili Hasan Saka, verdiği bir beyanatta Ereğli ve Trabzon Limanları'nın yapılacağını ve Trabzon Limanı için 10 milyon lira sarf edileceğini ve bu konudaki layihanın bu yıl devresinde kanuniyet kazanacağını ifade etmişti.¹¹⁷¹ Nafia Vekili Sırrı Day ve Trabzon Mebusu Hasan Saka ve diğer ilgili zevatın daha önceden kamuoyuna açıkladığı gelişmeler etrafında Trabzon Limanı için ilk resmi adım 1944 yılı Mart ayı içinde atılmış, Münakalat Vekâleti 1944 yılı bütçesine 1 milyon lira tahsisat koymuştur.¹¹⁷²

Trabzon Limanı'nın yapımı ile ilgili yaşanan somut gelişmelere rağmen ihale sürecine bir türlü geçilmemesi daha önceki deneyimlerden canı yanan Trabzon kamuoyunu endişelendirmeye başlamıştır. Yaşanan bu endişeleri dile getiren Halk Gazetesi yazarı Kemal Kefeli kendisine ait sütunlarda şu ifadeleri kullanmıştı:

“...nedense geçen yıl bütün temennilere bütün gayretlere rağmen liman bir müteahhide ihale edilemedi. Bu ayın ilk günlerinde TBMM'de yapılan tartışmalar sırasında Bayındırlık Bakanı ve Trabzon Vekili Sırrı Day sorulan sorulara verdiği cevapta, limanın bu ay sonunda ihale edileceğini bildirmişti. Esasen Milli Şef de Cumhuriyet Bayramında buyurdıkları nutuklarında Trabzon Limanına başlanacağı müjdesini vererek bizi sevindirdi. Son günlerde bu mesele yeniden canlandı. Fakat bazıları ise yine geçen yıl ki gibi olur diyorlar.”¹¹⁷³

Görüldüğü gibi Trabzon kamuoyu bu mesele hakkında hala şüphe duyuyordu.

Trabzon Limanı'nın yapımı konusunda zihinlerde oluşan soru işaretleri 1945 yılının Ekim ayında son bulmuştur. Zira Trabzon halkı 17 Ekim 1945 tarihli gazetelerde Trabzon

¹¹⁶⁹ **Halk**, 15 Birinciteşrin 1943

¹¹⁷⁰ **Yeniyol**, 13 İkinci Teşrin 1943. Liman inşaatı meselesinin gündemde olduğu sırada Trabzon'u ziyaret eden nafia Vekili Sırrı Day, Trabzon Limanı ile ilgili kanun layihasının TBMM'ye verildiğini, kanun meclisten çıktıktan sonra inşaatı başlanacağını ifade etmiştir. **Yeniyol**, 15 İkinciteşrin 1943

¹¹⁷¹ **Halk**, 22 Şubat 1944. **Yeniyol**, 23 Şubat 1944

¹¹⁷² **Halk**, 17 Mart 1944

¹¹⁷³ **Halk**, 29 Haziran 1945

Limanı'nın ihale edildiği haberini görmüşlerdi. Söz konusu haberde şu ifadeler yer alıyordu:

“Büyük bir davamızın halli, Limanımız İhale edildi, Limana Kavuşuyoruz. Rüyalarımız gerçek oluyor. Büyük Trabzon'un büyük dilekleri yerine geliyor. Cumhuriyet, geç yaparsa mükemmel yapmak istediğindendir. Şükür bugünlerimize yarınlarımıza”.¹¹⁷⁴

Limanın ihale haberini bu şekilde öğrenen Trabzonlular büyük bir sevinç yaşarken bir süre sonra yapılacak olan inşaatın ayrıntıları da ortaya çıkmıştır. Buna göre limanın inşaat keşif bedeli 8 milyon liraydı ve proje 4 yılda tamamlanacaktı. Limanın içinde ve rıhtımların önünde 10 metre su derinliği olacak böylece su kesimli vapurların hepsi limanda iş yapabilecekti. Söz konusu proje kapsamında yapılacak diğer işler şunlardı:

- İlk inşaat devresinde 700 metre uzunluğunda bir dalgakıran ile liman içinde 400 metre uzunluğunda bir rıhtım vücuda getirilecek
- Limanda gemilerin serbest hareket edebilmesi için gerekli görülecek kısımlar taranacak, rıhtım arkasına rastlayan sahada hangar, ambar gibi bina ve tesisler yapılacak
- Trabzon Limanı, zamanla balıkçılık endüstrisi merkezi haline getirilecekti.¹¹⁷⁵

Yukarıda belirtilen şartları içeren Trabzon Limanının inşası projesi 1945 yılında ihaleye çıkarılmıştır. Bu gelişme Trabzon kamuoyunda ilk anda büyük bir memnuniyet yaratmıştır. Fakat bir süre sonra Trabzon halkı, yeni limanın bu saatten sonra Trabzon ekonomisine hangi faydaları sağlayacağı sorusunu birbirlerine sormaya başlamıştır. Zira İran transit ticareti yok denecek seviyelere inmiş, Erzurum –Sivas demiryolu hattının faaliyete başlamasının ardından iç bölgelerden ihraç malı gelmez olmuştu. Trabzonluların kafasını kurcalayan bu soruya cevap arayan gazeteci Necmi Memişyazıcı limanın şehir ekonomisi için sağlayacağı getirileri şu şekilde ifade etmiştir.

“Modern liman yapıldığında vapurla nakliyatın maliyeti azalacaktır. Zira vapurdan mavnaya indirmek ve tekrar mavnalardan sahile yığılmalar bu arada fırtına yüzünden olacak hasarlar tamamen ortadan kalkacaktır. Ve hatta liman en modern rıhtım ve vinç tertibatı ile mücehhez olursa, vapurdan doğruca nakil vasıtalarına yükleme de mümkün olacaktır. İthal için olan bu kolaylıklar aynen ihracat için de varittir. Limanın önemini bilhassa harici ticaret noktasından düşünürsek, İran'ın transit eşyasını orta Avrupa

¹¹⁷⁴ **Yeniyol**, 17 Ekim 1945

¹¹⁷⁵ **Halk**, 13 Kasım 1945

pazarlarına nakledecek en kestirme yolun Trabzon Limanından kalkacak direk vapur seferi ile yapılabileceği aşikârdır.”¹¹⁷⁶

Yazarın ifadelerine bakacak olursak, yeni liman sayesinde tahmil ve tahliye işleri hızlanacak ve bu sayede transit ticaret canlanacaktı.

3.3. Erzurum-Sivas Hattı Ve Trabzon’a Etkileri

İkinci Dünya Savaşı sürecinde Trabzon ekonomisini olumsuz etkileyen faktörlerden biri de Erzurum-Sivas Demiryolunun faaliyete geçişidir. Yapım süreci Cumhuriyetin ilk günlerinde dayanan bu hatla ilgili olarak 1925 yılında Erzurum’a gelen Nafia Vekili Süleyman Sırrı Bey, Erzurum’un en önemli meselesi olan şimendiferin bir hükümet politikası olduğunu söylemişti. Fakat Şeyh Sait İsyanı ve Erzurum’daki Şapka Hadisesi gibi istenmeyen olaylar, bu meselenin ertelenmesine neden olmuştur. Hattın yapımıyla ilgili olarak 1927 yılında bazı yabancı şirketlerle görüşmeler yapılsa da bir sonuç elde edilememiş ve neticede bu işin yerli sermaye tarafından yapılmasına karar verilmiştir.¹¹⁷⁷ Kurulması planlanan hatla ilgili olarak yapılan çalışmaların neticesi, 1929 yılında bir rapor haline getirilerek Başvekâlete sunulmuştur. Raporda 45,5 milyon inşa masrafı, 6,5 milyon lira lokomotif ve vagon parası ve diğer masraflarla birlikte toplam maliyeti 53 milyon lira olarak hesaplanan projenin devlete getireceği mâli yük dikkate alınarak, bir ödeme takvimi oluşturulmuştur. Söz konusu raporda verilen bilgilere bakıldığında projenin 4 yıl içinde tamamlanması planlanıyordu. Sürenin kısa olması sebebiyle birden çok yerde inşaata başlanması gerektiği ifade edilen raporda, inşaatın süratle bitirilmesi için bu işte çalışan işçilere kilometre hesabı üzerinden ikramiye verilmesi lazım geldiği belirtilmiştir.¹¹⁷⁸ İnşası için son hazırlıkların yapıldığı Erzurum- Sivas demiryolu projesi, 1929 ekonomik buhranının ortaya çıkması üzerine belli bir süre ertelenmek zorunda kalmıştır.

1929 Buhranının etkilerinin atlatılmaya başlandığı 1931 yılında Erzurum- Sivas hattının yapımı konusunda bir Alman Firmasıyla görüşmeler yapılmış, firmanın bu iş için 50 milyon lirayı gözden çıkardığı ifade edilmiştir.¹¹⁷⁹ Alman Firmasıyla yapılan görüşmelerden sonuç alınamayınca bu sefer Fox Biraderler, Alpaine Montan ve İsveç

¹¹⁷⁶ **Halk**, 14 Aralık 1945

¹¹⁷⁷ Murat Küçükkuşurlu ve Gürkan Fırat Saylan, “Şimendiferin Erzurum Yolculuğu”, **Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi**, (38), 2008, s. 318-319

¹¹⁷⁸ **BCA**, 030.10/151.70.6.

¹¹⁷⁹ **Cumhuriyet**, 28 Şubat 1931

Grubu adı altında faaliyet yürüten bir kaç şirketle temasa geçilmiştir.¹¹⁸⁰ Bu firmalarla yapılan pazarlıklardan sonuç alınamayınca bu defa yine bir Alman Şirketi olan Berger Firması ile görüşmelere başlanmış¹¹⁸¹ fakat bir neticeye varılamamıştır. Neticede 12 Haziran 1933 tarihinde kapalı zarf uygulamasıyla yapılan hattın ihalesine İnşaat İdare-i Fenniyesi, Foxs Biraderler ve Hathas Şirketi, Mühürdarzâde Nuri ve Ortakları Şirketi ile Abdurrahman Naci Bey Şirketi katılmıştır.¹¹⁸² Yapılan ihale sonucunda Sivas-Erzurum Hattı, Mühürdarzâde Nuri Bey ve Ortakları Firması'na ihale edilmiştir.¹¹⁸³ 1933 yılında yapımına başlanan hattın mali alt yapısını oluşturmak amacıyla dâhili istikraz yönteminin uygulanmasına karar verilmiş ve bu kapsamda Maliye Vekâleti tarafından 1935 yılı başında 2 milyon,¹¹⁸⁴ yılsonunda ise 4,5 milyon liralık tahviller satışa çıkarılmıştır.¹¹⁸⁵

Masrafları iç borçlanma suretiyle karşılanan ve 1933 yılında başlanan hattın inşasına sonradan Malatya-Sivas hattı ilave edilmiştir.¹¹⁸⁶ Bu hattın uzunluğu 140 kilometre olup, Sivas-Erzurum hattının 112. kilometresinde Çetinkaya durağı ile Fevzipaşa-Diyarbakır hattı üzerinde bulunan Malatya durağını birleştirmektedir.¹¹⁸⁷ 1937 yılının Haziran ayına gelindiğinde söz konusu projenin Malatya-Sivas kısmının yapımı sona ermiş ve hat, törenle faaliyete geçmiştir.¹¹⁸⁸ Hattın Erzurum yönünde devam eden inşaatının bir kolu 1938 yılı Ekim ayında Erzincan'a ulaşmıştır.¹¹⁸⁹ 6 Eylül 1939 tarihinde yani ihale sözleşmesindeki tarihten 15 ay önce Sivas-Erzurum hattı da tamamlanmış ve Erzurum yıllardır beklediği tren yoluna kavuşmuş,¹¹⁹⁰ 20 Ekim 1939 günü demiryolu işletmeye açılmıştır.¹¹⁹¹

Yapım süreci ile ilgili kısa bilgiler verdiğimiz bu hattın açılışı, sadece Erzurum'u değil tüm doğu şehirlerini yakından ilgilendiriyordu. Özellikle Trabzon için önemli sonuçlar doğuran bu hattın faaliyete geçişi yerel basında geniş yankı uyandırmıştır. İlk planda böyle bir projenin hayata geçirilmesi nedeniyle hükümete ve Cumhuriyet idaresine

¹¹⁸⁰ **Cumhuriyet**, 12 Eylül 1931

¹¹⁸¹ **Cumhuriyet**, 8 Aralık 1932

¹¹⁸² Küçükkuşurlu ve Saylan, a.g.m.,s.320

¹¹⁸³ **Cumhuriyet**, 13 Haziran 1933

¹¹⁸⁴ **Cumhuriyet**, 20 Kasım 1934

¹¹⁸⁵ **Cumhuriyet**, 15 Kasım 1935

¹¹⁸⁶ **Türkiye Maden Mühendisleri Haberleri Dergisi**, "Sivas-Erzurum Demiryolu Hattı", (442), Ankara 2006, s. 67

¹¹⁸⁷ **Cumhuriyet**, 24 Eylül 1936

¹¹⁸⁸ **Cumhuriyet**, 7 Haziran 1937

¹¹⁸⁹ **Cumhuriyet**, 8 Ekim 1938

¹¹⁹⁰ **Erzurum**, 20 Birinci Teşrin 1939

¹¹⁹¹ **Erzurum**, 21 Birinci Teşrin 1939

övgüler yağdıran Trabzon basını, zamanla Trabzon-Erzurum demiryolunun da yapılacağına olan inancını dile getirmiştir.¹¹⁹² Erzurum-Sivas hattı ile ilgili en ilginç yaklaşım, dönemin Trabzon Valisi Refik Koraltan tarafından yapılmıştır. 1939 yılının ilk günlerinde Trabzon esnaf ve iş adamlarıyla bir araya gelen Koraltan, Erzurum-Sivas hattının Trabzon ekonomisi için doğuracağı sonuçlar hakkında fikrini beyan ederken, “*Erzurum hattının Trabzon hattından alacağı beş on yolcudur. Koyun vesair hayvanat yine eskisi gibi aynen bu iskeleden geçecektir*” diyordu.¹¹⁹³ Fakat ilerleyen günlerde Koraltan’ın ifade ettiği gibi bir süreç yaşanmamış Trabzon’un, iç bölgelerle olan ticari ve iktisadi bağları zayıflamıştır.

İkinci Dünya Savaşı’nın ortaya çıktığı süreçte faaliyete geçen Erzurum-Sivas Demiryolu projesi, zaten kötüye gitmekte olan Trabzon ekonomisine bir darbe daha vurmuştur. Erzurum-Sivas Demiryolu hattı yapılmadan önce Erzurum ve havalisinin, batı vilayetleriyle olan bağlantısı Trabzon üzerinden sağlanıyordu.¹¹⁹⁴ Ayrıca bu bölgelerden gelen canlı hayvan, buğday gibi ihraç malları Trabzon Limanı vasıtasıyla diğer bölgelere sevk edilirdi. Fakat 1939 yılında adı geçen hattın faaliyete geçişiyle birlikte Trabzon, bu konuda sahip olduğu mevkisini kaybetmişti.

Erzurum-Sivas Demiryolu açılmadan hemen önce Ankara’ya bir rapor gönderen Üçüncü Umum Müfettiş Tahsin Uzer, şimendiferin Erzincan’a gelmesi ile Trabzon’un bu mıntıkla ile olan iktisadi, içtimai her türlü alaka ve münasebetinin kesildiğini bu yüzden Trabzon’un ticari hayatının sarsıldığını ifade etmişti. Uzer’in verdiği bilgilere göre, hattın Erzincan’a ulaşmasından sonra yaşanan durgunluk, şimendiferin Erzurum’a

¹¹⁹² Bu konuda Trabzon basınında yer alan bir haberde şu ifadeler kullanılmıştı: “*Sivas-Erzurum hattı yeni Türkiye’nin hal ve istikbali bakımından büyük bir ehemmiyete haizdir. Türk sermayesi ve Türk enerjisini Batı Türkiye’yi Doğu Anadolu’ya bağlayan bu eserle iftihar etmek lazımdır. Hattın Erzurum’a varmasıyla bu mıntıkada iktisadi inkişaf noktasında ümitli bir hava esmeye başlamıştır. Erzurum ovalarının iktisadi hayatımızda millet bünyesini besleyen rolü büyüktür. Bugüne kadar yalnız yağmur damlalarından kuvvet alarak istihsal hayatımızda çok büyük hizmetleri geçen bu toprakların bundan sonraki veriminde de birkaç misli fazlalık görüleceği çok doğaldır. Vasıta olmayışı yüzünden yıllarca Türkiye ormanlarından istifade edemeyen Erzurum halkı, gerek odun ve gerek kömür gibi sıhhi mahrukat maddelerine kavuşacak ve dolayısıyla bu cephe de içtimai yaşayışta daha iyi bir seviyeye gelecektir.*” **Yeni yol**, 25 Birinciteşrin 1939

¹¹⁹³ **Yeni yol**, 12 Ocak 1939

¹¹⁹⁴ Sivas-Erzurum hattıyla birlikte, ülkenin doğusu ile batısı arasındaki yolcu taşımacılığı daha kolay bir hale gelmiştir. Bu hat döşenmeden önce, İstanbul’dan Erzurum’a gelmek isteyen bir kişi, kışın Sivas’tan Erzurum’a giden karayolu kapalı olduğundan üç günlük bir vapur yolculuğuyla önce Trabzon’a geliyor, Trabzon’dan Erzurum’a da karayoluyla bir günde ulaşarak toplam dört günlük bir yolculuk yapıyordu. Yine Trabzon’a gelen, Erzincan, Erzurum, Kars, Ağrı ve havalisi postaları, Zigana ve Kop Dağları’ndan bazen kızakla, bazen hayvanlarla hatta bazen insan sırtında taşınarak ulaştırılmaya çalışılıyor, postalar gecikmeli bir şekilde bu bölgelere ulaşıyordu. Küçükuşurlu ve Saylan, a.g.m.,s.338

bağlanmasından sonra iyice artacaktı.¹¹⁹⁵ Tahsin Uzer'in, ileriye dönük tahminleri maalesef doğru çıkmış ve demiryolunun Erzurum'a varması ile Trabzon, iç bölgelerle olan ticari bağlarını kaybetmiştir. Böylece Trabzon'un geniş ticaret kapasitesi birden bire vilayet hudutları içine sıkışmış ve bu durum memleketin iktisadi bünyesinde onarılmaz yaralar açmıştır.¹¹⁹⁶ Bu tarihten sonra Trabzon ekonomisi, artık tamamen dışa kapalı bir görünüm arz etmeye başlamıştır.

3.4.İkinci Dünya Savaşı Yıllarında Trabzon'da Günlük Hayat

3.4.1. Şehrin İaşesi

1 Eylül 1939 günü Almanya'nın Polonya'yı işgaliye başlayan İkinci Dünya Savaşı, kısa zamanda kıta Avrupa'sına yayılmış ve yaklaşık 6 yıl boyunca büyük kayıplara neden olmuştur. Bu dönemde ekonomik, psikolojik ve stratejik açıdan tarafsızlığı çözüm olarak seçen Türkiye, savaş yıllarının kendine has zorluklarını en ağır yönleriyle hissetmiştir.¹¹⁹⁷ Özellikle ithalat ve ihracat faaliyetlerine gelen kısıtlamalar sonrasında piyasalarda görülen daralma, en iptidai maddelerin dahi temin edilememesine neden olmuştur. Savaş yılları boyunca Türkiye genelinde yaşanan bu sıkıntılar ülkenin az gelişmiş doğu bölgelerinde daha da fazla hissedilmiştir.

İkinci Dünya Savaşı'nın ortaya çıkardığı bu olumsuz tablodan en fazla etkilenen vilayetlerden biri de Trabzon'du. Zira Trabzon, savaş yılları boyunca modern bir limana ve iç bölgelerle bağlantı kurabilecek demiryolu ağına sahip olmayışının etkilerini çok derinden yaşamıştır. Özellikle kış mevsiminde Karadeniz'de deniz ulaşımının aksaması ve şehri dâhile bağlayan Zigana Geçidi'nin karla kapanması sonucu dış dünyayla bağlantılarını koparan şehir, günlük ihtiyaçlarını temin etmekte hayli zorlanmıştır. Bu sebeple Trabzon, hayat pahalılığı ve karaborsacılığın yoğun olarak yaşandığı bir vilayet haline gelmiştir. Savaş öncesinde bile mısırı dışarıdan ithal etmek zorunda kalan Trabzonlular, savaş yılları boyunca limana gelecek vapurları dört gözle beklemişlerdi.

¹¹⁹⁵ BCA, 030.01/33.195.5

¹¹⁹⁶ Halk, 26 Birincikanun 1941

¹¹⁹⁷ Çağatay Benhür, "1945- 1946 Yıllarında Türkiye'de Politik Gelişmelere Genel Bakış", **Journal Of Qafqaz University**, 1(24), 2008, p. 24.

3.4.1.1. Ekmek Meselesi ve Fırıncılar Şirketi'nin Faaliyeti

Savaşın başladığı 1939 yılında tarımsal üretimin oldukça bereketli geçmesi nedeniyle iâşe temini noktasında ülke genelinde olduğu¹¹⁹⁸ gibi Trabzon'da da büyük bir problem yaşanmamıştır. Zira havaların müsait gitmesi nedeniyle 1939 yılında vilayet dâhilinde 60 ton fasulye, 60 ton patates yetiştirilmişti.¹¹⁹⁹ Fakat ertesi yıl yaşanan kuraklık nedeniyle tarımsal üretimde büyük düşüşler meydana gelmiş, yetiştirdikleri ürünlerden umduğu kazancı sağlayamayan çiftçiler, banka ve kooperatiflerden kredi almak zorunda kalmıştır. Banka ve kooperatiflere borçlanan Trabzonlu üreticiler zamanla kredilerin geri ödenmesi konusunda sıkıntı yaşamaya başlamıştır. Bunun üzerine, yetkililere başvurarak borçların bir süreliğine ertelenmesini talep eden üreticilerin bu isteğine kayıtsız kalmayan hükümet, mıntika çiftçilerinin 86.389 lirayı bulan borçlarının 1940 yılına devredilmesine karar vermiş,¹²⁰⁰ aynı yıl çiftçilerin Ziraat Bankasına ait 471.727 liralık borcu da ertelenmiştir.¹²⁰¹ Hükümetin, bölge çiftçisini korumaya yönelik bu hamlesine rağmen Trabzon'da bulunan Ziraat Bankası, üreticiye gerekli desteği sağlayamıyordu. Banka, 1941 yılı içinde Trabzon merkezde bulunan 12 bin üreticiden 4 bin tanesine tam, 2 bin tanesine de kısmi yardım yapıyordu. Geri kalan 6 bin hane ortalama 5 kişi ile çarpıldığında yaklaşık 30 bin kişinin yardımlardan mahrum kaldığı görülmüyordu. Bu durumun sebebi bankanın mevzuatından ileri geliyordu. Zira banka prosedür gereği 8 dönümden fazla arazisi olan çiftçilere yardım etmiyor, arazi miktarı az olan köylüye de alınan krediyi geri ödeyemez diye yardımda bulunmuyordu.¹²⁰²

Tarım sektöründe görülen bu sorunlar sebebiyle savaş yılları boyunca halkın iâşesi konusunda bazı sıkıntılar yaşanmıştır. Zira dönemin olağanüstü şartları gereği ekmek fiyatları bir anda yükselmiş ve halk zor duruma düşmüştü. Bunun üzerine Trabzon Belediyesi halka ucuz ekmek yedirmek amacıyla diğer ekmek türlerinden ayrı olarak üçüncü nevi ekmek türü tespit etmiştir. Sekiz kuruşa satılması öngörülen bu ekmek, her fırında satılacak ve vilayet dâhilindeki bütün fırınlarda bu ekmekten pişirilecekti.¹²⁰³ Bu

¹¹⁹⁸ Gerçekten de 1940 sonuna kadar elde tutulan stoklar iâşe için yeterli olmuştur. Bu dönemde Toprak Mahsulleri Ofisi'nin depolarında 1939-1940 yıllarında 194.170 ton buğday vardı. Sefer Şener, "İkinci Dünya Savaşı Yıllarında Türkiye'de Tarım Politikası Arayışları", **Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, (7), s. 76

¹¹⁹⁹ **Yeniyol**, 7 Ekim 1939

¹²⁰⁰ **BCA**, 030.18.01.02/87.70.9

¹²⁰¹ **BCA**, 030.18.01.02./88.76.1

¹²⁰² **BCA**, 490.01/715.442.1

¹²⁰³ **Yeniyol**, 7 Eylül 1940

dönemde ekmek meselesi konusunda önemli bir gelişme daha yaşanmış ve şehir içinde bulunan fırıncılar bir araya gelerek Fırıncılar Şirketi adı altında bir şirket kurmuştur. 1941 yılında kurulan şirket, bazı uygulamaları nedeniyle daha faaliyete başlar başlamaz kamuoyunun tepkisini üzerine çekmiştir. Zira şirket kurulduktan hemen sonra biletle ekmek satma usulünü kaldırmıştır. Fırıncıların bu düşünce ve kararı bilhassa dar gelirli vatandaşları sıkıntıya düşürmüştür.¹²⁰⁴ Şirket ayrıca vakti yerinde olmayan kişilerin tepsiler içersinde fırınlara getirdikleri ekmekleri pişirmiyor, halkı kendi sattıkları ekmekleri almaya mecbur tutuyordu. Yine o tarihe kadar üç tertip üzerinde yapılan peynirli de şirket tarafından kaldırılmış ve herkesin 7,5 kuruşa peynirli yaptıracağı ilan edilmiştir. Savaş yılları içinde şirketin bu gibi hareketler içersine girmesi taraflı tarafsız her kesimden tepki topluyordu.¹²⁰⁵ Fırıncılar Şirketi'nin yaptığı uygulamalar dönemin yerel basınına şu şekilde yansımıştır:

“Fırıncılar, tasarruf zihniyetiyle aralarında bir şirket tesis ettiler. Zahiren güzel bir maksatla kurulan şirketin işlemeye başladıktan sonra kötü bir yol tuttuğunu gördük. Geçimleri pek yerinde olmayanlar, mısır ve buğday unundan yaptıkları hamuru, tepsilerde fırına verip bir nevi ucuz ekmek elde ederler. Trabzon'da birçok aile öteden beri bu suretle ekmeklerini elde ederler. Şirket ilk zamanlarda bu nevi hamurları reddetti. Ve herkese kendi ekmeklerinden satış yapmak istediğini alenen söylemiş oldu. Ve durumdan birçok aile sızlandı. Fırıncılar şirket kurduktan sonra halkın önceki pişkin ekmeklerden mahrum kaldığı görülüyor. İlk zamanlar satışa çıkarılan ekmekler baştanbaşa çiğdi. Şirket, halkın şikâyeti ve belediyenin kanuni tazyiki karşısında kendini bir parça toparladı. Fakat tekrar ıslak ekmekleri satışa çıkarmayı da bildi. Şirketin bu yaptıklarına belediye sessiz kalamaz.”¹²⁰⁶

Trabzon'daki fırıncılar tarafından halka daha ucuz ekmek yedirmek amacıyla kurulan Fırıncılar Şirketi'nin sergilediği tutum onun kuruluş amacıyla tezat oluştuyordu. Zira Trabzon'da bulunan fırınlar 200 seneden beri ev ekmekleri pişirir ve fakir halk, fırınlara verdikleri bir ücret mukabilinde böylece ucuz ekmek elde ederdi. Kilosu 13-16 kuruş olan ekmeği satın alamayan fakir vatandaşlar nihayet ihtiyaçlarını ev ekmeği ile karşılamakta ve bunun kilosunu 5 kuruşa mal etmekteydi. Fakat şirkete ait fırınların ev yapımı hamurları pişirmeye yanaşmaması, Trabzonluları oldukça zor durumda bırakmıştı. Halktan gelen tepkilerin zamanla artması üzerine şehirde en çok ev ekmeği pişirilen mıntıka olan Çömlekci'de şirkete ait olan fırın kepenk kapatmak zorunda kalmıştır.¹²⁰⁷

5 Nisan 1941 tarihinde kurulan Fırıncılar Şirketi, kurulduğu günden itibaren, halkın ihtiyaçlarına kulaklarını tıkamış ve ekmek fiyatı konusunda belediyenin tespit ettiği şartları

¹²⁰⁴ **Yeniyol**, 5 Nisan 1941

¹²⁰⁵ **Yeniyol**, 12 Nisan 1941

¹²⁰⁶ **Yeniyol**, 30 Nisan 1941

¹²⁰⁷ **Yeniyol**, 10 Mayıs 1941

çiğnemekten çekinmemiştir. Zira o günlerde Trabzon Belediye'si, ekmek fiyatlarına narh usulü getirerek ekmeğin 13 kuruşa satılması yönünde bir karar almıştı. Belediyenin 950 gr ekmek için koyduğu 13 kuruş narhı az bulan şirket, fiyatın 13,5 kuruşa çıkarılması için belediyeye başvurmuş buradan olumsuz cevap alınca notere giderek belediyeye 48 saatlik uyarı vermiştir. Yapılan inceleme sonunda fiyat artış talebi tekrar reddedilince şirket, kanun ve kuralları hiçe sayarak ekmeği 13,5 kuruşa satmaya başlamıştır.¹²⁰⁸ Fırıncılar Şirketi'nin daha çok kendi menfaatini düşünen tutumu karşısında harekete geçen Trabzon Belediyesi, halka daha ucuz ve kaliteli ekmek tedarik etmek amacıyla şehrin muhtelif semtlerinde bulunan fırınları kiralayarak buraları işletmeye başlamıştır. Fırın olmayan semtlerdeki vatandaşların ihtiyaçları için satış büroları kurulmuş ve ekmekler 13 kuruşa satılmaya başlanmıştır.¹²⁰⁹ Trabzon Belediyesi tarafından işletilen 4 Numune Fırınına bulundukları yere göre numara verilerek ekmek çıkarılmaya başlanmıştır. Buna göre Semercilerbaşı'nda bulunan fırın 1, Kahyaoğlu Fırını 2, Sotka'daki Mahallesi'nde bulunan fırın 3, Soğan Pazarındaki fırın ise 4 numaralı fırınlardı.¹²¹⁰ Trabzon Belediyesi'nin açtığı ve diğer fırınlara oranla daha ucuz ekmek satılmaya başlanan fırınlara halk büyük ilgi göstermişti.¹²¹¹ Böylece Fırıncılar Şirketi'nin faaliyet sahasını azaltan Belediye, daha önce belirlediği fiyatla ekmek satmayan fırınları sıkı bir takip altına almıştır. Bu kapsamda şehir dâhilinde belediyenin narh kararını tanımayarak 13,5 kuruşa ekmek satan 29 fırına belediye encümenince her gün için ellışer liradan 1450 lira ceza verilmiştir.¹²¹² Verilen cezaların da caydırıcı olmaması üzerine ısrarla narh tanımayan bu fırın sahiplerinden bazıları tutuklanarak mahkemeye sevk edilmiştir.¹²¹³

Trabzon piyasasında ekmeğin bol veya ucuz olmasını sağlayan temel etken, ithal edilen un miktarına bağlıydı. Un ve mısır ihtiyacını daha çok Samsun'da bulunan Toprak Mahsulleri Ofisinden temin eden Trabzon piyasasında, buradan gelecek unun zamanı ve miktarına göre ekmek fiyatları belirleniyordu. Fakat bu süreçte Samsun Ofisi'nde meydana gelen yanlışlık Trabzon piyasasını da zor durumda bırakmıştı. Zira 1941 yılında Toprak Mahsulleri Ofisi Genel Müdürlüğü, Samsun Ofisine verdiği bir emirde un talep eden mahallere %10 noksanı ile dağıtım yapılmasını emretmişti. Bu emirden, dağıtılan unun

¹²⁰⁸ **Halk**, 10 Mayıs 1941

¹²⁰⁹ **Halk**, 10 Haziran 1941

¹²¹⁰ **Yeniyol**, 7 Haziran 1941

¹²¹¹ **Yeniyol**, 18 Haziran 1941

¹²¹² **Yeniyol**, 31 Mayıs 1941

¹²¹³ **Halk**, 23 Birincikanun 1941

fiyatının %10 daha ucuz olması gerektiği anlamını çıkaran Ofis, bir çuval unun bedelinden 108 kuruş indirim yapmıştır. Sonradan %10 tenzilatın fiyattan değil, verilecek un miktarından yani çuval adedinden olduğunun anlaşılması üzerine Ofis, o güne kadar un dağıttığı bölgelerden bu zararını tahsil etmek istemişti. Yapılan hatanın Trabzon'a da bildirilmesi üzerine vilayet, bu parayı tahsil etmek için çareler aramaya başlamış, bu durum direkt olarak ekmek fiyatlarına yansımıştır. Daha önceden 13 kuruş olarak belirlenen ekmek narhı bu gelişmeler üzerine 13,5 kuruşa çıkarılmıştır.¹²¹⁴ Fakat bu olaydan birkaç ay sonra ekmek fiyatlarında büyük bir artış yaşanmıştır. 1941 yılı Aralık ayında daha önceden 13-14 kuruş arasında satılan ekmeğin tanesi, un fiyatlarında ortaya çıkan 423 kuruşluk artış sebebiyle 18.25 kuruşa yükselmiştir.¹²¹⁵ Aslında bu gelişme ilerleyen günlerde yaşanacak acı günlerin de habercisiydi. Zira savaşın başladığı 1939 yılından itibaren ekmeğini ucuz veya pahalı, kaliteli veya kalitesiz bir şekilde temin eden Trabzonlular 1942 yılında savaşın getirdiği olumsuzlukları çok daha derin bir şekilde yaşayacaklardı.

3.4.1.2. Trabzon'da Karneyle Ekmek Dağıtımı

Savaşın ilk birkaç yılını ciddi manada ekmek sıkıntısı yaşamadan atlatan Trabzon şehri, 1941 yılının sonlarına doğru büyük bir ekmek buhranı yaşamaya başladı.¹²¹⁶ Bu tarihten itibaren iyice hissedilmeye başlayan ekmek yokluğu dışarıdan yeterli miktarda unun gelmemesi nedeniyle ortaya çıkmıştı. Trabzon basını, diğer bazı vilayetlerde olduğu gibi şehirde ekmeğin vesika ile dağıtılacağını ifade etse de bu haber, yetkililer tarafından yalanlanmıştır.¹²¹⁷ Fakat birkaç gün sonra Trabzon'da artık ekmeklerin karneyle dağıtılacağı hatta bu iş için Şevki Savaşçı, Cevdet Akçay ve Belediye kâtiplerinden Ömer Kazancı'dan oluşan bir komisyonun teşkil edildiği ortaya çıkmıştır. Bu komisyon ilk planda, şehirde ekmek ihtiyacını belirlemek amacıyla halka bir fiş dağıtacak ve herkes ailesinde bulunan kişilerin sayısını yazarak nüfus cüzdanlarıyla birlikte belediyeye gidip karnelerini alacaktı. Karneler alındıktan sonra her vatandaşa ekmek alabileceği fırın belediye tarafından tebliğ edilecekti.¹²¹⁸ Karneyle ekmek dağıtımı yapmak için hazırlık yapıldığı sırada şehirde ekmek buhranı had safhaya ulaşmış, ekmek temin etmekte zorlanan halk fırınların önüne yığılmıştı. Yerel gazeteler, halkı itidalli olmaya davet

¹²¹⁴ **Yeniyol**, 4 Haziran 1941

¹²¹⁵ **Halk**, 19 Birincikanun 1941

¹²¹⁶ **Yeniyol**, 6 Birincikanun 1941

¹²¹⁷ **Yeniyol**, 29 Birincikanun 1941

¹²¹⁸ **Yeniyol**, 22 İkincikanun 1942

ederken yaşanan sıkıntının sebebini bazı aç gözlülerin haddinden fazla ekmek almasına bağlıyordu.¹²¹⁹

Ekmek karneleriyle ilgili hazırlıkların tamamlanmasının ardından yapılan açıklamada 1 Şubat 1942 Pazar gününden itibaren ekmeğin karneyle dağıtılacağı resmen ilan edilmiştir.¹²²⁰ Bu arada isteyen vatandaşlar karne göstermek şartıyla 750 gramlık ekmek karşılığında 531 gram, 375 gramlık ekmek karşılığında 264 gram, 187,5 gram ekmek karşılığında 132 gram un alabileceği bildirilmiş ve bu atmosfer içinde karneyle ekmek dağıtımına başlanmıştır.¹²²¹ Karne usulüne geçildikten bir hafta sonra Trabzon Belediyesi tarafından yapılan açıklamada, daha önce şehirde 13.500 kilo un sarf edilirken, karne usulüne geçildiği ilk Pazar günü, 8.200 kilo un sarfı ile 11.537 kilo ekmek elde edildiği belirtilmiştir. Söz konusu açıklamada 2 Şubat günü ağır işçi karnelerinin dağıtılmasıyla birlikte sarfiyatta artış yaşandığı ifade edilmiş, 2 Şubat'ta 8.491 kg un sarfı ile 11.942 kilo, Salı günü 8.288 kg un sarfı ile 11.656 kilo, Çarşamba günü 8.696 kilo un sarfı ile 11.945 kilo ekmek elde edilerek satıldığı kamuoyuna duyurulmuştur.¹²²² Belediye'nin yapmış olduğu bu açıklamaya bakıldığında, Trabzon'da 12 bin civarında ekmeğin günlük olarak dağıtıldığı anlaşılmaktadır. Oysa bu tarihlerde Trabzon vilayet merkezinde 40 bin civarında nüfus olduğu göz önüne alınırsa, ekmek konusunda yaşanan buhran daha iyi anlaşılmış olur.

Trabzon Belediyesi, bir yandan ekmek dağıtımını yaparken diğer yandan da gazetelere ilanlar vererek ekmek karneleri konusunda halkı bilgilendirmeye çalışıyordu. Bu ilanlarda ekmek karnelerinin ancak nüfus cüzdanı gösterilerek alınabileceği, nüfus hüviyet cüzdanı olmayanların nüfus idaresine müracaat ederek nüfus cüzdanı almaları gerektiği belirtiliyordu.¹²²³

Bu dönemde Trabzon Belediyesi her ne kadar titiz bir şekilde çalışıp, fırınları teftiş etse de çıkarılan ekmeğin kalitesi konusunda sıkıntılar yaşanıyordu. Zira bazı fırınlar mısır ve patates karıştırarak, bazıları da buğday unu kullanarak ekmek pişiriyor kimi fırınlar ise bir kısmı kepekli ve diğer kısmı mısırdan oluşan ekmekler pişiriyordu. Ayrıca ekmeklerin dağıtımında da sorunlar yaşanıyordu. Bazen sabah çıkan ekmek bazen öğleden sonra

¹²¹⁹ **Yeniyol**, 24 İkincikanun 1942

¹²²⁰ **Yeniyol**, 28 İkincikanun 1942

¹²²¹ **Yeniyol**, 18 Şubat 1942

¹²²² **Halk**, 6 Şubat 1942

¹²²³ **Yeniyol**, 18 Şubat 1942

çıkıyor ve bu suretle halk ikindi vaktine kadar ekmeksiz kalıyordu.¹²²⁴ Halk arasında şikâyet ve homurdanmaların başlamasının ardından işe el koyan belediye, mısır unundan ekmek yapımını yasaklamış ve buğday unundan 525 gram ağırlığında tek tip ekmeğin yapılacağını ilan etmiştir.¹²²⁵

1 Şubat 1942 tarihinde başlanan ekmek karnesi uygulamasında birkaç ay geride bırakıldıktan sonra karne ve ekmek dağıtımında¹²²⁶ yolsuzluk yapıldığı ile ilgili olarak bazı dedikodular gündeme gelmiştir. Kulaktan kulağa yayılan bu dedikodulara göre 1942 Mayıs ayı sonlarında İstanbul'a giden 700 kişilik iki grup işçi kafilesine birkaç fırından tanesi 30 kuruş bedelle 700 ekmek satılmıştı. Halkın ekmek bulamadığı bu zor günlerde karnesiz yüzlerce ekmeğin dağıtıldığı haberi, şehirde büyük bir tepkiye neden olmuştu.¹²²⁷ Halk arasında yayılan bu iddialar karşısında oldukça zor durumda kalan Trabzon Belediye'si bu tip hareketlerin önüne geçmek amacıyla sıkı tedbirler almış ve öncelikle bazı dükkân ve fırınlarda aramalar yapılmıştır. Bu aramalardan birinde Mumhaneönü'nde berber Abdullah'ın dükkânında külliyetli miktarda günlük karne bulunarak müsadere edilmiştir.¹²²⁸ Trabzon Belediyesi bu tip suiistimallere meydan vermemek için mahalle mümessilleri aracılığıyla nüfus tespiti yaptırmıştır. Bu kapsamda evlere dağıtılan beyannameler vatandaşlarca doldurulduktan sonra, nüfus ve karne sayıları karşılaştırılmıştır. Yapılan tetkiklerde şehirde, nüfus miktarından fazla karne bulunduğu anlaşılmıştır.¹²²⁹ 15 Haziran 1942 günü yapılan sayımlarda merkez kazada nüfus 35 bin olarak tespit edilirken, elde bulunan ekmek karnelerinin sayısı 40 bini geçiyordu.¹²³⁰ Tahkikatın genişletilmesiyle birlikte bu karnelerin civar vilayet ve kazalardan şehre girdiği ve yasa dışı yollarla satıldığı anlaşılmıştır.¹²³¹

Trabzon Belediye'si karneyle ekmek dağıtımı işini disipline etmeye çalışırken Belediye'nin yetki sahası dışında kalan kaza ve köylerde ekmek temini konusunda

¹²²⁴ **Yeniyol**, 4 Mayıs 1942

¹²²⁵ **Yeniyol**, 28 Şubat 1942

¹²²⁶ Ekmek dağıtımı konusunda yaşanan sıkıntıların asıl sebebi, Trabzon'da ulaşım problemiydi. Zira modern bir limana sahip olmadığı için fırtınalı günlerde gemiler Trabzon'a sefer yapamıyordu. Bu duruma bir de kış şartları sebebiyle Erzurum yolunun kullanılamaması eklenince vilayete un veya mısır gibi ekmek yapımında kullanılan maddeler getirilemiyordu. Trabzon'un ileri gelenleri bu durumun önüne geçilebilmesi için Vilayete ve Belediye'ye çağrı yaparak mutlaka ekmeklik un stokunun yapılması gerektiğini ifade ediyorlardı. **Yeniyol**, 7 Mayıs 1942

¹²²⁷ **Yeniyol**, 22 Mayıs 1942

¹²²⁸ **Halk**, 26 Mayıs 1942

¹²²⁹ **Halk**, 29 Mayıs 1942

¹²³⁰ **Halk**, 16 Haziran 1942

¹²³¹ **Yeniyol**, 20 Haziran 1942

sıkıntılar yaşıyordu. Bu tür sıkıntıların yaşandığı yerlerden biri olan Akçaabat'a Ağustos ayı içerisinde yalnız 50 çuval un gönderilmişti. Bununla yalnızca 3-5 gün idare edilebilen kazada fırıncılar, buldukları muhtelif hububatları birbirine karıştırmak suretiyle yaptıkları ekmeğin kilosunu 65-70 kuruşa satıyordu.¹²³² Savaş yıllarında ekmek dağıtımı konusunda yaşanan sıkıntılar, Samsun'dan gerekli miktarda unun gönderilmemesinden ileri geliyordu. Şehre yeterli miktarda un gelmediği için ekmek gramajını 300 gramın altına düşüren yetkililer istenen miktarda unun gelmesi halinde bu gramajın yükseleceğini ifade etmişlerdi.¹²³³ Oysa Samsun Ofis İdaresi, elindeki unları adaletsiz bir şekilde dağıtıyordu. Anlaşılan un dağıtımına siyasiler de etki ediyor ve ofis, istediği muhite tam istihkak ayırdıktan sonra geri kalan kısmı Samsun'un doğusundaki vilayetlere gönderiyordu.¹²³⁴

Trabzon'da karneyle ekmek satışı konusunda yaşanan bir diğer sıkıntı ise şehre misafir olarak gelenlerin durumuydu. Zira bazen iş için şehre gelen veya yolculuk sırasında vapur beklediği için belli bir süre şehirde kalmak zorunda olan misafirlerin, gösterdikleri karneler geçerli sayılmıyor ve onlara ekmek verilmiyordu.¹²³⁵ Bu sorunlara kökten çözüm bulmak için harekete geçen Trabzon Belediye'si Eylül ve Ekim ayı ekmek karnelerini dağıtmadan önce yeni bir uygulamaya giderek, her mahallede belli fırınlar belirleyerek ekmeklerin buralardan dağıtılacağını ilan etmiştir. Belediyenin halka duyurduğu ilan şu şekildeydi:

Belediye Riyasetinden:

1. Eylül ve Ekim ekmek kartları geçen defa olduğu gibi mahalle mahalle ayrılmış ve her mahalleye ayrı fırınlar tahsis edilmiştir. Her mahallenin ekmek kartları bu tasnife göre tabettirilmiştir. Binaenaleyh bu tasnife göre istihlak sahipleri yalnız mahallesine tahsis edilen fırından ekmeklerini alabileceklerdir. Hiçbir fırıncı kendisine tahsis edilen mahalle haricinde karne kabul etmeyecektir. Halka kolaylık olmak üzere her mahalleye fırınlardan başka satış merkezleri de açılmıştır.
2. Bu şekle göre tabettirilen ekmek kartları Cumartesi gününden itibaren mahalle mümessilleri tarafından dağıtılmaya başlanmıştır.

¹²³² **Yeniyol**, 14 Ağustos 1942

¹²³³ **Yeniyol**, 7 Ağustos 1942

¹²³⁴ **Yeniyol**, 21 Ağustos 1942

¹²³⁵ **Halk**, 7 Temmuz 1942

3. Kartlar evvelce beyanname ile tespit edildiğine göre geçen ayın dip kuponları mukabilinde verilecektir.
4. Beyanname ile yapılan tespitten sonra dışarıdan gelip şehirde yerleşmiş olanlar oturdukları ve daimi kalacaklar yeri polise bildirmek suretiyle kartlarını alabileceklerdir.
5. Ağır işçiler, çalıştıkları müesseselerden alacakları ağır işçi belgelerini belediye fen dairesinden tasdik ettirmek sureti ile kartlarını değiştirebileceklerdir.¹²³⁶

Trabzon Belediyesi'nin yayınladığı bu ilanda ifade edildiği gibi artık şehrin belli başlı her mahallesinde ekmek dağıtan birer fırın olacak ve vatandaşlar kendi mahallelerinden ekmek temin edebilecekti. Böylece Trabzonlular şehrin bir ucundan diğer ucuna elinde karneyle dolaşmak mecburiyetinden kurtulmuştu. Ayrıca şehre misafir olarak gelenlerle ilgili de bir fırın tespit edilmiş ve bu fırının sadece misafirlere ekmek dağıtımını yapması kararlaştırılmıştır. Trabzon Belediyesi tarafından 1942 yılının Eylül ayında alınan kararlar dâhilinde şehirde ekmek dağıtımını yapacak olan fırınlar aşağıdaki listede gösterilmiştir.

Tablo 76: Trabzon'da Karneyle Ekmek Dağıtımını Yapan Fırınlar

Mahallesi	Fırın Sahibi
Çömlekçi	Nuri Ekmekçi
Çömlekçi	Eyüp Saral
Çömlekçi	İlyas Selimoğlu
İskenderpaşa	Fevzi Sabit
Gazipaşa	Halil Karaçengel
Boztepe	Yusuf Çolak
Yenicuma	Abdullah Aksu
Cumhuriyet	Hakkı Köremen
Bahçecik ve Erdoğan	Hamit Ataman
Kavakmeydan	Halit Okumuş
Hızırbey	Abbas Hamami
İsmetpaşa	Raif Akıntürk
Çarşı	Ali Aras
Kemerkaya	Şakir Ataman
Pazarkapı	Şevki Akıntürk
Misafir	Mustafa Albayrak
Eskihisar	Osman Yılmaz
Yalı Mahallesi	Vehbi Güner

Kaynak: YeniYol, 28 Ağustos 1942.

¹²³⁶ **YeniYol, 28 Ağustos 1942**

İkinci Dünya Savaşı yıllarında ekmeği karneyle almak zorunda kalan Trabzon halkı, 1942 yılının Eylül ayından itibaren yukarıda verilen fırınlardan bu ihtiyacını temin etmeye başlamıştı. Trabzon Belediyesi ekmek dağıtımı meselesini belli bir düzen içine soktukten sonra ikinci bir adım olarak aile ekmek karnesi uygulamasına geçmiştir. Bu yeni sisteme göre ailenin her bireyine ayrı ayrı karne vermek yerine bir adet aile ekmek karnesiyle ekmek dağıtımı yapılacaktı.¹²³⁷ Trabzon Belediyesi, bu yeni uygulama ile ilgili olarak kamuoyuna açıkladığı ilanda şu ifadeler yer alıyordu:

Belediye Riyasetinden:

1. Kasım ayından itibaren şehir dâhilinde aile ekmek kartı usulü tatbik edilecek ve bu kartlar halka, dağıtma birlikleri tarafından her ailenin nüfus adedine göre verilecektir.
2. Dağıtma Birliği'ne dâhil olmayanlara aile ekmek kartı verilmeyeceğinden bu güne kadar mahallesindeki Halk Dağıtma Birliği'ne yazılmamış olanlar derhal bu birliklere müracaat ederek kendilerini birliğe dâhil ettirmelidirler.
3. Her aile, Dağıtma Birliği'nden ekmek kartını geçen ay almış olduğu ekmek kartlarının dip kuponlarını vererek nüfus adedine göre alacaktır.
4. Şehre muvakkaten veya misafirlığe gelip de Dağıtma Birliği haricinde kalanlar ekmeklerini serbest fırınlardan alacaklardır.
5. 29 Ekim sabahından itibaren kart tevziine başlanacak ve 1 Kasım akşamına kadar tevziat devam edeceğinden keyfiyet sayın yurttaşlarımıza ilan olunur.¹²³⁸

Aile ekmek karnesi uygulamasına geçilmesinin ardından ekmek dağıtımı, eskiye oranla daha düzgün bir şekilde yapılmaya başlanmıştır. Bu arada Trabzon Belediyesi dışarıdan gelen ekmeklik hububatın temiz ve iyi öğütülebilmesi için elektrikle çalışan bir değirmen kurmaya karar vermiş, bu değirmen için lüzumlu olan taş ve kayış gibi malzemeler İstanbul'dan getirtilmiştir.¹²³⁹

¹²³⁷ **Halk**, 29 Birinciteşrin 1942

¹²³⁸ **Yeniyol**, 29 Birinciteşrin 1942

¹²³⁹ **Yeniyol**, 23 Birincikanun 1942

1942 yılını fırınların önünde ellerinde karnelerle ekmek bekleyerek geçiren Trabzonluların kaderi, 1943 yılında da değişmemiştir. Sürekli gündeme gelen suiistimal iddiaları, vaktinde gelmeyen unlar, ekmek vermeyen fırınlar artık gündelik yaşamın bir parçası haline gelmiş ve savaşın son günlerine kadar devam etmiştir.

3.4.2. Savaş Yılları Boyunca Trabzon'un Mısır İhtiyacı

Trabzon, dar bir tarım arazisine sahip olduğu için bazı tarım ürünlerini dışarıdan ithal etmek zorunda kalıyordu. Her ne kadar başta fındık olmak üzere fasulye, patates ve sadeyağ gibi hayvan ürünlerinin ihtiyaçtan fazlası diğer memleket ve şehirlere sevk edilmekte ise de Trabzon'da halkın başlıca gıda maddesini teşkil eden mısır, topraksızlık yüzünden ihtiyacı karşılayamıyordu.¹²⁴⁰ Bu durum İkinci Dünya Savaşı'nın yaşandığı günlerde daha da büyük bir sorun haline gelmiştir. Bu süreçte gerek mısırın ithal edilmesinde gerekse de şehre gelen mısırın dağıtılmasında oldukça büyük sıkıntılar yaşanmıştır. Zira 1939 öncesinde şehre gelen mısır dağıtma görevi Ziraat Bankası'na aitti. Fakat savaş patlak vermeden kısa bir süre önce 1 Nisan 1939'da mısır dağıtım vazifesi Ziraat Bankası'yla birlikte Fındık Tarım Satış Kooperatifine verilmişti.¹²⁴¹ Halkın temel besin maddesi olan ve savaş yıllarında önemi daha da artan mısır dağıtımında ilk günlerde büyük bir problem yaşanmamıştır. Zira Kooperatif ilk 25 gün zarfında 685.000,¹²⁴² bir aylık toplamda ise 950.000 kilo mısır dağıtımını yapmış ve bu suretle 50 köyün mısır ihtiyacı giderilmiştir.¹²⁴³ 17 Ekim 1939'da yıllık kongresini düzenleyen kooperatifin faaliyet raporlarında ifade edildiğine göre Nisan-Ekim arasında iki milyon kiloya kadar mısır ucuz fiyatla halka dağıtılmıştı.¹²⁴⁴

Savaşın başladığı 1939 yılını Kooperatifin gayretli çalışmalarıyla mısır buhranı yaşamadan atlatan Trabzon halkı, 1940 yılından sonra mısır temini konusunda büyük güçlükler çekmiştir. Yaşanan bu durum ile ilgili olarak Üçüncü Umum Müfettişlik tarafından Başvekâlete gönderilen bir yazıda, Trabzon'un yıllardan beri mısır ihtiyacını karşılamakta zorlandığı ifade edilmiştir. Nazif Ergin imzasıyla gönderilen yazıda belirtildiğine göre bu sorun, savaş yıllarında uygulanan politikalar nedeniyle iyice

¹²⁴⁰ **Yeniyol**, 29 Birinciteşrin 1941

¹²⁴¹ **Yeniyol**, 8 Nisan 1939

¹²⁴² **Halk**, 25 Nisan 1939

¹²⁴³ **Yeniyol**, 29 Nisan 1939

¹²⁴⁴ **Yeniyol**, 18 Birinciteşrin 1939

derinleşmişti. Zira 1940'tan beri hükümetin bazı maddelere el koyması, vilayet dâhilinde en basit ifadeyle açlık veya bir başka ifadeyle kıtlık yaşanmasına neden olmuştu.¹²⁴⁵

Bu arada şehrin mısır ihtiyacını gidermeye çalışan Fındık Tarım Satış Kooperatifi'nin uyguladığı politikalar da halkın tepkisini çekmeye başlamıştı. Zira Kooperatif, kendi ortaklarına mısır dağıtımı hususunda kolaylıklar gösterirken Kooperatife üye olmayan vatandaşlara sadece peşin para ile mısır dağıtıyordu. Dönemin şartları gereği peşin parayla alım yapamayan köylüler, mecburen kooperatife üye olmaya başlamıştı. Aynı günlerde Trabzon'a mısır getirterek dağıtım yapan kurumlardan biri de Ziraat Bankasıydı. Banka 1940 yılında kooperatifle işbirliği yaparak getirttiği yüklü bir miktarda mısırı dağıtacağını ilan etmiştir. Fakat mısır almak isteyenlerin aşağıdaki şartları yerine getirmesi gerekiyordu:

1. Trabzon merkez Ziraat Bankası şubesi mıntıkasında mevcut kredi kooperatifleri ortaklarından fındık müstahsilleri ile satış kooperatifleri ortaklarına satış kooperatifleri birliği tarafından avans verileceğinden bu gibilerin Ziraat Bankası'na müracaat etmeleri
2. Ziraat Bankası'ndan istikraz ettiği paraları vadesinde ödememiş olan kimselere mısır verilmeyeceği
3. 1936-37-38 ve 1939 senelerinde tevzi edilen mısır avanslarının baliğinin 4/3'nü 1 Mayıs 1940 tarihine kadar ödemeyenlerin dahi mısır avansından istifade edemeyecekleri
4. Kredi istemeyen veya kredi hakkı olmayan köylülere de peşin ile mısır satışı yapılacağı
5. Ziraat Bankası'ndan bu şekilde mısır avansı almak veya peşin para ile mubayaa etme imkânına sahip olanların köy ihtiyar heyetlerine müracaat ederek bankanın yapabileceği kredi haddini geçmemek ve peşin para ile mısır alacakların aile efradına yetecek dereceyi geçmemek üzere ihtiyaçlarını bildirmeleri ve bu ihtiyaçların bir cetvel halinde nihayet 23 Mayıs 1940 tarihine kadar bankaya göndermeleri gerekmektedir. Bu tarihe kadar tespit edilecek ihtiyaçlara göre mısır

¹²⁴⁵ “Üçüncü Umum Müfettişliğin Zirai Durumu Hakkında Hazırlanan Rapor” **BCA**, 030.10./71.468.14

mübayaa ve celp edileceğinden bundan sonraki müracaatlar kabul edilmeyecektir.¹²⁴⁶

Her aileye yaklaşık 50 kilo mısır dağıtan Ziraat Bankası'nın bu faaliyeti, hemen herkes tarafından takdir görse de köylünün ihtiyacını tam olarak karşılamıyordu.¹²⁴⁷ Ayrıca eski döneme ait borcu bulunanlara mısır verilmemesi de ayrı bir sorun olarak karşımıza çıkmaktaydı. Aynı problem 1941 yılında da görülmüş, Ziraat Bankası ve Kooperatif, mısır dağıtımını yaparken önceki döneme ait borcu olanlara mısır vermeyeceğini ilan etmişti. Ancak gerek arazi darlığından ve gerek 1940 senesinde yaşanan mahsul azlığından dolayı müşkül vaziyete düşen bir kısım üretici, mısır borçlarını ödeyememiş ve bu nedenle mısır alamamıştı.¹²⁴⁸ Mağdur olan vatandaşların vaki olan şikâyetleri üzerine harekete geçen Ziraat Vekâleti, mısır alamayan muhtaç köylülere yardımda bulunmaya karar vermiş ve bu yardımın Kızılay tarafından yapılması kararlaştırılmıştır. Bu suretle Kızılay genel merkezinden Trabzon şubesi emrine 300 bin kilo mısır gönderilmiştir. Şehre gelen bu mısırların dağıtımını Kızılay Başkanı İbrahim Okman, Ziraat Bankası Müdürü Ali Rıza Ergün ve Merkez Jandarma Komutanı Hakkı Koçağa yapmıştır.¹²⁴⁹ Bu sırada mısır dağıtımını işleriyle ilgili olarak basına bir demeç veren Vali Naci Kıcıman Kooperatifin, önceki yıllara ait borcunu ödeyememiş birkaç ortağın borçları yüzünden diğer ortaklara kredi açmadığını, birkaç kişi yüzünden birçok ortağın mağdur edildiğini ifade etmiştir. Ayrıca üreticilerin banka ile olan işlemlerde gereğinden fazla noter harcı alındığını dile getiren Kıcıman, bu meselelerin halledilmesi için var güçleriyle çalıştıklarını belirtmiştir.¹²⁵⁰

Vilayet dâhilinde mısır dağıtımını işini denetleyen ve bu konuda Ankara ile direkt temas kuran Trabzon Valisi Naci Kıcıman, 1941 yılında Trabzon ve kazalarının İaşe durumuyla ilgili ayrıntılı bir rapor hazırlayarak Ankara'ya sunmuştur. Raporda ilk olarak şehrin fiziki durumu ve nüfus yoğunluğu hakkında bilgiler veren Kıcıman, vilayet dâhilinde toplam 83.500 hektar arazinin ziraata elverişli olduğunu, aile başına 2-5 dönüm arazi düştüğünü, birçok ailenin toprak sahibi olamadıklarından ve toprağı olanların da çeşitli mahsul yetiştirmek zaruretinde kaldıklarından halkın yemeklik ihtiyacını temin eden

¹²⁴⁶ **Yeniyol**, 18 Mayıs 1940

¹²⁴⁷ **Yeniyol**, 1 Haziran 1940

¹²⁴⁸ **Yeniyol**, 12 Nisan 1941

¹²⁴⁹ **Yeniyol**, 7 Mayıs 1941

¹²⁵⁰ **Yeniyol**, 28 Haziran 1941

mısıra arazi tahsis edemediği ve bu yüzden her sene hariçten bir miktar mısır getirilmesi gerektiğini ifade etmiştir. Söz konusu raporda Trabzon ve kazalarında her yıl üretilen mısır miktarı hakkında bilgiler verilmiştir. Burada verilen bilgiler alt alta sıralandığında ortaya şu şekilde bir tablo çıkmaktadır.

Tablo 77: Trabzon’da Mısır Üretim ve Tüketim Miktarı

	Üretim miktarı (ton)	Tüketim Miktarı (ton)	Dışarıdan gelen (ton)
Merkez Kazası	1.800	3.000	1.200
Maçka	3.400	6.400	3.000
Vakfıkebir	7.600	12.600	5.000
Sürmene	8.000	12.000	4.000
Akçaabat	6.000	12.000	6.000
Of	13.000	15.000	2.000
Toplam	39.000	61.000	21.200

Kaynak: “Trabzon ve Kazalarında İaşe Sıkıntısının Önlenmesi Hakkında Trabzon Valisi Naci Kıcıman’ın Raporu”, **BCA**, 030.10/184.272.7

Adı geçen raporda verilen rakamlardan da açıkça görüldüğü gibi Trabzon’da üretilen mısır miktarı şehrin ancak 7-8 aylık ihtiyacını karşılıyor ve her sene en az 20 bin ton mısır dışarıdan getiriliyordu. Raporda bu konuyla ilgili olarak verilen bilgilere göre, mısır almak için gerekli olan paraya sahip olmayan çiftçiler çalışarak elde edeceği toprağı da olmadığı için her sene Nisan ayından itibaren hükümet makamlarına, Ziraat Bankası’na ve Tarım Kredi Kooperatiflerine müracaat ederek mısır talep etmek zorunda kalıyordu. Bu müracaatları karşılamak ve halkın iaşesini sağlamak amacıyla her sene üreticilerin maddi gücüne göre Ziraat Bankası ve Tarım Kredi Kooperatifleri tarafından mısır dağıtımı yapıldığı belirtilen raporda, buna rağmen gerek Ziraat Bankası’na ve gerek kooperatiflere borçlanmış olanların, borçlarını ödeyemedikleri belirtilmiştir. Raporda verilen bilgilere göre, 1941 yılı itibarıyla sadece Trabzon Merkez ile Maçka’da halkın Ziraat Bankası ve kooperatiflere 1,5 milyon lira borcu vardı. Adı geçen raporda, köylülerin borçların faizleri karşısında çaresiz kaldığı, bazı senelerde iaşe buhranını önlemek amacıyla Ziraat Bankası ve kooperatifin borç durumuna bakmaksızın mısır dağıtmak mecburiyetinde kaldığı, böylece borcun ister istemez çoğaldığı ve halkın maddi ve manevi ezildiği ifade edilmiştir. Trabzon Valisi Naci Kıcıman tarafından hazırlanan raporda, 1941 yılı Nisan ayına gelindiğinde Trabzon’da mısır kalmadığı dile getirilmiş ve ihtiyaç duyulan mısır miktarı hakkında bilgiler verilmiştir. Söz konusu raporda verilen bilgilere göre 1941 yılı Nisan ayı itibarıyla Trabzon ve kazalarının mısır ihtiyacı aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Tablo 78: 1941 Nisan Ayı İtibarıyla Trabzon’un Mısır İhtiyacı

	Mısıra İhtiyacı Olan Nüfus	Alınması Lazım Gelen Mısır miktarı(ton)
Merkez kazası	31.859	2.628 ton
Sürmene	40.000	3.600
Vakfikebir	30.000	2.250
Of	12.000	900
Akçaabat	22.022	1.343
Maçka	20.000	2.700
Toplam	155.881	13.221

Kaynak: “Trabzon ve Kazalarında İaşe Sıkıntısının Önlenmesi Hakkında Trabzon Valisi Naci Kıcıman’ın Raporu”, **BCA**, 030.10/184.272.7

1941 tarihinde kaleme alınan raporun son bölümünde şehirde devam eden yardım faaliyetleri hakkında bilgiler verildikten sonra, gelen yardımların ancak kısa süre için yeterli olduğu, esas olarak halkın alım gücünün artırılması lazım geldiği belirtilmiştir. Vali Kıcıman’a göre, şehrin ekonomik durumuyla ilgili bazı radikal kararlar alınmadığı müddetçe bu gibi sıkıntılar her yıl yaşanacaktı. Vali Kıcıman, raporun son kısmında Trabzon’un ekonomik manada kalkınması için el tezgâhlarıyla yapılan dokumacılığının yaygınlaştırılması, tütün işleme yerlerinin tesis edilmesi, deri sanayinin geliştirilmesi, kasaplık hayvanların kesilip satılması için soğuk hava deposunun inşası, demir sanayinin geliştirilmesi ve toprağı az olan köylülere belli bir plan dâhilinde toprak dağıtımı yapılması gerektiğini ifade etmiştir.¹²⁵¹

Trabzon Valisi Naci Kıcıman’ın 1941 yılında kaleme aldığı ve Ankara’ya gönderdiği rapora Ticaret Vekâleti tarafından verilen cevapta, 1941 yılı Temmuz ayında 1230 ton mısırın Karadeniz havalisine gönderildiği ve bu suretle Trabzon’un mısır ihtiyacının karşılandığından söz ediliyordu. Ticaret Vekili imzasıyla gönderilen yazıda, 1941 yılı yaz aylarında Trabzon ve çevresindeki 5 vilayetin mısır ihtiyacı için gönderilen vapurdan Ordu Vilayeti’ne sadece 75 çuval, Çoruh’a, 375 çuval verilmiş geri kalan mısırlar Giresun ve Trabzon’a bırakılmıştı. Yine 24-27 Temmuz 1941 günlerinde Giresun ve Trabzon’a 1000’er çuval daha mısır gönderilmişti. Ticaret Vekili’ne göre bu vilayetlerin

¹²⁵¹ “Trabzon ve Kazalarında İaşe Sıkıntısının Önlenmesi Hakkında Trabzon Valisi Naci Kıcıman’ın Raporu”, **BCA**, 030.10/184.272.7

mısır ihtiyaçları o günler için tamamen karşılanmıştı.¹²⁵² Vekâletin bu cevabına rağmen 1942 yılına gelindiğinde şehirdeki mısır buhranı tüm şiddetiyle devam ediyordu. Üstelik 1942 senesinde havaların tesiriyle fasulye ve patates üretiminde de büyük bir düşüş görülmüş ve bu suretle mısıra olan ihtiyaç ikiye katlanmıştı. Öyle ki yılın daha ilk günlerinde başlayan mısır buhranı sebebiyle yetkililer Şubat sonuna kadar şehre mısır verilemeyeceğini, bu 1 aylık süre zarfında nüfus başına ancak 5 kilo mısır dağıtılacağını ifade etmiştir.¹²⁵³ Yetkililerin bu ifadeleri yaşanan dramatik durumu açıkça gösteriyordu.

1942 yılında Trabzon'da görülen mısır darlığı ve buna bağlı olarak yaşanan gelişmeleri dile getiren Cemal Rıza Çınar, o günlerin Trabzon'unu şöyle tasvir etmiştir:

“Torbaları ve çuvaları ile en uzak mıntikalardan köylüyü şehre koşturan geçen seneki mısır buhranının açıklı tecrübelerini unutmak imkânsızdır. Köylünün mısırızsız kalma endişesi kadar şehir halkının ekmeksiz kalacağı korkusu da geçmedi. Geçen yıl fırtınalar yüzünden 11 gün gecikme ile Trabzon Limanına vapur gelmişti. Ve bu süre içersinde Kop Geçidi de kapalıydı. Erzurum yolundan istifade edilemiyordu. Kara ve deniz yolları kapalı ve un stoku bulunmayan bir Trabzon ne hale gelecekti... Bu sene patates ve fasulye az olmuştur. Vilayetin mısır ihtiyacı 12-13 milyon kilo kadardır. Hâlbuki bu yıl fasulye ve patates azlığından bu ihtiyaç 16-17 milyona çıkmıştır. Trabzon'da mısır eksikliğini hissedilmemesi için bu rakam göz önünde bulundurulmalıdır. 350 ton veya 2 milyon veya 5 milyon ton, 17 milyon yanında o kadar ehemmiyetli sayılmaz.”¹²⁵⁴

İkinci Dünya Savaşı yıllarında tıpkı ekmek karnesi dağıtımında görüldüğü gibi mısır dağıtımı konusunda da bazı yolsuzluk iddiaları gündeme gelmiştir. İlk olarak 22,5 ton olarak ifade edilen fakat tahkikatın genişletilmesiyle 170 ton mısırın usulsüz olarak dağıtıldığı iddiasıyla başlatılan soruşturma sonunda, Vilayet İaşe Kâtibi Ragıp Bey işten el çekirilmiştir.¹²⁵⁵

1942 senesi, Trabzonlular için mısır bulmanın neredeyse imkânsız olduğu bir yıl olarak tarihe geçmişti. Bu durum karşısında yerel makamlar da zor duruma düşüyor, bir yandan vatandaşlara durumu açıklayıp diğer yandan da Ankara'yla temasa geçerek acil olarak mısır gönderilmesini istiyorlardı. Bu taleplerden biri olan ve Trabzon Valisi Naci Kıcıman tarafından gönderilen yazıda, Trabzon'a tahsis edilen mısırın 520 ton olarak belirlendiği, eğer bir daktilo hatası yoksa 520 ton mısırın Nisan sonuna kadar yani vilayetin ancak 2 haftalık ihtiyacını giderebileceği ifade edilmiştir. Adı geçen yazıda verilen bilgilere göre Trabzon halkı, 1941 yılında görülen ve şehirde korkunç kıtlık yaşanmasına

¹²⁵² **BCA**, 030.01/84.528.2

¹²⁵³ **Halk**, 13 Ocak 1942

¹²⁵⁴ Cemal Rıza Çınar, “Trabzon'un Mısır Derdi”, **Yeni Yol**, 28 İkcikanun 1942

¹²⁵⁵ **Halk**, 2 Haziran 1942

neden olan mısır buhranının şokunu atlatamamıştı. Halk, bir sonraki yıl neler yaşanacağı konusunda endişe duyuyordu. Vilayetçe Ankara'ya gönderilen bu yazıya verilen kısa cevapta, Trabzon'da stok halinde olan 185 ton mısırın, ekmeklik olarak sarf edilmesi gerektiği ayrıca 24 Mart 1942 tarihinde Kadeş Vapuru ile Samsun'dan 100 çuval ekstra un ve 600 çuval mısırının Trabzon'a sevk edildiği bildirilmiştir. Başvekâlet tarafından Trabzon'a gönderilen yazının son kısmında Trabzon'un hububat ihtiyacının yakından takip edildiği bildiriliyordu.¹²⁵⁶

Gerek yerel makamların ve gerekse de Ankara'nın tüm gayretlerine rağmen 1940-1943 yılları arasında Trabzon'da, büyük bir kıtlık yaşanmıştır. Yaşanan buhranın boyutları o kadar büyüktü ki bu üç yıllık süre zarfında un veya mısır yüklü bir vapurun limana gelişi, şehrin en önemli gündem maddesi haline geliyordu.

3.4.3. Kışlık Yakacak ve Bez Sorunu

İkinci Dünya Savaşı yılları boyunca Trabzon piyasasında fındikkabuğu, odun ve kömür gibi kışın ısınmak için kullanılan maddeleri bulmak hemen hemen imkânsızdı. Zira geniş bir fındık üretim sahasına ve ormanlık araziye sahip olmasına rağmen dışarıdan odun ve fındikkabuğu ithal etmekte zorunda kalan¹²⁵⁷ Trabzonlular, savaş yılları içinde bu ihtiyaçlarını gideremez duruma gelmişlerdi.

Trabzon halkının kışın yakacak olarak kullandığı maddelerin başında fındikkabuğu geliyordu. Fındikkabuğunun Trabzon halkı için sağladığı faydaları şu şekilde sıralamak mümkündür:

1. Halk için en mükemmel yakılacak bir maddelerinden biriydi. Kolaylıkla yanar ve diğer yakacakları da iyi yakardı. Sıcaklığını uzun müddet muhafaza ederdi.
2. En ucuz yakacak maddelerindendi.
3. Her yıl ormanlardan 7 milyon ton odunluk ağacın kesilmesine ve yakılmasına yani 1000-1200 dekar orman sahasının azalmasına mani oluyordu.

¹²⁵⁶ “Trabzon’un Ekmeklik Hububat İhtiyacının Temini Konusunda Trabzon Vilayeti’nden Gönderilen Yazı”, **BCA**, 030.10/185.273.12

¹²⁵⁷ Trabzon’da 1933 yılında 300 bin lira değerinde fındikkabuğu ve 2,5 milyon ton odun ithal edilmiştir. **Trabzon’un 1933 Yılı Umumi İktisadi Faaliyetini Gösterir İstatistikler..** s. 6-9

4. Trabzon’da hayatı ucuzlatan maddeler arasındadır.
5. Kışın fukarayı koruyan ve sevindiren bir maddeydi.
6. Yapısında azot, fosfor, potas gibi maddelerin bulunması itibarıyla toprağı besliyordu. Zira fındıkkabuğunun içinde bulunan azot, fosfor, potas, kireç ve diğer kimyevi maddeler öğütüldükten sonra toprağı atılırsa en mükemmel bir gübre olurdu. Bu suretle de toprağı ıslah ediyordu.¹²⁵⁸

Trabzon halkının gündelik yaşam içinde en fazla ihtiyaç duyduğu maddelerden biri olan fındıkkabuğı, şehir içindeki fındık kırma fabrikaları ve Giresun mıntıkasından temin edilirdi. Her ne kadar Trabzon’da 15’e yakın fındık kırma fabrikası olsa da buradan elde edilen kabuklar halkın ihtiyacını karşılamıyordu. Bu sebepten ötürü Trabzonlular, genellikle Giresun’dan fındıkkabuğı getirtmek zorunda kalıyordu.¹²⁵⁹

Trabzon halkı savaşın ilk günlerinde fındıkkabuğı temininde, nispeten bir sorun yaşamamıştır. Bu durum, fındık ihracının aniden durmasından ileri geliyordu. İhracatın kesilmesiyle elde kalan fındıkların çoğu fabrika depolarında satılmayı beklerken, fındıkkabuğı fiyatları da fazla yükselmemişti. Fakat 1940 yılına gelindiğinde fındıkkabuğı konusunda bazı sıkıntılar yaşanmaya başlamıştı. Bu durumun önüne geçmek isteyen Trabzon Belediye’si, fındıkkabuğunu kendi gözetimi altında 25 kuruşa satma kararı almış, bu karar gereğince aşağıda yazılı fabrikalarda satışa başlanmıştır:

Tablo 79: 1940 Yılında Trabzon’da Fındık Kabuğı Satışı

Gün	Satış Yapılacak Fabrika
Pazartesi	Kooperatif, Ali Paşa, Ali Kâhya
Salı	Hüseyin Avni Sağıroğlu, P.P.Danielsen
Çarşamba	Mustafa Civelek, Hüsnü Albay
Perşembe	Sağıroğlu
Cuma	Hüsnü Albay
Cumartesi	Mehmet Hazar, Yanlıoğlu, Ekrem Ogan

Kaynak: Yenyol, 11 Birincikanun 1940

¹²⁵⁸ **Halk**, 26 Birincikanun 1935

¹²⁵⁹ Özellikle kış aylarına girildiği dönemde çokça aranan fındıkkabuğı üzerinde büyük oyunlar oynanırdı. Mesela 1934 yılı Eylül ayında 20-25 kuruşa satılan kabuklar, havaların soğumasıyla birlikte aniden 30 kuruşa fırlamıştı. Üstelik elinde çuvalıyla fabrika kapılarına giden vatandaşlara, perakende satış yapılmadığı gerekçesiyle fındıkkabuğı verilmiyordu. **Yenyol**, 17 Eylül 1934

İkinci Dünya Savaşı yıllarında fındikkabuğu gibi diğer yakacak maddeleri olan odun ve kömürü bulmak da güçleşmişti. Zira 1942 yılında vilayete yapılan bir tebliğde birkaç yıldan beri resmi dairelerle bazı evlerde yakılmakta olan maden kömürünün artık Trabzon'a gönderilmeyeceği ifade edilmişti. Buna sebep olarak da naklinin zorluğu ve maliyetinin yüksek oluşu gösterilmişti. 1942 yılında kömürden mahrum kalan Trabzonlular onun yerini odunla doldurmaya çalışmıştı. Fakat bu dönemde odun bulmak ve satın almak da büyük bir maharet gerektiriyordu. Zira 1942 yılında Trabzon'un 10 milyon ton yakacak oduna ihtiyacı vardır. Dönemin yetkililerine göre bu miktarda odun vilayet içindeki ormanlardan temin edilemezdi. Oysa cumhuriyetin ilk yıllarında merkez ormanları ile Maçka, Hamsiköy, Sürmene, Of ormanlarından önemli miktarda odun yakacak olarak kullanılırdı. Fakat 1940'lı yıllara gelindiğinde uygulanan yanlış politikalar nedeniyle bütün bu membalar kurumuş bir vaziyetteydi. Odun fiyatlarına sürekli narh müdahaleleri yapılması, sermaye ve kredi azlığı ve bu işle iştigal edenlerin sayılarının azalması nedeniyle odun, artık bulunması zor bir madde haline gelmişti. Öyle ki yaz aylarında 3,5 kuruş olan odun fiyatı, kışın neredeyse iki katına çıkıyordu.¹²⁶⁰

Odun fiyatlarının yükselmesinin bir diğer nedeni de yerel makamların bu konuda uyguladıkları yanlış uygulamalardır. Zira 1941 yılında Trabzon Belediyesi oduna, 1,5 kuruş narh koymuş fakat bu narhı hiçbir zaman uygulamamış aynı yıl odunlar 3-4 kuruş arasında satılmıştı. Bu deneyime rağmen Belediye 1942 yılı için 2 kuruş narh fiyatı belirlemişti. Konulan narhların yeterli denetimler yapılmadığı için uygulanamadığını gören Trabzon halkı, şehirde yaşanan odun sıkıntısından Belediye'yi sorumlu tutuyordu.¹²⁶¹ Ayrıca bu dönemde uygulanan bir dizi gereksiz prosedür gereği, yakacak temin edilemiyordu. Mesela eskiden beri şehrin odun kömür ihtiyacının karşılandığı Yomra mıntıkasındaki ormanların, mevcut Orman Kanunu'nun belirttiği şartları taşımaması nedeniyle burada ağaç kesimi yapılamıyordu. Bu konuda yapılan şikâyetlerin artması üzerine Trabzon Valisi Naci Kıcıman, ormanlık alandan kesim yapabilmek için köy ihtiyar heyetlerinin verecekleri parasız şahadetnamenin yeterli olacağını ifade etmiş ve bu suretle odun kömürü konusunda yaşanan sıkıntılar nispeten giderilmiştir.¹²⁶²

¹²⁶⁰ **Yeniyol**, 31 Temmuz 1942

¹²⁶¹ **Yeniyol**, 22 İkincikanun 1942

¹²⁶² **Yeniyol**, 10 Ocak 1945

İkinci Dünya Savaşı yıllarında Trabzon'da yaşanan odun buhranının nedenlerinden biri de nakliyyede yaşanan sıkıntılardır. Zira bu dönemde Trabzon merkezine gelen odunların büyük bir kısmı kaza ve civar vilayetlerden yelkenli kayıklarla getirilirdi. Oysa kayık yelkenlerinin eskimesi ve bezlerin piyasadan tedarik edilememesinden dolayı kayıklar çalışmıyordu. Kayığa oranla daha büyük vasıtalarla odun yükleyen yelkenliler ise benzin bulunamadığı için sefer yapamıyor bu suretle şehre odun getirilemiyordu.¹²⁶³ Gerek kazalardan ve gerekse de dışarıdan yeterince odun gelmediği için zor günler geçiren Trabzon halkına yardımcı olmak amacıyla Trabzon Halkevi, Kızılay ve Yardımsevenler Cemiyeti üyelerinden oluşan bir komisyon Tirebolu'dan 120 bin kilo odun satın alarak muhtaç durumda bulunan ailelere dağıtmıştır.¹²⁶⁴

Savaş boyunca Trabzon'da günlük hayatı olumsuz etkileyen unsurlardan biri de gaz ve benzin temini konusunda yaşanan sıkıntılardır. Zira savaşın patlak vermesiyle birlikte aniden piyasadan kaybolan bu maddelerin yokluğu ile ilgili olarak yaşanan durumu acil kodlu bir telgrafta Ankara'ya bildiren Üçüncü Umum Müfettiş Nazif Ergin, Müfettişlik mıntıkası içinde gaz ve benzin ihtiyacının çok sıkışık bir duruma geldiğini, Trabzon, Rize gibi vilayetlerin ancak birkaç günlük ihtiyacını karşılayacak derecede benzin ve gaz kaldığını ifade etmiştir.¹²⁶⁵

3.4.3.1.Manifatura ve Bez Buhranı

İkinci Dünya Savaşı yıllarında Trabzon'da yaşanan en önemli sıkıntılardan biri de bez buhranıydı. Trabzon'un en büyük ithalat kalemlerinden birini oluşturan hazır elbise, bez ve manifatura gibi maddeler, savaş yıllarında ithalata getirilen kısıtlamalar nedeniyle temin edilemediğinden bu konuda büyük sorunlar yaşanıyordu. Bu soruna çözüm bulmak amacıyla yerli üretimi artırmak isteyen hükümet, Trabzonluların bu konudaki maharetlerinden istifade etmek ve dokumacılığı geliştirmek amacıyla savaş yılları boyunca şehre sürekli el tezgâhları göndermiş ve bu tezgâhlar halka bedelsiz olarak dağıtılmıştı. Fakat bu tezgâhlarda yapılan üretim, şehrin ihtiyacını karşılamaktan oldukça uzaktı.

Bu dönemde Trabzon'da en fazla ihtiyaç duyulan maddelerden biri peştamaldı. Özellikle köylü kadınlar tarafından kullanılan peştamallar savaş öncesinde 70 kuruş

¹²⁶³ **Yeniyol**, 4 Ağustos 1942

¹²⁶⁴ **Yeniyol**, 31 İkincikanun 1942

¹²⁶⁵ **BCA**, 030.10/71.468.11

civarındayken savaş yıllarında 160 kuruşa kadar çıkmıştı.¹²⁶⁶ Fiyatlarda görülen bu anormal durum karşısında harekete geçen Trabzon Belediye'si, 90/130 ebadındaki peştamallara 92 kuruş, 70/105 ebadındakilere ise 58 kuruş satış fiyatı belirleyerek fiyatları bir nebze olsun aşağıya çekmiştir.¹²⁶⁷ Bu suretle peştamal fiyatları normal seviyelere indirilse de şehirde görülen manifatura ihtiyacı giderilemiyordu. Yetkililerin Ankara'yla yaptıkları temaslarda sık sık dile getirdiği bu meseleye bir nebze çözüm bulmak amacıyla Ticaret Vekâleti 1943 yılında Trabzonlu Faik Rüştü ve Nihat Rüştü Bekiroğlu Firmaları aracılığıyla 5.651 metre kaput bezi, 35320 metre ham astar, 6067 metre basma, 2119 metre toprako ve 759 metre grizetten kumaşını Trabzon'a göndermiştir.¹²⁶⁸ 1944 yılında yine Ticaret Vekâleti vasıtasıyla şehre 24.962 metre kaput bezi gönderilmiş, gelen bezler birinci derecede dar gelirlilerle daha önce bez almayanlara beher metresi için 75 kuruştan dağıtılmıştır. Dağıtımda kişi başı 5 metre bez verilmesi kararlaştırılmış ve bir eve verilecek azami miktar 15 metre olarak sınırlandırılmıştır. Kaput bezleri Kemeraltında Ahmet Aybay, Paşa Hamamı karşısında İbrahim Kerimoğlu, Kunduracılar Caddesi'nde R.Kazım Karaalioğlu ve Semercilerbaşı'nda Mehmet Karahasan Ticarethanelerinde satışa sunulmuştu.¹²⁶⁹

Trabzon'da manifatura ve bez gibi maddelerin dağıtımını üstlenen Sümerbank Yerli Malları Satış Mağazası, bu dönemde kumaş almak için gelen vatandaşlarla dolup taşıyordu. Sümerbank yetkilileri, halkın mağazada izdiham yaratmaması için 1945 yılında yapılacak kaput bezi dağıtımını çeşitli mağazalar vasıtasıyla yapmıştır. Bankanın bu konuyla ilgili verdiği ilan şu şekildeydi:

“Mağazamızın bulunduğu belediye çevresi il makamınca bastırılan mağazamızın rumuz ve kaşesini taşıyan numaralı kuponlar mukabilinde nüfus başına beşer metre basma veya kaput bezi dağıtılacaktır. İhtiyaç sahipleri bunlardan her hangi bir çeşidi seçmekte serbesttir. Dağıtıma 1 Aralık 1945'den itibaren başlanacak ve bütün vatandaşlar bu dağıtımdan faydalanacaktır. Dağıtım, şehrin değişik semtlerindeki aşağıdaki adresleri yazılı manifaturacı bayilerimizden alınacaktır. Dağıtım Birlikleri'nden alınacak kuponun bizzat hamili olan her vatandaş kuponu ve bedeli mukabilinde bu mağazalardan istihkakını bir ay içinde şahsen alabilecekleri ilan olunur.”

Verilen bu ilanda söz edilen mağazalar aşağıdaki listede gösterilmiştir.¹²⁷⁰

¹²⁶⁶ **Halk**, 9 Birinciteşrin 1942

¹²⁶⁷ **Yeniyol**, 29 Birinciteşrin 1942

¹²⁶⁸ **Halk**, 31 Kasım 1943

¹²⁶⁹ **Halk**, 25 Şubat 1944

¹²⁷⁰ **Yeniyol**, 1 Aralık 1945

Tablo 80: Sümerbank’a Bağlı Olup Manifatura Dağıtımı Yapan Mağazalar

1. Mustafa Karanis, Semercilerdibi
2. İbrahim Özen, Semercilerbaşı
3. Mustafa ve Kazım Erdem, Semerciler
4. Ali Rıza Öner, Semerciler
5. Ali Saka, Paşa Hamam Sokak
6. Hamit Tanrıkulu, Kunduracılar Cad.
7. Mustafa ve Kazım Erdem, Semerciler
8. Kasım Şahiner, Semercilerdibi
9. Ali Kemal Aytaç, Kunduracılar Cad.
10. Faik Kantarcıoğlu, Kemeraltı
11. Temel Nücumi Göksel, Kunduracılar Cad.
12. Hasan Akyüz, Semercilerdibi
13. Ali Sağlam, Paşa Hamam Sokak
14. Cahit Aytuğ, Semercilerdibi
15. Osman Karanis, Sipahi Pazarı
16. Hasan Tahsin Karanis, Kemeraltı
17. Ziya Konut, Paşa Hamam Sokak
18. Mehmet Salih Pulatkan, Kemeraltı
19. Nazım Demirci, Kunduracılar Cad.
20. Emin Arif Sağlam, Kemeraltı
21. Abdullah Bölükbaş, Kemeraltı
22. Emin Hasan Sağlam, Paşa Hamam Sok.
23. Şükrü Üçüncü, Balık Pazarı
24. Ruhat Karalı, Kunduracılar Cad.
25. Hamit Abdullahoğlu, Kunduracılar Cad.
26. Osman Karamustafa, Kunduracılar Cad.
27. Mehmet Salih Özer, Kunduracılar Cad.
28. Seymen Sait Ali, Kunduracılar Cad.
29. Faik Harunoğlu, Kunduracılar Caddesi
30. Osman Nuri Alemdağ, Kunduracılar Cad.

Kaynak: Yenyol, 1 Aralık 1945

3.4.3.1.1. Kefenlik Bez Meselesi

Savaş yılları boyunca Trabzon’da derin izler bırakan sorunlardan biri de kefenlik bez temini meselesiydi. Özellikle uzak köylerde ölümlerini kefenlemek için şehre gelen ve Sümerbank Mağazası’nda saatlerce beklemek zorunda kalan ve bulabilirse bez alıp tekrar 5-6 saat yolculuktan sonra köyüne dönen insanların durumu, savaşın Trabzonlulara yaşattığı en acı hatıralardan biriydi. Bu dönemde Trabzon halkının yaşadığı dramatik durumu tasvir eden yazar Nesip Yağmurdereli şu ifadeleri kullanmıştı:

“Cumartesi ve Pazar günleri ölenlere şehirde kefenlik bez bulunmuyor. Çünkü bu günlerde yerli mallar pazarı kapalıdır ve başka bir yerde de bez bulmak ya mümkün değildir veya çok güçtür. Bu takdirde ölünün, kefenlik bez tedariki için Pazartesiye kadar beklemesi icap

etmektedir. Kefenlik bez vaktinden evvel tedarik edilecek bir şey değildir ki bunun ihtiyatı olabilsin. Yerli mallar pazarının her şeyden evvel bir ticarethane olduğu için tatil günlerinde diğer resmi daireler gibi kapalı bulunması doğru değildir. Bu kapanış bir zaruret olarak kabul edilse bile bu gibi mühim bir ihtiyaçları karşılamak için bazı tedbirlerin alınması lazım gelmez mi? Mesela tatil günlerindeki ölüm vakalarında kullanılmak üzere belediyede veya başka mağazalarda ihtiyaten bir miktar bez bulundurmak hatıra gelebilen tedbirlerden biri olabilir. Zira ölüye kefen bulamamak masallanmış devirlerin hatırasıdır.”¹²⁷¹

Trabzon’da kefenlik bez temin etmek öylesine büyük bir sorun haline gelmişti ki savaşın sona erdiği 1947 yılında dahi bu sorun devam ediyordu. Üstelik Sümerbank’ın perakende satış şubesini kapatmasıyla iyice derinleşen bu sorun, halkı gerçekten zor bir durumda bırakıyordu.¹²⁷²

3.4.5. Karaborsacılık

İkinci Dünya Savaşı yıllarında Türkiye, dışarıdan mal ithal etmekte hayli sıkıntı çekmiştir. Zira 1939 yılında 92 milyonluk ithalat faaliyeti gerçekleştiren Türkiye, 1940 yılında 50, 1941 yılında ise 55 milyonluk ithalat yapmıştı.¹²⁷³ Türkiye gibi henüz sanayileşememiş ve tarımsal üretim sayesinde ayakta kalan ve bu sebeple temel ihtiyaçlarını dış piyasalardan temin etmek zorunda olan bir ülke için bu durum sınır tanımaz bir vurgunculuğu da beraberinde getirmişti. Piyasada arz ve talep dengesinin alt üst olması, bazı malların (un, şeker, zeytinyağı, pirinç) hemen hiç bulunamaması gibi olaylar, zihinlerde Birinci Dünya Savaşı yıllarının acı deneyimleriyle birleşince halk, her türlü mala hücum etmiş erzak ve eşya saklamaya çalışmıştır. Bütün bunlar savaş süreci boyunca piyasalara müdahale ederek inhisar maddeleri üzerinde doğrudan fiyat politikası belirleyen CHP Hükümetleri’nin enflasyonist eğilimleri artıran zam yapma politikasıyla birleşince bundan yararlanmak isteyen fırsatçı tüccarlar da malını saklayarak yüksek fiyatla piyasaya sürmeye kalkmıştır. Böylece karaborsa (ihtikâr) ortaya çıkmıştır.¹²⁷⁴

Savaşın başlamasının hemen ardından bulaşıcı bir hastalık gibi bütün ülkeye yayılıp toplum üzerinde baskı unsuru haline gelen karaborsa faaliyetlerinin önüne geçmek amacıyla hükümet, 3780 sayılı ve 18 Ocak 1940 tarihli *Milli Korunma Kanunu*’nu çıkartmıştır. Kanun, fevkalade hallerde iktisat ve millî müdafaa bakımından İcra Vekilleri

¹²⁷¹ **Yeniyol**, 21 Kasım 1945

¹²⁷² **Halk**, 20 Ocak 1947

¹²⁷³ **Türkiye İstatistik Kurumu İstatistik Göstergeler 1923–2008**, Ankara: TÜİK Yayınları, 2009, s.475

¹²⁷⁴ Hasan Çetin, **İkinci Dünya Savaşı Sürecinde Türkiye’nin Sosyo-Ekonomik Durumu (1939-1945)**, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Uludağ Üniversitesi Tarih Anabilim Dalı, 2007, s. 93

Heyetine gösterilen şekil ve şartlar dairesinde vazife ve salâhiyetler vermiştir. Kanunda fevkalade hallerin sınırı oldukça geniş tutulmuş ve bunlar,

A - Umumî veya kısmî seferberlik,

B - Devletin bir harbe girme ihtimali,

C - Türkiye Cumhuriyetini de alâkalandıran yabancı devletlerarasındaki oluşacak savaş hali olarak zikredilmiştir.¹²⁷⁵

26 Ocak 1940 tarihinde Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe giren ve savaş yılları boyunca uygulanan Milli Korunma Kanunu, hükümete ekonomik hayatı düzenleyici olağanüstü nitelikte yetkiler veriyordu. Fiyat denetimi ve tespiti, zorunlu hallerde tarım ürünlerine bedeli ödenerek el koyma, ithalat ve ihracatta satış şartlarını belirleme ve halkın ihtiyacı halinde iktisadi ve ticari faaliyetlerde bulunmak üzere devlet müesseseleri kurma ve yönetme bu yetkilerden bazılarıydı.¹²⁷⁶ Milli Korunma Kanunu’na riayet etmeyenler, 1939 yılında meclise sunulan ve oldukça sert hükümler içeren Men-i İhtikâr Kanunu’nda belirtilen Men-i İhtikâr Mahkemelerinde yargılanacaktı. Üstelik kararların süratle alınması için mahkeme, "cürm-ü meşhud" usulüne dayanılarak görülecekti. Daha sonradan Milli Korunma Mahkemeleri adını alacak bu mahkemelerde verilen cezalar idama kadar varabiliyordu.¹²⁷⁷

İkinci Dünya Savaşı yıllarında karaborsacılık eğilimlerinin en fazla görüldüğü vilayetlerden biri de Trabzon’du. Bu durum biraz da Trabzon’un özel şartlarından ileri geliyordu. Zira Trabzon’da ortalama olarak 9-10 milyon lira civarında ithalat yapılıyordu. Mısır, gaz, şeker gibi günlük yaşamın vazgeçilemez maddelerini dışarıdan temin etmek zorunda kalan Trabzon piyasası, savaş yıllarında ithalata yönelik kısıtlayıcı tedbirlerin uygulamaya konulmasıyla birlikte adeta yokluğa mahkûm olmuştu.

Trabzon piyasası savaşın patlak verdiği ilk günlerde Ankara’dan gelen bir tebliğle rahat nefes almıştır. Bu tebliğde Avrupa’da ki vaziyet dolayısıyla ülke genelinde gıda ve diğer bazı maddelerin fiyatlarında yükselme olduğu ve bu konuda ilgili dairelere derhal tahkik ve tetkik emrinin verildiği bildirilmiş, hükümetçe zamanında alınmış olan tedbirler

¹²⁷⁵ Babanzade Şükrü, “Milli Korunma Kanunu”, **İktisat Fakültesi Mecmuası**, 1, İstanbul 1939, s.322.

¹²⁷⁶ **T.C.Resmî Gazete**, 26 Kânun-ı Sâni 1940

¹²⁷⁷ M. Selçuk Özkan ve Abidin Temizer, “İkinci Dünya Savaşı Yıllarında Türkiye’de Karaborsacılık”, **Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi**, (2/9), 2009, s.323

sayesinde hiçbir yerde ne bugün ve ne de ileride gıda sıkıntısı yaşanmayacağı beyan edilmiştir. İhtikâr yapma amacıyla olan ve toptancılığa heves edenler ile lüzumsuz fiyat yükselten satıcıların, hükümet tarafından mütemadiyen takip edilerek en ağır cezalara çarptırılacağı ifade edilmiştir.¹²⁷⁸

Ankara'dan gönderilen bu bildiriden kısa bir süre sonra Trabzon'da karaborsa yapıp yapılmadığını araştırmak üzere bir ihtisas komisyonu teşkil edilmiştir. Komisyon şehir dâhilinde yaptığı incelemelerin sonucunda, Trabzon'da gıda, giyecek, içecek, yakacak, maddelerinin fiyatlarında en küçük bir artış görülmediği, dışarıdan gelen kahve, çay, demir ve kalay fiyatlarında beş-on kuruş kadar bir yükseliş sezildiği kanaatine varmış ve bu görüş önce yerel makamlara ardından da Ankara'ya bildirmiştir.¹²⁷⁹ Fakat komisyonun açıkladığı bu kararın hemen ertesinde yerel basında, şehirde karaborsacılık yapılmaya başlandığı yönünde haberler görülmeye başlanmıştır. Bu haberlerin içeriğine bakıldığında, Avrupa'dan getirilen ithal mallara 5 ila 10 kuruş arasında zam yapıldığı ifade ediliyordu. Haberde ifade edilen bu ilk zam dalgasından kısa bir süre sonra ikinci dalga gelmiş ve her türlü gıda, giyim vesair maddelerin fiyatı alabildiğine yükselmiştir. Ayrıca şehre dışarıdan gelen ithalat maddeleri bir kısım menfaatperest tüccar tarafından ileride fazla kâr elde etmek amacıyla saklanmaya başlamıştır.¹²⁸⁰ Şehirde kulaktan kulağa yayılan karaborsa dedikoduları karşısında harekete geçen yetkililer bu konuda derhal bir inceleme başlatmıştır. Yapılan inceleme sonucunda sabun fiyatlarında 60, pirinçte 100, mısırdan 20 para artış olduğu görülmüştür. Diğer yiyecek ve giyecek eşyaları üzerinde yapılan tetkiklerde olağanüstü bir vaziyet tespit edilmemiştir.¹²⁸¹

Görüldüğü gibi savaşın ilk günlerinde Trabzon piyasalarında yapılan incelemeler sonucunda şehirde karaborsacılık yapıldığı yönünde bir işarete rastlanmamıştır. Sadece bazı ithal maddeler üzerinde birkaç kuruşluk artışın yaşandığı ve geriye kalan mallarda herhangi bir fiyat artışı görülmediği ifade edilmiştir. Ancak yapılan bu değerlendirmelerin ne kadar yanlış olduğu, fazla değil birkaç ay sonra yaşanacak gelişmeler neticesinde anlaşılacaktır.

¹²⁷⁸ **Yeniyol**, 9 Eylül 1939

¹²⁷⁹ **Yeniyol**, 16 Eylül 1939

¹²⁸⁰ **Yeniyol**, 20 Eylül 1939

¹²⁸¹ **Yeniyol**, 23 Eylül 1939

Savaşın başlamasından birkaç ay sonra Trabzon piyasalarında fazla hissedilmeyen karaborsacılık, 1940 yılında hemen her yerde görülmeye başlanmıştır. Ve ilk önemli karaborsa, şeker üzerinde yapılmış şehir içinde şeker bulmak imkânsız hale gelmiştir. Yapılan denetimlerden de bir sonuç alınamayınca en son çare olarak Trabzon Valisi Osman Sabri Adal imzasıyla bir genelge yayınlanmıştır. Genel olarak şeker satışlarında fazla kazanç elde etme amacı güdenlerin çok ağır şekilde cezalandırılacağından söz edilen genelgede şu ifadeler yer verilmiştir:

“Piyasadaki Şeker Satışları Dolayısıyla Trabzon Vilayeti’nce Yayınlanan Beyanname”

- 1.Dün öğleden sonra piyasada şeker satın alma hususunda kâbil olmayan bir cereyan göze çarpmış ve bu hallin bugün dahi devam etmekte olduğu anlaşılmıştır.
- 2.İktisat Vekâleti’nden bugün alınan bir telgrafta, ajans ile de bildirildiği veçhile, görülen lüzum üzerine şeker satış fiyatına kiloda 10 kuruş zam yapılmasına karar verildiği ve 4 Mart gününden itibaren şeker şirketinin toptancı tüccarlara bu fiyat üzerinden satış yapılmasının tebliğ edildiği bildirilmiştir.
- 3.Toptancı şeker tüccarları şeker şirketinden yapacakları yeni mubayaalar üzerine ancak o zaman yeni fiyatla satışa başlayabileceklerdir. Binaenaleyh bugün şeker fiyatları üzerinde hiç bir değişiklik yoktur. Herhangi bir bahane ile eski fiyattan yukarı satış yapılamaz. Bu fiyattan fazlaya şeker almış olanlar derhal vilayete müracaat etmeleri lazımdır.
- 4.Halen elde bulunan şekerlere ait fiyatın yükseltilmesi, elde mevcut malların satılmak istenmemesi, mevcudu kalmadı bahanesi ile malların saklanması, fazla fiyata satmak düşüncesi ile malların her hangi bir suretle kaçırılarak depo edilmesi, muvazaa tariki ile malların elden çıkarılması, makbul bir sebep yok iken malların gümrükten çıkarılması, bu gibi maksatlarla propaganda yapılması kati suretle yasaktır.
5. Bu gibi yollara sapanlar hakkında derhal Milli Korunma Kanunu hükümlerinin tatbikine geçilecek ve lüzumuna göre 500 liradan 5000 liraya kadar ağır para cezası ile beraber iki seneden beş seneye kadar sürgün cezası ve malların müsaderesi yoluna gidilecektir.
- 6.Şeker alış verişinin birden bire çok genişlemiş olması dolayısıyla dünkü ve bugünkü şeker satışları, dikkat ve hassasiyetle takip olunmuş ve bu tür alış verişte bulunanlar hükümet tarafından aynı dikkatle tespit edilmiştir. Bundan dolayı malların muhtelif bahanelerle muhtelif yerlerde depo edilmesine şiddetle mani olunacaktır.
- 7.Şekerleme, şekerli maddeler, tatlılar, kahvehanelerdeki kahve ve çay fiyatları üzerine her hangi bir zam yapılması yasaktır. Muhterem halkımızın ve ticaret erbabının mutazarrır olmamaları için bu hususlara azami dikkat etmeleri tavsiye olunur.¹²⁸²

Trabzon Vilayeti tarafından yayınlanan bu genelgeye rağmen şeker satışlarında görülen karaborsacılığın önü alınamıyordu. Milli Korunma Kanunu’nun açık hükümlerine rağmen gerek toptancı ve gerekse de bakkallarda 1 kilo şeker dahi bulunamıyordu. Trabzonlular, toptancıların elinde şeker kalmamasını bir şekilde anlıyordu fakat bakkalların hiç birinde şeker bulunmamasına bir anlam veremiyordu.¹²⁸³ Bu işin açık bir ihtikâr anlamı taşıdığını düşünen yerel basın, “saklanan şekerler hala ortaya çıkmadı”

¹²⁸² **Yeniyol**, 6 Mart 1940

¹²⁸³ **Yeniyol**, 15 Eylül 1942

manşetleri atıyor ve yaşanan gelişmeleri çaresizlikle karışık mizahi bir temayla halka bildiriyordu.¹²⁸⁴

İkinci Dünya Savaşı yıllarında Trabzon'da en yoğun karaborsa yapılan maddelerden biri de ekmektir. Halkın temel ihtiyaç maddesi olan ekmeğin satış işlerini birinci derecede denetleyen Trabzon Belediye'si, bu durumun önüne geçmek maksadıyla ekmek satışlarına narh usulü getirmiştir. İlk olarak birinci nevi ekmeğin fiyatı 1 kuruş artırılarak 13,5 kuruşa ve ikinci nevi ekmeğin de 11,5 kuruşa satılmasına karar verilmiştir.¹²⁸⁵ Fakat zamanla bu usulün de işe yaramadığını yaşanan gelişmeler açıkça ortaya koyacaktı. Zira Belediye'nin sıkı takibatına rağmen şehirdeki birçok fırın, tespit edilen narha riayet etmiyor ve günün erken vakitlerinde ekmek satışlarını bitiriyordu. Ayrıca bazı fırıncılar daha önceden imal ettikleri ekmekleri zamanında satmayıp yüksek fiyatlarla halka satıyordu. Mesela 1942 yılında Gümüşhaneli Şükrü Özdemir adında bir şahıs, bir sepet içinde 60 ekmeği tanesi 36 kuruştan satarken mahallinde suçüstü yakalanmıştı.¹²⁸⁶

Bu dönemde ekmeğin yanı sıra zeytinyağı satışlarında da karaborsacılık yapılıyor yağlar bir süre depolarda bekletilip daha sonra el altından satılıyordu.¹²⁸⁷ Ayrıca şehir dâhilinde kalay olmadığı için tencere vesair kaplarını kalaylatmak zorunda bulunanlar zor durumda kalıyordu.¹²⁸⁸ Kalay yokluğu o kadar büyük bir ihtiyaç haline gelmişti ki kalaycılar, karaborsadan tedarik ettikleri kalayla bir kabı en aşağı 250-300 kuruşa kalaylıyordu. Bu durumdan etkilenen yoksul aileler yiyeceklerini muhafaza ettikleri tencere, tava gibi gereçleri kalaylatmaya yanaşmıyorlardı. Yiyeceklerini sağlıksız bir şekilde pişiren ve muhafaza eden halk, zamanla bu durumdan oldukça zarar görmüştü. Hatta Boztepe Mahallesi'nde oturan Değirmenci ailesine mensup 8 kişi kalaysız kaplarda yemek yedikleri için zehirlenmişti.¹²⁸⁹

Savaş yıllarında Trabzon piyasasında görülen karaborsa hareketleri daha çok dışarıdan ithal edilen ve az bulunan maddeler üzerinde yapıyordu. Bunlardan biri de tuzdu. Fiyatı üzerinde narh uygulanan ve devlet inhisarında bir madde olan tuzun

¹²⁸⁴ **Yeni Yol**, 18 Eylül 1942

¹²⁸⁵ **Yeni Yol**, 27 Birincikanun 1939

¹²⁸⁶ **Yeni Yol**, 6 Birinciteşrin 1942

¹²⁸⁷ **Yeni Yol**, 29 Temmuz 1944

¹²⁸⁸ **Halk**, 23 Haziran 1942

¹²⁸⁹ **Halk**, 2 Mayıs 1944

karaborsaya düşmesi Trabzon'da büyük şaşkınlık yaratmıştı.¹²⁹⁰ Tuzun yanı sıra kibrit,¹²⁹¹ suni gübre gibi diğer ithal maddeler üzerinde de sıkça karaborsacılık yapıyordu. Mesela Trabzon'un en temel ihtiyaçlarından biri olan ve genellikle Almanya ve İngiltere'den getirtilen suni gübreler savaş dolayısıyla ithal edilemiyordu. Bunun üzerinde birkaç esnaf bir araya gelerek Rusya'dan 30.000 çuval kimyevi gübre getirtmiş, fakat gelen gübrenin çuvalı 5,5 lira olduğu halde çiftçiye toptan 9 liraya yani yüzde elliden fazla bir kârla satılmıştı.¹²⁹² Bu dönemde karaborsa hareketleri görülen maddelerden biri de kahveydi. 1941 yılı kışında bir anda ortadan kaybolan kuru kahveler konusunda yapılan araştırmalarda kahvelerin bir kısım tüccar tarafından bire bir farkla gizli bir şekilde satıldığı anlaşılmıştı. Şehirde kahve bulunamaması nedeniyle kahvehaneler müşterilerine kahve yerine nohut veya arpa suyu içiriyordu.¹²⁹³

İkinci Dünya Savaşı sürecinde yurdun her yerinde olduğu gibi Trabzon'da da yoğun bir şekilde karaborsacılık yapılmış, Milli Korunma Kanunu'nun fazla etkili olmadığını gören Hükümet, 1942 yılında bu kanunun bazı maddelerinde değişiklik yapma gereği duymuştur. 3780 numaralı Milli Korunma Kanunu'nun bazı maddelerini değiştiren 4156 ve 4180 numaralı kanunlarla devlet, el koyma ve dağıtım işlerini etraflı bir surette ve kuvvetli müeyyidelerle tanzim etmiştir. Buna göre vali ve kaymakamlar, hükümetçe verilen emirlerin uygulanıp uygulanmadığını denetlemek amacıyla ev, mağaza, ticarethane, depo, dükkân, ambar, samanlık, vesair her türlü mal konulabilen yerlerde arama yapabilmeye yetkili kılınıyordu.¹²⁹⁴ Ülkenin her yerinde görülen karaborsacılığa karşı daha etkin tedbirler almak amacıyla çıkarılan bu kanun ve yönetmeliklere rağmen Trabzon'da yasa dışı faaliyetler bir türlü önlenemiyordu. Mesela savaş yıllarında bulunması oldukça güç olan çimento, el altından alınarak belli kişilere satılıyordu. Oysa çimentonun dağıtım şekli çok önceden tespit edilmişti. İhtiyacı olan kişi çimentoyu nerede kullanacağını gösteren bir belge ile belediyeye başvurur, belediye fen heyeti inşaatı yerinde inceleyerek başvurunun doğruluğunu tespit ettikten sonra kişiye çimento verirdi. Hatta bir müddet sonra inşaatın yapılıp yapılmadığı, çimentonun nerelere sarf edildiği, başka bir madde karıştırılıp karıştırılmadığı ayrıca tetkik edilirdi. Fakat savaş yıllarında Trabzon'a gelen

¹²⁹⁰ **Yeniyol**, 6 İkcinciteşrin 1942

¹²⁹¹ **Halk**, 27 Ağustos 1943

¹²⁹² **Yeniyol**, 4 Mayıs 1940

¹²⁹³ **Yeniyol**, 8 Şubat 1941

¹²⁹⁴ **Halk**, 28 Nisan 1942

çimentolar gizliden gizliye hem de çuvalı 12,5 kuruşa satılıyordu. Üstelik bu tür hareketler resmi görevlilerin bilgisi dâhilinde yapılıyordu.¹²⁹⁵

Her türlü önleme rağmen bir türlü çare bulunamayan karaborsacılık hareketleri halk üzerinde olumsuz tesirler bırakıyordu. Bütün bunlar yetmezmiş gibi zorlukla ve el altından yüksek fiyatlarla elde edilen ürünlerin kalitesiz ve hileli oluşu ayrı bir sorun teşkil ediyordu. Mesela savaş yıllarında en fazla şikâyet konusu olan mevzulardan birisi de tereyağlarında yapılan hilelerdi. Yağın bozulmaması için içine az miktarda tuz karıştırılması gerekirken yağlarda haddinden fazla tuz mevcut olduğu görülmüyordu. Yağ üreticileri bunu yağın bozulmaması için değil 150 gram fazla yağ parası almak için yapıyordu. Yağın kilosunun 130 kuruşa satıldığı dikkate alınırsa bir kilo yağa karıştırılan 150 gram tuzun temin edeceği hileli ticaret, yağ üreticilerine cazip geliyordu.¹²⁹⁶ Ayrıca bu dönemde gazyağına su karıştırılması,¹²⁹⁷ ekmeklerin çiğ ve yabancı maddeler katılarak pişirilmesi,¹²⁹⁸ vapurlarda taşınan eşyaların çalınarak şehrin muhtelif bölgelerinde el altından satılması,¹²⁹⁹ alışlagelmiş olağan durumlar olarak görülmeye başlanmıştı.

3.4.6. Hayat Pahalılığı

İkinci Dünya Savaşı'nın Türk ekonomisi üzerinde yarattığı olumsuz tesirlerden biri de aşırı enflasyonun getirdiği hayat pahalılığıydı. Zira bu dönemde en temel maddelerden, lüks tüketime varıncaya kadar birçok maddenin değeri 3-4 kat artmış, bu artışlara karaborsa ve hileli satış yöntemlerinin eklenmesiyle günlük hayat çekilmez hale gelmişti. Hükümetin, Milli Korunma Kanunu'na dayanarak kurduğu Fiyat Murakabe Komisyonu dahi fahiş fiyat artışlarının önüne geçemiyordu.

Savaş sürecinde görülen bu durumun Trabzon'daki yansımalarına bakılacak olursa, savaş öncesinde dahi Trabzon'un diğer vilayetlere nazaran pahalı bir şehir olduğu görülür. Daha 1938 yılında yayınlanan bir gazete haberinde Trabzon'daki hayat pahalılığı konusunda şu değerlendirmeler yapılmıştır:

“...Geçen sene et fiyatları 20-25 kuruştı. Bu sene etin kilosu 60 kuruşa kadar yükselmiş ve halen 35 kuruştur. Yağ geçen sene 45, bugün ise 65-70 kuruştur. Pirinç 20-21 bu sene 25, sabun 25-28 bu sene 32, zeytinyağı 35-40 bu sene 43-47,5 kuruştur. Peynir geçen sene 12

¹²⁹⁵ **Yeniyol**, 24 İkinciteşrin 1943

¹²⁹⁶ **Yeniyol**, 8 İkincikanun 1941

¹²⁹⁷ **Yeniyol**, 16 İkincikanun 1941

¹²⁹⁸ **Yeniyol**, 9 Nisan 1941

¹²⁹⁹ **BCA**, 490.01/715.442.1

bu sene 16 kuruştur. Odunun kilosu geçen yıl 25 para bu sene 50 paradır. Kömürün kilosu geçen sene 100 para bu sene 4 kuruştur. Odun ve kömür fiyatları geçen seneye nazaran fahiş bir surette artmıştır. Diğer eşyalara gelince, geçen senelere nazaran her birinin kilosundaki fiyat farkları, Trabzon'da bir hayat pahalılığı mevcut olduğunu bariz bir şekilde ortaya koymaktadır.”¹³⁰⁰

Yazarın da ifade ettiği gibi Trabzon, hayat pahalılığının yoğun olduğu bir vilayetti ve bu durum biraz da Trabzon'un coğrafi konumuyla ilgiliydi. Zira şehre dışarıdan getirilen bir mal ya deniz, ya da Erzurum yoluyla gelebiliyordu. Fakat kış aylarında Erzurum yolunun kapanması, Karadeniz'de de seferlerin durması nedeniyle şehre mal girişinde büyük sıkıntılar yaşanır ve bu durum direkt olarak fiyatlara yansır. İkinci Dünya Savaşı yıllarına gelindiğinde ise Trabzon'da daha önceden var olan ve kronikleşmiş hale gelen bu sıkıntılar iyice artacak, savaş öncesine nazaran hemen her üründe büyük fiyat artışları görülecektir.

İkinci Dünya Savaşı yıllarında Trabzon piyasasında görülen fiyat artışlarından en fazla etkilenen ürün, halkın temek besin maddesi olan ekmektir. Esasen günümüzde “Trabzon Ekmeği” adıyla tüm Türkiye’de tanınan Trabzon ekmekleri, Cumhuriyetin ilk yıllarında oldukça kötü bir durumdaydı. Zira bu dönemde ekmeklerin içinden her türlü yabancı madde çıkıyor, bazen çiğ bazen de gramajı düşük bir vaziyette satılıyordu.¹³⁰¹ Savaşın patlak vermesiyle birlikte ekmeğin kalitesiyle ilgili yaşanan şikâyetler daha da çoğalırken ekmek fiyatları da büyük bir patlama yapmıştı. Bunun üzerine Trabzon Belediyesi, birinci nevi ekmeğin 13,5, ikinci nevi ekmeğin de 11,5 kuruşa satılmasına karar vermiştir.¹³⁰² 1941 yılında ekmek narhı 13,5 kuruşa çıkarılsa da,¹³⁰³ şehirdeki bazı lokantalarda ekmekler 20-25 kuruşa satılmaya başlanmıştır.¹³⁰⁴ Bu sırada ülkede buğday sıkıntısının başlaması ve Trabzon’a gelen buğday miktarının azalmasıyla birlikte 1943

¹³⁰⁰ **Halk**, 3 Temmuz 1938

¹³⁰¹ **Yeni Yol**, 10 Temmuz 1935. Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon ekmeğinin durumunu anlatan bir yazar şu ifadeleri kullanmıştır: “Bir zamanlar Karadeniz’in incisi diye anılan, şirinlik ve güzelliği ile tanınan Trabzon’un en tanınmış nesnelerinden biri de ekmeği imiş. Onun üstünlüğünü uzak ve yakın şehirlerde tanımayan, ah canım Trabzon ekmeği diye hasretle anmayan yokmuş. Fakat bütün bunlar bir zamanlar söylenen vaktiyle taşıdığı evsafiymiş o nesnenin. Günün Trabzon ekmeği hiç de böyle değilmiş. Birinci ekmek, yarı yarıya ikinci unla karıştı, harici denilen ikincinin 3/2’sini mısır unu teşkil ediyormuş. Ekmekler pişkin değilmiş. Temiz değilmiş. Fırınlara pis, ekmek yoğuranlar pis yani han pis hancı pismiş. Hamur üzerinde böcekler dolaşır, fareler oynasır. İnsan onun nasıl yoğrulduğunu ve devreler atlatıp geçitler aştığını bir görse yedi ceddine lanet eder. Tövbeyi bastırır, ağzına ekmek koymazmış. Pişme esnasında mikropların kırılacağı ileri sürülüyorsa da bu hareketin kat kat üstünde sıcaklığa dayanan mikroplar sayılamayacak kadar çokmuş. Genel sağlığı tehdit eden bu hale bir nihayet verilmeli, fırınlar sıkı ve müsamaha bilmeyen bir kontrol altında bulundurulmalıymış. Ve nihayet bu iş ne su kaldırır ne de ihmale gelirmiş. Bütün bunlar makul mütalaalardır. Haklı şikâyetlerdir.” **Yeni Yol**, 15 Şubat 1937

¹³⁰² **Yeni Yol**, 27 Birinci Kanun 1939

¹³⁰³ **Yeni Yol**, 4 Haziran 1941

¹³⁰⁴ **Yeni Yol**, 18 Mart 1942

yılının ilk günlerinde 30 kuruş civarında satılmaya başlanan ekmekler, aynı yılın yaz aylarında büyük bir artışla 94,5 kuruşa kadar fırlamıştı.¹³⁰⁵ Fakat bu anormal yükseliş fazla uzun sürmemiş ve birkaç ay sonra ekmek fiyatları tekrar 30-35 kuruş civarına inmiştir.¹³⁰⁶ Görüldüğü gibi savaşın ilk günlerinde 11-13 kuruş olarak belirlenen ekmek fiyatları bir ara 94,5 kuruşa kadar yükselse de daha sonra 34,5 kuruşa kadar inmiştir. Yani Trabzonlular 1931’de 13 kuruşa yediği ekmeği¹³⁰⁷, 1943 yılında 34,5 kuruşa, hem de ekmek karnesi karşılığında yiyebiliyordu. Savaş yıllarında ekmeğin yanı sıra diğer gıda maddelerinin de fiyatlarında astronomik bir artış yaşanmıştır. Yaşanan bu artışı daha açık bir şekilde ifade etmek amacıyla aşağıda verilen tabloda bazı gıda maddelerinin 1939 yılı Nisan¹³⁰⁸ ayı ile 1940 yılı Nisanı¹³⁰⁹ arasında fiyatları karşılaştırılmıştır.

Tablo 81: 1939 Nisan- 1940 Nisan Arasında Bazı Gıda Maddelerinin Fiyatları

Yiyecek Maddesi	1939 (Nisan Ayı)	1940 (Nisan Ayı)
Yağ	60-65 kuruş	100 kuruş
Et	30 kuruş	55 kuruş
Peynir	19 kuruş	70 kuruş
Zeytin	20 kuruş	35 kuruş

Kaynak: *Yeniyol*, 29 Nisan 1939, *Yeniyol*, 24 Nisan 1940

Tabloda 1940 yılı fiyatları üzerinden bir karşılaştırma yapılmıştır. Oysa 1940 yılı nispeten fiyatların makul seviyelerde kaldığı bir yıl olarak kabul edilmelidir. Zira 1942’ye gelindiğinde Trabzonlular yukarıda gösterilen fiyatları mumla arayacaktı. Örneğin tabloda gösterilen maddelerden biri olan et fiyatı 1942 yılında 80 kuruşa, havanın fırtınalı ve balığın az çıktığı günlerde 100-110 kuruşa çıkacaktı.¹³¹⁰ 1940 yılı fiyatı tabloda 100 kuruş olarak gösterilen yağın fiyatı savaşın ilerleyen günlerinde 370 kuruşa kadar çıkacaktı.¹³¹¹

Trabzon piyasasının genel görünümünü ortaya koyan bu fiyat artışlarına bakıldığında savaş yılları boyunca en fazla fiyat artışının 1942 yılında yaşandığı sonucuna varıyoruz. 1943 yılındaki bir gazete haberi bu tespitemizin doğruluğunu ortaya koymaktadır. Adı geçen haberde şu ifadeler yer verilmişti: “*Mesela geçen yıl etin kilosu 200-240, yağın 380-400, ekmeğin 94, patates 40-50, fasulye 35, ıspanak 40, kereviz 80, patlıcan tanesi 15-20 kuruşa satılıyordu. Hâlbuki bu yıl et 120, yağ 260, ekmek 34 kuruşa*

¹³⁰⁵ *Yeniyol*, 17 Temmuz 1943

¹³⁰⁶ *Yeniyol*, 14 Ağustos 1943

¹³⁰⁷ *Reklam*, 23 Mayıs 1931

¹³⁰⁸ *Yeniyol*, 29 Nisan 1939

¹³⁰⁹ *Yeniyol*, 24 Nisan 1940

¹³¹⁰ *Yeniyol*, 20 Birinciteşrin 1942

¹³¹¹ *Yeniyol*, 15 Nisan 1944

satılmaktadır.”¹³¹² Fiyatların en üst seviyeye ulaştığı 1942 yılında duruma müdahale etme gereği duyan Trabzon Belediyesi, piyasada satılan temel gıda maddeleri için belli bir kâr oranı belirlemiştir. Belediye’nin belirlediği kar hadleri aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Tablo 82: 1942 Yılı İtibarıyla Bazı Gıda Maddelerinde İçin Azami Kâr Haddi

Maddeler	Azami Kâr Haddi (yüzde)
Tereyağı	7
Zeytinyağı	7
Zeytin	10
Pirinç	7
Bulgur	7
Nohut	7
Mercimek	7
Buğday	7
Edirne beyaz peynir	10
Edirne kaşar peyniri	10
Kars kaşarı	10
Makarna	5
Buğday unu	7
Tuzlu iç yağı	5
Sabun	10
Arpa	5
Şeker	7
Şehriye	5
Kuru fasulye	5
Mısır	5
Mısır unu	4

Kaynak: Yeniyl, 29 Birinciteşrin 1942

Temel gıda maddelerinde yaşanan bu duruma ek olarak dönemin şartları gereği lüks tüketim ürünü haline gelen kahve, çay, benzin, yün gibi maddelerin de fiyatlarında büyük bir artış yaşanmıştır. Bu artış temelde ithalatta yaşanan sıkıntıdan kaynaklanıyordu. Zira ithal imkânı kalmayan bu maddeler aniden piyasadan çekilince buna paralel olarak fiyatları da yükseliyordu. Ayrıca lüks tüketimi sınırlandırıp azaltmak amacıyla sürekli vergi artışları yapılması nedeniyle bu maddelerin maliyetleri sürekli artıyordu. Mesela 1940 yılında çıkarılan 3828 numaralı kanunla bazı maddelerin tüketim vergileri artırılmış ve bazıları da yeniden bu vergiye tabii tutulmuştur. Şeker, çay, kahve, benzin, kauçuk, deri mamulleri, pamuklu ürünler, pamuklu hazır eşya, yün ve kıl iplikleri, bu maddelerden bazılarıydı.¹³¹³ Adı geçen maddeler içinde bulunması en zor olanı kahve ve çaydı. Zira 1941 yılına gelindiğinde Trabzon’da büyük bir kahve buhranı baş göstermiş, bin bir zorlukla getirilen

¹³¹² **Yeniyl**, 14 Ağustos 1943

¹³¹³ **Halk**, 31 Mayıs 1940

kahveler 250 gramlık paketler halinde satılmaya başlanmıştır.¹³¹⁴ Günler geçtikte kahve yokluğunun önü alınamadığı gibi fazla kazanç sağlamak isteyen tüccarlar gelen kahveleri yüksek fiyata satıyordu. Bunun üzerine 1942 yılında Ankara'dan gelen bir emirle ülke içindeki kahve ve çay stokunun tespit edilmesi kararlaştırılmış ve bu maksatla her nevi, çay, çiğ veya kavrulmuş kahve satışı yasaklanmıştır.¹³¹⁵ Aynı yıl, kahve-çay satışı ve dağıtımı vazifesi İnhisarlar İdaresi'ne verilmiş ve bu suretle piyasada bulunan bütün kahveler toplatılarak İdareye teslim edilmiştir.¹³¹⁶ Kahve ve çay satışlarını üzerine alan İnhisarlar İdaresi, Trabzon Vilayeti'ne gönderdiği bir tebliğde bu maddelerin satış fiyatlarını bildirmiştir. Gelen emre göre kahve ve çay fiyatları şu şekilde belirlenmişti:

Birinci sınıflarda: sade çay ve kahve 7,5 kuruş

İkinci sınıflarda: sade çay ve kahve 6 kuruş

Üçüncü sınıflarda: sade çay ve kahve 4 kuruş.¹³¹⁷

İnhisarlar İdaresi tarafından gelen bu tebliğin ardından şehir dâhilindeki kahvehane ve çay ocakları yukarıda gösterilen fiyatları aşmamak şartıyla faaliyetlerini sürdürmüştür. Fakat 1944 yılında kahve ve çay buhranı iyice arttığından İnhisarlar İdaresi tıpkı ekmeğin dağıtımında olduğu gibi kahve ve çay satışlarında da karne usulünü uygulamaya karar vermiş ve bu suretle 1944 yılı Mart ayından itibaren bu maddeler karnelerle satılmaya başlanmıştır.¹³¹⁸

İkinci Dünya Savaşı yıllarında Trabzon'da hemen her ürün ve hizmet üzerinde büyük fiyat artışları yaşanmıştır. Savaş öncesinde 5-6 liraya alınan ayakkabılar 10 liraya satılmaya başlanmış,¹³¹⁹ Soğuksu, Zefanos ve Kireçhane gibi sayfiye yerlerinde ev kiralari yüzde yüz oranında yükselmiştir.¹³²⁰ Şehir dâhilinde hizmet veren taksiler bir gün evvel 2,5 liraya gittiği bir yere iki gün sonra 3 lira istiyordu.¹³²¹ Piyasalarda o kadar büyük bir boşluk ve intizamsızlık vardı ki halk, adeta esnafın insafına terk edilmişti. Oysa bu düzensiz ve

¹³¹⁴ **Yeni Yol**, 9 Ağustos 1941

¹³¹⁵ **Yeni Yol**, 18 Mart 1942

¹³¹⁶ **Halk**, 10 Temmuz 1942

¹³¹⁷ **Yeni Yol**, 15 Mayıs 1943

¹³¹⁸ **Yeni Yol**, 1 Mart 1944

¹³¹⁹ **Yeni Yol**, 18 İkincikanun 1941

¹³²⁰ **Yeni Yol**, 23 Nisan 1941

¹³²¹ **Yeni Yol**, 11 Eylül 1942

karışık ortamda çoğu esnaf, keyfi uygulamalar ve karaborsacılık yaparak zaten kötü durumda bulunan halkı iyice çaresizliğe itiyordu.

3.5. Varlık Vergisi ve Trabzon

3.5.1. Varlık Vergisi Kanunu'nun Çıkarılma Sebepleri

İkinci Dünya Savaşı'na katılmayan Türkiye savaşın yarattığı ekonomik ortamdan oldukça kötü bir şekilde etkilenmişti. Savaşın başlamasının ardından bir milyonun üzerinde erkeğin silâh altına alınması,¹³²² var olan kaynakların savunma hizmetlerine yöneltilmesi, üretimin azalmasına ve ithalatın düşmesine neden olurken piyasalarda karaborsa ve yolsuzluklar görülmeye başlanmış, 1940 yılında çıkarılan Milli Korunma Kanunu'nun getirdiği düzenlemeler de kötü gidişi durdurmaya yetmemişti. Üstelik hükümetin piyasaya sürekli para arz etmesi¹³²³ ve bu paraların karşılığının olmaması enflasyonu yükseltmiş, 1942 yılının Şubat ayından itibaren fiyatlarda müthiş bir patlama yaşanmıştı. Zira 1941 yılında tüketici fiyat endeksi 175,3'ten 339,6'ya çıkarak % 98'lik bir artış göstermişti.¹³²⁴ Sürekli yükselen fiyatlar karaborsa ve vurgunculuğu beraberinde getirmiş ve bunun sonucunda ülke içinde servet sahibi kişiler türemişti. Bu durum, devletin yaşadığı mali kriz ortamı ile çelişki oluşturuyordu.¹³²⁵ Piyasalarda kol gezen karaborsa ve hileli satışlar sayesinde oluşan servet sahiplerinin durumuna dikkat çeken İsmet İnönü 1942 yılında TBMM'nin açılışı sırasında şu ifadeleri kullanıyordu:

“Şuursuz bir ticaret havası, haklı sebepleri çok aşan bir pahalılık belası. Bulanık zamanı bir daha ele geçmez fırsat sayan eski çiftlik ağası ve elinden gelse teneffüs ettiğimiz havayı ticaret metası yapmaya yeltenen gözü doymaz vurguncu tüccar, büyük bir milletin hayatına küstah bir surette kundak koymaya çalışıyorlar.”¹³²⁶

Görüldüğü üzere 1942 yılına gelindiğinde darboğaz içinde bulunan Türk ekonomisinde iâşe temini ve karaborsacılık, en önde gelen sorunlardı ve bu noktada savaşın ivedi finansmanını sağlamak için yeni önlemlerin alınması gerekiyordu. Bu durumda tek çare halka başvurmak ve yeni vergiler ihdas etmektir. Oysa savaş başladıktan sonra Kazanç Vergisi, Milli Müdafaa Vergisi gibi olağanüstü nitelikte birçok yeni vergi

¹³²² Tuncer Baykara, **Türk İnkılâp Tarihi ve Atatürk İlkeleri**, İzmir: 1991, s. 161.

¹³²³ Türkiye’de tedavülde bulunan banknot miktarı 1939 yılında 281 milyon iken, 1942’de bu rakam 734 milyona fırlamıştır. Ertuğrul Baydar, **İkinci Dünya Savaşı İçinde Türk Bütçeleri**, Ankara: Maliye Bakanlığı Teknik Kurulu Yayınları, 1978, s. 78

¹³²⁴ Nevin Coşar, “Varlık Vergisi Konusunda Yolsuzluk Söylentileri”, **Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, 58(2), Ankara 2003, s. 4.

¹³²⁵ Coşar, a.g.m., s. 5

¹³²⁶ **Vakit**, 2 İkinciteşrin 1942

yürürlüğe konmuş ayrıca ithal maddeler üzerindeki katma değer oranı artırılmıştı.¹³²⁷ Dolayısıyla zaten kötü durumda olan sabit gelirli vatandaşlar üzerinden yeni bir vergi tahsis etmeye imkân kalmamıştı. Bunun üzerine hükümet gözünü, savaş yıllarında iyice zenginleşen ve Türk ekonomisinin gelişimine zıt bir büyüme gösteren büyük sermaye sahiplerine çevirmiştir. Neticede gittikçe kötüye giden Türk ekonomisini canlandırmak ve vergi adaleti sağlayarak bir anlamda zenginden alıp yoksula dağıtmak amacıyla 1942 yılında Varlık Vergisi adı altında yeni bir uygulamaya gidilmiştir.¹³²⁸

Varlık Vergisi, yabancı sermayeyi tasfiye ederek milli burjuvaziye güçlendirdiği gerekçesiyle çeşitli kesimlerin tepkisini çekmiştir. Aslında böyle bir verginin çıkarılma nedeni Cumhuriyetin ilk yıllarından beri kurulmaya çalışılan fakat bir türlü tam olarak uygulama imkânı bulamayan milli ekonomi yaratma fikrinden ileri geliyordu. Kökeni İttihat ve Terakki dönemine dayanan bu fikir, İkinci Dünya Savaşı sürecinde haksız kazanç sağladığı iddia edilen yabancı sermayeyi zayıflatmak için hükümete bulunmaz bir fırsat vermişti. Yani savaş şartları ve mevcut ekonomik durum, Osmanlı'nın son döneminden beri süregelen ticari eşitsizlikleri ortadan kaldırmak için de elverişli bir ortam yaratmıştı.¹³²⁹ Bunlara ek olarak kanunun çıkarılış amacı hakkında bir değerlendirme yapan Başbakan Saraçoğlu'nun CHP Grubu'nun gizli oturumunda sarf ettiği sözler yukarıda zikredilen eleştirilerin haklılığına dair güçlü bir işaretti. Saraçoğlu adı geçen konuşmasında şu ifadeleri kullanmıştı: *“bu bir devrim kanunudur. Bize ekonomik bağımsızlığımızı kazandıracak bir fırsat karşısındayız. Piyasamıza egemen olan yabancıları böylece ortadan kaldırarak Türk piyasasını Türklerin eline vereceğiz”*¹³³⁰ Bu

¹³²⁷ **Halk**, 31 Mayıs 1940

¹³²⁸ 11 Kasım 1942 tarihinde kabul edilen ve ertesi gün yürürlüğe giren Varlık Vergisi'nin çıkarılmasının altında yatan sebepler şunlardır:

1. İkinci Dünya Savaşı, her memlekette olduğu gibi Türkiye’de de iktisadî ve malî tesirlerini göstermiş, üretim azalarak ihtiyaçlar çoğalmış ve ülkede harp ihtiyaçlarına göre iktisadî ve malî bünyeyi yeniden düzenleme zarureti hâsıl olmuştu. Bunun için kanun ve nizamnameler vasıtasıyla iktisadî hayata müdahale edilmiş fakat gelinen noktada bir başarı sağlanamamıştı.

2. Savaşla beraber Türkiye’nin millî müdafaa masrafları barış zamanlarına kıyas edilmeyecek bir nispette artmış ve bu fevkalâde masraflar ekonomiyi oldukça sarsmıştı. Bunu tolere edebilmek için fevkalâde vergiler konulmuş, iç borçlanmaya gidilmiş ve nihayet bütün bunlar yeterli gelmediği için tedavüldeki para miktarı çoğaltılmıştır. Tedavülde bulunan fakat karşılığı olmayan 600-700 milyon civarındaki banknotun mühim bir kısmı bu vergi sayesinde tekrar devlet kasasına girecekti. Tedavülde bulunan paranın azalmasıyla, paranın değeri artacaktı. Böylece piyasada arz-talep dengesi yerine oturacak ve bu suretle karaborsa ve vurgunculuğun önüne geçilecekti.

3. Savaş yıllarında halkın giyeceği, yiyeceği velhasıl en zarurî ihtiyaçlarını istismar ederek hayatı zorlaştıran vurguncu zümreyi bir anlamda cezalandıracak ve gayr-i kanunî ve ahlaki olarak kazanıldığına inanılan kazancı geri alınacak ve bir anlamda adalet sağlanacaktı. **Vakit**, 22 İkciteşrin 1942

¹³²⁹ Coşar, a.g.m., s. 7

¹³³⁰ Faik Ahmet Barutçu, **Siyasi Anılar (1934-1954)**, İstanbul: Milliyet Yayınları, 1997, s. 263.

atmosfer içinde kabul edilen kanun, vergi konusu, vergi miktarı, verginin tarhı, verginin tebliğ ve tahsili, teminat, zaman aşımı ve meriyet adı altında yedi bölümden ve 17 maddeden oluşuyordu.¹³³¹

Varlık Vergisi Kanunu'nda belirtildiğine göre; kanunu uygulamaya koymak için her vilayette komisyonlar kurulacak ve bunlar on beş gün içinde mükelleflerin ödeyecekleri vergi miktarını tespit edecekti. Komisyonlarca hazırlanan listeler yerel basında yayınlanarak mükelleflere duyurulacaktı. Aynı kanunun 12'nci maddesinde ifade edildiğine göre vergisini yatırmayan mükellefler borçlarını, icra-haciz ve zorunlu çalışma yolu ile ödeyecekti.¹³³²

İkinci Dünya Savaşı'nın bunalımlı günlerinde yürürlüğe konan Varlık Vergisi Kanunu'nun hukuki meşruiyeti günümüzde dahi tartışılmaktadır. Kanunda adı geçen ve her şehirde kurularak vergi oranlarını belirleyecek olan komisyonlar adeta birer devrim mahkemesi özelliği taşıyordu. Zira kanunun 13'ncü maddesine göre komisyonların vereceği kararlar kesindi ve bu kararlara karşı idarî ve adlî yargı organlarında dava açılamazdı.¹³³³ Vergi hukuku açısından büyük sorunlar taşıyan bu kanunda ödeme süresinin kısıtlı tutulması tepkileri artıran bir başka unsurdu. Hukuki alt yapı eksikliği ve anti demokratik hükümler içerdiği noktasında eleştiriler getirilen kanunun uygulanma biçimi ise daha büyük tepki toplayacaktı. Mesela verginin itiraz ve temyiz haklarını getirmemesi, isteklerin bireysel ve siyasi yakınlıklar kullanılarak iletilmesine yol açtı. Bireysel hırs ve kinler keyfi vergi artırımlarına neden oldu, keyfi vergi indirimleri de kollama ve adam kayırmayı ortaya çıkardı. Siyasi yakınlıklar kullanıldı. Adana, İzmir ve İstanbul'da vergiyi ödemededen önce Ankara ile ilişkiye geçildiği görüldü.¹³³⁴ Bunlara ek olarak vergiyi ödeyemeyen veya kasten ödeme yapmayan kişilerin zorla Aşkale'ye gönderilerek yol yapımında çalıştırılması da ayrı bir tartışma konusuydu.¹³³⁵ Zira kanunun yürürlüğe konulmasının ardından toplam 1229 kişi zorunlu olarak Aşkale'ye gönderilmişti.¹³³⁶

¹³³¹ **T.C. Resmi Gazete**, 12 Teşrin-i Sâni 1942. **Cumhuriyet**, 12 Kasım 1942

¹³³² **T.C. Resmi Gazete**, 12 Teşrin-i Sâni 1942

¹³³³ **T.C. Resmi Gazete**, 12 Teşrin-i Sâni 1942

¹³³⁴ Coşar, a.g.m., s. 7.

¹³³⁵ 3 Temmuz 1943 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'ne göre vergiyi ödemeye yanaşmayan 34 kişi Aşkale'ye gönderilmiştir. **Cumhuriyet**, 3 Temmuz 1943.

¹³³⁶ Osman Yalçın, "Varlık Vergisi Kanunu ve Uygulanması", **Avrasya İncelemeleri Dergisi**, 1, İstanbul 2012, s. 121

3.5.1.1.Varlık Vergisi'nin Trabzon'da Uygulanışı

Savaş sürecinde oldukça zor günler geçiren Trabzonlular 1942 yılı sonunda yeni bir verginin daha kanunlaştığı yönünde Ankara'dan gelen haberlerin ardından ilk anda büyük bir şaşkınlık içine girmiştir. Fakat daha sonra bu vergiyi yalnız tüccar, büyük çiftçi ve irat sahiplerinin ödeyeceği anlaşılmıştır.¹³³⁷ Ardından Trabzon basınında verginin ülke ekonomisine getireceği faydalar hakkında övgü dolu yazılar neşredilmeye başlanmıştır. Bu yazılarda genel olarak Varlık Vergisi sayesinde artık dar gelirli vatandaşların yardım görebileceği, vergi mükelleflerinin ödeme yapmadıkça gayr-ı menkulleri üzerinde devir ve satış işlemi yapamayacakları ayrıca bu vergiyi ödememenin bir vatan borcu olduğu ifade edilmiştir.¹³³⁸ Anlaşıldığı kadarıyla Trabzon kamuoyu, aracılardan, karaborsacı ve vurgunculardan çok çektiği için Varlık Vergisi Kanunu'na olumlu yaklaşıyordu.

Kanunla ilgili bu ilk değerlendirmelerin ardından hemen her vilayette olduğu gibi Trabzon'da da Varlık Vergisi Tespit Komisyonu kurulmuştur. Trabzon Valisi'nin başkanlığında kurulan komisyon kısa sürede çalışmalarını tamamlamış, belirlenen vergi miktarları Maliye Vekâleti'nin onayına sunulmuştur. Bu arada basına sızan haberlere göre tespit edilen vergi miktarı merkez kazası için 500 bin ve vilayet geneli için 600 bin liraydı.¹³³⁹ Ankara'dan gelen onayın ardından 1943 yılının ilk günlerinde kimlerin ne kadar vergi vereceğine dair listeler yerel basında yayınlanmaya başlamıştır. Yayınlanan listeye göre Trabzon'da Varlık Vergisi verecek kişiler şunlardı:

¹³³⁷ **Halk**, 19 İkinciteşrin 1942

¹³³⁸ **Halk**, 21 İkinciteşrin 1942

¹³³⁹ **Yeniyol**, 30 Birincikanun 1942

Tablo 83: Trabzon’da Varlık Vergisi Mükellefleri

No	İsim	TL	No	İsim	TL
1	PP Danielsen Şirketi	50.000	65	Terlikçi Osman Kazancı	500
2	Mustafa Topçu	26.000	66	Osman Karanis	500
3	Hohtif Şirketi	26.000	67	Yeşilyurt	750
4	Nihat Faik Bekiroğlu	25.000	68	İbrahim Sunar	750
5	Mehmet Doğan	20.000	69	Ali Hamdi Metin Sigorta Şirketi	750
6	Mahmut Ahmet Akçay	15.000	70	Mehmet Salih Özer	500
7	Veysel Çakır ve Şeriki	15.000	71	Yakup Başaran	500
8	Hasan Basri ve Vekili	15.000	72	Mustafa İdris Kardeşler	1.500
9	Hasip Kalaycı-Ali Baltaoğlu	10.000	73	Ali Selim Peker	500
10	Hüsni Rıza Aybay	10.000	74	Necip Aksöz	750
11	Emrullah Şehrelî	8.000	75	Faik Oğuztürk	1.500
12	Ali Peşe	6.000	76	Zühtü Saruhan	1.000
13	Ekrem Ongan	6.000	77	Ali Rıza Yavuz	750
14	İlyas Kölemen	6.000	78	Murat İşman	750
15	Civelek ve Alemdağlar	6.000	79	İbrahim Yüksel	750
16	Hasan Karanis	5.000	80	Recep Genç	750
17	Emin Hasan Sağlam	5.000	81	Kemal Saka	500
18	Osman Peker	5.000	82	Ali Rıza Erzurumluoğlu ve Mustafa Türkoğlu	1.500
19	Ahmet Erzurumluoğlu	5.000	83	Murat Karahasan	2.500
20	Karlo Fonzi	5.000	84	Hakkı Sakarya	1.000
21	Nuri Ekmekçi	3.000	85	İdris Karamahmutoglu	750
22	Hasan Ahmet Trakya	2.500	86	Mehmet Hasan Kitapçioğlu	750
23	Bin Bir Çeşit Mağazası	2.500	87	Hacı Salih Karamahmutoglu	500
24	Abdullah Ebubekir	2.500	88	Hamit Uzunhasan	500
25	Osman Ural	3.000	89	Temel Nücumi	500
26	Zehra Karadeniz	3.500	90	İbrahim Horolov	750
27	Hakkı Tekin Yusuf Özyazıcı	3.000	91	Ahmet Hamdi Nazun	500
28	Mustafa Karanis	3.000	92	Hasan İyler	750
29	Niyazi Şahinbaş	2.000	93	İhsan Uygur	500
30	Atıf Saruhan ve Kardeşi	2.000	94	İsmail Müftüoğlu	500
31	Murathan Kardeşler	2.500	95	Faik Memiş Yazıcı	500
32	Pulathaneli Biraderler	1.200	96	Ali, Onur, Bayram Öztürk	500
33	Hakkı Divan	6.000	97	Haşim Karanis	500
34	Muammer ve Kamil Yarımbrık	500	98	Ziya Komitoğlu	1.500
35	Ali Rıza Işıl	500	99	Ali Galip Karanis	500
36	Aşçı Ahmet Enezoğlu	500	100	Hüseyin Çulha	500
37	Sabit Şehrali	1.500	101	Mahmut Yazıcı	500
38	Şems Otel	500	102	Keleş Kefeli	1.000
39	Sevmen Sait Ali	1.000	103	Hüseyin Denizli	500
40	Yakup Reisoğlu	1.000		Çiftçiler	
41	Kemal Sunar	500	104	Aflân Kitapçı	500
42	Sami Dedeoğlu	500	105	Murat Samancı	500
43	Harunlar	1.500	106	Abdullah Bostan	500
44	Nazım Ural	2.500	107	Ahmet Bostan	500
45	Şakir Yavuzoğlu	100	108	Salih Yavuz	500
46	Fehmi Onur	1.500	109	Ekrem Ongan	1.000
47	Hasan Tahbaz	500	110	Hasan Alemдарoğlu	500
48	Ali Müşiroğlu	500	111	Molla Mehmet Bereketoglu	500
49	Har-iş Limited	3.500	112	Temel oğlu Hüseyin Gümrükçü	500
50	Hüseyin Avni Sağiroğlu	2.000	113	Osman Gümrükçü	500
51	Remzi İbrahimoglu	2.000	114	Neşet Karahasan	700
52	Kemal Aybay	2.500	115	Ali Budak	500
53	Ahmet İbrahimoglu	2.000		Kara ve Deniz Nakil Vasıtaları Sahipleri	
54	Ali Nazmi Pirinçcioğlu	2.000	116	Ali Uslu İmdat Reis	3.000
55	İlyas Sabır	2.000	117	Hamit Perekil	500
56	Hamdi Pirselimoglu	3.000		Akar Sahipleri	
57	Halil İbrahim Karagöz	1.500	118	Faik Nihat Rüştü	200
58	Hatice Füzulan ve Şeriki	6.000	119	Nihat Rüştü	50
59	İhsan İsağiller	5.000	120	Ali Peşe	55
60	İsmail Çelebi	2.000	121	Hacı Nuri Ekmekçi	580
61	Ziya Karakullukçu	2.000	122	Kaptan Akif Nemli	1.050
62	Mustafa Kızıltan	500	123	Delfin Şirketi	142
63	Tursun Ahıskalı	1.000	124	Ali Keçeci	1.000
64	Münir Özkan	500			

Kaynak: Yeniyo!, 8 İkincikanun 1943

Yukarıda verilen listeye genel olarak bakıldığında üç kısma ayrılan mükellefler arasında en fazla vergiyi P.P. Danielsen Şirketi'nin verdiğini görüyoruz. Ayrıca yıllardır Trabzon piyasasının en önemli fındık tüccarlarından olan Osman Ongan'ın ismi listede mükerrer olarak yazılmıştı. Listede dikkati çeken bir diğer unsur ise birkaç yabancı şirket dışında bütün büyük sermaye sahiplerinin Türklerden oluşmasıydı.

Varlık Vergisi'nin Trabzon'da toplanması esnasında her hangi bir olumsuzluk yaşandığına dair bir bilgiye rastlanmamıştır. Bununla birlikte vergisini ödemeyen veya bu sebeple sürgün edilen bir mükellef olmamıştır. Yalnız vergi tahsil edildiği günlerde dikkati çeken en önemli gelişme, kentte gayr-i menkul satışlarında yaşanan artışıdır. Zira gazetelerin ilan sayfalarına bakıldığında hemen her gün arsa, konak, dükkân gibi taşınmazlara ait satış ilanları görülmüyordu. Anlaşılan vergisini 15 günlük kısa bir sürede ödemek zorunda olan Trabzonlu zenginler, sürgüne gönderileceği korkusuyla akarlarını satışa çıkarmıştı.

3.6.İkinci Dünya Savaşı Yıllarında Faaliyete Geçen Kurumlar

3.6.1. Sümerbank'ın Kuruluşu

Milli Mücadele'nin kazanılmasından sonra İzmir'de toplanan İktisat Kongresi'nde alınan kararlardan biri de kalkınmanın gerçekleşmesi için özel teşebbüsün desteklenmesi fikriydi. Burada alınan kararlar doğrultusunda, ülke kalkınmasının özel sektör eliyle gerçekleştirilmesine yönelik politikaların uygulanması yanında, Osmanlı döneminden devralınan tesislerin devlet tarafından işletilmesi yoluna gidilmiştir. Bu kapsamda devlet tarafına geçen tesisleri işletmek amacıyla 1925 yılında Türkiye Sanayi ve Maadin Bankası kurulmuştur.¹³⁴⁰

19 Nisan 1925 tarihinde kurulan ve ülkede büyük bir sanayi hamlesi başlatacağı düşünülen bankanın en dikkat çekici yanı özel sermayeye bakış açısidir. Zira bankanın kuruluş kanununun 8'nci maddesine yer alan hükümde “*Banka, kendisine devredilen fabrikaları, yüzde elli biri nâma muharrer senetle kendisine ve Türk efrat ve eşhas-ı*

¹³⁴⁰ 633 sayılı kanunla kurulan bankanın kuruluş amacı, adı geçen kanunda şu şekilde izah edilmiştir: Madde 1. Müessesat-ı sınaîye tesisine hizmet ve buna müteferri bilcümle muamelâtı ticariye ve itibariyeyi icra eylemek üzere Türkiye Sanayi ve Maadin Bankası namıyla bir banka teşkil edilmiştir. Madde 2. Türkiye Sanayi ve Maadin Bankası aşağıda belirtilen muamelât ile iştigal eder:

a) Bankaya devredilmiş olan müessesat-ı sanayiye teşekkül edecek şirketlere devredinceye kadar bizzat idare etmek b) İştirak suretiyle tesisat-ı sanayide bulunmak ve işletmek. c) Bizzat veya iştirak suretiyle maden imtiyazı almak ve maden işletmek. d) Maksudı teşekkülüne muvafık olmak üzere her türlü banka muamelesi yapmak. **TBMM Tutanak Dergisi**, (96), Ankara 1341, s. 224

hükmiyesine ait olmak üzere tesis edeceği Türk anonim şirketlere devrederek işletmeye mezdur” hükmüne yer verilmişti.¹³⁴¹ Bu hüküm İzmir İktisat Kongresi’nde işaret edilen özel sermayeyi destekleme prensibine hizmet ediyordu. Bir anlamda o dönemin liberal yaklaşımını da gösteren bu kanunun kabulünden bir yıl sonra Türkiye Emlak ve Eytam Bankası kurulmuştur.

Türkiye’nin sanayileşip, kalkınması için başlanan hamleler özel teşebbüsün elinde yeterli derecede sermaye birikimi olmaması ve 1929 Buhranıyla birlikte sekteye uğramıştır. Bu gelişmeler neticesinde ekonomik zihniyetin devletçi yaklaşıma kaymasıyla birlikte 1925 yılında kurulan Türkiye Sanayi ve Maadin Bankası’nın elindeki tesisler 2058 sayılı kanunla kurulan Devlet Sanayi Ofisi’ne verilmiş, bankacılık işlemleri de 07.07.1932 tarih ve 2062 sayılı Kanunla kurulan Türkiye Sanayi Kredi Bankası’na devredilmiştir.¹³⁴²

Devlet Sanayi Ofisi’nin kuruluş kanununda belirtilen gerekçeler 1930 sonrası ekonomik zihniyette yaşanan değişimin en açık ispatıydı ve Türkiye’de devletçi modele geçişin temel dayanağını oluşturuyordu. Zira söz konusu layihada şu ifadeler kullanılmıştı:

“Memleketimizde kuvvetli teşebbüs sermayeleri mevcut bulunmadığından halkımız ancak küçük mikyastaki sanayi işlerine ve orta büyüklükte sermayelerle yapılabilecek bazı imalata girişebilmiş ve büyük mikyasta yapılması lâzım gelen sanayi işlerinin ise ya hariçten gelen sermayeler tarafından veya hükümet teşebbüs ve muaveneti ile meydana getirilmesi zarureti hâsıl olmuştur.”¹³⁴³

Ülkedeki ekonomik anlayışın değişme nedenini ifade eden bu gerekçe sonucunda Türkiye Sanayi ve Maadin Bankası kapatılmıştır. Bankanın yetkilerini devralan Devlet Sanayi Ofisi ve Türkiye Sanayi Kredi Bankası’nın bölünmüş hali sanayi ile bankacılığı birbirinden ayıran yapısı, İktisat Vekili Celal Bayar’ı oldukça rahatsız ediyordu. Sanayi ve Maadin Bankası modelinin daha aktif biçimde çalıştırılabileceğini düşünen Bayar, 1932 yılında Sovyetlerden alınan mali yardımın da verdiği kuvvetle Sümerbank¹³⁴⁴ adı altında yeni bir banka kurmaya karar vermiştir.¹³⁴⁵

¹³⁴¹ T.C. Resmi Gazete, 23 Nisan 1341

¹³⁴² Mahmut Kiper, “Cumhuriyetin İlk Yıllarında Sanayi Politikaları ve Sümerbank”, **TMMOB Metalürji Mühendisleri Odası Dergisi**, (164),s.42

¹³⁴³ **TBMM Tutanak Dergisi**, Ankara: Başvekâlet Muamelât Müdürlüğü, 6/1354, 22.5.1932.

¹³⁴⁴ Bilsay Kuruç, **Belgelerle Türkiye İktisat Politikası**, 2, Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, No: 580, 1993, s.66-67

¹³⁴⁵ 3 Haziran 1933 tarihinde teşkil edilen Sümerbank’ın, kuruluş kanununda göreceği vazifeler şu şekilde tarif edilmiştir:

a)Devlet Sanayi Ofisinden devralacağı fabrikaları işletmek ve hususî sanayi müesseselerindeki devlet iştirak hisselerini ticaret kanunu hükümlerine göre idare etmek

Kuruluşundan hemen sonra Sümerbank, Devlet Sanayi Ofisi'nden devraldığı Bakırköy, Defterdar, Hereke, Beykoz Deri, Uşak Şeker ve Tosya Çeltik Fabrikaları ve Unkapanı'ndaki değirmenin işletme hakkını üzerine almıştır. 1934 yılında Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı'nın kabul edilmesinin ardından bu plan kapsamında 1934'de Bakırköy Bez Fabrikası, Keçiborlu Kükürt Fabrikası ve Isparta Gülyağı Fabrikası, 1935'de Kayseri Bez Fabrikası, Paşabahçe Şişe ve Cam Fabrikası ve Zonguldak Antrasit Fabrikası, 1936'da İzmit Kâğıt Fabrikası, 1937'de de Ereğli ve Nazilli Bez Fabrikaları Sümerbank tarafından işletilmeye başlanmıştır.¹³⁴⁶ Böylece Sümerbank, Türkiye'nin bir numaralı sanayi devi haline gelmiştir.

3.6.1.1. Sümerbank Yerli Malları Mağazası Trabzon Şubesinin Açılışı

1933 yılında kurulmasıyla birlikte ülke sathında bulunan birçok fabrikayı uhdesine alan Sümerbank, 1940 yılının Kasım ayında Trabzon'da bir mağaza açmıştır. Sümerbank Yerli Mallar Pazarı adı altında faaliyete geçen mağazanın açılma nedeni İkinci Dünya Savaşı yıllarında Trabzon ve havalisinde görülen mensucat kıtlığını hafifletmek ve bu hususta yaşanan karaborsa ve vurgunculuğun önüne geçmektir. Mağaza, Giresun, Rize, Artvin, Gümüşhane Vilayetlerinde Ticaret Odalarına kayıtlı tüccarlara da toptan ve perakende mal verecek ve bu mntıkalardaki tüccarlar yalnız Trabzon mağazası ile alışveriş yapabilecekti. Trabzon Sümerbank Yerli Mallar Mağazası için Trabzon Belediye'sine ait eski İş Bankası şubesi hazırlanmış, Mağazanın Trabzon Müdürlüğüne tanınmış tüccarlardan Osman Dursun tayin edilmiştir.¹³⁴⁷

Sümerbank Yerli Mallar Pazarı'nın faaliyete geçtiği dönem, Trabzon'da yokluğun ve karaborsanın hüküm sürdüğü günlerdi. Halk, zincirinden boşanan fiyatlar karşısında çaresiz bir haldeydi. Öyle ki ölülerine dahi kefenlik bez bulamayan Trabzonlular, ilk anda mağazanın açılışından gayet memnun olmuştu. Bu memnuniyetin, en açık göstergesi mağazanın önünde uzayan kuyruklardı. Zira Trabzonlular, mağazaya öylesine yoğun bir ilgi göstermiştir ki, çaresiz durumda kalan yetkililer izdihamın önüne geçmek ve alışveriş

b)Hususî kanunlarla verilmiş salâhiyetlere istinaden yapılacak fabrikalar hariç olmak üzere devlet sermayesiyle vücuda getirilecek bütün sınaî müesseselerin etüt ve projelerini hazırlamak ve bunları tesis ve idare eylemek

c)Teessüsleri veya tevsileri memleket için iktisaden verimli olan sanayi işlerine sermayesinin müsaadesi nispetinde iştirak veya yardım etmek. **T.C. Resmi Gazete**, 11 Haziran 1933

¹³⁴⁶ Murat Koraltürk, **Türkiye Ekonomisinde Bir Öncü: Sümerbank**, Edit: Osman S. Arolat, Ankara: Sümerbank Yayınları, 1997.

¹³⁴⁷ **Yeniyol**, 27 İkinciteşrin 1940

selamette temin etmek için mŖterileri siraaya koymuŖ, hangi gün kimlerin mal alacağı tespit edilerek mağaza müdürlüğünce ilan edilmiŖtir. Yapılan siraalamaya göre Cuma günleri, memur ve subay aileleri, Cumartesi ve Pazartesi günleri öğleye kadar kadın köylüler öğleden sonra erkek köylüler, Salı ve arŖamba günleri öğleye kadar Ŗehirli kadınlar, öğleden sonra Ŗehirli erkekler, PerŖembe günleri öğleye kadar kadın köylüler, öğleden sonra erkek köylüler mağazadan alıŖ veriŖ yapacaklardı.¹³⁴⁸ Fakat yapılan bu planlamaya rağmen halkın yoğun ilgisi ve mağaza yetkililerin olumsuz tavırları, zamanla Sümerbank Yerli Mallar Pazarı'na olan bakıŖ açısının deđiŖmesine neden olmuŖtur. YaŖanan bu deđiŖim gazete stnlarına Ŗu Ŗekilde yansımıŖtır:

“Ŗehrimizde yerli mallar pazarının açılması hepimizi sevindirmiŖti. Seviniyorduk zira Sümerbank bir ticaret evi olmakla beraber milli davalarımızın en önemlilerinden birinin rehberliğini yapan bir messesemizdi. Açtığı pazarla piyasamızda nazım bir rol oynayacak ve halkın bu yoldaki ihtiyaçlarını karŖılayacaktı. Nitekim gördüğümüz ucuzluk ve eŖitli stok bolluğu bunu gösteriyordu. Fakat sevinlerimiz çok sürmedi. Ŗikyetler baŖladı. İlk feryadı esnaf ve tüccarlardan duymuŖtuk. PeŖinden köylüler baŖladı. Kyllerimize yapılan muamelenin çirkin denecek bir manzara alması bizi de müteessir ediyordu.”¹³⁴⁹

Sümerbank Yerli Mallar Pazarı'yla ilgili olarak en fazla görülen Ŗikyet, mal dağıtımını konusunda yaŖanan düzensizlikten ileri geliyordu.¹³⁵⁰ Zira Trabzon dıŖından gelip, uzun bir yolculuk yapan toptancılar, mağazadan mal almadan geri dönüyordu. Aynı durum Trabzon'da bulunan toptancı esnafı için de geçerliydi. Zira Ŗehir dâhilinde 50'ye yakın manifaturacı vardı ve bunlar, “*Sümerbank müessesinin bulunduğu vilayette ticaret yapmak bahtsızlığı yüzünden mal alamıyordu*”.¹³⁵¹ Sümerbank Yerli Malları Mağazası'nın en fazla eleŖtiri aldığı konulardan biri de kefenlik bez dağıtımını konusundaki tutumuydu. Zira savaŖ yıllarında bir metrelik bez dahi bulamayan Trabzonlular bu sebeple sık sık mağazanın kapısına dayanıyordu. Özellikle hafta sonları ve diğer tatil günlerinde uzak köylerden gelenler mağazanın kapalı olduğunu görüp bez alamadan geri dönmek zorunda kalıyordu. Bu durum zamanla mağaza yetkilileri ile yerel basın arasında polemik konusu olmuŖtur. Özellikle gazeteci Nesip Yağmurdereli'nin, “*hafta sonları mağaza kapalı olduğu için cenaze sahiplerinin kefenlik bez bulunamadığı*” iddiası, mağaza yönetiminin tepkisini

¹³⁴⁸ **Yeniyol**, 19 BirinciteŖrin 1941

¹³⁴⁹ **Halk**, 17 BirinciteŖrin 1941

¹³⁵⁰ 1941 yılında Sümerbank Yerli Malları Mağazası'nı ziyaret eden CHP mfettiŖlerinin gözlemlerine göre, mağaza oldukça büyük bir ihtiyaı karŖılamakla birlikte alıŖmaları yeterli derecede değildi. Üstelik bu dönemde mağazadan usulsüz bir Ŗekilde mal alıp satan yeni bir esnaf grubu tremiŖti. Bunlar perakende mal alan halka belli bir miktar para vererek ellerindeki ürünleri toplayıp daha sonra yüksek fiyatla satıyordu. Ayrıca mağazadan mal alan toptancılar %15 kar haddini az bulduklarından dolayı sık sık bu haddi aŖarak yüksek fiyatla mal satıyordu. **BCA**, 490.01/715.442.1

¹³⁵¹ **Halk**, 26 Mayıs 1944

çekmiş ve dönemin Mağaza Satış Müdürü Şevket Karadeniz tarafından gazetelere sert bir tekzip yazısı gönderilmiştir. Yağmurdereli'nin iddialarını hayal ürünü olarak niteleyen Karadeniz, mağazanın Pazar hariç her gün açık olduğunu ifade etmiştir.¹³⁵² Karadeniz'in bu tekzipine karşılık cevap veren Yağmurdereli, Cumartesi günleri mağazada memur namına yalnız bir bekçi bulundurulduğunu ve gelen ihtiyaç sahiplerinin bu bekçi tarafından geri çevrildiğini ifade ettikten sonra aslında mağazanın resmen açık fakat fiilen kapalı olduğunu belirtmiştir. Nitekim 29 Ekim günü, mağazaya kefenlik bez için müracaat eden bir zatın geri çevrildiğini hatırlatan Yağmurdereli, o gün belediyede veya bir başka yerde de kefenlik bez bulunamadığı için cenazenin defin işleminin ertesi güne bırakıldığını ifade etmiştir.¹³⁵³

Sümerbank Yerli Malları Mağazası hakkında basında yer alan bu iddiaların bir an için gerçek olduğunu kabul etsek bile yine de mağazanın savaş yılları boyunca memur ve yoksul kesime sağladığı destek görmezden gelinemezdi. Aslında mağazanın asıl sorunu, yoğun talepleri karşılayacak belli bir plan ve programdan yoksun oluşuydu. Bu eksiklik dönemin basınında sert bir dille eleştirilirken mağaza yönetimi de dağıtım konusunda yeni yöntemler denemeye karar vermiştir. Buna göre mağaza yetkilileri, mensucat satışlarında dağıtım kartı usulüne geçmeye ve bu kartların üzerindeki numaralara göre dağıtım yapmaya karar vermiştir. Kart alamayanların boş yere mağazaya gelmemesi gerektiğini ifade eden yetkililer, ilk olarak 18 Mart 1943 Perşembe günü 910001-910300 ait numaralara dağıtım yapılacağını ifade etmişlerdir.¹³⁵⁴ Bu yeni usulle pamuklu dağıtımı sırasında yaşanan sorunları bir nebze azaltmak isteyen mağaza yetkilileri, 1944 yılında da aynı yöntemi kullanmaya devam etmiştir. Bu dağıtımda, öncelikle fakir ve dar gelirli vatandaşlara ekmek karnelerinin (C) kuponu mukabilinde nüfus başında 5 metre basma veya kaput bezi verileceği ilan edilmiştir. Öncelikle dar ve sabit gelirler, ardından bütün şehir halkının istifade edebileceği bu dağıtımda memurların bez alabilmesi için çalıştıkları kurum tarafından tanzim edilecek bordrolarıyla mağazaya başvurmaları gerekiyordu. Dar gelirli ise nüfus cüzdanları ve ekmek karneleri ile birlikte mağazaya müracaat edeceklerdi.¹³⁵⁵

¹³⁵² **Yeniyol**, 28 Kasım 1945

¹³⁵³ **Yeniyol**, 1 Aralık 1945

¹³⁵⁴ **Yeniyol**, 17 Şubat 1943

¹³⁵⁵ **Yeniyol**, 26 Nisan 1944

Perakende dağıtım yaparak halkın manifatura ve bez ihtiyacını gidermeye çalışan Sümerbank, bir yandan da şehir içinde kendisiyle iş yapan toptancılara mal dağıtıyor ve bu suretle üzerindeki yükü hafifletmeye çalışıyordu. Buna göre 1945 yılında Sümerbank adına mal dağıtımını yapan mağazalar şunlardı:¹³⁵⁶

Tablo 84: Dağıtım Yapılacak Mahallerin Adresleri

İsim	Yer
Mustafa Karanis	Semerciler Dibi, No: 1
İbrahim Özen	Semercilerbaşı, No: 10
Mustafa ve Kazım Erdem	Semerciler, No: 60
Ali Rıza Öner	Semerciler, No: 13
Ahmet Aybay	Kemeraltı, No: 7
Ali Saka	Paşa Hamam Sokak, No: 16
Haşim Karanis	Paşa Hamam Sokak
Hamit Tanrıku	Kunduracılar Caddesi, No: 14
İsmail Yılmaz,	Kunduracılar Caddesi, No: 71
Süleyman Abdullahoğlu	Kunduracılar Caddesi, No: 16
Kasım Şahiner	Semerciler Dibi, No: 6
Ali Kemal Aytac	Kunduracılar Caddesi, No: 50
Faik Kantarcıoğlu	Kemeraltı, No: 13
Temel Nücumî Göksel	Kunduracılar Caddesi, No: 52-54
Hasan Akyüz	Semerciler Dibi, No: 5
Ali Sağlam	Paşa Hamam Sokak, No 29
Cahit Aytuğ	Semerciler Dibi, No: 37
Osman Karanis	Sipahi Pazarı, No: 7
Hasan Tahsin Karanis	Kemeraltı Sokak, No: 31
Ziya Konut	Paşa Hamam Sokak, No: 33
Mehmet Salih Pulatkan	Kemeraltı, No: 22
Nazım Demirci	Kunduracılar Caddesi, No: 84
Emin Arif Sağlam	Kemeraltı, No: 10
Abdullah Erbölükbaş	Kemeraltı, No: 3
Emin Hasan Sağlam	Paşa Hamam Sokak, No: 18
Şükrü Üçüncü	Balık Pazarı, Sıra No 147
Ruhat Karalı	Kunduracılar Caddesi, No: 37
Hamit Abdullahoğlu	Kunduracılar Caddesi, No: 1
Osman Karamustafa	Kunduracılar Caddesi, No: 80
Mehmet Salih Özer	Kunduracılar Caddesi, No: 64
Seymen Sait Ali	Kunduracılar Caddesi, No: 5
Faik Harunoğlu	Kunduracılar Caddesi, No: 17
Osman Nuri Alemdağ	Kunduracılar Caddesi, No 31.

Kaynak: Yeniyol, 1 Aralık 1945

İkinci Dünya Savaşı yıllarında Trabzon halkının ihtiyaçlarına cevap vermeye çalışan Sümerbank Mağazası, şehirde eksikliği hissedilen bir diğer madde olan suni gübre meselesine de el atmıştır. Bu kapsamda ilk olarak 1941 yılında Karabük'ten külliye

¹³⁵⁶ **Yeniyol,** 1 Aralık 1945

miktarda gübre getirtilerek tonu 100 liraya satılmaya başlanmıştır.¹³⁵⁷ Bu konuda yapılan ikinci çalışma 1944 yılına aitti. Şehirde özellikle fındık ve tütüncülerin çokça kullandığı suni gübreye duyulan ihtiyacı göz önüne alan Sümerbank, Trabzon halkının bu durumunu genel merkeze bildirmiştir. Bu teşebbüs üzerine genel müdürlük, Karabük Fabrikasına gereken emri vermiş ve fabrika, ilk parti olarak 60 ton gübre göndermekle beraber bir taraftan da Trabzon için stok yapmaya başlamıştır.¹³⁵⁸ Görüldüğü gibi Sümerbank, savaşın en zor günlerinde halkın en başta gelen ihtiyaçlarını temin için var gücüyle çalışıyordu. Bu çalışmasının eseri olarak halk tarafından yoğun bir rağbet gören mağaza, ihtiyaçlara daha iyi cevap verebilmek amacıyla daha önce İş Bankası'na ait olan binadan çıkarak Emin Sağlam'a ait olan daha geniş bir binaya taşınmıştır.¹³⁵⁹

1940 yılında faaliyete geçen ve savaş yılları boyunca elinden geldiğince Trabzon halkının ihtiyaçlarını karşılamaya çalışan Sümerbank Mağazası, savaş sonrasında yeni bir yapılanma içine girmiştir. Bu yapılanma kapsamında mağazanın perakende satış bölümü kapatılmış¹³⁶⁰ ve sadece toptan mal dağıtımını yapan kısmı faaliyete devam etmiştir. Sümerbank Mağazası'nın perakende kısmının kapatılmasının en önemli nedeni, bu konu hakkında CHP müfettişlerinin Ankara'ya gönderdikleri raporlardır. Bu raporlardan birinde mağazanın perakende satış yapması nedeniyle şehir dâhilinde bulunan esnafların kepenk kapatmak zorunda kaldıklarından söz ediliyordu. Söz konusu raporlarda, mağazanın perakende satış şubesini kapatarak yalnız toptan satış yapması gerektiği, bu yapıldığı takdirde 50'ye yakın esnafın yüzünün güleceği ifade edilmiştir.¹³⁶¹

1 Ekim 1946 tarihinde uygulamaya geçen bu karar Trabzon'da büyük bir üzüntüyle karşılanmıştır. Perakende kısmının kaldırılması ile piyasada pamuklu mensucat darlığı doğacağını düşünen Trabzonlular, karaborsacılığın tekrar canlanacağından endişe ediyordu.¹³⁶² Üstelik ilerleyen günlerde mağazanın toptan satış yapılan bölümünün de

¹³⁵⁷ **Halk**, 7 Birinciteşrin 1941

¹³⁵⁸ **Yeniyol**, 15 Temmuz 1944

¹³⁵⁹ **Halk**, 12 İkinciteşrin 1943

¹³⁶⁰ Alınan karar gereği Afyon, Antakya, Çorum, Elazığ, Gaziantep, Kütahya, mağazaları ile İstanbul'da Aksaray, Büyükaada, Erzurum, Eskişehir, Konya, Trabzon, Samsun mağazaları yalnızca toptan satış yapacaklardır. Adana, Ankara, Bursa, Elazığ, Ereğli İzmir, İzmit, Edirne, Kayseri, Sivas, Zonguldak ve İstanbul'da Bahçekapı, Beyoğlu mağazaları eskisi gibi toptan ve perakende olmak üzere satışlarına devam edeceklerdir. **Halk**, 28 Eylül 1946

¹³⁶¹ **BCA**, 490.01/715.444.1

¹³⁶² Mağazanın perakende bölümünün kapanmasıyla ortaya çıkacak sorunlara dikkat çekmek isteyen bir yazar bu konuda şu ifadeleri kullanmıştı: “ *Sümerbank'ın ilimiz merkezinde 43 bayisi vardır. Bunlar kimlerdir. Ticaret evleri nerelerdedir. Hangi alıcı bilecektir? Bize kalırsa perakende kısmını çok küçülterek 44'üncü bayinin de Sümerbank Perakende kısmı olsaydı, daha isabetli olurdu*”. **Yeniyol**, 5 Ekim 1946

kapanacağını öğrenen Trabzon halkı ilerde meydana gelecek sorunlardan oldukça çekiniyordu. Zira toptan satış yapılan bölümün kapanması demek Giresun, Gümüşhane, Artvin, Rize ve Trabzon olmak üzere beş vilayetin ihtiyacını karşılayan 681 bayi ve 1000'e yakın tüccarın mal alabilmek için Trabzon yerine İstanbul'a gitmesi anlamına geliyordu. Bu durum hem o tüccarlar için büyük bir külfet getirecek hem de üç ayda bir 900'e yakın tüccarın Trabzon'a uğramadan İstanbul'a gitmelerine neden olacaktı. Böylece iktisadi hayatı sönmek üzere olan Trabzon piyasası bu sefer, mal almak için gelen esnaflardan da mahrum kalacaktı.¹³⁶³

Sümerbank Mağazası'nın perakende satış bölümünün kapanmasıyla birlikte ortaya çıkacak sorunları sağlam bir öngörüyle tahmin eden Trabzonlular, bu tahminlerinde yanılmamıştır. Zira yeni yapılanma gereği Sümerbank Yerli Mallar Mağazası'nın perakende satış kısmının kapatılması ve bunun sonucunda şehirde yaşanan karmaşayı açıkça dile getiren bir muhabir, bu konuda şu ifadeleri kullanmıştır:

“Sümerbank Yerli Mallar Pazarı perakende satışları kaldırıldı. Bu satışları kendileri yapsın, aradaki farkı kendileri kazansın diye tüccar ve esnafa toptan mal vermeye başlandı. Esnaf, tüccar artık memnun olacak, normal kâra kanaat edecek, karaborsa denilen şey artık ortadan kalkacak ve işler yavaş yavaş doğal seyrini alacak sanıldı, ama böyle oldu mu olmadı mı bu da malum. Dinlediğimiz şikâyetlere gelince, onlar da malum. Sümerbank'tan toptan mal alanların çoğu birbirlerine toptan devir yapmaya, şehirden şehre aşımaya başladılar. O gün bugün Trabzon'dan İstanbul'a harıl harıl Sümer malları sevk edilip duruyormuş. Sevk edilen bu mallar gümrüğün birinden duhul diğerinden huruç ettiği için işin meçhul tarafı da yokmuş, şu halde bu malumlar karşısında alınacak bir tedbir yapılacak bir muamele yok mudur acaba?”¹³⁶⁴

Sümerbank Yerli Mallar Mağazası'nın perakende kısmının kapatılmasının ardından faaliyetine devam eden toptan satış bürosu, 1947 yılında her aileye 5 metre giyim, 4 metre çamaşır ve yatak eşyası dağıtmıştır. Dağıtım, mahalle birlikleri tarafından verilen kuponların karşılığı olarak aşağıda yerleri ve sahipleri yazılı mağazalar tarafından yapılmıştır. Bu mağazalar şunlardır¹³⁶⁵:

Kunduracılar Caddesi'nde İsmail Yılmaz

Paşa Hamamı karşısında Ali Sağlam

Kemeraltında Emin Arif Sağlam

¹³⁶³ **Yeniyol**, 5 Ekim 1946

¹³⁶⁴ **Yeniyol**, 16 Kasım 1946

¹³⁶⁵ **Yeniyol**, 25 Haziran 1947

Kunduracılar Caddesi'nde Mehmet Uzunhasan,

Kunduracılar Caddesi'nde Hami Tanrıkulu

Sümerbank Yerli Mallar Mağazası'nın dağıtım yaptığı toptancı esnaflarının sayısına bakıldığında, önceki yıllara göre büyük bir azalma yaşandığı görülmektedir. Bu durum bize şunu gösteriyor ki mağazanın perakende satış bürosunun kapanması, Sümerbank için de bir fayda getirmemiş bankanın ticari hacmi büyüyeceğine küçülmüştür. Bu durum Ankara'nın da dikkatini çekmiş olacak ki 1948 yılında Sümerbank Yerli Mallar Mağazası'nın Perakende kısmı tekrar faaliyete geçmiştir. Perakende şubesinin faaliyete geçişi halk üzerinde büyük bir memnuniyet uyandırmıştır. Zira açıldığı ilk günden itibaren halktan büyük ilgi gören mağazada, Avrupa ve Japon menşeli ithal mallar ile yerli fabrika mamullerinden muhtelif kumaşlar satılmaya başlanmıştır.¹³⁶⁶

Sonuç olarak 1933 yılında kurulan ve 1940 yılında Trabzon'da bir satış mağazası açarak en zor günlerde Trabzon halkının esenliği için çalışan Sümerbank Yerli Mallar Mağazası'nın özellikle 1940-1945 yılları arasında yapmış olduğu faaliyetler, Trabzon'un ekonomik ve sosyal tarihi için takdire şayan hizmetlerdi.

3.6.2. Halk Dağıtma Birlikleri'nin Kuruluşu

İkinci Dünya Savaşı yıllarında Trabzon'da teşkil edilen kurumlardan biri de Halk Dağıtma Birlikleridir. Birlikler, özellikle 1942 yılı kışında yaşanan, açlık ve yokluklara karşı daha etkili tedbirler geliştirmek amacıyla kurulmuştu. Zira 1939'dan, 1941'e kadar silolarının doluluğundan ve tasarruf tedbirlerinin yardımıyla nispeten bir şekilde idare edilen iâşe temini meselesi, 1942 yılından itibaren içinden çıkılmaz bir hal almıştır. Savaşın ağır yükü altında ezilen Türk milleti, bu dönemde ekmek karneleriyle tanışacak, neredeyse bütün günlük ihtiyaçlarını bu tür vesika ve karnelerle temin edecekti.

Ülke genelinde yaşanan bu olumsuzluk 1942 yılına kadar uygulanan iâşe temini politikasının yeniden ele alınmasına neden olmuştu. İâşe meselesinde girişilecek yeniden yapılanma Milli Korunma Kanunu çerçevesinde, halkın günlük ihtiyaçlarını daha hızlı bir şekilde temin etmesi esasına dayanacaktı. Bu esaslar dâhilinde 1942 yılı Nisan ayında başlatılan çalışmalar sonucunda Halk Dağıtma Birliklerinin kurulmasına karar

¹³⁶⁶ **Yeniyol**, 13 Temmuz 1948

verilmiştir.¹³⁶⁷ Söz konusu birlikler, halkın ihtiyaçlarını kolayca temin edilebilmesi için¹³⁶⁸ şehirlerde 250 hane veya 1000 kişilik nüfusun bulunduğu yerlerde kurulacaktı.¹³⁶⁹

1942 yılında kurulan birliklere ilaveten köylerde de Köy Dağıtma Birliği kurulacak ve her köy birer Dağıtma Birliği¹³⁷⁰ teşkil edilecekti. Bu birliklerin idare heyetleri köy muhtarının reisliği altında nahiye müdürü tarafından belirlenen dört azadan ibaret olacaktı.¹³⁷¹

Bu şartlar altında ülke genelinde kurulan Halk Dağıtma Birlikleri, Trabzon'da da teşkil edilmiştir. İşin ilginç yanı, dağıtma birliklerinin kurulduğu sırada Trabzon, ekmek karnelerinin dağıtımıyla ilgili yolsuzluk iddialarıyla çalkalanıyordu. Halkın en temel besin maddesi üzerinde ortaya çıkan bu iddia ve dedikodular, halk dağıtma birliklerinin kuruluş sürecini de hızlandırmıştır. Bu konuda yaşanan ilk gelişme Trabzon Valisi Salim Günday'ın başkanlığında Halkevinde yapılan toplantıdır. Aynı zamanda şehirde görülen ekmek karnesi yolsuzluğunun da ele alındığı toplantıda, Vali, Belediye Başkanı ve İaşe Müdür Vekili Cezmi Pasin'le birlikte mahalle mümessilleri de bir araya gelmiş ve Temmuz ayı karnelerinin dağıtımından evvel şehir nüfusunun yeniden tespitine karar verilmiştir. Daha sonra Halk Dağıtma Birliği konusuna geçilmiş ve Ticaret Vekâleti'nden gelen emir üzerine her 250 hane için bir Halk Dağıtma Birliği vücuda getirileceği, bir mahallede birden fazla birliğin kurulabileceği ifade edilmiştir. Bu birlikler halk tarafından seçilmiş heyetlerle idare edilecekti. Seçilecek heyetler dört azadan oluşacaktı. Birlik, devlet kanalı ile tevzi edilmekte olan ihtiyaç maddelerinin eşit bir şekilde dağıtılmasını sağlayacaktı. Trabzon'da kurulacak birlikler hakkında verilen genel bilgilerden sonra söz

¹³⁶⁷ 11 Nisan 1942 tarihinde hayata geçen bu teşkilatın kuruluş kanununda verilen bilgilere göre görevleri şunlardı: a) Reisin mesuliyeti altında muhafaza edilmek üzere birliğe dâhil azaların bir defterini hazırlamak. b) Hükümetçe, dağıtılması kart usulüne bağlanmış olan maddelerin kartlarını tevzi etmek. c) Doğrudan doğruya müstehlike dağıtılması Hükümetçe uygun görülen maddelerin dağıtımını temin etmek. d) Birliğe dâhil aileler efradının ölüm, doğum, taşınma, seyahat, askerlik, tutukluluk gibi hallerini takip ederek fazla kart tevziine mâni olmak. d) Nüfus tahavvüllerinden en geç üç gün zarfında alâkalı halk birliğini ve mahallî iaşe müdür veya amirliğini haberdar etmek. e) Perakendeci esnaf birlikleri, vasıtasıyla yapılacak dağıtımlarda hangi gün,-hangi-bakkal veya mağazadan ne alınabileceği hakkında azalara bilgi vermek. f) Fazla kart almak veya fazla nüfus göstermek suretiyle haksızlığa sebep olanları hemen iaşe müdürlüklerine bildirmek. g) Mahallelerde yapılacak tarama ve aramalarda mümessil sıfatıyla azasından birini hazır bulundurmak. **T.C. Resmi Gazete**, 14 Mayıs 1942

¹³⁶⁸ **Vakit**, 12 Nisan 1942

¹³⁶⁹ **Cumhuriyet**, 12 Nisan 1942

¹³⁷⁰ 17826 sayılı kanunla teşkil edilmeye başlanan halk dağıtma birlikleri, kuruluş aşamasında CHP kaza ve nahiye teşkilatlarından yardım alacaktı. Buna göre parti kaza ve nahiye merkezlerinde, birliklerin kuruluş meseleleri görüşülecek ve birlikler için idare heyetleri namzetleri seçimi yapılacaktı. **Cumhuriyet**, 5 Mayıs 1942

¹³⁷¹ **T.C. Resmi Gazete**, 14 Mayıs 1942

alan Vali Salim Günday, birlik içinde çalışmayı düşünen kişilere bazı uyarılar yapmış, mahalle mümessillerini ikaz etmiştir. Vatana hizmet etmek isteyenler için dağıtma birliklerinin büyük bir fırsat olduğunu dile getiren Günday, dürüst ve temiz çalışacak kişileri takdirle karşılayacaklarını fakat yanlış hareket edenlerin gözünün yaşına bakılmayacağını ifade etmiştir.¹³⁷² Trabzon Valisi Salim Günday'ın bu direktifleri sonrası birlik üyelerinin belirlenmesi için seçimler yapılmaya başlanmıştır.¹³⁷³ Yapılan seçimler sonucunda her mahalle için 4'er kişiden oluşan Halk Dağıtma Birlikleri kurulmuş ve vazifeye başlamıştır.

İkinci Dünya Savaşı'nın en şiddetli zamanında iâşe teminin oldukça güç olduğu günlerde ülke sathında olduğu gibi Trabzon'da da teşkil edilen Halk Dağıtma Birlikleri, şehre dışarıdan getirilen ithal maddelerin dağıtımında önemli görevler üstlenmiştir. Mesela 1943 yılında resmi dairelere ve fakir vatandaşlara verilmesi için gelen kömürlerin dağıtımıyla ilgili yayınlanan ilanda halkın evlerindeki soba adedini ve ihtiyaç miktarını bildiren beyannameleri doldurup Halk Dağıtma Birliklerine onaylatması gerektiği ifade edilmişti.¹³⁷⁴ Yine bu dönemde şehrin en büyük ihtiyaçlarından biri olan manifatura dağıtımı vazifesine de el atan birlikler,¹³⁷⁵ kaput bezi almak isteyen vatandaşlara fiş vererek onları ilgili mağazaya yönlendiriyordu.¹³⁷⁶ Halk Dağıtma Birliğinin en başta gelen vazifesi ekmek karnesi dağıtımı yapmak ve yetkisi dâhilinde olan mahallelerde bu işi organize etmektir. Bu görev kapsamında Trabzon Belediyesi tarafından basılan karnelerin halka ulaştırılmasında aracı vazifesi gören birliklerin bu faaliyetleri ile ilgili olarak verilen ilanda şu ifadelere yer verilmiştir.

“Kaldırılan ekmek karneleri yerine belediye tarafından mahalli ekmek karneleri hazırlanmıştır. Bu karneler her ev başına birer tane verilecek ve kartlar, Halk Dağıtma Birlikleri tarafından bugünden itibaren tevziine başlanarak 1 İkinci Teşrinde nihayet bulacaktır.”¹³⁷⁷

¹³⁷² **Halk**, 16 Haziran 1942

¹³⁷³ **Halk**, 24 Temmuz 1942

¹³⁷⁴ **Yeniyol**, 22 İkincikanun 1943

¹³⁷⁵ Halk Dağıtma Birlikleri kurulurken, ticaret odasına kayıtlı olan ve birliğin dağıtımını yapacağı maddelerin satışını yapan bir ticarethaneye sahip bulunan vatandaşlardan oluşturulması kararlaştırılmıştı. Fatih Tuğluoğlu, “Tek Parti Döneminde Hükümet Memur Dayanışması”, **Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi**, (27-28), Mayıs-Kasım 2001, s.365. Bu kapsamda Trabzon'da dağıtılmaya başlanan kaput bezleri Kemeraltında Ahmet Aybay, Paşa Hamamı karşısında İbrahim Kerimoğlu, Kunduracılar Caddesi'nde R.Kazım Karaalioğlu ve Semerciler Dibiinde Mehmet Karahasan mağazalarında satılacaktı. Büyük bir olasılıkla bu kişiler, bulundukları mahallerde Halk Dağıtma Birliklerine üyeydiler. **Halk**, 25 Şubat 1944

¹³⁷⁶ **Halk**, 25 Şubat 1944

¹³⁷⁷ **Halk**, 29 Birinciteşrin 1942

Halk Dağıtma Birlikleri'nin kuruluş amaçlarından biri de dürüstlüğünden emin olunan kişileri iâşe dağıtım görevine getirerek daha önce sıkça yaşanan suiistimallerin önüne geçmekti. Bu suretle yolsuzluk ve kaçakçılığın azalacağını düşünen yetkililer, bu düşüncelerinde yanılmışlardır. Zira Trabzon'da kurulan Halk Dağıtma Birlikleri'nden biri de Çarşı Mahallesi'nde teşkil edilmiş fakat Çarşı Mahallesi Halk Dağıtma Heyeti Mümessilinin gaz ve ekmek dağıtımında usulsüzlük yaptığı ortaya çıkmıştır. Bu iddialar üzerinde hakkında derhal yasal işlemler yapılan mümessil görevden alınmıştır.¹³⁷⁸

3.6.3.Fiyat Murakabe Komisyonu

İkinci Dünya Savaşı yıllarında kabul edilen Milli Korunma Kanunu, içerdiği hükümleri gereği devlete piyasalara müdahale hakkı veriyordu. Zira kanunun 31 maddesinde yer alan “*Hükümet, dâhilde lüzum gördüğü maddelerin azamî fiyatlarını, cinslerini, nevilerini ve vasıflarını tespit eder*”¹³⁷⁹ maddesi hükümete, piyasaların seyrini belirleme imkânı tanıyordu.

Milli Korunma Kanunu'nun verdiği bu yetkilere dayanan hükümet, savaş yıllarında ortaya çıkan karaborsa ve enflasyonist akımların önüne geçmek amacıyla çeşitli tedbirler almıştır. Fakat alınan önlemlerin etkili olmadığı görülünce devletin direkt olarak fiyatlara müdahale etmesine yarayacak adımlar atılmış ve 1940 Mayıs ayında Fiyat Murakabe Komisyon'u kurulmuştur.¹³⁸⁰ Komisyonlarının temel görevi şunlardı:

- a) Ticaret Vekâletince tayin edilecek eşya ve maddelerin mahallî toptan ve perakende satış fiyatlarını tespit etmek,
- b) Mahalli fiyatları nezaret altında bulundurmak.¹³⁸¹

Yukarıda verilen görevleri yerine getirmek üzere bütün vilayetlerde olduğu gibi Trabzon'da da Fiyat Murakabe Komisyonu teşkil edilmiştir. Esasen Trabzon için böyle bir

¹³⁷⁸ **Halk**, 19 İkcinciteşrin 1942. Halk Dağıtma Birlikleriyle ilgili olarak yaşanan bu yolsuzluklar sadece Trabzon'a has değildi. Zira bu dönemde yurdun hemen her yanında suiistimaller nedeniyle görevden alınan birlik mümessillerine rastlanmaktaydı. Mesela 1944 yılında İstanbul Samatya'da Sancaktar Mahallesi Halk Dağıtma Birliği Reisi Ziya Bey, ekmek karneleri dağıtımında yolsuzluk yaptığı iddiasıyla tutuklanarak mahkemeye sevk edilmiştir. **Cumhuriyet**, 8 Ocak 1944

¹³⁷⁹ **T.C.Resmî Gazete**, 26 Kânun-ı Sâni 1940

¹³⁸⁰ Mustafa Yahya Metintaş ve Mehmet Kayıran, “Refik Saydam Hükümetleri Döneminde Türkiye'nin Ekonomi Politikası (1939-1942)”, **Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Aralık 2008, 9(2), s. 166.

¹³⁸¹ **Ulus**, 9 Haziran 1940

müessesenin kurulması çok gerekliydi. Zira savaşın patlak vermesiyle birlikte hemen her maddede yaşanan astronomik fiyat artışları, karaborsa ve keyfi uygulamalar halkı canından bezdirmişti. Bu olumsuzluklara son vereceği ümidiyle teşkil edilen Trabzon Fiyat Murakabe Komisyonu şu kişilerden oluşuyordu.

Başkan: Vali Osman Sabri Adal

Mıntıka Ticaret Müdürü Mümtaz Bey

İktisat Müdürü Kadri Bey

Başkontrolör Nazım Ziya Bey

Tüccar Nedim Ural¹³⁸²

Trabzon piyasasında fiyat denetimi yaparak, ticari değeri olan her türlü malın fiyatını tespit edip bu suretle karaborsayı önlemek amacıyla kurulan komisyon ilk toplantısını Vali Osman Sabri Adal başkanlığında 21 Haziran 1940 günü yaparak çalışmalarına başlamıştır.¹³⁸³ Komisyon, aldığı karar gereği her gün saat 17’de esnaf ve tüccarla bir araya gelecek ve piyasanın nabzı bu suretle takip edilecekti.¹³⁸⁴ Zamanla çalışmalarına hız veren komisyon, ilk planda şehir içindeki bulunan tüccarlardan fiyat listeleri almış ve bu fiyat listeleri üzerinde inceden inceye tetkikler yapmaya başlamıştır. Listelerde verilen fiyatlarla satış yapıp yapılmadığını tespit etmek amacıyla komisyon tarafından bir de kontrol ekibi vücuda getirilmiştir.¹³⁸⁵

Fiyat Murakabe Komisyonu bu çalışmaları yaparken Trabzon halkının komisyondan beklentileri şunlardı:

1. İktisadi şartların belirttiği normal fiyatları muhafaza edici tedbirler alması,
2. Yiyecek, içecek, yakacak maddelerindeki kâr nispetlerini eksiltecek önlemler alması,

¹³⁸² **Yeniyol**, 12 Temmuz 1940

¹³⁸³ **Yeniyol**, 22 Haziran 1940

¹³⁸⁴ **Yeniyol**, 26 Haziran 1940

¹³⁸⁵ **Yeniyol**, 6 Temmuz 1940

3. Tespit edilen fiyat ve kâr nispetlerinin devamını sağlaması.¹³⁸⁶

Trabzon halkının bu beklentilerine cevap vermek amacıyla denetimlere başlayan komisyon, ilk olarak şehir halkının en önemli derdi olan ekmek meselesine el atmış ve daha önceden belediye tarafından belirlenen fiyat baremini ihlal ederek üç gün boyunca bu fiyat üzerinde satış yapan fırıncılar hakkında Milli Korunma Kanunu gereğince muamele yapılması için savcılığa başvuru yapılmıştır.¹³⁸⁷

Trabzon Fiyat Murakabe Komisyonu bir yandan denetimlerine devam ederken diğer yandan da çeşitli mallar üzerinde belirlenen fiyat hadleri ve azami kâr miktarları hakkında gazetelere ilanlar veriyor, satıcı ve tüketiciyi uyarıyordu. Bu ilanlardan birisi 20 Kasım 1940 tarihinde yayınlanmıştır. Adı geçen ilanda şu ifadeler yer verilmişti:

Trabzon Fiyat Murakabe Komisyonu Riyasetinden

1. Perakende olarak satışa arz edilen her nevi lacivert ve siyah muşamba perdelerin (yalnız hakiki nakliye masrafı maliyeti ilave edilmek suretiyle) azami %20
2. Her nevi cam lamba ve cam fenerlerin (gaz lambaları, gemici fenerleri, lüks lambaları, elektrik el ve cep fenerleri ve teferruatı) perakende satışlarında azami %25 ile satılmaları kabul ve tespit edilmiştir.
3. Yukarıdaki eşya ve malzemeyi satan her tüccar 100 kuruştan yukarı yapacağı satışlarda müşterinin talebi üzerine kendisine fatura vermeye mecburdur. Tespit ve ilan edilen kâr yüzdelerinden daha fazlasıyla satış yapmaya kalkışanlar hakkında Milli Korunma Kanunu hükümleri derhal tatbik edilecektir. Alakadar tacirlerin yukarıdaki esaslar dâhilinde hareket etmeleri ilan olunur.¹³⁸⁸

Gazetelere verdiği ilanlarla piyasaları tanzim eden komisyon, bu kapsamda yaptığı çalışmalar neticesinde hemen her madde için fiyat ve kâr tespiti yapıyordu. Bu dönemde fiyat tespiti yapılan maddelerden biri de ünlü Trabzon tereyağıydı. Komisyon aldığı karar neticesinde tereyağları için geçerli satış fiyatını şu şekilde tespit etmişti.¹³⁸⁹

¹³⁸⁶ **Yeniyol**, 5 Birinciteşrin 1940

¹³⁸⁷ **Yeniyol**, 31 Mayıs 1941

¹³⁸⁸ **Yeniyol**, 20 İkinciteşrin 1940

¹³⁸⁹ **Yeniyol**, 14 İkinciteşrin 1941

Tablo 85: 1941 Yılında Trabzon’da Tereyağı Fiyatları

Kazalar	Fiyatı (kuruş)
Vakfikebir	125
Of	115
Akçaabat	115
Sürmene	120
Maçka	90

Kaynak: Yenyol, 14 İkinciteşrin 1941

Fiyat Murakabe Komisyonu, Trabzon’da yaptığı çalışmalar kapsamında belediye hudutları içinde satış yapan ticarethane ve mağazalarda bulunan bilumum eşya ve mallara etiket yapıştırılması yönünde bir karar almıştır. Bu kararın ardından yapılan denetimler neticesinde tebligata rağmen etiket koymayan ticarethane sahipleri hakkında gerekli yasal işlemler yapılmıştır.¹³⁹⁰

İkinci Dünya Savaşı sürecinde Milli Korunma Kanunu’nun verdiği yasal dayanakla kurulan Fiyat Murakabe Komisyonlarının lağvedilme süreci Refik Saydam’ın 7 Temmuz 1942’de vefat etmesi üzerine¹³⁹¹ Şükrü Saraçoğlu’nun Başbakanlığa atanmasının ardından başlamıştır.¹³⁹² Refik Saydam dönemine oranla fiyat kontrollerinin gevşetildiği¹³⁹³ bu dönemde Fiyat Murakabe Komisyonları’nın da yetkileri sorgulanır hale gelmiştir. Bu kapsamda Saraçoğlu Hükûmeti, komisyonun yetkilerini belediyelere devreden bir düzenleme yapmıştır. Bu düzenlemeye göre, kapatılan Fiyat Murakabe Komisyonları’nın yetki ve görevleri belediye encümenlerine devredilmiş, belediyelerin fiyat denetimi ve vurgunculukla mücadele ile görevlendirildiği açıklanmıştır.¹³⁹⁴

3.6.4.Vilayet İaşe Heyeti

İkinci Dünya Savaşı yıllarında kurulan hükümetlerin temel hedefi, halkın günlük ihtiyaçlarını kolayca temin etmesini sağlamaktır. Bu amaçla çok sayıda önlem alınmış ve

¹³⁹⁰ **Halk**, 3 İkinci Teşrin 1942

¹³⁹¹ **Cumhuriyet**, 8 Temmuz 1942

¹³⁹² **Cumhuriyet**, 10 Temmuz 1942

¹³⁹³ Tayfun Çınar, “1942: A’dan Z’ye Bozuk Devletin Yeniden Yapılanması Girişimlerinin Yükselişi ve Düşüşü”, **Açıklamalı Yönetim Zамандизini**, Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Kamu Yönetimi Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayınları, 2008, s. 234

¹³⁹⁴ **Ulus**, 21 Birinciteşrin 1942, **Ulus**, 22 Birinciteşrin 1942

gerektiğinde doğrudan piyasalara müdahale edecek birim ve kurumlar oluşturmuştur. Bu kurumlardan biri de 1941 yılında kurulmuş olan İaşe Müsteşarlığı'dır.¹³⁹⁵ Müsteşarlığa bağlı olarak Ankara, İstanbul ve İzmir'de İaşe Müdürlükleri diğer illerde ise İaşe Heyetleri oluşturulmuştur.¹³⁹⁶ Kısa bir süre faaliyette bulunan bu heyetlerin görevi, 23 Temmuz 1942'de Belediyelere devredilmiştir.

18 Şubat 1941 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren İaşe Müsteşarlığı Kanunu'nun 8'nci maddesine göre, İaşe Teşkilâtının vilâyetlerdeki işleri bu husus için kurulmuş ve kurulacak sair teşkilâtlar tarafından görülecekti.¹³⁹⁷ Bu kapsamda Vilayet İaşe Heyeti adı altında Trabzon'da da bir birim vücuda getirilmiştir. Başkanlığını Trabzon Valisi Naci Kıcıman yaptığı bu teşkilat, vilayet dâhilindeki iâşe işlerini tanzimle görevliydi. Bu kapsamda çalışmalarına başlayan İaşe Heyeti bir yandan halkın temel ihtiyaçları olan ekmek ve mısır gibi maddelerin dışarıdan getirtilerek dağıtılması görevini organize ederken diğer yandan da şehir dâhilinde denetimler yaparak halk sağlığını tehlikeye atan işyerlerine karşı tedbirler alıyordu. Genel olarak bu ekseninde yürütülen çalışmalar kapsamında heyet, Trabzon Valisi Naci Kıcıman'ın başkanlığında toplanarak o günlerde çokça aranan kahve, gaz, benzin ve makine yağı gibi maddeler hakkında bazı kararlar almıştır. İaşe Heyeti tarafından alınan kararlar basında şu şekilde yer almıştır:

“Vilayet İaşe Heyetinin geçen günkü toplantısında kahve, kıraathane ve otellerde müşterilere verilmekte olan kahvelerin fazla miktarda ecnebi maddelerle mahlût olarak verilmesi Hıfzıssıhha Kanununa muhalif olduğundan gerek pişirilmiş olan kahvelerin yasaklanmasına ve vilayetimize ait olarak gelen gaz, benzin, motorin ve makine yağlarının fazla miktarda vilayet haricine çıkarılmakta olduğu dikkati çektiğinden bu gibi maddelerin dışarı çıkarılmamasına ve mevcut malların beyannameye tabii tutulmasına karar verildi. Bu cümleden olarak geçenlerde Kemal Albaylar'ın İstanbul'a göndermek üzere olduğu makine yağlarını vapura nakledilmekte iken men edildiği haber alınmıştır.”¹³⁹⁸

Savaş yıllarında Trabzon'da görülen en büyük sıkıntı ekmek temini ve dağıtımı konusunda yaşanıyordu. Bu konu ile ilgili olarak çalışmalar yapan İaşe Heyeti, ekmek karnelerinin dağıtımı ve karne alacakların tespiti gibi işlerle de meşgul olmuştur. Zira lağvedilmeden hemen önce 1942 yılı Temmuz ayına ait ekmek karnelerinin dağıtımı

¹³⁹⁵ **Cumhuriyet**, 17 Şubat 1941

¹³⁹⁶ **T.C.Resmi Gazete**, 18 Şubat 1941

¹³⁹⁷ **T.C.Resmi Gazete**, 18 Şubat 1941

¹³⁹⁸ **Yeniyol**, 23 Temmuz 1941

işlerini bitiren heyet, Halk Dağıtma Birliği Mümessilleri vasıtasıyla bu karneleri ihtiyaç sahiplerine ulaştırmıştır.¹³⁹⁹

1941 yılında kurulan ve Trabzon halkının temel ihtiyaçlarının temini için çalışan Vilayet İaşe Heyeti, Ticaret Vekâleti'nin 23 Temmuz 1942 tarihli kararnamesiyle lağvedilmiştir. İaşe Heyeti ile birlikte Fiyat Murakabe Komisyonu'nun da ortadan kaldırılmasıyla birlikte bu iki kurumun yetkileri Trabzon Belediyesi'ne devredilmiştir. Lağvedilen İaşe Teşkilatı 1 Ağustos 1942 gününe kadar bütün muamelatını belediyeye devretmiş ve bu suretle 1 Ağustostan itibaren ekmek ve diğer iaşe işleri Trabzon Belediye'si tarafından düzenlenmeye başlamıştır. Trabzon İaşe Teşkilatı'nın lağvedilmesinin ardından 1 memur ve üç daktilograf açıkta kalmış, İaşe Müdür Vekili Cezmi Pasinli esas vazifesi olan ihracat kontrolörlüğüne geri dönmüştür.¹⁴⁰⁰

3.6.5.İş Mükellefiyeti Teşkilatı

Türkiye, İkinci Dünya Savaşı'na katılmamasına rağmen her an savaşa dâhil olacaktı gibi sürekli tetikte beklemiş bu sebeple ülke genelinde seferberlik havası hâkim olmuştur. Bu atmosferin oluşmasında yurt içinde alınan önlemlerin büyük bir etkisi vardı. Bu önlemlerden en dikkat çeken kuşkusuz Milli Korunma Kanunuydu. İçerdiği hükümlerle savaş yıllarına damga vuran bu kanunun 9'ncu maddesinde, sanayi ve maden müesseselerinin üretim kapasitelerini artırmak için gerekli olan işçi kadrosunun ve ihtisas elemanlarının temini maksadıyla vatandaşlara ücretli iş mükellefiyeti zorunluluğu getiriliyordu.¹⁴⁰¹ Hukuki alt yapısını Milli Korunma Kanunu'ndan alan İş Mükellefiyeti aslında, zorla veya zorunlu çalıştırma olarak nitelendirilen ve herhangi bir kişinin ceza tehdidi altında ve bu kişinin tam isteği olmadan mecbur edildiği tüm iş veya hizmetleri ifade ediyordu.¹⁴⁰²

İkinci Dünya Savaşı'nın olağanüstü şartları gereği hayata geçirilen İş Mükellefiyeti Teşkilatı 1940 yılı içinde faaliyetlerine başlamış ve bu kapsamda başta Zonguldak Maden Havzası olmak üzere yurdun diğer bölgelerinde yol, köprü, meydan, iskele inşaatlarında

¹³⁹⁹ **Halk**, 26 Haziran 1942

¹⁴⁰⁰ **Halk**, 28 Temmuz 1942

¹⁴⁰¹ **T.C.Resmi Gazete**, 26 Kânun-ı Sâni 1940

¹⁴⁰² Ahmet Makal, "Zonguldak ve Türkiye Toplumsal Tarihinin Acı Bir Deneyimi Olarak İş Mükellefiyeti", **Zonguldak Kent Tarihi Bildiriler Kitabı**, Zonguldak 2006, s.123

zorunlu işçi çalıştırılmaya başlanmıştır.¹⁴⁰³ 1941 yılında bazı düzenlemeler getirilen bu yapılanmada mükellefiyet, bir takvim yılı zarfında 2 ay olarak belirlenmiş ve mükellefin isteğine göre bu sürenin uzatılmasına karar verilmiştir.¹⁴⁰⁴ 1942 yılına gelindiğinde, Türkiye'nin de kritik pozisyonda olmasını göz önüne alan hükümet, İş Mükellefiyeti Teşkilatı'nı bir kez daha revize etmiş ve Ereğli Kömür Havzası ile Eti Bank tarafından işletilen Soma ve Tavşanlı linyit madenlerinde çalıştırılmak üzere yeni bir İş Mükellefiyeti Teşkilatı tesis edilmiştir. Daha önce bu bölgeler mükellefiyet kapsamında idiyse de bu yeni yapılanma eskisini ortadan kaldırıyordu.¹⁴⁰⁵ Kömür ve linyit ocaklarında zorunlu olarak çalışma esası getiren kararnameleler 30 Mayıs 1942 tarihli Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Adı geçen kararnamelerde özetle şu ifadeler yer alıyordu:

“Linyit ve kömür istihsalini memleketin ihtiyaçlarını temine kâfi derecede bulundurmak gayesiyle Eti Bank Garp Linyitleri İşletmesi tarafından işletilen Soma ve Tavşanlı Linyit ve Ereğli Kömür Havzası'nda, Millî Korunma Kanununun 9'uncu maddesine müsteniden ücretli iş mükellefiyeti tesis edilmesine ve kendilerine iş mükellefiyeti tahmil edilenlere, İktisat Vekâletince tespit edilen ücret baremi dâhilinde, çalışmalarına karşılık belli bir ücret tahakkuk ettirilmesine..”.¹⁴⁰⁶

Bu şekilde hayata geçen İş Mükellefiyeti Teşkilatı'nın bir şubesi de 1943 yılı yazında Trabzon'da kurulmuştur. Aslında Trabzon, böyle bir teşkilatın kurulması için oldukça elverişli bir vilayetti. Zira 1935 yılında yapılan nüfus sayımında şehir nüfusu 360.679,¹⁴⁰⁷ 1940 yılında ise 390.733 olarak tespit edilmiş, metrekare başına düşen nüfus yoğunluğu 84 olarak açıklanmıştır.¹⁴⁰⁸ Bu durumu göz önüne alan hükümet, Trabzon'un kalabalık ve yoğun nüfusundan yararlanmak istemiştir. Bu kapsamda ilk olarak İş Mükellefiyeti Müdürlüğü, merkezi Trabzon olmak üzere faaliyete başlamış ve Müdür Muavini Süleyman Taylan kuruluş işlemlerini organize etmek maksadıyla Trabzon'a gelmiştir.¹⁴⁰⁹

Trabzon'a gelir gelmez çalışmalarına başlayan Süleyman Bey, baş memurluk halinde çalışan ve kendisine bağlı Rize, Çoruh, Gümüşhane, Giresun, Ordu Vilayeti halkından maden ocaklarında çalışmaya niyetli kimselerin durumlarını tetkik ve takip

¹⁴⁰³ **Cumhuriyet**, 18 Haziran 1940

¹⁴⁰⁴ **Cumhuriyet**, 19 Şubat 1941

¹⁴⁰⁵ **Cumhuriyet**, 30 Mayıs 1942

¹⁴⁰⁶ **T.C.Resmi Gazete**, 30 Mayıs 1942

¹⁴⁰⁷ **Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık İstatistik Genel Direktörlüğü Genel Nüfus Sayımı 20 İlkteşrin 1935**, 54(75) , s. 5.

¹⁴⁰⁸ **Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık İstatistik Genel Direktörlüğü Genel Nüfus Sayımı 20 İlkteşrin 1940**, s. 5.

¹⁴⁰⁹ **Halk**, 29 Haziran 1943

ederek gerek mükellef ve gerek serbest işçi olarak sevk edilecek kişileri kayıt altına almıştır. Vilayet dâhilindeki idari ve askeri makamların desteğiyle sürdürülen çalışmalar kapsamında işçi kabilelerinin her hafta muntazam olarak sevki için gerekli tedbirler alınmaya başlanmıştır. Trabzon’da yaptığı çalışmalar hakkında yerel basına bilgiler veren Süleyman Bey, Akçaabat, Vakfikebir, Görele, Tirebolu kazalarına gittiğini ve bu bölgelerden Zonguldak’a gönderilmek üzere 300’ü aşkın işçi kaydı yapıldığını ifade etmişti. Maden havzasına gönderilenlerin tabi olacağı şartlar hakkında bilgiler veren Süleyman Bey, maden işçilerinin navlun ve zaruri masraflarının Ereğli Kömürleri İşletmesi adına İş Mükellefiyeti Bürosu tarafından karşılanacağını, işçilerin maden havzasına geçici olarak sevk edildiğini dile getirmiştir. Süleyman Bey sözlerine şöyle devam etmiştir:

“Ocaklarda muntazam çalışmaları ile şöhret kazanan Trabzon ve havalisi halkının yevmiyeleri 2-2,5 lira kadar tutmaktadır. Bütün amele, istihkaklarından kesilmeksizin, parasız yedirildiği gibi ayda 25 yevmiye yapan işçi ailelerine gaz, un, mısır gibi mübrem ihtiyaç maddeleri tevzi edilmektedir. İşçinin her türlü ihtiyacını gideren müessesenin maddi fedakârlıklarına ve gösterdiği şefkat hislerine karşı kömür istihsalinde kudretli bir eleman olduğu bilinen vilayet halkının bu işe seve seve koşacaklarına şüphe edilmez.”¹⁴¹⁰

Süleyman Bey’in bu beyanatlarına rağmen İş Mükellefiyeti için Trabzon’dan adam toplama çalışmaları sırasında zaman zaman bazı sıkıntılar da yaşanıyordu. Mesela Vakfikebir Kazası’nda işçi toplamak için gezen jandarma kuvvetlerinin çağrılarını dikkate almayan ve onların davetine icabet etmeyen kişiler hakkında alelacele zabıtlar tutulmuş ve haklarında cezai işlem uygulanmıştır.¹⁴¹¹

Aslında İş Mükellefiyeti Teşkilatı, Trabzonlular için pek de alışılmadık bir uygulama değildi. Özellikle 1930 sonrasında şehirde iş bulup para kazanmaktan ümidini kesen Trabzonlu erkekler, Zonguldak Kömür Havzası’nda karın tokluğuna çalışmaya başlamıştı. Burada gönüllülük esasını ortadan kaldırmasıyla anılan İş Mükellefiyeti Teşkilatı 1947 yılına kadar yürürlükte kalmış ve savaşın Türk milletine yaşattığı acı deneyimlerden birisi olarak tarihe geçmiştir.

3.6.6.Trabzon Yardım Sevenler Cemiyeti’nin Kuruluşu

İkinci Dünya Savaşı, Trabzonlular için gerçekten zor bir süreçti. Geniş tarım arazisi olmadığı için temel besin maddelerini (un, buğday, mısır) dışarıdan temin etmek zorunda kalan Trabzon halkı, savaş yıllarının kendine has koşulları altında günlük ihtiyaçlarını dahi

¹⁴¹⁰ **Halk**, 9 Temmuz 1943

¹⁴¹¹ **BCA**, 490.01/715.442.1

gideremiyordu. Halk, fırınların önünde kendilerine tahsis edilen ekmeği alabilmek için uğraşırken piyasada satılan hemen her madde üzerinde karaborsa ve kaçakçılık faaliyeti görülüyordu. Bu dönemde yaşanan yokluk o kadar şiddetli bir seviyeye gelmişti ki sokaklar dilencilerle dolmaya başlamıştı.¹⁴¹² Özellikle vapurdan inen yolculara dadanan dilencilerin çokluğu,¹⁴¹³ savaş yıllarının Trabzon'unun en yalın ifadeyle tarifiydi. Bu dönemde yiyecek bulmak için Gümüşhane ve iç bölgelerden yüzlerce fakir-fukaranın kış mevsiminde Trabzon'a akın etmesi hem şehrin düzenini bozuyor hem de iâşe sıkıntısının yaşanmasına neden oluyordu. 1942 yılı sonrasında her zamankinden çok Gümüşhaneli, şehre gelmiş ve Trabzon sokakları, dilenci ve yoksul kimselerin kol gezdiği mahaller haline gelmişti.¹⁴¹⁴

İkinci Dünya Savaşı yıllarında Trabzon'da görülen manzaralar aşağı yukarı, ülke genelindeki tüm vilayetlerle benzerlik teşkil ediyordu. Bu vaziyeti sert tedbirler alarak önlemeye çalışan hükümet, savaşın yıpratıcı tesirlerinin önüne geçemiyordu. Bu sırada hiç değilse halk arasında yardımlaşmayı tesis edip fakir vatandaşları himaye etmek amacıyla Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'nün eşi Mevhibe İnönü'nün himayesinde Yardımsevenler Cemiyeti kurulmuştur.¹⁴¹⁵ Mevhibe İnönü'nün fahri başkanlığını yaptığı bu cemiyet, zamanla birçok şehirde kurularak yayılmıştır.¹⁴¹⁶

Halkevleri ve CHP örgütünün desteği ile ülke genelinde kurulmaya başlanan Yardımsevenler Cemiyeti, Trabzon'da bir türlü hayata geçirilememiştir. Bu duruma dikkat çekmek isteyen Bekir Sükuti Kulaksızoğlu bu konuyla ilgili şu ifadeleri kullanmıştır:

“Varlıktan yokluğa düşmüş, ızdıraplarını içlerinde boğmak ihtiyacını terk edememiş aileleri düşünmek, hepimiz için bir hemşerilik, bir yurttaşlık borcudur. Bu karlı, fırtınalı günlerde sobalarımızın başında sıcak çorbalarımızı içerken, konu komşu arasında, mahalle içlerinde bir tutam odundan, bir avuç tuzdan mahrum nice aileler mevcut olduğunu unutmamalıyız. Asıl bizim, karşılamak istediğimiz zümre, varlıktan yokluğa düşmüş, çalışacak aile uzuvlarını kaybetmiş, gelir kaynakları kapanmış insanlardır. Bunların da bizim gibi mektebe giden çocukları, konu komşu arasında düşüp kalkan genç kızları vardır. Dul kadınlar, babasız çocuklar, işte bu aile çocuklarına hemşeriler arasında bir yardım cemiyeti kurulamaz mı?”¹⁴¹⁷

¹⁴¹² **Yeniyol**, 23 Birincikanun 1942

¹⁴¹³ **Yeniyol**, 18 Mart 1942

¹⁴¹⁴ **BCA**, 490.01/715.442.1

¹⁴¹⁵ **Cumhuriyet**, 29 Mart 1939

¹⁴¹⁶ Mesela 5 Nisan 1939'da Giresun'da Yardım Sevenler Cemiyeti kurulmuştur. **Cumhuriyet**, 6 Nisan 1942

¹⁴¹⁷ **Yeniyol**, 27 Mart 1940

İstanbul ve diğer bazı şehirlerde olduğu gibi Trabzon'da da hayırseverler veya yardımseverler adı altında bir cemiyetin kurulması gerektiği yönündeki fikirler¹⁴¹⁸ savaşın başlamasıyla birlikte şehirde en fazla tartışılan mevzulardan biriydi. Nihayet 1940 yılının son günlerinde Yardımsevenler Cemiyeti'nin kurulması için bazı adımlar atılmıştır. Bu kapsamda Halkevinde Vali Vekili Behçet Ertan'ın başkanlığı altında toplanan şehrin ileri gelen bayanları, aralarında 25 kişilik bir heyet-i müteşebbisiye oluşturup faaliyete başlamıştır.¹⁴¹⁹ Hayırsevenler Cemiyeti adı altında kurulan bu teşkilat, savaş yıllarında ortaya çıkan yaraları sarmakta pek de başarılı olamıyordu. Oysa savaş ilerledikçe Trabzon, yoksulluğun hüküm sürdüğü bir şehir haline gelmişti.

1941 sonrasında yaşanmaya başlanan olumsuzluklar karşısında Hayırsevenler Cemiyeti'nden istenen verim elde edilemeyince aynı yılın son günlerinde bu defa Yardımsevenler Cemiyeti adıyla yeni bir cemiyet kurulmuştur. 15 Kasım 1941 tarihinde hayata geçen cemiyetin kuruluşu yerel basına şu şekilde yansımıştı:

“Cumartesi günü şehrimizin tanınmış bayanlarından mürekkep bir grup, Halkevi salonunda Vali Naci Kıcıman'ın huzurunda bir toplantı yapmış bu toplantıya parti ve belediye ile Kızılay da katılmıştır. Kızılay Başkanı Doktor İbrahim Okman, Trabzon'da bir Yardımsevenler Cemiyeti kurulması işinin düşünüldüğünü ve toplantının bu amaçla yapıldığını söyledi. Bundan sonra Kız Enstitüsü Müdürü Bayan Melahat Sezmen'in reisliği altında, Nazire Savaşçı, Nedime Işıl, Sakibe Akbay ve Bayan Sabriye'den oluşan idare heyeti kurulmuş yardımcı azalıklara Bayan Okman, Bayan Leman Baran, Bayan Mübeşşir Oğuzlu, Bayan Melek Uygur, Bayan Vasfiye Hatip seçilmişlerdir.”¹⁴²⁰

Adı geçen kişilerden oluşan cemiyetin yeni idare heyeti, ilk toplantısını 17 Kasım 1941 günü Kızılay binasında yapmıştır.¹⁴²¹ Trabzon'da bulunan fakir ailelere yardım maksadıyla kurulan cemiyet, ilk iş olarak kış aylarında şehrin en önemli meselelerinden biri haline gelen yakacak meselesine el atmıştır. Bu kapsamda şehir genelinde yardım kampanyası başlatan cemiyet, CHP İl Başkanı Ali Rıza Işıl'ın da desteği ile bağış toplamaya başlamıştır. Yerel basının da destek verdiği kampanya kapsamında ilk planda 700 bin lira civarında bir para toplanmıştır. Kampanyayı şehre duyurmak ve bağışta bulunanları teşvik etmek maksadıyla yardım yapanların isimleri listeler halinde gazetelerde yer almıştır. Çalışmamız açısından önemli bilgiler ihtiva eden bu liste sayesinde 1940'lı yıllarda Trabzon'un zengin ve önde gelen tüccar, esnaf ve sermayedarlarının kimler olduğu

¹⁴¹⁸ **Yeniyol**, 3 Birinciteşrin 1940

¹⁴¹⁹ **Yeniyol**, 11 Birincikanun 1940

¹⁴²⁰ **Yeniyol**, 19 İkinciteşrin 1941

¹⁴²¹ **Halk**, 18 İkinciteşrin 1941

hakkında bilgi sahibi oluyoruz. Trabzonluların hem ticaret hem de hayır işlerine olan yatınlıklarını göstermesi bakımından da dikkat çekici olan bu liste aşağıda verilmiştir: ¹⁴²²

Tablo 86: Trabzon Yardımsevenler Cemiyeti'ne Bağışta Bulunanlar

İsim	Yardım Miktarı
Hacı Nuri Ekmekçioğlu	50.00
Ahmet Erzurumluoğlu	25.00
İsmail Albayrak	20.00
Haver Şirketi	10.00
Rıza Aybay	10.00
Hasip Kalaycıoğlu	10.00
Osman İbrahimioğlu	10.00
Temel Kasımoğlu	5.00
Sabit Şehralioğlu	5.00
Fırıncılar Cem. Reisi Lütü	5.00
İhsan İsağiller	2.50
Mahmut Turan	2.00
Ali Balta	60.00
Elektrik Şirketi	25.00
Ömer Saruhan	10.00
Alaattin Akçay	5.00
Mehmet Kitapçı	5.00
Tevfik Aydın	3.00
Osman Oğuzlu	2.00
Noter Seyfettin Özden	2.50
Hasan Yanlı	10.00
Binbir Çeşit Mağazası	10.00
Necati Yarımbıyık	2.50
Emrullah Şehrali	10.00
Kamil Dedeoğlu	10.00
Kemal Pulathaneli	2,50
Nazım Demirci	2,00
Ahmet Trakya	10.00
Mahmut Örnek	25.00
İbrahim Horlu	10.00
Nazım Ural	10.00
Tahsin Nemli	2,00
Göksel Ticarethanesi	5.00
Mehmet Akçay	25.00
Ahmet Çehrelî	10.00
Osmanlı Bankası	10.00
Osman Dursun	2,00
Osman Sezmen	5.00
Veysel Çakır	50.00
Osman Ural	10.00
Ali Seymen	2,50
Harunlar Ticarethanesi	5.00
P.P.Danielsen	75.00
Eczacı Hakkı	10.00
Osman Peker	10.00
Pirinççi Kardeşler	10.00
Yakup Çemberci	5,00
Ruşen Memişyazıcı	10.00
Hasan Karanis	20,00
İlyas Kule (kole)	20,00
Nazmi Oğuzlu	10.00
İsmail Müftüoğlu	7.50
Alemdağ ve Civelekler	20.00
Ferah Eczanesi	5.00
Ziraat Bankası	25.00
Hoştraser	50.00
Hüseyin Çulha	5.00
Fehmi Onur	5.00
Her-İş Limited Şirketi	25.00
Ali Peşe	25.00
Ekrem Ogan	25.00

Kaynak: Halk, 25 Birincikanun 1941, Yeniyl 24-29 Birincikanun 1941

¹⁴²² **Halk, 25 Birincikanun 1941, Yeniyl 24-29 Birincikanun 1941**

Trabzon’da bulunan yoksul ailelerin her türlü ihtiyacını gidermek maksadıyla çalışmalar yapan Yardımsevenler Cemiyeti, 1941 yılının¹⁴²³ son gecesi bir yılbaşı balosu tertip etmiştir.¹⁴²⁴ Balodan elde edilen gelirle faaliyetlerini genişleten Cemiyet, aynı günlerde 120 bin ton odun satın alarak Halk Dağıtma Birliği vasıtasıyla ihtiyaç sahiplerine dağıtmıştır.¹⁴²⁵ Oldukça aktif bir görüntü çizen ve halkın ihtiyaçlarını temin etmek için var gücüyle çalışan Trabzon Yardımsevenler Cemiyeti Başkanlığına 1942 yılında Leman Baran getirilmiştir. Ayağının tozuyla Cemiyetin mevcut durumu hakkında açıklamalar yapan Leman Hanım, 15 Kasım 1941 tarihinde hayata geçen kurumun geçen yıla kadar ancak teşkilatlanma işi ile uğraştığını, 1942 yılı Mayıs ayı itibarıyla fakir halkın yakacak işine 500 lira aktarıldığını, 27 aileye doğum ve evlenme münasebetiyle eşya yardımı yapıldığını ifade etmiştir. Leman Baran, Cemiyetin 800’e yakın azasıyla Trabzon halkı için geceli gündüzlü çalıştığını, yakında Sümer Sineması’nda bir balo tertip edeceklerini ayrıca fakirlik veya erkeğin askeri gitmesi nedeniyle ortada kalan 2 aydan 2 yaşa kadar olan çocuklar için kreş kurmak istediklerini beyan etmiştir.¹⁴²⁶ 1944 yılına gelindiğinde Cemiyetin idare heyetinde şu kişiler bulunuyordu: Reis Necmiye Günday, Azalar: Zekiye Ülgüner, Nedime Işıl, Sakıbe Akbay ve Süreyya Hanım.¹⁴²⁷ Savaş sonrasında yeniden yapılanma sürecine giren cemiyetin idare heyeti 1946 yılı itibarıyla şu kişilerden oluşuyordu:

Tablo 87: 1946 Yılı İtibarıyla Yardımsevenler Cemiyeti İdare Heyeti

Bayan Vecibe Koper
Semiha Alperen
Hacer Gür
Kamuran Beğanu
Süheyla Atmışdört
Hayriye Bebinoğlu
Saime Noyan
Bay Tahsin Kurt

Kaynak: BCA, 490.01/595.57.8

Savaşın etkilerini hafifleterek Trabzon’da bulunan fakir ve kimsesizlere destek olmak amacıyla kurulan Yardımsevenler Cemiyeti, birçok alanda aktif bir çalışma içine

¹⁴²³ 1941 yılı itibarıyla Yardımsevenler Cemiyeti, fakir ve muhtaçlara 500 liralık yakacak yardımı yapmıştır. Pamuklu ve ipekli olmak üzere 99 lohusaya, 106 sünnetli çocuğa eşya vermiştir. Evlenecek durumda olan 29 fakir kıza çeyizlik eşya, 23 fakire de giyecek vermiştir. Cemiyetin menfaatine 2 defa balo ve bir de maç organize edilmiştir. **CHP Trabzon Vilayeti 1941-1942 Çalışma Raporları, BCA,490.01/715.443.1**

¹⁴²⁴ **Yeniyol**, 7 İkincikanun 1942

¹⁴²⁵ **Yeniyol**, 31 İkincikanun 1942

¹⁴²⁶ **Yeniyol**, 15 Mayıs 1942

¹⁴²⁷ **BCA, 490.01/595.57.8**

girmiştir. Balo, sergi, gösteri gibi etkinlikler düzenleyerek bu organizasyonlardan elde ettiği geliri yardım faaliyetlerinde kullanan Cemiyet, yaptığı başarılı icraatlarıyla savaş yıllarında yaşanan acıları bir nebze olsun hafifletmeye çalışmıştır.

3.7. Çok Partili Hayata Geçişle Birlikte Trabzon'da İktisadi Yükseliş

3.7.1. 1946 Sonrası Trabzon Ekonomisi İçin Atılan Adımlar

3.7.2. Trabzon Limanı'nın Temelinin Atılması

1945 yılı sonunda ihalesi yapılan ve yaklaşık yarım yüzyıldır Trabzon'un en önemli derdi olan modern bir liman ihtiyacı nihayet İkinci Dünya Savaşı sonunda giderilmiştir. Zira 1946 yılında Bayındırlık Bakanlığı'nca avan projesi hazırlanan liman inşaatı ile ilgili inceleme yapmak üzere Ernest James Buckton ve Roy Millthce Ankara'ya gelmiştir.¹⁴²⁸ Daha önce Hayfa Limanı'nın yapımında görev alan ve aynı zamanda Londra Limanı'nın ıslah ve gelişimiyle meşgul olan James Buckton, Bayındırlık Bakanlığı mütehassısları tarafından hazırlanmış olan liman inşaatı projesini oldukça beğenmiştir. İngiliz mütehassıslar, gerekli incelemelerin ardından çalışma programının esasları ve yapılacak işler hakkında görüşlerini bildirerek İngiltere'ye dönmüştür. Bu arada şantiye işlerinin devamlı olarak sevk ve idaresi, gelen İngiliz uzman ekibin içinde yer alan mühendislerden Osvald Hardy'e verilmiştir. İngiliz Uzman Heyeti'nin de onayından geçen proje, 1949 yılına kadar bitirileceği öngörülerek 8 milyon liraya ihale edilmişti. Proje kapsamında yapılacak işler arasında 700 metre uzunluğunda bir dalga kıran ile 400 metre uzunluğunda bir de rıhtım bulunuyordu. Limanın içinde ve rıhtımların önünde 10 metre su derinliği bulunacak ve bu bakımından Trabzon Limanı, kıymeti birinci planda gelen limanlar arasında olacaktı. Liman, bütün tesis ve teknik vasıtaları ile çalışmaya başladıktan sonra 5'er bin tonluk 15-20 gemiyi rahat rahat barındırabilecek ve 4 gemi aynı anda tahmil ve tahliye yapabilecekti.¹⁴²⁹

Trabzon Limanı'nın yapımı için hazırlanan projenin gerekli makamlarca kabul edilmesinin ardından liman mahallini incelemek üzere Bayındırlık Bakanlığı uzmanlarından oluşan bir heyet Trabzon'a gelmiştir. 1946 yılı Mart ayında şehre gelen Bayındırlık Bakanlığı Kontrol Mühendisi Hayri Asuğman, inşaat yerinde bazı

¹⁴²⁸ **Yeniyol**, 16 Ocak 1946

¹⁴²⁹ **Yeniyol**, 30 Ocak 1946

incelemelerde bulunmuş ve yakında taş kırma işine başlanacağını ifade etmiştir.¹⁴³⁰ Bu heyetin ziyaretinden bir ay sonra bu sefer başka bir uzman heyeti Trabzon'a gelmiştir. Gelen heyet yaptığı ilk inceleme sonunda inşaata başlangıç noktası olarak Değirmendere mendirek kısmını belirlemişti. Bu kapsamda ilk olarak mendireğin içi temizlenerek burası küçük gemilerin barınmasına müsait hale getirilecek ve 6 ay sonunda bu ilk kısım bitirilecekti.¹⁴³¹ Uzman heyetlerin ziyaret ve incelemelerinden sonra Vilayet Makamı, 8 Temmuz 1946 günü¹⁴³² Bayındırlık Bakanı Sırrı Day'ın da katılımıyla limanın temel atma törenin yapılacağını ilan ederek bütün Trabzonluları bu törene davet etmiştir.¹⁴³³

8 Temmuz 1946 günü, yalnızca bir temel atma merasimi yapılmıyor aynı zamanda Trabzon'un yarım asırlık liman davası da hallediliyordu. Trabzon ve çevre illerden gelen 10 bine yakın vatandaşın katılımıyla büyük bir coşku içinde yapılan tören Değirmendere'deki taş ocağında patlatılan lağımın ardından İstiklal Marşı ile başlamış ve alkışlar arasında kürsüye gelen Bayındırlık Bakanı Sırrı Day'ın konuşmasıyla devam etmiştir. Bakan Sırrı Day törende yaptığı konuşmada, Trabzon Limanı projesinin 10 milyon liraya RAR Türk şirketine havale edildiğini bu şirketin İngiltere'de liman inşaat işleri için kurulan ve bu hususta uluslararası şöhret kazanmış Mitchell Firmasıyla işbirliği yapacağını ve bu firmanın uzmanı Buckton'ın, Trabzon'a gelerek incelemeler yaptığını ve yine diğer bir uzman Maning'in burada çalışmaya başladığını ifade etmiştir.¹⁴³⁴ Törende halka hitap eden kişilerden biri olan ve aynı zamanda Bayındırlık Bakanlığı İnşaat Baş Muavinliği görevini yürüten Rıza Berke, yapılacak olan limanın teknik özellikleri hakkında bazı bilgiler vermiştir. Berke'nin verdiği bilgilere göre liman, bir barınak ve ticaret limanı olarak inşa edilecek ve bu itibarla limanda bu maksadı sağlayacak tesisler meydana getirilecekti. Bunun yanı sıra uzunluğu 700 metreyi geçecek dalgakıran yapılacak ve bu dalgakıran sayesinde liman karayelden poyraza kadar muhtelif yönlerden esen rüzgârların etkisinden korunacaktı. Böylelikle barınma veya eşya alıp verme maksadıyla limana gelen büyük küçük gemiler, fırtınalı zamanlarda korunacak ve her türlü hava şartları altında yükleme ve boşaltma işleri yapılabilecekti. Gemilerin bordadan yanaşarak kara ile doğrudan münasebetle bulunabilmesi için 400 metre uzunluğunda bir rıhtım ve rıhtıma bağlı bazı tesisler, rıhtım olmayan kısımlarda kıyı müdafaası, denizin 10 metreye

¹⁴³⁰ **Yeniyol**, 9 Mart 1946

¹⁴³¹ **Yeniyol**, 12 Haziran 1946

¹⁴³² **Trabzon**, 8 Temmuz 1946

¹⁴³³ **Yeniyol**, 26 Haziran 1946

¹⁴³⁴ **Yeniyol**, 10 Temmuz 1946

kadar taranması gibi faaliyetler de söz konusu proje kapsamındaydı. Bayındırlık Bakanlığı İnşaat Baş Muavini Rıza Berke'ye göre taş, kum ve çakıl ocaklarının yakında bulunması liman inşası için önemli bir avantajdı. Daha önce 1949'da tamamlanacağı ifade edilen liman inşaatı Berke'nin verdiği bilgilere göre ancak 1950 senesinde bitirilecek ve inşaatı kullanılacak makine ve aletlerin hemen hepsi yurt dışından getirilecekti.¹⁴³⁵ Törende Rıza Berke'nin ardından Trabzon Belediye Başkanı Tevfik Yunusoğlu ve halk adına Kemal Kefeli birer söylevde bulunmuş ve Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'ye bağlılık duyguları, hükümete ve CHP'ye halkın duyduğu minnettarlığı içeren telgraflar çekilmiştir. Bundan sonra büyük bir vincin taşıdığı muazzam bloklar, Dış İşleri Bakanı ve Trabzon Milletvekili Hasan Saka'nın başkanlığında bir heyet tarafından denize atılmıştır. Bu sırada kurbanlar kesilmiş ve konuklar hazırlanan büfeye davet edilerek ağırlandı. Aynı anda liman, yüzlerce sandalla, yollar, meydanlar ve antrepo önü ve kale semti halk yığınları ile dolmuştu. Bayraklarla süslenmiş şehirde şenlik havası gece yarısına kadar sürmüştür. Aynı günün akşamı Bayındırlık Bakanı tarafından sahil gazinosunda 200 kişilik bir ziyafet verilmiştir.¹⁴³⁶

8 Temmuz günü başlayan liman inşaatı, Trabzon kamuoyunda büyük bir memnuniyet uyandırmıştır. Trabzonlular, yıllar yılı şehir ekonomisinde yaşanan durgunluğun başlıca sebebi olarak gördükleri bu problemin aşılmasıyla şehrin eskiden olduğu gibi canlı bir ticari hayata kavuşacağını ümit ediyordu. Bu duygu ve düşüncelerin yansımalarını yerel basında görmek mümkündür. Mesela 1947 yılında çıkan bir gazete haberinde “*Limanın Trabzon'a can vereceği*”,¹⁴³⁷ bir başka yazıda ise limanın faaliyete başlamasıyla birlikte “*Trabzon'un, Türkiye'nin Marsilya'sı olacağı*” ifade edilmiştir. Söz konusu yazıda Trabzon'un, geçmişte olduğu gibi İran halılarının, Iğdır pamuklarının, doğu yaylalarının canlı hayvanlarının ve Karadeniz mahsullerinin ihraç edildiği biricik iskelesi olacağı belirtilerek bu gelişmelerden sonra Trabzon'un, ileride Türkiye'nin en büyük vilayetlerden biri haline geleceği ileri sürülmüştür.¹⁴³⁸ Görüldüğü gibi Trabzonlular, yapımına başlanan limanın şehre sağlayacağı olası getirilerden oldukça umutluydu. Öyle ki

¹⁴³⁵ **Yeni Yol**, 13 Temmuz 1946

¹⁴³⁶ **Yeni Yol**, 10 Temmuz 1946

¹⁴³⁷ **Halk**, 20 Eylül 1947

¹⁴³⁸ **Halk**, 3 Temmuz 1948

yerel basın 1946 sonrasında Trabzon Limanı'nın yapımıyla ilgili olarak yabancı basında çıkan yazı ve makaleleri tercüme ederek neşretmeye başlamıştı.¹⁴³⁹

Oldukça büyük beklentiler eşliğinde yapımına başlanan Trabzon Limanı inşası, daha önce planlanan süre göz önüne getirildiğinde çok yavaş ilerliyordu. Bu durum Trabzon kamuoyunda bazı tepkilerin doğmasına neden olmuştu. Aslında bu tepkiler, 1946 sonrasında başlanan çok partili siyasi hayatla birlikte Trabzon'da bulunan Demokrat Partililer tarafından yapılıyordu. Yani liman inşası meselesi iki partinin CHP ve DP'nin Trabzon'da yürüttüğü politik tartışmalarının da ana konularından birini oluşturuyordu. Zira DP kanadı, liman inşaatının yavaş ilerlemesinden ve yüklenici firmanın sözünü tutmamasından şikâyet ederken, CHP'liler ise malzemelerin yurt dışından getirilmesinde yaşanan sorunlar nedeniyle böyle bir durumun ortaya çıktığını dile getiriyordu. Oysa 1945 yılında Nafia Vekâleti ile RAR Firması arasında yurt dışından malzeme getirilmesi konusunda bir protokol düzenlenmiş ve bu mesele, hukuki bir zemine dayandırılmıştı. Protokolde, yüklenici firma tarafından verilecek liste ve projelerin bakanlıkça incelenerek aynen veya değişiklikle 10 gün içinde müteahhide geri verileceği, müteahhit liste ve projelerin kendisine geri verilmesi tarihinden başlayarak gösterilen tarihlerde makine ve vasıtaların derhal tedarikine teşebbüs edecek, projeleri onanan bina, baraka, ambar, depo, su ve elektrik tesisatı, dekovil yolları, adi yollar, vinç yolları, yükleme vesaire tesisat gibi bilumum esaslı ve yardımcı şantiye tesisatını da kabul edilen tarihlerde tamamlayacaktı.¹⁴⁴⁰ Söz konusu protokol hükümlerine rağmen liman inşaatının yavaş ilerlemesi ve inşaatın vaat edilen tarihte bitirilemeyeceğinin anlaşılması, şehirde bazı tartışmaları da beraberinde

¹⁴³⁹ Bu yazılardan birisi de Recorder Dergisi'nde yayınlanmıştı. Trabzon Limanı'nın yapımı ve bunun bölge halkı için önemi hakkında bilgiler verilen makalede şu ifadeler yer verilmişti: “*Türkiye'nin şümullü kalkınma planındaki en önemli projelerden biri de Karadeniz üzerinde Trabzon'da modern bir liman inşasıdır. Kemal Atatürk'ün 1923'de iktidara gelişine kadar, Türkiye'nin kaynaklarını geliştirmek bahsinde ciddi bir teşebbüs vuku bulmamış ve Karadeniz sahil bölgesi, memleket ekonomisindeki önemli mevkiine rağmen ihmal edile gelmişti. Bu bölgede Trabzon Limanı'nın durumu tipiktir. Trabzon, gayet vasi ve son derece mümbit bir tarım bölgesinin mahrecidir. Bu bölgede bilhassa tütün, hayvan derileri, fındık, buğday, mısır yetişir. Bu bölgenin yarı tropikal bir kesiminde Türkiye'nin bütün çay mahsulü yetiştirilmektedir. Demiryolu yoktur. Dâhille irtibatı için Trabzon kara yollarına bağlı olup, dağları aşan bu yollar yılda 3 ay kadar kapanır ve irtibat kesilir. Trabzon liman tesislerinin inşasını bir Türk şirketine ihale etmiş ve lüzumlu inşaat malzemesiyle teknik yardım temini için şirketin, İngiliz firmalarıyla iş birliği yapmasına müsaade edilmiştir. Seçilen İngiliz firması Londralı Mitchell Mühendislik Grubu şirkettir. Bu şirketi, limanın planı ile inşaat metotları hakkında müşavirlik etmiş ve 500.000 sterlin değerinde bir inşaat fabrikası temin etmektedir. Türkiye'ye giden her gemi, fabrikanın bazı aksamını götürmekte olup şimdiye kadar malzemenin yarısı sevk edilmiştir. Liman tesisleri 60 dönüm bir saha kaplayacak ve 10'ar bin tonluk iki gemi için rıhtım bulunacaktır. Bütün tesisat 6 milyon İngiliz lirasına çıkacak ve inşaat 3 yılda ikmal edilecektir. Ayrıca Trabzon'u Erzurum'a bağlayacak bir demir yolu inşa edilecek ve bu çalışmalar bitirilince Trabzon Limanı Türkiye'nin iktisadi kalkınmasında tam rol oynayacak durumu iktisap edecektir.* **YeniYol**, 14 Mayıs 1948

¹⁴⁴⁰ **BCA**, 030.18.1.2/109.60.3

getirmiştir. Bu tartışmalarda en fazla öne çıkan ve bu konuda eleştiriler dile getiren kişi ise Mahmut Goloğlu'ydu. Goloğlu'nun liman inşaatı ile ilgili olarak itiraz ettiği temel hususlar şunlardı:

1. İhalesi yapılan ve RAR Şirketi tarafından taahhüt edilen iş, antrepoları, tahmil-tahliye vasıtaları vesaire ile tam ve mükemmel bir liman tesisi değildir. Sadece 700 metrelik mendirektir.
2. Şirketin işe başladık demesine rağmen esas iş olan mendirek inşaatına başlanmamıştır.
3. Nazari olarak işe başlandığı bir an için kabul edilse bile bir buçuk seneyi mütecaviz bir zamandan beri hiçbir şey yapılmamıştır.
4. 1948 senesi, sonuna kadar da kati olarak inşaatı başlanamayacak veya bugüne kadar olduğu gibi hiçbir şey yapılamayacaktır.
5. Bir buçuk seneden ziyade bir zamanın değil, birkaç haftanın işi olan ihrazat bile henüz tamamlanmamıştır.
6. İnşaatı başlamak veya devam etmek sipariş edilen makinelerin tamamlanmasına bağlıdır ki, ne zaman tamamlanacağı henüz belli değildir.
7. Şirket, liman inşaatından vazgeçmemiştir. Bu hususta şunu kaydedelim ki; esasen şirketin, 7 Eylül kararları dolayısıyla taahhüdünden vazgeçmesine kanuni imkân yoktur. Çünkü taahhüdat-ı ticariye de 7 Eylül kararlarının esbab-ı mücbire olarak kabul edilemeyeceği hakkında Yargıtay'ın birçok kararları sadır olmuştur. Nitekim RAR Şirketi de, 7 Eylül kararları üzerine Bayındırlık Bakanlığı ile bir hayli çetin münakaşalara girişmişse de kanuni mecburiyet saikasıyla olacak durumu olduğu gibi kabul etmiş görünüyor.¹⁴⁴¹

Bu eleştiriler karşısında CHP kanadı, liman inşaatının 1947-1948 yıllarında hız kazanacağını, şimdilik yalnız taş ocaklarının faaliyete geçirildiğini ifade ediyordu.¹⁴⁴² CHP'lilerin de samimi bir şekilde ifade ettiği gibi liman inşaatına ancak 1947 yılı yaz aylarında başlanmıştır. Zira bu yıl içinde eski mendirek üzerinden denize 100 metre

¹⁴⁴¹ **Yeniyol**, 27 Mart 1948

¹⁴⁴² **Halk**, 2 Kasım 1946

uzunluğunda 20 metre genişliğinde bir yol yapılmıştır. Diğer taraftan Erzurum'a giden şosenin güzergâhı değiştirilmiş ve gümrük önündeki taş iskele ile tahta iskele arasındaki mesafenin doldurulma işine başlanmış ve ileride taş iskeleden itibaren uzatılacak olan dalgakıranın inşaatını kolaylaştırmak maksadıyla gümrük önüne yeniden bir yol yapılmıştır. Yapılan planlamaya göre 1947 senesi sonuna kadar yukarıda söz edilen işler bitirilecek ve 1948 sonuna kadar gelecek malzemelerle de dalgakıran inşaatına başlanacaktı.¹⁴⁴³ Fakat gerek CHP ve gerekse DP'lilerin siyasi hesaplaşmaları sırasında ortaya koyduğu gerekçeler, gerçeği yansıtmaktan çok uzaktı. Zira liman inşaatının uzamasının gerçek sebebi inşaatı yapmakla vazifeli olan RAR Şirketi'nin yaşadığı mali sıkıntılardı. Şirketin mali sıkıntı içine girmesine neden olan sebepleri maddeler halinde ortaya koymakta fayda vardır.

1. Dokuz milyon lira muhammen bedeli olup 1945 tarihli sözleşme gereğince bu fiyat üzerinden %23,70 tenzilatla 6.867.000 liraya RAR Türk Limitet Şirketi'ne ihale edilmiş olan Trabzon Limanı inşaatı için gerekli malzemeler yurt içinde bulunmasına imkan olmadığından yabancı memleketlerden satın alınmış ve bedelleri önceden müteahhit tarafından fabrikalara ödenerek Trabzon'a getirilmiştir. Fakat adı geçen tarihte yapılan sözleşme gereği bu işin 2 milyon lira civarında bir paraya yapılabileceği hesap edilmişti. Oysa gelen makine ve malzemelerin İstanbul'dan Trabzon'a naklinde yaşanan sıkıntılar ayrıca 7 Eylül 1946 tarihinde yapılan devalüasyon gibi sebeplerden dolayı nakliye masrafı 2 milyondan 3-4 milyona çıkmıştı.

2. Sözleşmenin yapılmasından sonra ortaya çıkan bu fiyat farkını, firmanın sermayesi ile karşılaması mümkün olamıyordu.

3. İstanbul'a gelen makinelerin Trabzon'a nakillerinde her zaman vasıta bulunamıyor ve hususi vasıtalarla taşınmaları halinde gerek nakliye ve gerekse sigorta ücretleri yükseliyordu.

4. Yurt dışından getirilen malzemelerin bedelleri peşin olarak önceden Gümrük Bakanlığına yatırılıyor fakat paranın tahsil edilmesi en az 3 ay sürüyordu.

Yukarıda zikredilen sebeplerden dolayı ekonomik manada zor bir sürece giren RAR Şirketi, bu durumdan kurtulmak amacıyla 1945 yılında yapılan sözleşmede bazı

¹⁴⁴³ **Halk**, 21 Ekim 1947

değişiklikler yapılması için Danıştay'a başvurmuştur. Şirketin başvurusu üzerinde Danıştay aşağıda belirtilen kararı alarak şirketin rahat bir nefes almasını sağlamıştır:

1. Taşıt vasıtaları bulunmamasından ve sevkiyata müsait olmayan fena havalarda diğer mücbir sebepler yüzünden İstanbul'dan Trabzon'a nakledilmeyen makinelerle ait sırf bedellerin ödenmesi
2. Evvelce verilmiş olan avans miktarının 1050 sayılı muhasebeyi umumiye kanunun 83'ncü maddesinin H. Fıkrasına göre 6.866.700 lira ihale dedelinin %30'u 2.060.100 liraya çıkarılmasının bakanlıkça uygun görüldüğü bildirilmekte bulunmuş ve adı geçen makinelerin Trabzon'da teslimlerinde ödenek bedellerinin İstanbul'da ödemeleri, bunların Trabzon'a sevkini temin edecek taşıt vasıtalarının bulunamaması veya hususi vasıtalar sağlanmasının gerekmesi veyahut fena havalar ve diğer mücbir sebepler yüzünden uzun müddet İstanbul'da kalacaklarına bakanlıkça kanat getirilmesine bağlı olduğu ve bu suretle bedellerinin İstanbul'da ödenmesiyle sözleşme gereğince Trabzon'da teslimine kadar muhafaza ve bakımları ve müteahhidin bu husustaki diğer mesuliyetlerinde hiçbir değişiklik olmayacağına Danıştay tarafından karar verilmiştir.¹⁴⁴⁴

Danıştay'ın bu kararının ardından inşaata hız veren firma 1948 yılı içinde Avrupa'dan sipariş edilen 68 ton ağırlığındaki anroşman dubası ve buna ait aksamı ile sair ağır malzemeleri 24 Aralık 1948 tarihinde Kars Vapuru ile Trabzon'a getirtmiştir.¹⁴⁴⁵ Trabzon Limanı'nın inşasına ait malzemenin de gelmesiyle birlikte liman alanı geniş bir şantiye haline gelmişti. Tabi bu durum yolcuların vapurlara giriş-çıkışına, yükleme ve boşaltma faaliyetlerinin aksamasına neden oluyordu. Liman inşaatı sebebiyle ortaya çıkan bu durum karşısında yetkililer Trabzon Valiliği'ne başvurarak gittikçe güçleşen hatta imkânsızlaşan yükleme ve boşaltma işlerinin Değirmendere'ye naklini talep etmiştir.¹⁴⁴⁶ Vali Necmettin Ergin, yapılan bu müracaatları tetkik etmiş ve bu işlerle ilgili liman işletme müdürü, liman inşaat müfettişliği ve liman inşaatı müteahhit müdürlerinin iştiraki ile vilayette bir toplantı tertip etmiştir.¹⁴⁴⁷ Toplantıda aşağıdaki kararlar alınmıştır.

1. İskele önünü doldurup kapayan kum ve çakılları tarayıp işletme çaparlarının vinç altına kadar rahatça girip çıkmasını sağlamak için RAR Şirketi'ne ait tarak vincinin daimi surette bu iskele üzerinde faaliyette bulundurulmasına
2. Limana gelecek posta vapurlarının saat 7'den 17'ye kadar 10 saat müddetle kalmaları ve fırtınalı havalar hariç yükünün tamamını vermeden hareket etmemeleri halinde 250 tona kadar olan yüklerini boşalmasına

¹⁴⁴⁴ “Trabzon Limanı inşaatı ve bu inşaata gerekli malzemenin getirilmesi hakkında Bayındırlık Bakanlığı ve RAR Türk Limited Şirketi arasındaki anlaşmanın tadili.” **BCA**, 030.10/193.21.16

¹⁴⁴⁵ **BCA**, 030.01./83.522.7.1

¹⁴⁴⁶ **Yeniyol**, 21 Nisan 1948

¹⁴⁴⁷ **Halk**, 28 Ocak 1949

3. İşletmenin çapar mürettebat kadrosuna 20 kişilik bir ilave yapılarak ve daha fazla çapar çalıştırılarak aynı süredeki boşaltma miktarının 350 tona çıkarılmasına
4. Posta vapurlarında Trabzon Limanı için kabul edilecek 250 tonluk yük kontenjanının ihtiyaca kâfi gelmediği takdirde daha yüksek tonajdaki eşyanın, şileplerle vapurlara gönderilmesi ve bunların yüklerini boşaltıncaya kadar limanda kalmasına
5. Mütemadi sığmalara maruz bulunan Değirmendere mendireği içersinin bugünkü durumu nedeniyle liman işletmesi teşkilatının şimdiki yerinden oraya naklinin mümkün olmadığına
6. Liman inşaatında kullanılacak klepeli dubalarla birlikte denizden kum ve çakıl emici bir tarama vasıtası temin edilebildiği veya eldeki dreklayın sal üzerinde denizden çalışma imkânı bulunabildiği takdirde merkez iskelesinin bütün sahaları temizlenerek işletmenin boşaltma yapılabilir bir duruma getirilmesine.
7. Trabzon Limanına gelen eşyanın mühim bir kısmının iç illere ait bulunması dolayısıyla merkez iskelesine çıkarılmasında mutlak bir zaruret olduğuna karar verildi.¹⁴⁴⁸

Trabzon Valiliği tarafından alınan kararlar sayesinde bir yandan liman inşaatı devam ederken diğer yandan da yolcu ve eşya naklinin sağlıklı bir şekilde yapılması sağlanmıştı. Zaten bu kararların alındığı 1949 senesi liman inşaatının da hız kazandığı bir yıldır. Zira adı geçen yıl içinde 250'şer beygir kuvvetinde 3 motorla elektrik santrali, sahil boyunca döşenen demiryolu ile taş ocağındaki tesislerin ikmali bitirilmiş ve ilk defa taş iskele civarına ve vagonlara taşlar dökülmüş,¹⁴⁴⁹ bir süre sonra Amerika'dan bazı yeni makinelerin siparişi verilmiş ayrıca Bayındırlık Bakanlığı, rıhtım inşaatı için mukavele gereğince müteahhide gerekli tebligatı yapmıştır. Bu tebliğden itibaren 2 yıl içinde sona erecek olan rıhtım inşaatı da mendirek inşaatıyla birlikte yürüyecekti. Diğer yandan inşaatla kullanılacak 40 tonluk 4-6 vagon yerine Devlet Demiryolları İdaresi, 20 tonluk 8 adet vagonu şirketin emrine vermişti.¹⁴⁵⁰ Fakat tüm bu faaliyetlere rağmen inşaatın 1950 yılı zarfında bitirilemeyeceği aşikârdır. Bunun üzerine halk arasında yayılan dedikodu ve

¹⁴⁴⁸ **Trabzon**, 26 Ocak 1949

¹⁴⁴⁹ **Halk**, 23 Temmuz 1949

¹⁴⁵⁰ **Halk**, 28 Kasım 1949

söylentiler karşısında bir açıklama yapan Liman İnşaat Müfettişi Nevzat Özbek limanın son durumuyla ilgili şu bilgileri vermiştir:

“Bugüne kadar mendireğe dökülen taş miktarı 73.000 ton olup, dökülecek miktarın 10/1’i dir. Halen yapılmış olan mendireğin uzunluğu 250 metredir. Bu mendireğe 50 metre daha ilave edilerek 300 metreye çıkarılacaktır. Halen yapılmakta olan esas mendirek Kasım sonunda taş iskeleden su üstünde 130 ve su altıyla birlikte 180 metreyi bulmaktadır. İşe Ağustos sonunda başlanmış ve bugüne kadar 4 ay geçmiştir. İnşaatın ağır yürüdüğü doğru değildir. İnşaata makinelerin geç gelmesi dolayısıyla geç başlanmıştır.”¹⁴⁵¹

Neticede CHP Hükümeti, 1950 seçimlerine yetiştirmek için var gücüyle uğraşmasına rağmen Trabzon Limanı’nın inşası daha önce öngörülen tarihten ancak 5 yıl sonra tamamlanabilmiştir. Yani 1946 yılında yapımına başlanan ve ilk anda 1949 daha sonra 1950 yılında bitirileceği açıklanan liman inşaatı ancak 1954 yılında sona ermiş ve bugünkü Trabzon Limanı bu şekilde ortaya çıkmıştır.

3.7.3.Tekel’in Faaliyete Geçışı

İkinci Dünya Savaşı sonrası Trabzon’u kalkındırmak için girişilen hamlelerden biri de Tütün İşleme Evi’nin yani Tekel’in faaliyete geçişidir. Daha önce de ifade edildiği gibi İnhisarlar İdaresi 1941 yılında Trabzon’da 50 işçi çalıştıran bir tütün işleme evi açmıştı. Fakat İkinci Dünya Savaşı yıllarında fındığa nazaran oldukça parlak bir devre geçiren tütün mahsulünün işlenip, saklanması için 1941 yılında açılan tütün işleme evinin kapasitesi yetersiz kalıyordu. Bunun yanı sıra şehirde bulunan tütün ambarlarının yetersizliği ve nakliyyede yaşanan sıkıntılar da bu dönemde görülen diğer problemlerdi.

Trabzon’da geniş kapasiteli bir tütün işleme evi açılmasıyla ilgili ilk somut gelişme 1947 sonrası yaşanmaya başlamıştır. Bu dönemde Trabzon kamuoyu artık yüksek sesle tütün işleme evinin açılması gerektiğini dile getiriyor ve bu ihtiyacın karşılanması için yetkilileri göreve çağırıyordu. Yerel basında bunu en fazla dile getiren kişi ise daha sonradan Tütün Ekiciler Birliği Cemiyeti’nin de başkanlığını yapacak Bekir Sükuti Kulaksızoğlu’ydu. Kulaksızoğlu aynı zamanda sahibi bulunduğu Yenyol Gazetesi aracılığıyla bu konudaki beklentileri açıkça dile getiriyordu. Bu beklentilerin ifade edildiği yazılardan birinde Bekir Sükuti, şehrin en önemli ihtiyaçlarından biri olan tütün işleme evi ile ilgili şu ifadeleri kullanmıştır:

¹⁴⁵¹ **Halk**, 14 Aralık 1949

“Aşağı yukarı 15 seneden beri işitip duruyoruz. Hatırı sayılır bir tütün ziraat bölgesi olan Trabzon’da şöyle 1-2 bin ameleye iş verecek bir tütün işleme evi kurulacak, bu suretle hiç olmazsa 1-2 bin vatandaş işsizlikten kurtulacak, bir-iki yüz bin ailenin ıstırapı az çok dindirilmiş olacaktır. Hâlbuki tütün işleme evi Trabzon için bir lütuf bir atıfet değil, daha evvel bir ziyade tekel idaresi için kârlı bir iş, elverişli bir tesistir.”¹⁴⁵²

İkinci Dünya Savaşı sonrası Trabzon tütün üreticilerinin en fazla şikâyet ettikleri konulardan biri de ambar ve depoların kapasite sorunuydu. Yeterli depo olmadığı için sıkıntı çeken tütün üreticileri tütünlerin tarladan depolara taşınması sırasında da birçok zorlukla karşı karşıya kalıyordu. Bunun en önemli nedeni, Tekel İdaresi’nin nakliye tezkeresi adı altında üreticilerden aldığı nakliye ücretiydi. Zira tütüncüler hemen her yıl hasat mevsiminde işlerini güçlerini bırakıp en kıymetli zamanlarını feda ederek, ceplerindeki üç beş kuruşu harcayarak nakliye tezkeresi almak için yollara dökülürdü. Çünkü Tekel İdaresi, yeterli ambara sahip bulunmadığından nakliye tezkeresi almak için müracaat eden çiftçilerden bir kısmına nakliye tezkeresi verir, diğerlerini boş yatak bekleyen hastalar gibi sıraya koyar ve ambarlar boşaldıkça diğerlerine de nakliye tezkeresi dağıtırdı.¹⁴⁵³ Trabzon Tekel Müdürlüğü, nakliye tezkeresi vermediği üreticileri bekleterek onların tütününü tatil zamanında okullarda saklardı.¹⁴⁵⁴ Oysa üreticiler tütünlerini bir an önce pazara indirip satarak gelecek yılın gübresini erkenden almak istiyordu. Fakat deposuzluk yüzünden Tekel, gelen malları kabul etmiyor ve depoya konacak mal sahiplerini kurayla belirliyordu. Ne kadar adil olursa olsun bu usul, köylüyü memnun etmiyordu. Zira malını depoya koyan köylü, piyasa açıldığı gibi malını yüksek fiyata satarken sonradan gelen mallar daha ucuza alıcı buluyor ve bu konuda adaletsizlik yaşanıyordu.¹⁴⁵⁵

Üreticilerin yaşadığı bu tür sorunlar, yıllardır beklenen tütün işleme evi projesini iyice hızlandırmıştır. Bu kapsamda 1948 yılının ilk günlerinde Ticaret ve Zahire Borsası’nda yapılan toplantıda Trabzon’un iktisadi gelişimi için yapılacak hamleler arasında tütün işleme evi de gösterilmişti.¹⁴⁵⁶ Bu toplantının ardından söz konusu projenin hayata geçirilmesi için düğmeye basılmıştır.¹⁴⁵⁷ İnşası düşünülen işleme evinin yapımı için 2,5 milyon lira tahsisat ayrılmış, işleme evinin yanında ayrıca 40,000 balyalık bir ambar yapılması kararlaştırılmıştı. Hazırlanan planda, Pulathane’deki bakımevinin yanında da bir

¹⁴⁵² **Yeniyol**, 13 Aralık 1947

¹⁴⁵³ **Yeniyol**, 24 Nisan 1948

¹⁴⁵⁴ **Yeniyol**, 20 Mayıs 1948

¹⁴⁵⁵ **BCA**, 490.01/716.445.1

¹⁴⁵⁶ **Halk**, 24 Ocak 1948

¹⁴⁵⁷ **Halk**, 14 Nisan 1948

ambar yapılması düşünülüyordu.¹⁴⁵⁸ Zamanla tütün işleme evinin Atapark'ın karşısında, Reşadiye Caddesi'nde üzerinde yapılacağı açıklanmış ve derhal gerekli istimlâk işlerine başlanmıştır.

Trabzon'da 750-1000 işçinin çalışabileceği tütün işleme evi için Reşadiye Caddesi'nin sağ ve sol kısmıyla Maraş Caddesi'ne kadar olan sahanın krokisi ve bu saha üzerinde kamulaştırılacak binaların değeri, ilgili bakanlığa bildirilmiştir. Bakanlık tarafından yapılan tetkik sonunda işleme evi için alınacak bu sahanın çok büyük olduğu ve kamulaştırma için fazla paraya ihtiyaç olduğu ileri sürülerek şimdilik binanın sığabileceği Reşadiye Caddesi'ni takiben elektrik şirketine ait santral binasına kadarki alanın kamulaştırılması gerektiği ve bu iş için lazım gelen 170 bin liranın Trabzon'a gönderildiği ifade edilmiştir.¹⁴⁵⁹ Bakanlıktan gelen bu emir üzerinde başlanan istimlâk çalışmaları kapsamında Trabzon Valiliği aşağıdaki ilanı yayınlamıştır.

Trabzon Valiliğinden:

1. Tekel Tütün Bakım ve İşletme Evi yapılmak üzere aşağıda isimleri yazılı bulunan zevata ait Atapark karşısındaki arsa içinde bulunan gayr-ı menkullerin menafi-i umumiye namına istimlâkine karar verilmiştir.
2. İstimlâk kararlarının tebliği üzerine yapılan itirazlar Belediye meclisince tetkik edilmiş ve takdir kılınan bedeller aşağıda gayr-ı menkullerin hizalarında gösterilmiştir.
3. İstimlâk kararnamesinin 17'nci maddesi gereğince takdir olunan bu bedellere ait para hazırlanmış olduğundan mezkûr madde mucibince 15 Eylül 1948 tarihinden itibaren 15 gün zarfında Tekel Baş Müdürlüğü'ne müracaat edilerek gayr-ı menkullerin tapuda tahrir ve ferağ muamelesinin yaptırılmasını ve 30 Eylül 1948 akşamına kadar müracaat edilmediği ve tescil talebinde bulunulmadığı takdirde takdir olunan bedeller bankaya yatırılmak suretiyle ferağ muamelesinin ikmal olunacağı tebliğ olunur.¹⁴⁶⁰

¹⁴⁵⁸ **Yeniyol**, 23 Nisan 1948

¹⁴⁵⁹ **Halk**, 4 Eylül 1948

¹⁴⁶⁰ **Halk**, 13 Eylül 1948

Bu tebligatın ardından Tütün İşleme Evinin yapımı konusunda önemli gelişmeler yaşanmış ve proje 28 Eylül 1949 tarihinde ihaleye çıkarılmıştır. Söz konusu proje kapsamında 1000 işçiyi her türlü sıhhi ve içtimai konfor içinde barındıracak içinde revir, eczane, banyo, çocuk bahçesi ve istirahat salonları bulunan bir tütün işleme evi kurulacaktı.¹⁴⁶¹ Bu arada tam da ihalenin yapılacağı günlerde Gümrük ve Tekel Bakanı Fazıl Şerafettin Bürge, Trabzon'a gelmiş ve işleme evi ile ilgili olarak yapılan çalışmalar hakkında bazı açıklamalarda bulunmuştur. Bakanın verdiği bilgilere göre tesisler 2 milyon 746 bin 416 lira üzerinden ihaleye çıkarılacaktı. 28 Eylülde ihalesi yapılacak olan bu tesisler 1950 yılı sonlarına doğru bitirilecekti.¹⁴⁶² Bakanın ziyaretinden birkaç gün sonra inşaat sahasının sondajına başlanmış, tesislerin yapımına Yollar 10'ncu Bölge Müdürlüğü mühendislerinden Şevki Şentürk tayin edilmiştir.¹⁴⁶³

Neticede yıllardır Trabzon'un en önemli ihtiyaçlarından biri olduğu belirtilen ve yaklaşık 1.000 kişiye istihdam edecek olan Trabzon Tekel Tütün İşleme Evi'nin temeli 3 Mayıs 1950 tarihinde atılmıştır.¹⁴⁶⁴

3.7.4.Çimento Fabrikası

Trabzon'un dışarıdan ithal etmek zorunda kaldığı maddelerden biri de çimentodur. Özellikle II. Dünya Savaşı yıllarında şehirde el altından usulsüz olarak dağıtılan ve karaborsaya düştüğü için pahalı bir surette satılan çimento konusunda savaş sonrasında¹⁴⁶⁵ yeni tedbirler alınması gündeme gelmiştir. Bu tedbirlerden en dikkat çeken, Trabzon'da bir çimento fabrikası yapılması fikriydi. 1947 sonrasında ciddi ciddi tartışılmaya başlanan çimento fabrikası projesi sayesinde, gündem güne geriye giden Trabzon ekonomisine yeni istihdam sahaları kazandırılacaktı. Zira transit faaliyetinin kesilmesi nedeniyle başlayan ticari ve iktisadi durgunluğun yanında savaş nedeniyle geçim şartlarının ağırlaşması, artan işsizlikle birlikte hayat seviyesinin düşmesi gibi sebeplerden dolayı başlayan göçler şehirde iş hacmini oldukça daraltmıştı. Yetkililere göre bu vaziyeti dolayısıyla Trabzon'un ekonomik olarak derhal bir müdahaleye ihtiyacı vardı ve şehri bu acıklı durumdan kurtarmak gerekiyordu. Bunun için de şahsi teşebbüsleri birleştirerek şirketleştirmek, yerli

¹⁴⁶¹ **Yeniyol**, 2 Eylül 1949

¹⁴⁶² **BCA**, 030.18.01.02/121.84.20

¹⁴⁶³ **Halk**, 20 Eylül 1949

¹⁴⁶⁴ **Halk**, 5 Mayıs 1950, **Yeniyol**, 4 Mayıs 1950

¹⁴⁶⁵ Savaş sonrasında dahi Trabzon'da çimento bulunamıyordu. Zira 1947 yılında şehre gelen çimentolar, gerçek ihtiyaç sahiplerine dağıtılmıyordu. Dağıtımda yaşanan bu sıkıntıların ek olarak karaborsa satışları da devam ediyordu. **Yeniyol**, 15 Kasım 1947

sanayiye teşvik ve yardımla kalkındırmak ve bütün doğunun imarını sağlayacak bir çimento fabrikası kurmak gibi fedakârlıklara ihtiyaç vardı. Zira Trabzon'da kurulacak bir çimento fabrikası, geniş mikyasta imara muhtaç doğu illeri için de hayati bir ihtiyaç durumdaydı.¹⁴⁶⁶

İkinci Dünya Savaşı sonrası Trabzon ekonomisine hareketlilik getirmek amacıyla tartışılmaya başlanan çimento fabrikası projesi için ilk ciddi adım 1948 yılında atılmıştır. Ticaret ve Sanayi Odası'nın daveti üzerine Trabzon'da bulunan sermayedarlar borsa salonunda toplanarak şehrin zirai, iktisadi ve ticari meseleleri üzerinde görüşmüş ve bazı mühim kararlar almıştır. Bu toplantıda çimento fabrikası meselesi de gündeme gelmiş ve bu konuda bazı adımların atılmasına karar verilmiştir.¹⁴⁶⁷ Toplantıdan çıkan sonuçların Ankara'ya bildirilmesinin ardından Trabzon ve havalisinde yapılan tetkiklerde bol miktarda kireç taşı ve çimento tespit edilmiştir.¹⁴⁶⁸ Yapılan incelemelerin de olumlu çıkması üzerine Trabzonlu iş adamları, çimento fabrikası meselesi üzerinde daha da yoğunlaşmıştır.

Trabzon'da kurulması tasarlanan çimento fabrikası, özel sermayenin katılımı ve Marshall yardımından faydalanılarak yapılacaktır. Bu kapsamda ilk adım Trabzon'dan Hamdi Pirselimioğlu ve İstanbul'dan İbrahim Çehrelî ve arkadaşları tarafından yapılan müracaatla atılmış ve sürecin daha ciddi bir şekilde takibi ve için ticaret odasında bir toplantı yapılmıştır. Şehir dâhilinde bulunan tüccarların katıldığı bu toplantıda, fabrikanın yalnız Trabzon için değil bütün doğu illeri için lüzumlu olduğu neticesine varılmış, fabrikanın bir anonim şirket halinde idare edilmesine ve hisse senetlerinin öncelikle Trabzonlulara dağıtılmasına karar verilmiştir. Daha sonra fabrikanın kuruluşuyla ilgili hukuki işlemleri takip etmek üzere Trabzon'dan Hamdi Pirselimioğlu, Emin Sağlam, Hüseyin Çulha, Temel Kasımoğlu ve Kemal Kefelî, İstanbul'dan İbrahim Çehrelî, Mehmet Salih Ongan, Celal Pulathaneli, Mustafa Alemdağ ve Ömer Tursun'dan oluşan bir heyet seçilmiştir.¹⁴⁶⁹

Çimento fabrikası ile ilgili yapılan bu teşebbüs ve kurulan heyet Trabzon kamuoyunu oldukça heyecanlandırmış, fabrikanın Trabzon'a sağlayacağı faydalar gazete

¹⁴⁶⁶ **Yeni Yol**, 7 Mayıs 1947

¹⁴⁶⁷ **Yeni Yol**, 24 Ocak 1948

¹⁴⁶⁸ **Yeni Yol**, 28 Kasım 1949

¹⁴⁶⁹ **Halk**, 16 Şubat 1950

sütunlarına yansımaya başlamıştı. Söz konusu yazılardan birinde şu ifadelere yer verilmişti:

“Çimento sanayi için Trabzon’u ele aldığımız takdirde lehte büyük avantajlara sahip olduğu görülür. Bir kere geniş ölçüde hammadde kaynaklarına sahiptir. Gerek doğu illerine ve gerek müstehlik bir memleket olan İran ve bütün Karadeniz sahil şehirlerine ulaştırma imkânlarına sahiptir. Amele bakımından müsait olduğu gibi her biri bir kıymet ifade eden akarsularından enerji istihsal etmek suretiyle yakacak ihtiyacını en ucuz bir şekilde temin edebilecek durumdadır. Diğer taraftan kömür havzası ile denizden münasebeti bulunduğu cihetle sair rakip bölgelerden kolaylıkla ve daha ucuz bir şekilde temin edebilir.”¹⁴⁷⁰

Trabzon’da çimento fabrikası kurmak amacıyla oluşturulan heyet bu meseleyle ilgili nabız yoklamak amacıyla Ankara’ya gitmiş, burada yapılan ilk temaslarda olumlu neticeler elde edilmiş ve bu durum hemen Trabzon’a bildirmiştir.¹⁴⁷¹ Ankara’ya giden heyetin içinde yer alan İbrahim Çehrelî Trabzon’a dönüşünde yaptığı açıklamada, çimento fabrikası için kurulması düşünülen şirketin Nisan ayı içinde hayata geçeceğini, Trabzon’da ilgili kişilerle görüşüp kati neticeye varacaklarını ifade etmiştir.¹⁴⁷² Ancak günler geçiyor ve adı geçen şirket ile ilgili yaprak kımıldamıyor, 1950 yılının Nisan ayına gelindiğinde dahi bu durum devam ediyordu.¹⁴⁷³ Hatta aynı yılın Haziran ayında Ankara’dan bir mektup gönderen DP. Trabzon Milletvekili Mahmut Goloğlu, Trabzon’da bir çimento fabrikası kurmak isteyenlerin meydana getireceği şirkete hükümetin elinden gelen yardımı esirgemeyeceği ifade ediliyordu.¹⁴⁷⁴

Çimento fabrikası meselesi 1950’li yıllar boyunca Trabzon’da en fazla tartışılan meselelerden biri ola gelmiştir. Yapılıp yapılmayacağı bir türlü netleşmeyen fabrika ile ilgili DP Trabzon Milletvekili Mahmut Goloğlu, 7 Temmuz 1953 tarihli Meclis oturumunda İşletmeler Bakanı Sıtkı Yırcalı’ya fabrikanın son durumu hakkında bir soru yöneltmiştir. Yırcalı, Trabzon’da çimento fabrikasının kurulmasının Hükümet tarafından uygun bulunduğunu, etüt için bir heyet oluşturulacağını söylemiştir.¹⁴⁷⁵ Yırcalı’nın bu sözlerine bakılırsa 1953 yılına gelindiğinde dahi çimento fabrikası için ciddi bir adım atılmamıştı. Neticede Trabzon’un ekonomik hayatını canlandıracağı düşüncesiyle ortaya

¹⁴⁷⁰ **Halk**, 17 Şubat 1950

¹⁴⁷¹ **Halk**, 20 Şubat 1950

¹⁴⁷² **Halk**, 4 Mart 1950

¹⁴⁷³ **Halk**, 30 Eylül 1950

¹⁴⁷⁴ **Yeniyol**, 26 Haziran 1950

¹⁴⁷⁵ Arslan,a.g.t., s, 310.

atılan çimento fabrikası projesi, ancak 1964 yılında hayata geçecek ve 1967’ yılında faaliyete başlayacaktı.¹⁴⁷⁶

3.7.5. Et ve Soğuk Hava Deposu İnşası

İkinci Dünya Savaşı sonrasında Trabzon’a yapılması düşünülen yatırımlardan biri de et ve soğuk hava deposu projesiydi. Aslında bu fikir 1936-1939 yılları arasında ilk defa Üçüncü Umum Müfettiş Tahsin Uzer ve dönemin Trabzon Valisi Refik Koraltan tarafından uygulanmak istenmiş fakat araya giren savaş nedeniyle gerçekleşme imkânı bulamamıştır. Savaş sonrasında önce liman inşaatına, ardından tekeli binasının yapımına başlanmasıyla birlikte daha önce kurulması tasarlanan et ve soğuk hava deposu meselesi de tekrar gündeme gelmiştir. İkinci Dünya Savaşı ertesinde adı geçen projeyi tekrar gündeme getiren ve 1950 sonrasında uygulanması için en fazla çaba harcayan isim Mahmut Goloğlu’ydu. Zira Goloğlu, 1947 ve 1948 yıllarında Yeniyol Gazetesi’nde “*Trabzon’un Kalkınması*” adlı uzun bir yazı dizisi ele almıştır. Bu yazı dizisinde Trabzon’un ekonomik manada gelişebilmesi için atılması gereken adımları sıralayan Goloğlu’nun en fazla üzerinde durduğu konulardan biri de Et ve Soğuk Hava Deposu meselesiydi. Bu projenin şehir ekonomisine sağlayacağı faydaları en ince ayrıntısına kadar ele alan Goloğlu aynı zamanda bu tesisin Erzurum’da kurulması gerektiği yönünde yazılar neşreden Cumhuriyet Gazetesi Yazarı Ahmet Halil’e de cevap vermiştir.

Et Sanayi adı altında başlayan yazı dizisinin ilk kısmında Goloğlu, Türkiye’nin et ihtiyacı hakkında bilgiler verdikten sonra Cumhuriyet Gazetesi’nde çıkan yazı hakkında bazı eleştiriler getirmiştir. Ahmet Halil’in yazdığı yazıyı “*tam manasıyla bir gayretkeşlik ve bilgisizlik eseri*” olarak tanımlayan Goloğlu, Ahmet Halil’in adı geçen tesis için “*en düşünülmeyecek yer Şimal-i Anadolu’dur*” sözünden hareketle yazarın aslında Şimal-i Anadolu ifadesi yerine Trabzon adını kullanması gerektiğini fakat çekindiği için Trabzon diyemediğini belirtmiş ve ardından Trabzon’un bu iş için en elverişli yer olduğunu ifade etmiştir. Goloğlu’na göre bir yerde sanayi tesisi kurmak için şu şartlar gerekliydi:

1. *İşçi tedariki*: Goloğlu Trabzon’un; nüfus yoğunluğu nedeniyle Erzurum’dan ve diğer yerlerden çok daha üstün durumda olduğunu ortaya koyarken halen Erzurum’da birçok işyerinde sahil bölgesi halkının çalıştığını belirtmiştir.

¹⁴⁷⁶ 1967 Trabzon İl Yıllığı, s.144

2. *Kuvve-i Muharrike*: Mahmut Goloğlu'na göre Trabzon, sudan elde edilen mühim bir elektrik kuvvetine sahipti. Ve pek az şehirde böyle bir kuvve-i muharrike mevcuttur. Oysa 1948 itibarıyla Erzurum şehri yeterli derecede dahi ışıklandırılmıyordu.
3. *Mevad-ı İptidaiye Temini*: Goloğlu, Trabzonluların hayvancılık yaptığını ayrıca civar vilayetlerin hayvanlarının da Trabzon'dan ihraç edildiğini ve bunun tarihi bir gerçek olduğunu dile getirmiştir.¹⁴⁷⁷

Et Sanayinin Erzurum'da değil de Trabzon'da kurulması gerektiğini çeşitli argümanlar öne sürerek ifade eden Mahmut Goloğlu, yazı dizisinin devamında nakliyat meselesine değinmiştir. Bu konuyla ilgili yaptığı değerlendirmede trenle nakliyatın, deniz yoluyla yapılan taşımacılığa göre daha pahalı olduğu tezini ileri süren Goloğlu, hele hele yakında modern bir limana kavuşacak olan Trabzon'un bu iş için biçilmiş kaftan olduğunu ifade etmiştir. Ahmet Halil'in Erzurum'dan, Trabzon'a gelen kasaplık hayvanların %25'inin yolda zayi olduğu iddiasının gerçeklerle ilgisi olmadığını söyleyen Goloğlu, hayvanların Trabzon'a kadar yolda otlaya otlaya geldiklerini, bir an için bunun doğru olduğu düşünülse dahi başka yaylalardan Erzurum'a gelecek hayvanların da aynı akıbetlere uğrayacağını belirtmiştir. Et Sanayi'nin Trabzon'da kurulması fikrinin yıllar öncesine dayandığını dile getiren Goloğlu, bu meselenin daha önce önemle ele alınarak, incelendiğini ve bunun sonucunda tesis mahallinin Trabzon olmasına karar verildiğini, hatta bu meselenin ikinci beş senelik sanayi planına dahi girdiğini ileri sürmüştür.¹⁴⁷⁸ Yazı dizisinin daha sonraki kısmında et sanayinin Trabzon veya Erzurum meselesi olarak algılanmaması gerektiğini ifade eden Goloğlu, Türkiye'nin her bölgesinin aynı derecede muazzaz ve mukaddes olduğunu ve her neresinde olursa olsun en küçük bir kalkınma hareketinin Trabzonluları heyecanlandırıp sevindireceğini dile getirmiştir. Ürgüp'te şarap evi, Rize'de çay sanayi kurulduğu için Trabzonluların oldukça memnun olduğunu ifade eden Goloğlu bunun yanında atılacak yanlış bir adımın telafi edilemeyeceğini ve muazzam bir milli servetin heba olacağını da hatırlatmıştır.¹⁴⁷⁹

Trabzon'un yetiştirdiği ilim, fikir ve siyaset adamlarından biri olan Mahmut Goloğlu, Trabzon'un Kalkınması adı altında ve Et Sanayi başlığıyla kaleme aldığı yazı

¹⁴⁷⁷ **Yeniyol**, 31 Ocak 1948

¹⁴⁷⁸ **Yeniyol**, 4 Şubat 1948

¹⁴⁷⁹ **Yeniyol**, 7 Şubat 1948

dizisinin devamında Trabzon'da et sanayi kurulması fikri çerçevesinde hazırlanan raporu aynen okuyuculara aktarmıştır. Söz konusu raporun ilk kısmında bu projenin Türk ekonomisine sağlayacağı faydalar şu şekilde zikredilmiştir:

- A. Üretim merkezlerine canlı olarak nakledilen hayvanlar yollarda, hayvanların cinsine ve mevsimine göre ağırlıklarından bir kısmını ve besilerini kaybetmekte olduklarından bu et ve yağ zayıyatı tasarruf edilecek.
- B. Nakliye vasıtalarında canlı hayvan ücreti daha yüksek olduğuna göre et nakli suretiyle nakliye masrafindan tasarruflar yapılacaktır.
- C. Üretilen ucuz et ve konserveler bol miktarda ve kolaylıkla tüketim merkezlerine gönderilecek ve böylece et tüketimi çoğalacaktır.
- D. Kasaplık canlı hayvan ve et ithal eden yakın yabancı memleketlere donmuş et gönderilebilecekti.
- E. Bilgisizlik ve vasıtasızlık yüzünden kusurlu ve dolayısıyla düşük kıymette elde edilen deri, post ve bağırsaklar ile yağ, boynuz ve kan gibi tali maddeler usulü dairesinde kıymetlendirilerek piyasaya çıkarılabilecektir.
- F. Ordunun, özellikle harp zamanlarında büyük bir ihtiyacı olan et konservesi istenilen kemiyet ve keyfiyette istihsal edilebilecektir.
- G. Et sanayinin et istihlakini arttırması dolayısıyla hayvan yetiştiriciliğimiz de ilerleyecek ve ayrıca memlekette bir iş hacmi yaratılacaktır.
- H. Donmuş et nakli de muhtelif şehirlerimizle kara ve deniz nakil vasıtalarımızda soğutma tesisatını icap ettireceğine göre tereyağı, peynir, yaş meyve, et balık tesisatı daha ziyade (instufie) olacaktır.¹⁴⁸⁰

Raporun ilerleyen bölümlerinde Trabzon'da kurulması düşünülen et sanayi tesisleri hakkında bazı bilgiler verilmiştir. Buna göre adı geçen tesis şu kısımlardan oluşacaktı:

Modern bir sahil ihracat mezbahası,

¹⁴⁸⁰ **Yeniyol**, 11 Şubat 1948

Et Soğutma tesisatı,

Deri, Yağ, kan, barsak ve boynuz gibi tali maddeleri kıymetlendirme tesisatı,

Et konserve tesisatı

Adı geçen raporda verilen bilgilere göre söz konusu tesis için en elverişli yer Trabzon'du ve burada kurulacak tesiste soğutulmuş etten başka et konservesi, sucuk, tütülenmiş et imal edilerek ve hayvanların deri, kemik, boynuz ve kan gibi tali maddeleri de değerlendirilecekti. Tesislerde yılda 4350 ton sığır ve 7650 ton koyun eti kesilip soğutulacak ve 550 ton kutu konserve imal edilecekti. Tesisata yapılacak sabit sermaye o günkü duruma göre 1 milyon yüz bin ve işletme için tahsis edilecek mütedavil sermaye 300 bin lira olmak üzere toplam 1 milyon 400 bin lira olacaktır. Trabzon'la İstanbul arasındaki soğutulmuş et nakliyesi için üç yüzer tonluk 3 adet soğuk hava tesisatına sahip vapur satın alınacaktı.¹⁴⁸¹

Bu dönemde Tıpkı Mahmut Goloğlu gibi dönemin CHP müfettişleri de söz konusu tesisatın Trabzon'da kurulması gerektiğini düşünüyordu. Müfettişler bu düşünce doğrultusunda Ankara'ya gönderdikleri raporlarında, et sanayinin Erzurum'da kurulması fikrini pek de gerçekçi bir yaklaşım olarak görmüyorlardı. Zira Erzurum'da kesilecek hayvanların trenle Anadolu'yu baştanbaşa kat edip İstanbul'a nakli, bu hayvanların yürüyerek otlaya otlaya geldikleri Trabzon'da kesilip sevk edilmesinin yanında daha masraflıydı. Ayrıca hayvanlar, Trabzon'a gelişleri sırasında beslendikleri için en az birkaç kilo daha et kazancı temin edilmiş oluyordu.¹⁴⁸²

Milletvekili olmadan önce söz konusu tesislerin Trabzon'da kurulması için en fazla gayret sarf eden kişi olan Mahmut Goloğlu, 1950 seçimlerinde DP'den Trabzon Milletvekili seçilince hiç vakit kaybetmeden bu işe el atmıştır. Zira milletvekili seçildikten 1 ay sonra Yeniyol Gazetesi'ne bu konu hakkında bilgiler veren Goloğlu, tesislerin yeni yapılan limanın Çömlekçi tarafında kurulacağını, yetişebilirse 1950 yılı zarfında işe başlanacağını fakat öncelikle Çömlekçi Mahallesi önündeki kıyıların doldurulması ve burada bir rıhtım inşa edilmesi gerektiğini bildiriyordu. Yapılan planlamaya göre tesisler şu kısımlardan oluşacaktı:

¹⁴⁸¹ **Yeniyol**, 14 Şubat 1948

¹⁴⁸² **BCA**, 490.01/715.444.1

Bir adet et soğutma tesisatı (160 baş sığırılık)

3 adet hazır et soğutma deposu (beherinin kapasitesi 325 baş sığırılık)

Bir adet sakatat tesisi

Bir adet dizel elektrik jeneratörü

Senede 67.000 baş koyun ve keçi kesileceğine göre günde 50 baş koyun kesebilecek bir tesis

Bir adet ilk soğutma tesisatı (200 baş koyun alabilecektir)¹⁴⁸³

Bir adet soğuk hava deposu (1000 baş koyun alabilecektir)

Bir adet sakatat vesaire dondurma tesisatı

Kan dondurma dâhil yenmeyen tali hâsılat izhar kısmı

Yenilebilen yağlar kısmı

Bağırsak temizleme kısmı

Deri izhar kısmı

Bir adet umumi dondurma deposu (1000 tonluk)

Bir adet deri muhafaza deposu¹⁴⁸⁴

DP Trabzon Milletvekili Mahmut Goloğlu'nun Ankara'dan gönderdiği mektuplarda Trabzon halkını sevindirecek başka müjdeler de bulunuyordu. Zira Goloğlu'nun verdiği bilgilere göre et ve soğuk hava deposu inşasına ek olarak şehrin Değirmendere mevkiinde bir de balık sanayine mahsus bir buz ve dondurma tesisi kurulacaktı. Adına kısaca (BUHTU) denilen bu tesis, eski rıhtımın doğu yani Değirmendere'nin batı kenarında inşa edilecekti. Hazineye ait olan yerde inşa edilecek bu tesis için gerekli malzemeler sipariş edilmişti. Ancak söz konusu mahalde tesisin kurulabilmesi için hazineye ait olan bu arsanın derhal tahsis muamelesinin yapılması gerekiyordu. Bu muamele ne kadar çabuk

¹⁴⁸³ **Yeniyol**, 24 Haziran 1950

¹⁴⁸⁴ **Yeniyol**, 26 Haziran 1950

bitirse tesisat da o kadar erken kurulabilecekti. Değirmendere’de kurulacak ve içinde 75 tonluk buz deposu, 125 tonluk donmuş balık deposu, 25 tonluk soğutulmuş balık deposu bulunan tesisin göreceği işler şunlardı:

Günde 25 ton buz imal edecektir.

Günde 10 ton balık dondurulabilecektir.

Günde 15 ton balık soğutulabilecektir.¹⁴⁸⁵

Mahmut Goloğlu’nun Trabzonlulara verdiği bu güzel haberlerin hemen ardından adı geçen tesislerin kurulması için hazırlıklara başlanmıştır. Bu kapsamda ilk olarak Profesör Vulyot ve iki uzman arkadaşı 27 Temmuz Perşembe günü İstanbul’dan Trabzon’a hareket etmiştir. Profesör Vulyot 4-5 gün zarfında bu işin ana hatlarını, prensip ve planlarını tespit etmiş, diğer iki arkadaşı ise teferruata ait tetkikleri tamamlamak üzere 10 gün daha Trabzon’da kalmıştır. Diğer taraftan Trabzon’da kurulacak balık soğutma ve dondurma tesisatı için lazım olan 2558 metrekarelik arsanın tahsis muamelesi bitirilmiş ve Ağustos ayı içinde ihalesinin yapılacağı ilan edilmiştir.¹⁴⁸⁶ Bu çalışmaların yapıldığı günlerde ülke içinde tetkikler yaparak izlenimlerini hükümete bildiren Profesör Russel Dorr, Ağustos ayı içinde Trabzon’u ziyaret etmiştir. Dorr, ziyareti sırasında Trabzon için bir çimento fabrikası ile bir frigorifik et soğutma ve buzlama tesisatının plan ve projelerinin hazırlandığını ve bu tesisleri için lazım olan binaların arsa ve tahsisatının hükümetçe tefrik edilmiş olduğunu Trabzonlulara bildirmiştir. Dorr, çimento fabrikası ile frigorifik et buzlama tesisatının plan ve projelerinin hükümetçe kabul edildiğini ve yakında inşaata başlanacağını Trabzon halkına müjdelemiştir.¹⁴⁸⁷

Sonuç olarak temelleri 1936 sonrasında Umum Müfettiş Tahsin Uzer tarafından atılan ve İkinci Dünya Savaşı sonrasında Mahmut Goloğlu’nun fikri önderliğini yaptığı et ve soğuk hava deposu tesislerinin inşasına ancak 1952 yılında başlanılmış ve 2 yıl sonra tesisler tamamlanarak faaliyete başlamıştır. Yukarıda ifade edilen projelerden biri olan balık sanayi tesisi de yine 1954 yılında hizmete başlamıştır.¹⁴⁸⁸

¹⁴⁸⁵ **Yeniyol**, 24 Haziran 1950

¹⁴⁸⁶ **Yeniyol**, 27 Temmuz 1950

¹⁴⁸⁷ **Yeniyol**, 31 Ağustos 1950

¹⁴⁸⁸ Arslan,a.g.t., s, 310.

3.7.6.Havaalanı İnşası

İkinci Dünya Savaşı sonrası Trabzon’u iktisadi yönden eski parlak günlerine döndürmek amacıyla ortaya atılan fikirlerden birisi de burada bir havaalanı inşa ederek Trabzon’u, kara ve denizyoluna bağımlı olmaktan kurtarıp şehri dış dünyayla bütünleştirme amacı taşıyordu. Aslında havaalanı konusu, 1930’lardan beri Trabzon kamuoyunun gündeminde olan bir meseleydi. Mesela 1938 yılında şehrin imar planını yapmak üzere Trabzon’a gelen ünlü şehircilik mütehassısı J.H. Lambert, hazırladığı imar planının esbab-ı mucibe bölümünde Trabzon’da havaalanı olmamasını büyük bir eksiklik olarak ifade etmiştir.¹⁴⁸⁹ Aslında Trabzon, havaalanına en fazla ihtiyaç duyan şehirlerden biriydi. Zira şehrin dış dünya ile bağlantısını sağlayan Erzurum yolu, özellikle kış mevsiminde aylarca kapalı kalıyordu. Deniz yolu ise özellikle fırtınalı havalarda kullanılamıyor, bu durum şehrin ekonomik hayatına da büyük darbe vuruyordu. Zira mal alıp satan tüccar ve esnaf çoğu zaman malıyla birlikte günlerce iskelede beklemek zorunda kalıyordu. Dışarıya verilen siparişler zamanında gönderilemediği gibi şehre gelen mallar da günlerce vapur veya kamyon kasalarında harap oluyordu. Neticede gelişen dünya ve iktisadi hareketler karşısında Trabzon’un dış dünyaya kapalı yapısı¹⁴⁹⁰ şehrin ekonomik manada her gün biraz daha kan kaybetmesine neden oluyordu. Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon’un havaalanı ihtiyacını dile getiren Şevket Çulha bu konuda şu ifadeleri kullanmıştır:

“Ankara, Van’a ve Erzurum, İstanbul’a yarım gün kadar yakındır. Buna karşılık Trabzon’dan İstanbul’a bir haftada gidiliyor. Fırtınaya rastlanırsa bu süreyi 15 güne çıkarabilir. Ve Trabzon’dan Ankara’ya en az dört günde varılıyor. Bir ticaret, bir kültür ve daha önemlisi hükümet merkezimiz ile bu derecede uzak bulunuşumuzdan neler neler kaybettiğimizi söylemeye lüzum var mıdır? Kışın kara yolu kapanan, deniz yolu da denizin usulüne bağlanan bir şehirde yaşıyoruz. Birçok büyük işlerin başarıldığı birçok eksiklerin tamamlandığı bu yurt parçasına, uçak alanına olan ihtiyacımızı her mevsimden çok kışın bütün şiddetiyle duyuyoruz.”¹⁴⁹¹

Trabzon’un sosyo-ekonomik gelişimi için oldukça gerekli olduğuna inanılan havaalanı yapımı meselesiyle ilgili ilk somut gelişme 1943 yılında gerçekleşmiştir. Zira o yıl Hava Yolları Umum Müdürlüğü ülke içinde havacılığı ve havayoluyla seyahati teşvik maksadıyla yeni hatlar ihdas etmeye karar vermiştir. Bu hatlar içinde Trabzon’un da

¹⁴⁸⁹ **YeniYol**, 26 Şubat 1938

¹⁴⁹⁰ Deniz ve kara yolu bağlantılarının yetersizliği nedeniyle Trabzonlular İstanbul gazetelerini Normal zamanlarda azami dört günde, Ankara gazetelerini ise üç günde okuyabiliyordu. Deniz yolunun kapalı kaldığı günlerde şehre 15-20 gün gazete gelmediği oluyordu. **YeniYol**, 7 Nisan 1943

¹⁴⁹¹ **YeniYol**, 20 Şubat 1946

olması gerektiğine inanan Trabzon kamuoyu, gelen haberler neticesinde hayal kırıklığı yaşamıştır. Zira Ankara'dan gelen haberlere göre yeni havayollarına kavuşacak vilayetler arasında Ankara, Samsun, Sivas, Afyon, Antalya, Van ve Erzurum bulunmaktaydı.¹⁴⁹² 1943 yılında istediği haberi alamayan Trabzonlular, havaalanı konusunda beklediği müjdeye 3 yıl sonra kavuşacaktır. Zira Truman Doktrini gereğince yurttan birçok hava meydanı yapılacaktı ve bunlar arasında Trabzon da bulunuyordu.¹⁴⁹³

Havaalanı yapımı ile ilgili yaşanan olumlu gelişmeler şehirde sevinçle karşılanmıştı. Ankara'dan gelen iyi haberler karşısında oluşan atmosferi, kaçırılmaması gereken bir fırsat olarak gören Trabzon basını şehrin havaalanı ihtiyacını bir kez daha gündeme getirmiştir. Bu süreçte ortaya konulan görüşlerin ortak noktası, Trabzon'un ekonomik ve sosyal gelişimi için böyle bir yatırımın zorunlu olduğu yönündeydi. Zira Trabzonlulara göre Erzurum'un bir treni bir de hava meydanı vardı. Eğer hava postaları muntazam işlerse Erzurumlular, İstanbul gazete ve mektuplarını aynı gün içinde okuyabildikleri gibi zaman kaybetmeden yapılması gereken bir yolculuğu da kısa bir zaman süresi içinde yapabiliyordu. Oysa Trabzon'un durumu hiç de öyle değildi. Diğer şehirlerle irtibatı sağlayan Erzurum yolu, kış mevsiminde sık sık kapandığı gibi deniz yoluyla da fırtınalı zamanlarda bazen 10 bazen 15 gün süren bir kesinti yaşanıyordu. Şehir halkı öyle anlar yaşırdı ki telgrafla halline imkân göremediği için yazmaya lüzum gördüğü bir mektubu vaktinde yerine ulaştırılamamanın veya iş icabı bir yere derhal hareket edememenin ıstırabı ile kavrulurdu.¹⁴⁹⁴

Trabzon ve havalisi için oldukça önemli bir proje olan havaalanı yapımı konusunda en önemli gelişme 1948 yılında yaşanmıştır. Zira bu yıl içinde havaalanı inşaatı için incelemelerde bulunmak üzere Trabzon'a bir uzman heyeti gelmişti. Gelen heyet havaalanı inşası için en uygun yer olarak Hos'taki arazi ile Kalanima Mevkiindeki meydan üzerinde duruyordu.¹⁴⁹⁵ Fakat yapılan tetkiklerde Hos'ta bulunan arazi en uygun yer olarak seçilmiş,¹⁴⁹⁶ Devlet Havayolları Müdürlüğü bütçesine 1 milyon liralık tahsisat konulmuş, ardından vilayete gelen tebliğde evvelce kararlaştırılmış olan Hos'taki sahanın derhal

¹⁴⁹² **Yeniyol**, 15 İkincikanun 1943

¹⁴⁹³ **Halk**, 26 Mart 1946

¹⁴⁹⁴ **Halk**, 12 Mart 1948

¹⁴⁹⁵ **Halk**, 1 Temmuz 1948

¹⁴⁹⁶ **Halk**, 16 Temmuz 1948

istimlâkinin yapılarak inşaata başlanması gerektiği bildirilmiştir.¹⁴⁹⁷ Bu gelişmenin ardından havaalanı yapımı için uygun yerleri tespit etmek ve çalışmaları yerinde incelemek üzere Hava Yolları Genel Müdürü Nuri Baykal beraberinde bazı uzmanlarla birlikte Trabzon'a gelmiştir.¹⁴⁹⁸ Bizzat Genel Müdür Nuri Baykal tarafından yapılan incelemelerde Hos mıntıkasında bulunan arazinin gerek açıklığı ve gerek şehre yakın olması nedeniyle birinci tercih olduğu ifade edilmiştir.¹⁴⁹⁹ Bu sırada havaalanı inşası işini tetkik etmek üzere Trabzon'a gelen Amerikalı uzman Nelson Booth, inşası düşünülen saha üzerinde uçakla incelemeler yapmıştır.¹⁵⁰⁰ Gelen heyet bir ara Trabzon'a yakın bir mesafede bulunan Suva Köyü (Akyazı) üzerinde dursalar da sonunda Hos'ta ki arazi üzerinde karar kılınmış¹⁵⁰¹ ve hazırlanan proje ihaleye çıkarılmıştır. Ardından inşaatın birinci aşaması olan drenaj ve toprak tesviyesi işi için gerekli olan 605.160.60 liralık tahsisat Trabzon'a gönderilmiş¹⁵⁰² ve Trabzonluların beklediği havaalanı inşaatına 1 Mayıs 1950 günü başlanmıştır.¹⁵⁰³

Böylece yıllar boyunca dışarıyla bağlantısını ancak kara ve deniz yoluyla sağlayan Trabzon halkı, havaalanının yapılmasıyla birlikte alternatif bir ulaşım sistemine kavuşmuştur.

3.7.7.Trabzon'da Halk Bankası Kurulması Fikri

İkinci Dünya Savaşı'nın ardından Trabzon'un gittikçe daralan ticari hayatı içinde şehirde bulunan esnaf ve tüccara kredi ve finansman desteği sağlamak amacıyla Halk Bankası kurulması fikri ortaya atılmıştır. Bu hususta yapılan ilk ciddi girişim 1947 yılında gerçekleşmiş ve Ticaret Bakanlığı İç Ticaret Genel Müdür Muavini Zeki Özdemir şehre gelerek 4355 sayılı kanunla kurulan ticaret odası, esnaf odası ve ticaret borsası kanunun uygulanmasına ait çalışmaları inceledikten sonra bazı temaslar yapmıştır. Zeki Özdemir, Ticaret Bakanlığı'nın Trabzon'da bir Halk Bankası kurulması kararını esnaflara izah ederek banka şubesinin hangi şartlar dâhilinde açılabileceğini anlatmış ve Trabzon esnafının banka sermayesine iştirak etmesi gerektiğini vurgulamıştır. Esnaflar, Halk Bankası sermayesine iştirak edeceklerine dair söz vermiş ve alınan karara göre esnaf odası, esnaflarla temas ederek onların taahhüt edecekleri iştirak hisselerini tespit edecek ve

¹⁴⁹⁷ **Halk**, 12 Mayıs 1949

¹⁴⁹⁸ **Trabzon**, 18 Ocak 1949

¹⁴⁹⁹ **Trabzon**, 19 Ocak 1949

¹⁵⁰⁰ **Halk**, 28 Mayıs 1949

¹⁵⁰¹ **Trabzon**, 22 Ocak 1949

¹⁵⁰² **Halk**, 26 Ağustos 1949

¹⁵⁰³ **Halk**, 1 Mayıs 1950

ödemeler bir bankada açılacak hesaba yatırıldıktan sonra bakanlıkça aynı miktarda bir sermaye ilavesi ile bankanın faaliyete geçmesi sağlanacaktı.¹⁵⁰⁴

Zeki Özdemir'in şehirden ayrılmasıyla birlikte Halk Bankası'nın açılması konusunda yapılacak çalışmaları yürütme görevi Esnaf Odası Umumi Kâtibi Kemal Kefeli'yi verilmiştir. Kefeli, üzerine aldığı vazife gereği zaman kaybetmeden çalışmalara başlamıştır. Bu kapsamda ilk olarak esnafla bir araya gelen Kefeli, yapılacak teşebbüsün mahiyetini izah edip esnafların bankaya yakın alaka göstermelerini tavsiye ederek taahhüt edilecek miktarın şimdilik bir deftere yazılmasını teklif etmiştir. Neticede Trabzon esnafı, adı geçen bankanın kurulabilmesi için ilk planda 10 bin lira vermeyi taahhüt etmiştir. Halk Bankası kurulması ile ilgili şehirde yapılan çalışmalar hakkında basına izahat veren Kemal Kefeli gelinen noktayı şu şekilde izah etmiştir:

“Maksadımız esnafın kredi ihtiyacını sağlayacak ve icabında halka kredi açabilecek bir müessese kurmaktır. Ticaret Bakanlığı'nın yakın alakasından emin olarak teşebbüse geçmiş bulunuyoruz. Şimdilik taahhüt miktarını tespit ediyoruz. Bu miktar, matlup seviyeye yükselince ilk olarak taahhüdün %25'ini tahvil edip İş Bankası'na yatıracğıız. Ve bunu müteakip Halk Bankası'nın açılması için diğer formaliteyi ikmal edeceğiz. Taahhüdün bakiye %75'i 8 ayda tahsil edilecektir. Bu teşebbüse, halkın ve tüccarların da katılması sağlanmıştır. Bankanın bilhassa esnaflara faydalı olabileceği kanaatindeyiz.”¹⁵⁰⁵

1947 sonrası Trabzon'da bu faaliyetler yapılırken diğer yandan da Halk Bankası'nın Burdur, Bursa, Denizli, Gaziantep, İzmir, Kastamonu, Maraş, Eskişehir ve Trabzon'un da içinde bulunduğu dokuz il merkezi ile Merzifon'da açılması Bakanlar Kurulu tarafından kararlaştırılmış ve bu karar 8 Ocak 1951 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.¹⁵⁰⁶ Aynı günlerde bankanın kuruluşu ile ilgili gelişmeleri takip etmek üzere Halk Bankası Genel Müdür Muavini Nurettin Seçmer Trabzon'a gelmiştir. Trabzon esnafı ile Ticaret Borsası'nda bir araya gelen Nurettin Bey, bankanın kurulabilmesi için 50 bin lira sermaye yani 500 hisse satışının yapılması gerektiğini, istenilen sermaye temin edilirse 1,5 milyon lira civarında bir meblağın Trabzon şubesi emrine verileceğini belirtmiştir.¹⁵⁰⁷ Bu şekilde temelleri 1950 öncesinde atılan Halk Bankası Trabzon Şubesi için Belediye'ye ait olan Karadeniz Kulübü altındaki mağaza ile Belediye'nin depo olarak kullandığı dükkân kiralananmıştır. Tüm hazırlıklar tamamlandıktan

¹⁵⁰⁴ **Halk**, 27 Ağustos 1947

¹⁵⁰⁵ **Halk**, 5 Eylül 1947

¹⁵⁰⁶ **T.C.Resmî Gazete**, 8 Ocak 1951

¹⁵⁰⁷ **Halk**, 8 Aralık 1950

sonra 19 Aralık 1955 yılında Halk Bankası'nın Trabzon Şubesi, Yeşilyurt Caddesi'nde açılmıştır.¹⁵⁰⁸

3.7.8.Trabzon'da Karayolları 10'ncu Bölge Müdürlüğü Tesislerinin Kurulması

İkinci Dünya Savaşı sonrasında Trabzon'da görülen temel problemlerden biri de işsizlikti. Ekonomik olarak gittikçe kötüye giden ve bu sebepten dolayı dışarıya göç vermeye başlayan Trabzon'u bu durumdan kurtarmak için bazı adımlar atılmıştır. Bu adımlardan birisi de Karayolları 10'ncu Bölge Müdürlüğü'nün Trabzon'da faaliyete geçmesiydi. Aslında bu durum, Trabzonluların pek de tahmin etmediği bir gelişmeydi. Zira 1948 yılında hükümet, karayolları teşkilatında bazı düzenlemelere gitmiş ve daha önceden tesis edile Şose ve Köprüler Teşkilatı yerine Yollar Genel Müdürlüğü adı altında yeni bir birim kurmak için çalışmalara başlamıştı. Bu konuda hazırlanan kanun tasarısına göre genel müdürlük, planlama ve araştırma, bakım ve inşaat, finansman ve murakabe dairelerini ihtiva edecekti.¹⁵⁰⁹ Mecliste yapılan görüşmeler sırasında ismi Karayolları Genel Müdürlüğü olarak değişen ve 11 Şubat 1950'de kabul edilen kanun,¹⁵¹⁰ 16 Şubat 1950 tarihli Resmi Gazete'de ilan edilerek yürürlüğe girmiştir.¹⁵¹¹

Kabul edilen tasarıya göre genel müdürlük teşkilatı ve buna bağlı olarak bölge teşkilatları tesis edilmiş ve ülkenin coğrafi özelliklerine göre 10 adet bölge müdürlüğü kurulmuştur. Oysa yaklaşık 15 yıldır Yollar 10'ncu Bölge Müdürlüğü Trabzon'da bulunuyordu. Fakat bu yeni yapılanmanın ardından Yollar 10'ncu Bölge Müdürlüğü'nün Erzurum'a nakledileceği ve şube tesislerinin de Erzurum'da kurulacağına dair yerel basında bazı haberler yayınlanmaya başlamıştı. Doğal olarak bu durum Trabzon kamuoyunda büyük bir tepkiye sebebiyet vermişti. Karayolları Teşkilatı'nın Trabzon'dan alınarak Erzurum'a verileceği yönündeki iddialar üzerine adı geçen teşkilatın Trabzon'da kalması için kampanya başlatılmıştır. Bu konuda yapılan propaganda ve ortaya atılan iddialarda söz konusu merkezin Trabzon'da kalması için 5 ana sebep ortaya konmuştu. Yollar 10'ncu Bölge Müdürlüğü Trabzon'da kalma nedenleri şunlardı:¹⁵¹²

- Kıyı ve transit yolunun kavşak noktası olması

¹⁵⁰⁸ Arslan, a.g.t. s, 326.

¹⁵⁰⁹ **Cumhuriyet**, 19 Ağustos 1948

¹⁵¹⁰ **Cumhuriyet**, 4 Şubat 1950

¹⁵¹¹ **T.C.Resmi Gazete**, 16 Şubat 1950

¹⁵¹² **Halk**, 25 Mart 1949

- Mühassıs işçi bakımından çok daha müsait bulunması
- Yaz, kış her mevsimde normal çalışılabilecek durumu
- Muharrık kuvvet bakımından üstünlüğü
- Deniz ve kara yollarından bütün merkezlere bağılı bulunması

15 yıla yakın bir zamandan beri merkezi Trabzon'da olan Yollar 10'ncu Bölge Müdürlüğü'nün başka bir vilayete nakledileceğı, yapılacak atölye ve lojmanların da o vilayette inşa edileceğı ve Trabzon teşkilatının sadece bir şube olarak kalacağı yolundaki iddialar ve buna gelen tepkiler üzerine Trabzon Vilayeti, durumu Bayındırlık Bakanlığı'na bildirmiş ve bu tesislerin Trabzon'dan kaldırılmasının doğru olmayacağı mütalaasında bulunmuştur. Buna ek olarak CHP Trabzon İl Başkanlığı da vaziyeti genel merkeze ve Trabzon Milletvekillerine aktarmış ve bölge müdürlüğünün başka bir vilayete alınmasıyla yeri kolaylıkla doldurulamayacak bir boşluğun meydana geleceğı bildirilmiştir. Ayrıca bölge müdürlüğü için işçi ve mühassıs bakımından en müsait yerin Trabzon olacağı belirtilerek müdürlük merkezinin Trabzon'da kalması için gerekli teşebbüslere girişilmesi talep edilmiştir.¹⁵¹³

Trabzon kamuoyu ve ileri gelenlerinin yapmış olduğı bu faaliyetler zamanla etkisini göstermiştir. Zira Karayolları 10'ncu Bölge Müdürlüğü'nün kurulacağı yer konusunda meydana gelen gelişmeler hakkında yerel basına bir açıklama yapan Trabzon Valisi Necmettin Ergin bu konuda gelinen durumu şu şekilde özetlemiştir:

“Bakanlıktan aldığımız yazıda bölge merkezinin Trabzon'da kalması için hükümetçe kati karara varıldığı ve merkez teşkilatı için kurulacak atölye, garaj ve lojman binaları için 60 dönümlük bir arsanın istimlâki yapılmak üzere bildirilmesi istenmiştir. Merkez teşkilatı için gerekli inşaatın Trabzon'da yapılması, gündün güne süratle inkişaf eden ve makineleşen yol yapım sistemimiz için kullanılmakta olan kamyon ve motorlu vesaitin tamir ve bakım işlerinde istihdam edecek işçinin Trabzon'da daha kolay bulunabileceğı, aynı zamanda bu tesislerin Trabzon'da kurulmasıyla dar olan iş sahasını bir parça genişletecektir.”

Trabzon Valisi Necmettin Ergin'in yüreklere su serpen bu açıklamasının ardından artık Karayolları 10'ncu Bölge Müdürlüğü'nün Trabzon'da kurulacağı anlaşılmıştır. İşsizliğı bir nebze azaltacağı ümit edilen bu projeye ilgili olarak Trabzon Karayolları 10'ncu Bölge Müdürü Fevzi Ataç, adı geçen müdürlüğün kurulması için şehir dâhilinde uygun bir yer aramaya başlamıştır. Yüksek mühendis Fevzi Ataç, yaptığı inceleme

¹⁵¹³ **Halk**, 2 Nisan 1949

sonunda Rize-Trabzon yolunun ikinci kilometresinde yolun üst kısmında bulunan Nejat Oğan ve oduncu Rıza Yılmaz'a ait üzerinde fındık bahçesi bulunan araziye bu işe en uygun yer olarak belirlemiştir.¹⁵¹⁴

Trabzon-Rize arasında 60 dönümlük bir arazi üzerinde kurulması planlanan Karayolları 10'ncu Bölge Müdürlüğü için gerekli olan istimlâk bedeli 1949 yılının Mayıs ayında çıkarılmıştır.¹⁵¹⁵ Söz konusu proje 35 bin liraya istimlâk edilen arazi üzerinde kurulacak ve içinde,

Her türlü makine ve alet tamirini yapabilecek bir atölye binası,

Bölge müdürlüğü emrinde bulunan ve 100'den fazla olan ve ileride bir kaç misline çıkacak olan motorlu vesaitlerin benzin ihtiyacını karşılayacak olan bir depo,

Müdür ve memurlar için idare binası,

Bölge vesaitini barındıracak büyüklükte sundurma,

Malzemenin muhafazası için depo,

İcabında şehir cereyanından ayrı çalışan santral binası,

Memurlar için lojman, bekçi ve güvenlik kulübeleri bulunacaktı.¹⁵¹⁶

400'e yakın işçiyi istihdam edeceği için Trabzon için ayrı bir önem arz eden Karayolları Bölge Müdürlüğü inşaatı ile ilgili olarak Bayındırlık Bakanlığı bütün hazırlıkları bitirmiş ve inşaat 297.264.61 lira keşif bedeli üzerinden ihaleye çıkarılmıştır. 18 Haziran 1949 günü ihale edilmesi planlanan bu projeye ilk kazma ihaleden hemen sonra vurulacaktı.¹⁵¹⁷ Fakat Karayolları Bölge Müdürlüğü inşa ve atölyelerini kapsayan tesislerle ilgili olarak Bayındırlık Bakanlığı tarafından ilan edilen ilk ihaleye, hiçbir talipli çıkmamıştır. Bunun üzerine bir kez daha ihalesi yapılan tesisler Trabzonlu iş adamı Rahmi Nemlioğlu'na ihale edilmiş¹⁵¹⁸ ve inşaat 1949 yılında başlamıştır.¹⁵¹⁹

¹⁵¹⁴ **Halk**, 27 Nisan 1949

¹⁵¹⁵ **Halk**, 16 Mayıs 1949

¹⁵¹⁶ **Halk**, 17 Mayıs 1949

¹⁵¹⁷ **Halk**, 13 Haziran 1949

¹⁵¹⁸ **Halk**, 30 Temmuz 1949

¹⁵¹⁹ **Halk**, 5 Kasım 1949

3.7.9.Kiremit Fabrikası

Trabzon'da İkinci Dünya Savaşı sonrasında düşünülen ve 1950 sonrasında faaliyete geçen projelerden biri de Kiremit Fabrikasıdır. Aslında Trabzon, kiremit-tuğla yapımı konusunda yeterli hammaddeye sahip bir vilayetti. İmparatorluk yıllarında dahi kiremit ve tuğla imal edilen Trabzon'un¹⁵²⁰ bu zengin hammadde kaynaklarıyla ilgili bir değerlendirme yapan Şevket Çulha, şehrin bu konuda sahip olduğu alt yapı hakkında şu ifadeleri kullanmıştır:

“Meşrutiyet devrinde ve daha eski devirlerde Trabzon'da birkaç kireç, tuğla, kiremit fabrikası bulunduğunu ve bu fabrikalardan çıkan malzememin Hopa'dan Sinop'a ve içeriden Erzurum ötelere kadar gönderildiğini bilenler hala aramızda yaşamaktadırlar. Birinci Cihan Harbinden sonra bu köklü işlere, her nedense dönülmemiş ve işleyen fabrikalar bir türlü diriltilememiştir. Bölgemizde Kireçhane adıyla adlandırılan yerlerde bugün bile büyük fabrikalar çalıştırılacak zengin kireç dağları, kil tepeleri olduğu gibi durmaktadır. Hacımehmet Senti'ndeki Kireçhane, Karlık Tepesine kadar uzayan damarın ağzı imiş. Trabzon kalelerine, surlarına harcanan kireç, Horasan, Kireçhane köyündeki ocaklardan sağlanmış Kovata Köyü, Hosoglan sırtları, kalker tabakalarıyla doluymuş. İlk maddesi topraklara serili bulunan inşa malzemesinin can damarı çimentonun küçük bir himmetle ve en müsait şartla şehrimizde yapılması her bakımdan kolay görünmektedir.”¹⁵²¹

Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon'un sahip olduğu bu yer altı zenginliklerini değerlendirmek amacıyla yapılan ilk ciddi girişim Trabzonlu iş adamı Mustafa Nemlioğlu tarafından gerçekleştirilmiştir. Nemlioğlu, şahsi gayretiyle tuğla, kiremit, çimento işleri üzerinde uğraşmış, kurduğu basit ve küçük ölçekteki imalathanesinde Marsilya tuğla ve kiremitlerine yakın kalitede kiremit ve tuğlalar imal etmeye başlamıştır. Fakat maliyenin ağır vergi isteği bu imalathaneyi dağıtmış ve bu müteşebbis vatandaşı başka sahalarda iş aramaya mecbur bırakmıştır. İkinci Dünya Savaşı sonrasında tekrar kiremit ve tuğla fabrikası kurma çalışmalarına başlayan Nemlioğlu, yaptığı ilk incelemeler sonucunda, Trabzon'da kurulacak bir fabrikayla Avrupa menşeli ürünlerden daha kaliteli, ucuz, sağlam ve mükemmel tuğla, kiremit, çini ve çimento üretimi yapılabileceği kanaatine varmıştır. Mustafa Nemlioğlu, yaptığı tetkiklerde Trabzon'da her renkte kil, beyaz kaulen, siyah yağlı çimento, manganezli balçık topraklar bulmuş ve numunelerini ve imal ettiği tuğlayı bir dilekçe ile Ekonomi Bakanlığı'na göndermiştir.¹⁵²²

¹⁵²⁰ Tuğla, kiremit ve çimento üretmek amacıyla tüccardan Cemal Bey ve arkadaşları tarafından kurulan şirkete 4 Kasım 1909'da ruhsat verilmiştir. Öksüz ve diğerleri, a.g.e., s.92

¹⁵²¹ **Yeni Yol**, 26 Ekim 1946

¹⁵²² **Yeni Yol**, 22 Mart 1947

Kiremit ve tuğla fabrikası kurmak için çalışmalara başlayan Mustafa Nemlioğlu yetkili makamlardan yeterli derecede ilgi ve himaye görmüyordu. Gerek Trabzon Milletvekillerinden ve gerekse şehrin idari makamlarından beklediği desteği göremeyen Mustafa Bey, kiremit ve tuğla fabrikası kurma konusunda yaşadığı güçlüğü bir mektup yazarak Trabzon Milletvekili Faik Ahmet Barutçu'ya bildirmiştir.¹⁵²³

Mustafa Nemlioğlu'nun kaleme aldığı ve kendisini ilgisizlikle itham ettiği mektuba cevap veren Faik Ahmet Barutçu, Mustafa Nemlioğlu'na hususi bir yardım sağlamaya yetkisi olmadığını, ona desteğin devlet tarafından verilebileceğini ifade ederek konuyu kiremit fabrikası meselesine getirmiştir. Faik Ahmet'e göre Trabzon'da daha önce kiremit, tuğla ve çimento mevzuunu yerinde görüp tetkik etmek üzere Ekonomi Bakanlığı Tetkik Kurulu azasından Yüksek Mühendis Sudi Çoban ile Maden Tetkik Arama Enstitüsü jeologlarından Yüksek Mühendis Servet Atabek Trabzon'a gelmiş ve burada araştırma ve incelemeler yapmıştı. Yapılan incelemeler sonucunda Trabzon'da çimento, kiremit, tuğla, endüstrisine müsait hammaddelerin yeterli miktarda mevcut bulunduğu belirtilmiş, bunun üzerine özel sermayenin bu mevzuda yapacağı teşebbüslere Ekonomi Bakanlığı'nın da yardım edeceği ifade edilmişti. Ardından Trabzon'dan bir müteşebbis Ankara'ya gelerek bakanlıkla temas kurmuş ve bu işin 2,5-3 milyon liralık bir iş olduğunu ilgili daireden öğrenmiş ve teşebbüs bu noktada kalmıştı.¹⁵²⁴ Kendisinin bu konu ile olan ilgisinin bundan ibaret olduğunu dile getiren Barutçu'nun bu meseleyle alakalı verdiği cevaba

¹⁵²³ Mektupta şu ifadelere yer verilmiştir: “Faik Ahmet'e Mektup. Siz de çok iyi bilirsiniz ki, ben Trabzon'un milli servetleri hakkında bilgisi olan bir kimseyim. Vaktiyle birkaç vilayeti içine alacak kadar büyük vilayet iken bugün küçük bir kasaba haline gelen Trabzon, yalnız Marsilya'dan değil bütün Avrupa'dan daha zengin kireç, çimento, kiremit, porselen, ateş tuğlası yapımına müsait bir yerdir. Kireçlerimiz, dünyanın en iyi kireci yani şohidroliktir. Siyah yağlı çimentoyu yapan balçık, limanın içersinde mevcuttur. Evsaf itibarıyla bütün ateş tuğlalarının üstünde yanmaz mikali ateş tuğlası toprağımız vardır. Hal böyle iken yani Trabzon, milli servet itibarıyla büyük bir zenginliğe sahip bulunduğu halde bugün Trabzon'da büyük bir işsizlik ve fakirlik hüküm sürmektedir. Esnaf adeta perişan bir haldedir. Veremlilerin miktarı yüksektir ve gittikçe artmaktadır. Hicret devam etmekte ve durdurulamamaktadır. Bütün bunların sebebi de hükümetin, şahsi teşebbüsleri himaye etmemesidir. Şehrimizin milli servetleri hakkında sizinle Vali Beyin yanında yaptığımız görüşmede söylediklerimin doğruluğunu kabul etmiş ve siz işe başlayın hükümet size yardım eder demiştiniz. Ben bu söze inanarak Kavakmeydan'da, Marsilya tipinde kiremit yapmak üzere bir fabrika kurdum. Ekonomi bakanlığında birinci sınıfa kayıtlı olarak kiremit imaline başladım. Fakat sermayem yeterli değildi. Hükümetten yardım istedim. Kimse aldırış etmedi. Mustafa Reşit Tarakçıoğlu eli ile gönderdiğim mektuba siz cevap vermediniz. Böylece sermayem kıfayetsizliğinden presimi iptidai şekilde yapabildim. Bu sebeple kiremitler satılmadı. Zıyan ettim ve bütün teşkilatım mahvoldu. Bu netice sizsi hiç düşündürmüyor ve üzümüyor mu? Hâlâ bu şehrin milli servetlerini himaye etmenin, işletmenin, kalkındırmanın, lüzumuna kani değimlisiniz? Bugün Trabzon işsizlik, yoksulluk, hastalık içindedir. Bir de muazzam bir mesken buhranı vardır. Buna karşılık Trabzon'un en acil ihtiyacı bir çimento bir delikli tuğla bir de kiremit fabrikasıdır. Bu fabrikalarda Trabzon'da hem kısmen işsizliğin önüne geçilir hem de mesken buhranını önlemek mümkün olur. Şimdilik size bu kadar yazıyorum ve bu hususta ne düşünüyorsanız efkâr-ı umumiye önünde açıklamanızı istiyorum. **Yeniyo**, 17 Mayıs 1949

¹⁵²⁴ **Yeniyo**, 4 Haziran 1949

bakılırdı, kiremit ve tuğla fabrikası kurulması konusunda pek fazla bilgi sahibi olmadığı anlaşılmaktadır.¹⁵²⁵

Trabzon'da kurulması planlanan ve yukarıda belirtildiği gibi Mustafa Nemlioğlu tarafından kısa bir süreliğine de olsa imal edilen fakat mali sıkıntılar nedeniyle sürdürülemeyen kiremit ve tuğla fabrikası meselesi, zamanla yerel basının da gündem maddelerinden biri haline gelmişti. Bu konuda kamuoyu yaratma gayretinde olan Trabzon basınında, kireç, çimento, kiremit, porselen ve ateş tuğlası gibi hammaddelerin Trabzon'da toprağın derinliğine gömülmüş bir halde durduğu, bu toprakların mahsulü olan kireç ve çimentolara ait örneklerin Pontus'ların yaptığı kalelerde, Cenovalılar'ın kurduğu kiliselerde Türklerin inşa ettiği camilerde en canlı birer eser halinde varlığını muhafaza ettiği belirtiliyordu.¹⁵²⁶ Trabzon basınında geniş bir şekilde ele alınan ve istihdam problemine çare olabilecek yatırımlardan biri olarak görülen kiremit ve tuğla fabrikası ile ilgili asıl gelişmeler 1950 sonrasında yaşanmıştır. Zira 1950 yılının Eylül ayında yerel basında çıkan bir habere göre adı geçen fabrikanın kurulması için şehir dâhilinde bulunan tüccarlar faaliyete geçmişti. Şana köprüsü yanında kurulması tasarlanan ve günde 15 bin kiremit imal edilebilecek fabrika için gerekli makineler Almanya'dan sipariş edilmişti.¹⁵²⁷ Neticede 1 Ekim 1951 tarihinde inşasına başlanan ve 50 yıl süre ve 250.000 lira sermaye ile kurulan fabrika ile ilgili gerekli ruhsat 6 Şubat 1952 tarihinde verilmiştir.¹⁵²⁸

¹⁵²⁵ **Yeniyol**, 2 Temmuz 1949

¹⁵²⁶ **Yeniyol**, 6 Mayıs 1948

¹⁵²⁷ **Halk**, 22 Eylül 1950

¹⁵²⁸ **BCA**, 030.18.1.2/128. 12. 9

SONUÇ

Siyasi ve ekonomik gelişmelerin etkisiyle 1830 sonrasında tarihinin en parlak günlerini geçiren Trabzon şehri artan ticari faaliyetler sayesinde zamanla cazibe merkezi haline gelmiş ve Avrupa piyasalarının doğu dünyasında üretilen ipek, halı, badem gibi malları satın aldığı buna karşılık manifatura, çay, hırdavat ve tıbbi eşya gibi ürünleri ihraç ettiği belli başlı transit merkezlerinden biri olmuştur. Fakat 1870 sonrasında Trabzon-İran transit ticaretini olumsuz etkileyen bazı gelişmeler yaşanmıştır. İlk olarak Süveyş Kanalı'nın açılması ve İngiltere'nin bu tarihten sonra Karadeniz yerine Basra Körfezi'ne ağırlık vermesi bu olumsuz gelişmelerin ilk ayağını oluşturmuş, ayrıca Rusya, İran transit ticaretini ele geçirmek amacıyla Kafkasları demiryollarıyla örme siyasetine yönelmiştir. Bu olumsuz gelişmelere rağmen Rusya'nın kararsız gümrük politikaları İran transit ticaretinin Osmanlı İmparatorluğu topraklarında kalmasını sağlamıştır. Özellikle 1883 sonrasında yerli tüccarların baskısıyla gümrük vergilerini yükselten Rusya'nın bu tavrı, Trabzon-İran hattının işlerliğini muhafaza etmesine neden olmuştur.

XX yüzyıla girilirken ticari canlılığını bir şekilde muhafaza eden Trabzon'a en büyük darbeyi Birinci Dünya Savaşı vurmuş, savaş yıllarında Rusların hedef alanı olması dolayısıyla Trabzon Limanı tahrip olmuş, gerek bombardımanlar nedeniyle yaşanan yıkım gerekse halkın işgal edilmeyen yerlere doğru göçünün meydana getirmiş olduğu sosyal problemler Trabzon'u oldukça derinden etkilemiştir. Öte yandan savaşın bir diğer ağır sonucu ise İran transitinde yaşanmış Trabzon-İran yolu yerine Bakü-Batum yolu ön plana çıkmıştır. Savaş dolayısıyla açılan bu güzergâh, Erzurum- Trabzon-İran yolunu köreltmış ve böylece Trabzon, transit ticaretinde merkez olma konumunu geri dönülemeyecek bir biçimde yitirmiştir. Savaşın Trabzon'a ekonomik sahada çıkardığı diğer bir acı reçete ise Rusya ile Trabzon arasında yaşanan ve şehre sermaye girişini sağlayan işçi hareketliliği konusunda yaşanmıştır. Zira savaş öncesi Trabzon vilayetinde erkek nüfusun yaklaşık %40'ı Rusya'ya giderek orada sermaye birikimi yapardı. Ancak Bolşevik İhtilalı sonrası rejimin kapalılığından ötürü bu imkân ortadan kalkmış, bu da şehrin ekonomisi üzerinde olumsuz bir etki göstermiştir.

Cumhuriyet dönemine gelindiğinde Trabzon ekonomisi oldukça kötü bir durumdaydı. Bu durumun önüne geçilmesi için Cumhuriyetin ilk yıllarında çeşitli projeler geliştirilmiş, ilk olarak Trabzon'un tarih boyunca en belirgin vasfı olan transit ticareti canlandırmak için 10 Nisan 1924'de TBMM'de çıkarılan bir kanunla “*Trabzon-Erzurum demiryoluyla Trabzon Limanı keşfiyatı ve ihrazatının 1340 senesinde yapılmasına*” karar verilmiştir. Söz konusu projenin fiiliyata geçirilmesi için Trabzon Mebusu ve eski Nafia Vekili Muhtar Bey ve heyeti gerekli incelemeleri yaparak Ankara'ya dönmüştür. Fakat daha sonra 1925 yılı bütçe görüşmeleri sırasında demiryolu hattının oldukça masraflı ve gereksiz bir yatırım olduğu yönünde fikirler gündeme gelmiştir. Bu konuda yaşanan bir diğer sorun ise demiryolu hattının güzergâhı ile ilgiliydi. Zira bütçe görüşmelerinde bazı milletvekilleri demiryolunun kendi seçim bölgesinden geçmesi için çalışmış, özellikle hattın Harşit Vadisi'nden Tirebolu'ya indirilmesi için teklif veren vekillerin bu tutumu nedeniyle söz konusu proje gittikçe içinden çıkılmaz bir hal almaya başlamıştır. Günümüzde dahi canlılığını koruyan bu tartışmaların da etkisiyle bu proje bir türlü hayata geçirilememiştir. Trabzon-Erzurum Demiryolu ve Trabzon Limanıyla ilgili olarak yaşanan gelişmelere bütüncül bir gözle bakıldığında, 1924 yılı şartlarında böylesine büyük bir yatırımın gerçekleşme şansının oldukça az olduğunu söyleyebiliriz. Zira bu dönemde uygulanan “*Milli İktisat*” anlayışı gereği yabancı sermayeye olan bakış açısı da olumsuz olduğu için gerek liman gerekse de demiryolu projeleri plan safhasında kalmış ve pratiğe geçirilememiştir. Oysa Cumhuriyetin ilk yılları, demiryolu yapımı açısından oldukça parlak bir dönemdi. Fakat yeni bir rejimin kurulmaya çalışıldığı günlerde, ülkenin doğu bölgelerinde çıkan ayaklanmalara karşı merkezi idarenin otoritesini buralara taşıma gayreti Ankara-Kayseri, Sivas-Erzurum, Adana-Fevzipaşa-Diyarbakır gibi hatlara ağırlık verilmesine neden olmuştur. Hatta Türkiye Cumhuriyeti Hükûmeti, Sivas-Erzurum demiryolu hattını 1929 ekonomik krizine rağmen iç borçlanma yoluna giderek tamamlamış ve 1939'da faaliyete açmıştır. Tüm bunlar yapılırken güvenlik kaygılarının daha az hissedildiği Trabzon-Erzurum hattı ise masraflı bulunarak ikinci plana atılmıştır. Neticede Cumhuriyetin ilk yıllarında uygulanan “*Milli İktisat*” anlayışı ve söz konusu güvenlik politikalarını ön plana alan yaklaşımlar, demiryolu hayallerini suya düşürmüştü.

Ekonomik genişleme dönemlerinin ardından yaşanan ani iktisadi daralmaların toplumlarda belli bir travma yarattığı gerçeğinden hareket edersek 1924 yılında TBMM'de çıkarılan ve bu konuda son ümit olarak görülen kanunun uygulanmaması Trabzon'da

büyük bir hayal kırıklığı yaşanmasına neden olmuştur. Bu arada demiryolu projesiyle birlikte düşünülen ve sadece 3 milyon liraya mal olacağı açıklanan Trabzon Limanı'nın yapımı da gündemden düşmüştür. Oysa bu proje demiryolu hattına göre oldukça ucuzdu ve Trabzon için gerçekten önemli bir ihtiyaçtı. Sanırız bu dönemde Trabzon Mebusu Muhtar Bey ve arkadaşları tarafından hazırlanan demiryolu inşası projesinin uygulanamaması Muhtar Bey ve ekibinin cesaretini kırmış ve Trabzon Limanı'nın yapımı meselesi de bu atmosferde gerçekleştirilememiştir. Oysa bu iki proje hem maliyetleri hem de yapım süreci bakımından ayrı ayrı da ele alınabilirdi. Zira Trabzon-Erzurum demiryolunun en fazla 50 milyon lira gibi bir masraf tutacağı düşünülürse Trabzon Limanı, bunun %5'i kadar bir parayla inşa edilebilirdi. Anlaşılan bu dönemde demiryolunun yapılamaması, liman inşasının da gereksiz görülmesi gibi bir yaklaşımı doğurmuştur. Bu düşünce nedeniyle Trabzon, 1954'e kadar modern bir limana sahip olma özlemiyle yaşamak zorunda kalmıştır.

1924 tarihli kanunun uygulanamamasının ardından artık sadece findıktan sağlanan gelire bel bağlayan Trabzonlular, Rumların şehirden ayrılması nedeniyle findığı da değeri fiyatında satmakta güçlük çekiyordu. Gerçi mübadeleden sonra Marsilya ve Hamburg gibi Trabzon findığının satıldığı belli başlı şehirlere yerleşen Rum tüccarların yaptıkları manipölasyonlar da findığın değerini düşürüyordu fakat asıl sorun, Türk firmalarının uluslararası piyasalarla iletişim kuramamalarından ileri geliyordu. Yani daha önceden ürünlerini Trabzon'da bulunan Rumlara satan ve gerisine karışmayan Türk firmaları, ancak İstanbul'da bulunan tüccarlarla bağlantı kurabiliyordu. Türk firmalarının yurt dışı vizyonlarının kısıtlı oluşunun yanında üreticilerin malın azlığına veya çokluğuna bakmaksızın findığı bilinçsizce piyasaya sürmesi, dededen kalma yöntemlerle yapılan findık hasadı gibi faktörler bu ürünün değerinden daha aşağıda satılmasına neden oluyordu. Bu durumun önüne geçmek ve en azından iç piyasadaki aracılarn etkisini hafifletmek amacıyla 1926 yılında Trabzon Ticaret ve Zahire Borsası kurulmuş, 1931 yılında findık ihracatını standardize etmeye yönelik bir nizamname çıkarılmış fakat birkaç yıl müstesna 1923-1950 yılları arasında findık, hiçbir zaman istenilen fiyatta satılamamıştır.

Cumhuriyetin ilk yıllarında findık, tütün, tereyağı, fasulye, yumurta, kasaplık hayvan gibi ürünlerden gelen kazançla yetinen Trabzonlular için bu ürünlerin yüksek fiyata satılması oldukça önemli bir mesele haline gelmişti. Burada şunu da ifade etmek gerekir ki yukarıda sayılan ürünler en iyi şartlarda satılsa bile elde edilen gelir miktarı ancak 5

milyon lira civarındaydı. Bunun 3 milyonunu fındık, geriye kalan miktarını ise diğer ürünler sağlıyordu. Oysa Trabzon piyasası manifatura, mısır, gaz, tuz, şeker, kahve, suni gübre, çivi, demir, çimento ve bunun gibi gündelik yaşamın vazgeçilmez birçok ürününü dışarıdan ithal etmek zorunda kalıyordu ve bunlara ortalama bir hesapla yılda 9 milyon lira para ödeniyordu. Geliri 5 milyon, gideri 9 milyon lira olan Trabzon ekonomisi, hemen her yıl açık veriyordu. Trabzon’la ilgili elimizde bulunan ithalat rakamlarını değerlendirdiğimizde fındık ihracından sağlanan gelirin fazla olduğu birkaç yıl müstesna bırakılırsa Trabzon piyasası, genel olarak dışa bağımlı yapısını devam ettirmiştir.

Yukarıda ifade edilen ve şehrin başlıca ithalat kalemlerini oluşturan ürünler arasında belki de en dikkat çeken, Trabzon’da da yetiştirilen mısırdı. Fakat tarımsal üretim kapasitesi sınırlı olduğu için Trabzon’da elde edilen mısır halkın ihtiyacını sağlamaya yetmiyordu. Zira her sene Nisan ayına kadar bir şekilde mısır bulabilen Trabzonlular, bu tarihten sonra limana gelecek gemileri gözlemeye başlıyordu. Oysa mısır Trabzon halkının başlıca besin maddesini oluşturuyordu ve bu açıdan oldukça önemli bir üründü. Mısır, Trabzon halkı için öylesine vazgeçilmez bir maddeydi ki çalışmamızın kapsadığı süre boyunca Trabzon’da idareci olarak görev yapan Vali, Belediye Başkanı ve diğer mülki amirlerin en asli görevinin öncelikle şehrin mısır ihtiyacını karşılamak olduğu görülür. Mısır ithalinde yaşanan temel sorun ise o günlerin ulaşım şartlarından ileri geliyordu. Zira bu dönemde mısır, Trabzon’a ancak iki yolla gelebilirdi. Bunlardan ilki Erzurum yoluydu ve bu yol kışın 6 ay boyunca kullanılamıyordu. Diğer seçenek olan deniz ulaşımı ise Karadeniz’in fırtınalı olduğu günlerde haftalarca devre dışı kalıyordu ve bu durum şehirde büyük bir iâşe sıkıntısı yaşanmasına neden oluyordu. Oysa Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon’u iç bölgelere bağlayacak demiryolu veya en azından modern bir liman faaliyete geçirilebilseydi Trabzon halkı böylesine güç bir duruma düşmeyebilirdi. Yukarıda ifade edilen nedenlerden dolayı dış dünya ile iletişimi kopan, içine kapanarak iklimin düzelmesini bekleyen halkın bu durumu, Trabzon ekonomisinin geldiği nokta hakkında bizlere bir fikir vermektedir. 30-40 yıl öncesine kadar Avrupalı devletlerin konsolosluklarının bulunduğu, limanına hemen her gün yabancı gemilerin demir attığı, İran’dan gelen kervanların mallarını boşalttığı, oluşan sermaye birikimi neticesinde entelektüel bir kitlenin var olduğu ve bu sayede sanattan spora, eğitimden sağlığa hemen her alanda Anadolu’nun en canlı şehirlerinden biri olan Trabzon, artık bu hareketliliği kaybetmişti.

Günden güne geriye giden Trabzon ekonomisini tekrar eski haline döndürmek için Ankara'dan gerekli desteği göremeyen Trabzonlular, yukarıda zikredilen olumsuz şartlar altında yine de boş durmamış, çeşitli proje ve yatırımlar gerçekleştirmiştir. Bu kapsamda Trabzon Elektrik Şirketi, Liman Şirketi, Trabzon ve Karadeniz Bankaları bu çabaların birer örneği olarak tarihe adlarını yazdırmıştır. Trabzonlu sermayedarların bir araya gelerek kurduğu elektrik ve liman şirketleri sağlıklı bir şekilde idare edilemediği için tasfiye olsa da 1927 yılı içinde temelleri atılan ve ertesi yıl faaliyete geçen Trabzon ve Karadeniz Bankaları, gittikçe büyüyen mali yapılarıyla taraflı tarafsız herkesin takdirini toplayan birer kuruluş haline gelmişlerdi. Fakat bu sefer de 1929 buhranının etkisine maruz kalan bu bankalar krizden korunmak amacıyla ilk planda sermayelerini azaltmış, 1932 yılı sonrasında tasfiye süreci içine girmişlerdir. 1934 sonrasında kendilerini tasfiye ederek bir süre şirket adı altında faaliyetlerine devam eden bu kurumlar, İkinci Dünya Savaşı öncesinde yaşanan ekonomik süreçte kepenklerini indirerek, kendilerini feshetmişlerdi. Ömürleri beklenenden kısa da sürse, böylesi iki bankanın kısıtlı imkânlarla kurulup günden güne ortak ve sermaye miktarlarını artırıp ilk birkaç yılında kazanç dağıtan bir kurum haline gelmeleri Trabzon şehri için kayda değer bir başarıdır.

Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon'da kurulan ve yukarıda isimleri zikredilen yatırımların temelinde “*Milli İktisat*” düşüncesi olsa da bu atılımların ortaya çıkışındaki bir diğer etken bu dönemde uygulanan kısmi liberal politikalarıdır. Adına devlet destekli kısmi liberal anlayış da denilebilecek bu sistemde, yapılan hemen her yatırım bir şekilde devletin himayesinde hayat buluyordu. Mesela Trabzon Elektrik Şirketi, kuruluş ve teşkilatlanma aşamasında Emlak ve Eytam Bankası, Ziraat Bankası, İş Bankası gibi kurumlardan kredi almak zorunda kalmıştı ve bu bankalardan kredi almak demek devletin desteğini de arkasına almak anlamına geliyordu.

Cumhuriyet döneminde Trabzon'un sanayi alanındaki durumuna bakıldığında ortaya çok büyük eserlerin koyulduğunu söylemek oldukça güçtür. Zaten tarihi boyunca hiçbir zaman bir sanayi kenti olamayan Trabzon'da, Cumhuriyet döneminde de bu durum geçerliliğini korumuştur. Zira şehirde sanayi adına var olan işletmelerin birçoğu atölye veya imalathane çapında olan fındık kırma fabrikalarıydı. Yani fındık, şehrin bir numaralı ihracat ürünü ve en büyük gelir kapısıyken aynı zamanda Trabzon'daki sanayinin de temel kaynağını oluşturuyordu. Bunun haricinde sanayi alanında faaliyet gösteren tütün işleme evlerinin sayısının küçümsenmeyecek derecede olduğunu ifade edebiliriz. Fakat gerek

tütün işleme evleri gerekse fındık kırma fabrikaları, Cumhuriyet döneminde işsizliğin kol gezdiği bir şehir haline gelen Trabzon'da yeterli istihdamı sağlamaktan uzaktı. Cumhuriyet döneminde büyük çapta sanayi işletmelerinin çoğunun ülkenin batısında kurulması bu durumun en büyük nedeni olsa gerektir. Buna rağmen Trabzon'da küçük çapta da olsa bazı sanayi kuruluşlarının var olduğunu görüyoruz. Bunlardan en önemlisi 1922 yılında Kavakmeydan Mahallesi'nde faaliyete geçen mensucat fabrikası diğeri de 1931 yılında Değirmendere'de açılan balık yağı fabrikasıdır. Cumhuriyet döneminde Trabzon'un en önemli sanayi kuruluşu olan bu fabrikalardan mensucat fabrikası 1929 krizi sonrasında balık yağı fabrikası da İkinci Dünya Savaşı öncesinde kapanmıştır.

Görüldüğü üzere Cumhuriyetin ilk yıllarında gerek bankacılık gerekse de sanayi alanında var olan birkaç eserin dışında Trabzon'da büyük çapta istihdam sağlayacak, şehirle özdeşleşerek marka haline gelecek bir kurum bulunmuyordu. Yerel ölçekte ve çeşitli fedakârlıklarla kurulan işletmeler ise 1929 krizi nedeniyle birer birer kapanmıştır. Burada şunu da ifade etmek gerekir ki 1929 buhranı, Türk ekonomisini tam da emekleme çağında yakalamıştı. Ayrıca 1929 yılı Türkiye için çok önemli bir tarihti zira o yıl, Lozan'da kabul edilmek zorunda kalınan gümrük tarifeleri sona erecek ve Osmanlı'dan kalan borçlar için ilk ödeme yapılacaktı. Fakat bu kriz sonrasında Türkiye'de var olan ekonomik anlayış değişmiş ve devletçilik modeline geçilmiştir. Artık devlet, ülke çapında ekonomi aygıtının tek hâkimi olurken, büyük yatırımların veya ekonomi adına yapılan tüm faaliyetlerin yürütücüsü haline gelmiştir. Bu kapsamda kalkınma planları adı altında bizzat devlet eliyle ortaya koyulan programlar hayata geçirilmiştir. Adı geçen kalkınma hamleleri içinde Türkiye'nin birçok vilayetinde çeşitli sanayi kurumları hizmete açılmış fakat Trabzon bu iller arasına girememiştir. Oysa transit ticaretinden gelen kazancı kaybeden, modern bir limanı olmayan Trabzon'un, acil bir müdahaleye ihtiyacı vardı. Bu müdahale ancak 1935 yılında İsmet İnönü'nün doğu gezisi sonrası gündeme gelmiş ve ülkenin daha az gelişmiş olan doğu bölgelerini kalkındırmak amacıyla Üçüncü Umum Müfettişlik kurulmuş, Trabzon da bu müfettişliğin içine dâhil edilmiştir. Tahsin Uzer'in geniş yetkililerle iş başına getirildiği bu sistemde yapılması düşünülen her türlü yatırım Umum Müfettişliğin süzgecinden geçiyordu. Bir anlamda devletçiliğin taşradaki yürütücüsü olan bu kurum sayesinde Trabzon, Cumhuriyet döneminin en hareketli günlerini yaşamıştır. Zira Tahsin Uzer'e göre Trabzon ekonomisini canlandırmak için iki şey yapılmalıydı. Bunlardan ilki transit ticareti eski haline getirmek diğeri de şehirde suni gübre veya et balık

kombinasına benzer birkaç fabrika açmaktı. Bu hedef doğrultusunda çalışan Umum Mufettişliğin Trabzon için yaptığı en olumlu faaliyet, 1931’de tamir edilmeye başlanan Trabzon-Tebriz yolunda kamyonlarla seferler yapılmaya başlanmasıdır. Zira bu süreçte 10 milyon lira harcanarak Trabzon’dan İran sınırına kadar uzanan transit yolu modern bir karayolu haline getirilmeye çalışılmış ve 1937 yılında Devlet Demir Yolları tarafından seferlere başlanmıştır. Fakat bu hamlede de geç kalınmış ve istenilen netice elde edilememiştir. Bunun sebeplerini maddeler halinde ortaya koymakta fayda vardır.

Transit ticaretin yön değiştirmesi

Trabzon’un en önemli gelir kaynağı olan İran transiti Birinci Dünya Savaşı sonrasında büyük oranda Rusların kontrolüne girmiştir. 1927-28 yıllarına kadar bir nebze olsun devam eden transit faaliyeti 1930’larda tamamen kaybolmuştur.

Transit yolunda demiryolu bağlantısının kurulamaması:

21’nci yüzyıla girilmesiyle birlikte iktisadi kazancın en önemli şartı haline gelen sürat ve emniyet, Trabzon-İran yolunda bir türlü tesis edilememiştir. 1924 yılında Trabzon-Erzurum demiryolu projesinin uygulanamaması üzerine bunu telafi etmek için kamyonlarla nakliyat yapma fikri, değişen ve gelişen iktisadi hareketliliğe tezat teşkil ediyordu. Oysa 1924 tarihli kanun fiiliyata geçirilseydi, o günlerde kısıtlı da olsa devam ede gelen transit faaliyeti bir şekilde Türk toprakları içerisinde tutulabilirdi. Bu yapılamadığı gibi ancak 13 yıl sonra kamyonlarla nakliyata başlanmış, fakat bu konuda çok geç kalınmıştır.

Tahsin Uzer’in 1939 yılında vefat etmesi:

Transit yolunun inşa edilmesi ve devlet eliyle nakliyatın yapılması düşüncesinin fikir babası ve yürütücüsü olan Tahsin Uzer 1939 yılında hayata gözlerini yummuştur. Uzer, son derece enerjik ve başarılı bir idareciydi ve bu yolun tarihi misyonunu iyi biliyordu. Bu nedenle yolun gerek inşasında gerekse de nakliyatın devamı sürecinde oldukça aktif bir faaliyet içinde olan Uzer’in ani vefatı, kendisinden sonra aynı göreve atanan Nazif Ergin’in, transit işine fazla ilgili göstermemesi, transit yolunun ikinci plana atılmasına neden olmuştu.

Transit Yolunun bir türlü düzeltilemeyen fiziki durumu:

Transit yolundan istenen verimin alınamamasının bir diğ er nedeni de her ne kadar b uy uk paralar harcanarak tamir ve tashihler yapılsa da yol üzerinde m nakalatın k   aylarında aksamasıydı. Zira g zerg h n en  etin noktaları olan Zigana ve Kop geçitleri özellikle k   aylarında günlerce kapalı kalıyor, zorlu arazi şartları gereği yolda sürekli arızalar meydana geliyordu.

Erzurum-Sivas Hattının Açılması:

Erzurum-Sivas demiryolunun hizmete açılmasıyla Erzurum'a gelen her nevi ticari eşya, Karadeniz sahili yerine artık Sivas-Ankara g zerg h ndan batıya taşınmaya ba lamı tır.

 kinci Dünya Savaşı sürecine girilmesi:

1936 sonrasında iyice artan gerilim sonucu 1939 yılında II Dünya Savaşı patlak vermiş ve Avrupa, savaş alanı haline gelmiştir. İran mallarının birinci derecede müşterisi olan Avrupalı Devletlerin bu mücadelesi, transit faaliyeti olumsuz etkilemiştir.

1937 yılında kamyon ve otobüslerle ba layan transit ta ımacılıktan da bir sonuç elde edilemeyince bu sefer şehirde yaygın olan el sanatlarını geliştirmek için bazı adımlar atılmıştır. Gerçekten de Trabzonlular dokumacılık, bakırcılık, kuyumculuk, tabakcılık, kazazlık gibi el sanatlarında oldukça mahirdiler. Bunun en açık ispatı şehirde  ulhazade, Kazazzade, gibi soyadlarının oldukça yaygın olması ayrıca vilayet dahilinde Tabakhane, Semercilerba ı, Mumhaneönü, Bakırcılar  ar ısı gibi mahalle adlarının halen daha kullanıyor olmasıydı.    nc  Umum Müfettişlik ve Halkevi tarafından organize edilen ve el sanatlarını mahalli boyuttan çıkarıp büyük bir endüstri haline getirerek istihdam yaratmayı  ngeren bu proje kapsamında  ehre bir çok dokuma tezgahı getirtilmi  ve ilgili kişilere dağıtılmıştır. Fakat tezgah dağıtımında yaşanan us ls zl kler, iplik ve diğ er dokuma malzemelerinin dışarıdan getirtilmesi ve  kinci Dünya Savaşı sürecine girilmesiyle birlikte ekonomik önceliklerin değişmesi gibi sebeplerden ötürü bu projeden istenilen netice elde edilemememi tir. Yukarıda ifade edilen el sanatlarının haricinde Sürmene'de oldukça yaygın olan gemi yapımı ve bı akcılık, Be ikd z 'nde yaygın olan kantar imalatı gibi sanatlar da  kinci Dünya Savaşı yıllarında iyice unutulmu tur.

1939 yılına gelindiğinde Trabzon ekonomisi,    nc  Umum M fetti liğin kurulması sonrasında oluşan olumlu atmosferden de beklenen karşılığı alamamıştır. Ayrıca

bu dönemde Trabzon'un ekonomik hayatına darbe vuracak olan Sivas-Erzurum demiryolu hattı da faaliyete geçmiş, böylece İran transitini kaybeden ve sadece Doğu Anadolu'nun iskelesi olarak kalan Trabzon, 1939'da bu özelliğini de kaybetmiştir. Bu şartlar altında İkinci Dünya Savaşı sürecine giren Trabzon şehri, bu dönemde oldukça sıkıntılı günler geçirmiştir. Zira daha önceleri çeşitli ekonomik sıkıntılar ve işsizlikten şikayet eden halk, 5 yıl boyunca bu halini de arar duruma düşmüş, şehrin en önemli gelir kaynağı olan fındık depolarda çürümeye terk edilmiş, fasulye ve tereyağı gibi ürünler de değerinden oldukça düşük fiyatlarla satılmıştır. Yüksek fiyatla mal satamayan halk, yeterli sermaye birikimi yapamadığı için büyük bir darboğaza girmiştir. Cebinde yeterince parası olmamasına rağmen borç-harç elde ettiği parayla hiç değilse günlük ihtiyaçlarını temin etmek isteyen Trabzon halkı, bunu dahi yapamamıştır. Zira şehirde karaborsa ve kaçakçılık olağan şeyler haline gelmiş ve keyfi fiyat artışlarının bir türlü önüne geçilememiştir. Savaş yılları boyunca gerek mısır gerekse de karneyle ekmek dağıtımında yaşanan yolsuzluklar yüzünden şehirde büyük bir iâşe bunalımı yaşanmıştır. Esasen savaş sürecinde ortaya atılan usulsüzlük iddiaları ve dedikodular gerçek olsun olmasın halkı, yerel idarecilerden soğutmuştur. Zira bu dönemde en temel ihtiyaç maddelerinin dahi temin edilememesi ve kulaktan kulağa yayılan iddialar nedeniyle idarecilere karşı güven bunalımı yaşanmış, buna ek olarak savaş yıllarında çıkarılan bir dizi kanun gereği yaşam koşulları iyice zorlaşan halk, 1946 yılında çok partili yaşama geçilmesiyle birlikte muhalefet partisini desteklemeye başlamıştır. CHP'nin içinden çıkmasına rağmen, DP'ye gösterilen bu ilginin bir nedeni de sanırım savaş süreci boyunca yaşanan bu yolsuzluk ve suiistimallerdi.

İkinci Dünya Savaşı yıllarında Trabzon halkının böylesine büyük bir bunalıma girmesinin sebeplerinden biri de liman yapımı konusunda yaşanan gelişmelerdi. Zira Trabzonlular modern bir limana sahip olamamanın acısını en fazla İkinci Dünya Savaşı döneminde yaşamış, normal zamanlarda dahi en temel ihtiyaç maddelerini dışarıdan temin eden Trabzon piyasası, savaş dönemi boyunca limansızlık nedeniyle adeta yokluğa mahkûm olmuştur. Güvenlik nedeniyle vapur seferlerinin aksaması ve fırtınalı zamanlarda sığınılacak modern bir limanın olmaması gibi faktörler Trabzon'u derinden etkilemiş halk, cenazesini kefenleyecek bez dahi bulamaz duruma gelmiştir. Bu dönemde günlük iâşelerini temin etmekte zorlanan birçok Trabzonlu, dönemin şartları gereği çıkarılan İş Mükellefiyeti Kanunu kapsamında Zonguldak kömür havzasına çalışmaya gitmek zorunda kalmıştır.

İkinci Dünya Savaşı yıllarını acı hatıralarla geride bırakan Türkiye, savaşın ardından çok partili siyasi hayata geçmiştir. Önce Milli Kalkınma Partisi ve ardından Demokrat Parti'nin kurulmasıyla birlikte hükümete ilk defa alternatif bir seçeneğin ortaya çıkması 23 yıllık iktidar partisi CHP'nin de silkinmesine neden olmuştur. Ayrıca İkinci Dünya Savaşı'nın ardından başlayan Soğuk Savaş sürecinde Türkiye'nin ABD eksenli bir politika izlemesi ve bu paralelde sağlanan ekonomik işbirliği zor durumda olan Türk ekonomisine rahat bir nefes aldırıştır. Böylece savaş öncesinde rafa kaldırılan bazı yatırımlar savaştan sonra sağlanan ekonomik destekle tekrar gündeme gelmiştir. 1946 sonrasında ülke genelinde başlanan kalkınma seferberliğinin bir benzeri de Trabzon'da yaşanmış, bu kapsamda liman, soğuk hava deposu, havaalanı, Tekel, Karayolları Bölge Müdürlüğü gibi yatırımlar hayata geçirilmiştir. Bu yatırımları 1950 seçimlerine yetiştirmek isteyen CHP Hükümeti Trabzon'u adeta şantiyeye çevirmiştir.

Yukarıda zikredilen yatırımlar içersinde kuşkusuz en dikkat çeken modern bir liman yapımı fikriydi. II Meşrutiyet yıllarından bu tarafa birçok kez gündeme gelen ve her defasında demiryoluyla birlikte düşünüldüğü için vazgeçilen liman inşasına nihayet 8 Temmuz 1946'da başlanmıştır. Fakat limanın temelini atıldığı 1946 yılında İran transit ticaretini tamamen yitiren, Sivas-Erzurum hattının açılmasının ardından Doğu Anadolu'nun iskelesi olmaktan çıkan Trabzon'da modern bir limanın varlığı artık eskisi gibi çok da büyük bir mana ifade etmiyordu. Zira Trabzon ekonomisi küçüleceği kadar küçülmüş, zengin ve sermaye sahibi kişiler şehri çoktan terk etmişti.

İkinci Dünya Savaşı sonrasında Trabzon'da hayata geçirilen projelerden biri de et ve soğuk hava deposuydu. Trabzon Limanı yakınlarında soğuk hava deposu inşa ederek iç bölgelerden gelen canlı hayvanların burada kesilip dondurularak ihraç edilmesi fikri ilk kez Üçüncü Umum Müfettişlik döneminde gündeme gelmişti. Dönemin Trabzon Valisi Refik Koraltan'ın desteğiyle Başbakan Celal Bayar'dan onay olan bu yatırım ancak 1950 sonrasında işlerlik kazanmıştır. Bunların haricinde özellikle Tekel gibi bir yatırımın Atapark Mevkiinde yapılması şehrin en önemli sorunlarından biri olan işsizliğin giderilmesi noktasında oldukça önemli bir gelişmeydi.

YARARLANILAN KAYNAKLAR

Arşiv Belgeleri

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA)

Başbakanlık Özel Kalem Müdürlüğü Evrakı Kataloğu: Fon Kodu (030.01)

Başbakanlık Muamelat Genel Müdürlüğü Evrakı Kataloğu: Fon Kodu (030.10)

Bakanlar Kurulu Kararları Kataloğu: Fon Kodu (030.18)

Cumhuriyet Halk Partisi Evrakı Kataloğu: Fon Kodu (490.01)

Uluslararası Arşivler

Foreign Office, 1890, Annual Series, No: 689, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey, **Report For The Year 1889 On The Trade Of The Vilayet Of Trebizond**, London 1890, (By: T.B.Longworth).

Foreign Office, Diplomatic and Consular Reports”, **Report on the Trade of the Vilayets of Trebizond and Sivas for the Year 1900**, London, 1901.

Foreign Office, Diplomatic and Consular Reports, Turkey, **Report on the Trade of the Vilayets of Trebizond and Sivas for the Year 1900**, London, 1901.

Foreign Office, 1894, Annual Series, No: 1346, **Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance**, Turkey, Report or the Year 1893 on the Trade of the Vilayet of Trebizond, London 1894.

“31 Mart 1915 Tarihli Trabzon Amerikan Konsolosluğu Ticari Raporu”, American Consulate Trebizond Correspondence 1915, 300-700, **National Archive**, Trabzon 1915. (sayfa belirtilmemiş)

Özel Arşiv, Rapor ve Yazışmalar

Başkaya Özel Arşivi (1920-1929)

Tahir Baykal, “Bir Jandarma Subayının Gözünden 1937 Yılında Trabzon”,
Yayınlanmamış Rapor, Trabzon 1937

“Refik Koraltan Tarafından 1939 Yılında Dâhiliye Vekâleti’ne Yazılan Rapor”,
Yayınlanmamış Rapor, Trabzon 1939.

Resmi Yayınlar

Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi (TBMMZC)

Türkiye Büyük Millet Meclisi Tutanak Dergisi

Trabzon Belediyesi Meclis Zabıtları (TBMZ)

Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Zabıtları

Gazete-Mecmua ve Salnameler

Ahali Gazetesi

Akın Mecmuası

Cumhuriyet Gazetesi

Çoruh Vilayet Gazetesi

Doğu Gazetesi

Erzurum Gazetesi

Hâkimiyet-i Milliye

Halk Gazetesi

İnan Trabzon Halkevi Mecmuası

İlk Haber Gazetesi

İstikbal Gazetesi

Kahkaha Gazetesi

Liman Mecmuası

Olcaı Gazetesi

Reklam Gazetesi

Rize Vilayet Gazetesi

Tasvir-i Efkâr Gazetesi

Trabzon Gazetesi

Trabzon Ticaret Gazetesi

Trabzon Vilayet Gazetesi

Trabzon Vilayeti Salnamesi (TVS) 1869-1904

Türkiye Cumhuriyeti Resmi Gazete

Ulus Gazetesi

Vakit Gazetesi

Varlık Gazetesi

Yarın Gazetesi

Yeniyol Gazetesi

Yeni Sabah Gazetesi

Yeşil Gireson Gazetesi

Zafer Mecmuası

Kitap-Makale-Tez ve Web Sitesi

- Abidin, İhsan (1928), **Anadolu Ziraat ve Yetiştirme Vaziyeti**, İstanbul: Resimli Ay Matbaası Türk Limitet Şirketi.
- Akın, Fehmi ve Bayraktar, Serkan (2011), “Erken Cumhuriyetin İktisadi Kurumlarından Biri: Âli İktisat Meclisi”, **Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, (29), 115-121.
- Akpınar, Mehmet (2007), “Reji İdaresinin Trabzon Tütün Üreticisine Getirdiği Kısıtlamalar”, **Karadeniz Tarihi Sempozyumu (25-26 Mayıs 2005)**, II, Yay. Haz: Kenan İnan-Hikmet Öksüz-Mehmet Okur- Veysel Usta, Trabzon: KTÜ Yayınları, 785-802.
- Akşit, Ayfer (1970), “1932-1939 Yıllarında Türkiye’de Devletçilik”, **Robert Koleji İş İdaresi ve İktisat Dergisi**, 1(2), Mayıs 1970, İstanbul: Robert Koleji İş İdaresi ve İktisat Okulu Talebe Cemiyeti Yayınları, 64-73.
- Alap, Cevdet (2008), **Bir Ömür Bir Şehir Trabzonlu Gazeteci Cevdet Alap’ın Anıları**, Haz: Hikmet Aksoy, Trabzon: Trabzon Gazeteciler Cemiyeti Yayınları.
- Altınay, Ahmet Refik (2004), “Ahmet Refik’in Gözlemleriyle İşgal Sonrası Trabzon”, **Hatıralarda Trabzon’un Yakın Tarihi(1860–1950)**,Yay. Haz: Mehmet Akif Bal, Trabzon: Abp Yayınevi, 215-226.
- Altuğ, Vefik (1941), **Erzurum ve Civarının Tarihi, Tabii, Beşeri, İktisadi Durumu Üzerine Tetkikler**, İstanbul: Resimli Ay Matbaası.
- Anderson, Matthew Smith (2000), **Doğu Sorunu 1774-1923 (Uluslararası İlişkiler Üzerine Bir İnceleme)**, Çev: İdil Eser, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Aren, Yusuf Mazhar (1943), “Trabzon ve Nüfus Durumu”, **İnan Trabzon Halkevi Mecmuası**, 2(7), Temmuz 1943, Trabzon,6-9.
- Armaoğlu, Fahir (2005), **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1914-1995**, 15. Baskı, İstanbul: Alkım Yayınları.

- Atabinen, Reşid Safvet (2006), “Kafkas Etekleri Türk Ticaret Yolları”, Haz: Selahattin Tozlu, **Karadeniz Araştırmaları**, 2(8), (Kış) 2006, Çorum: Karadeniz Araştırmaları Merkezi,31-39.
- Atalayer, Günay (1990), “Trabzon Peştamalları ve Dokumacılık”, **Trabzon 1990**, Ankara: Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı, 88-93.
- Aygün, Necmettin (2000),“Trabzon Gümrüğündeki İktisadi Faaliyetler (1750-1800)”, **OTAM**, Ankara: Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi, (11),1-21.
- Bakırtaş, İbrahim ve Tekinşen, Ali (2004), “Dünya Savaşları ve Büyük Buhran Arasındaki Etkileşimin Ekonomi Politikası”, **Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, (12), Konya: Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınları, 83-100.
- Bal, Mehmet Akif (2012),“Trabzon’dan Dünyaya Açılan Bir Uluslararası Aile: Nemlizadeler”, **İlkehaber Gazetesi**, 4 Kasım 2012.
- Barutçu, Faik Ahmet (1997), **Siyasi Anılar (1934-1954)**, İstanbul: Milliyet Yayınları.
- Baskıcı, Murat (2012), “XIX. Yüzyılda Trabzon Limanı: Yükseliş ve Gerileyiş”, **Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, 67(3), Ankara, 33-56.
- Baydar, Ertuğrul (1978), **İkinci Dünya Savaşı İçinde Türk Bütçeleri**, Ankara: Maliye Bakanlığı Teknik Kurulu Yayınları.
- Baykara, Tuncer (1991), **Türk İnkılâp Tarihi ve Atatürk İlkeleri**, İzmir: Ege Üniversitesi Yayınları.
- Bayraktar, Kaya (2011), “Arkeolog, Bankacı, Casus, Sefir: Austen Henry Layard ve Osmanlı Coğrafyası”, **Cumhuriyet Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi**, 12(1), 281.302.
- _____ (2002), “Osmanlı Bankasının Kuruluşu”, **Cumhuriyet Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi**, 3(2),71-88.

- Benhür, Çağatay (2008),“1945- 1946 Yıllarında Türkiye’de Politik Gelişmelere Genel Bakış”, **Journal Of Qafgaz University**, 1(24),30-40.
- Beygu, Abdurrahim Şerif(1932), **Ahlât Kitabeleri**, İstanbul: Hamit Matbaası.
- Blau, Otto (1858), **Commercielle Zustande Persiens(Aus Den Erfahrungen Einer Reise Im Sommer 1857)**, Berlin: Kessinger Legacy Reprints.
- Boratav, Korkut (2006), **Türkiye’de Devletçilik**, II Baskı, Ankara: İmge Kitabevi.
- _____ (2012), **Türkiye İktisat Tarihi 1908-2009**, 17.Baskı, İstanbul: İmge Yayınları.
- Bostan, M. Hanefi (2002), **XV-XVI. Asırlarda Trabzon Sancağında Sosyal ve İktisadi Hayat**, Ankara: TTK Yayınları.
- Buluş, Abdulkadir ve Kabaklarlı, Esra (2010),“1929 Ekonomik Buhranı İle Son Dönem Global Krizin Karşılaştırılması”, **Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi**, 13 (19), Konya: Selçuk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayınları, 1-22.
- Bulut, Engin Çağdaş (2012),**Doğu Karadeniz İdari Tarihi**, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
- Cevdet, Abdullah (1329), “Seyahat Notaları”, **İctihad**, 23 Mayıs 1329/30 Mayıs 1329, (67), İstanbul: İctihad Matbaası.
- Ceylan, İ.Coşkun (1995), **Türkiye’de Tütün Politikasının Tarihsel Gelişimi**, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Tarım Ekonomisi Anabilim Dalı.
- Coşar, Nevin (2003),“Varlık Vergisi Konusunda Yolsuzluk Söylentileri”, **Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, 58(2), Ankara, 1-27.
- Cudi, Osman (1932), “Trabzon ve Transit Ticaret”, **Akın Mecmuası**, (7), Trabzon: İstikbal Matbaası, Temmuz 1932, 3-5.

_____ (1932), “Trabzon’da Kredi Kooperatifleri”, **Akın Mecmuası**, (9), Trabzon: İstikbal Matbaası, 1 Ağustos 1932, 5-7.

Curzon, George (1966), **Persia and the Persian Question**, 1, London: Thomas Nelson Printers.

Çadırcı, Musa (2013), **Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı**, Ankara: TTK Yayınları.

Çakıroğlu, Sait Bilal (1945), “Trabzon’un İktisadi Karakteri”, **İnan Trabzon Halkevi Mecmuası**, 3(19), Temmuz 1945, 15-20.

_____ (1964), **Tarihi Ekonomik Sosyal Yönleriyle Trabzon**, Ankara: Türkiye Sanayi ve Ticaret Odaları Matbaası.

Çapa, Mesut (2012), “Trabzon Ticaret Mektebi”, **Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi**, (12), Serander Yayınları, 133-142.

_____ (2007), “İkinci Dünya Savaşı’nda Trabzon, **Karadeniz Tarihi Sempozyumu (25-26 Mayıs 2005)**, II, Yay. Haz: Kenan İnan, Hikmet Öksüz, Mehmet Okur, Veysel Usta, Trabzon: KTÜ Yayınları, 1013-1030.

Çapa, Mesut ve Çiçek, Rahmi (2005), **Yirminci Yüzyıl Başlarında Trabzon’da Yaşam**, Trabzon: Serander Yayınları.

Çapa, Mesut ve Usta, Veysel (1997), **Cumhuriyetin İlk Yıllarında Trabzon Vilayetiyle Yazışmalar**, Trabzon: Derya Kitabevi.

.Çavdar, Tevfik (2003), **Türkiye Ekonomisinin Tarihi 1900-1960**, Ankara: İmge Kitabevi.

Çetin, Hasan (2007), **İkinci Dünya Savaşı Sürecinde Türkiye’nin Sosyo-Ekonomik Durumu (1939-1945)**, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Uludağ Üniversitesi Tarih Anabilim Dalı.

Çınar, Cemal Rıza (1944), “Kefenlik Bezler”, **Yeniyol**, 1 Ocak 1944, Trabzon.

_____ (1940), “Kolacılık”, **Yeniyol**, 7 Şubat 1940, Trabzon

_____ (1939), “200 Bin Liranın Hesabı”, **Yeniyol**, 3 Mayıs 1939

_____ (1942), “Trabzon’un Mısır Derdi”, **Yeniyol**, 28 İkincikanun 1942

Çınar, Tayfun (2008), “1942: A’dan Z’ye Bozuk Devletin Yeniden Yapılanması Girişimlerinin Yükselişi ve Düşüşü”, **Açıklamalı Yönetim Zamandizini**, Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Kamu Yönetimi Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayınları, 225-356.

Çiçek, Rahmi (2011), “Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Trabzon-Tebriz Yolu”, **CIEPO. 6. Ara Dönem Sempozyumu 14-17 Nisan 2011 Uşak**, 1, İzmir: Uşak İli Kalkınma Vakfı Yayınları, Yay: Haz: Adnan Şişman-Tuncer Baykara-Mehmet Karayaman, 431-454.

_____ (2012), “Cumhuriyet Dönemi Millî İktisat Uygulamalarına Bir Örnek: Trabzon Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi”, **Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi**, (12), Bahar 2012, Serander Yayınları, 143-168.

Çiğdem, Süleyman (2007), “Eskiçağ’da Trabzon Limanı: Askeri ve Ekonomik Yönden Gelişimi ve Doğu-Batı İlişkilerindeki Rolü”, **Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, 10(2), 133-155.

Çulha, Şevket (1947), “Üç Yerli Sanat”, **Yeniyol**, 8 Şubat 1947, Trabzon

Daei, Masoumeh (2011), **İran-Osmanlı Ticari İlişkileri (1900-1923)**, Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih (Yakınçağ Tarihi) Anabilim Dalı.

Demircioğlu, Sezgin (2008), **Tarihin Ayak İzleri Osmanlı Belgelerinde Trabzon**, Trabzon: Trabzon Belediyesi Yayınları.

Demircioğlu, Sezgin ve Kuruca, Nazım (2008), **Trabzon Eyaleti ve Kırım Harbi (Yardımlar)**, Trabzon: Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, 4.

Deniz, Önder (2010), **Tek Parti Döneminde Devletçilik Uygulamalarının Çalışma Hayatına Etkisi 1930-1950**, Basılmamış Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü.

- Dernek, Zeynep (2006), “Cumhuriyet’in Kuruluşundan Günümüze Tarımsal Gelişmeler”, **Süleyman Demirel Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi**, Süleyman Demirel Üniversitesi, Ziraat Fakültesi Yayını, 1(1), 1-12.
- Deyrolle, Théophile (1939), **1869’da Trabzon’dan Erzurum’a Seyahat**, Çev. Reşat Ekrem Koçu, İstanbul.
- Dığıroğlu, Filiz (2007), **Memalik-i Osmaniye Duhanları Müşterekü’l Menfaa Reji Şirketi Trabzon Reji İdaresi 1883-1914**, İstanbul: Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi Yayınları.
- Ekinci, İlhan(2007),“Karadeniz’de Bir Serbest Liman Denemesi: Batum (1878-1886)”, **Karadeniz Araştırmaları**, (14), Ankara: Karadeniz Araştırmaları Merkezi (KARAM),63-77.
- Emiroğlu, Kudret, (1988) “1904 Salnamesi’nde Trabzon Sanayi Sergisi”, **Trabzon 1988**, (2), Ankara: Ankara, Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı Yayınları, 92-97
- Ethem, İbrahim (1341), **Türkiye’nin Sıhhi İctimai Coğrafyası Bayezit Vilayeti**, İstanbul: Kâğıtçılık ve Matbaacılık Anonim Şirketi.
- Ezer, Feyzullah (2005), “1929 Ekonomik Buhranı ve Türkiye’ye Etkileri Üzerine Bir Değerlendirme”, **Doğu Anadolu Bölgesi Araştırmaları**, 3(2), Fırat Üniversitesi Doğu Anadolu Araştırma ve Uygulama Merkezi, 185-162.
- Faroğlı, Suraya (2003), **Osmanlı Dünyasında Üretmek, Pazarlamak, Yaşamak**, Çev: Gül Çağalı Güven-Özgür Türesay, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Fidan, Murat (2009), “1797-1800 Tarihlerinde Osmanlı-Rusya Arasında Karadeniz Üzerinden Gerçekleşen İhracat ve İthalat (87/5 Numaralı Rusya Ahkâm Defterine Göre)”, **Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi**, 28(45),63-84.
- Gerede, Hüsrev (1952), **Siyasi Hatıralarım I İran (1930-1934)**, İstanbul: Vakıf Matbaası.
- Goloğlu, Mahmut (1947),“Trabzon’un Kalkınması”, **Yeniyol**, 15 Ekim 1947, Trabzon

_____ (1974), **Tek Partili Cumhuriyet 1931-1938**, Ankara: Kalite Matbaası.

Günaydın, Gazi Giray (2009), “Canik Mutasarrıflığı’nda Tütün Rejisi Uygulamalarına Karşı Tütün Amelelerinin Tepkileri (1908)”, **Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi**, (7), Serander Yayınları, 105-116.

Günel, Abdullah (1942), “Visera Elektrik Fabrikası”, **İnan Trabzon Halkevi Mecmuası**, Mayıs 1942, 1(2), 16-18.

Güneş, Günver (2002), “Türkiye’de Savaş Ekonomisi Uygulamaları ve Toplumsal Yaşama Etkileri”, **Türkler**, 17, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 615-622.

Halil, Ahmed (1925), “Şarki Anadolu Havalisinin Büyük Bir Meselesi: İran ve Türkiye Arasında İktisadi ve Ticari Münasebetler”, **Meslek** (29), s.6.

Hayri, Abdulvahab (2008), **İktisadi Trabzon**, Haz: Melek Öksüz, Trabzon: Serander Yayınları.

Hüsnü, H. (1934), “İktisadi Buhran”, **İktisat ve Ticaret Mecmuası**, 1(1), İstanbul: Yüksek İktisat ve Ticaret Mektebi Talebe Cemiyeti Yayınları, 26-27.

Issawi, Charles (1988), “Tebriz-Trabzon Ticareti 1830-1900 Bir Yolun Yükselişi ve Gerileyişi”, **Trabzon 1988**, Çev: Kudret Emiroğlu, (2), Ankara: Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı, 80-84.

_____ (2004), “Middle East Economic Development 1815-1914 The General And The Specific”, **The Modern Middle East**, Edited by: Albert Hourani, Philip Khoury, Mary C.Wilson, London, 177-193.

İhsan, Hamamizade (1928), **Hamsiname**, İstanbul: İstanbul Şubat Matbuası.

İnan, Afet (1972), **Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyeti’nin Birinci Sanayi Planı 1933**, Ankara: TTK Basımevi.

_____ (1973), **Türkiye Cumhuriyeti’nin İkinci Sanayi Planı 1936**, Ankara: TTK Basımevi.

- İnönü, İsmet (2001), **Defterler (1919-1973)**, I. Hazırlayan: Ahmet Demirel, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- İpek, Ali (2006), “Trabzon’un Ortaçağda Ticaretteki Yeri”, **Uluslararası Trabzon ve Çevresi Kültür ve Tarih Sempozyumu 16-18 Mayıs 2006**, 1, Yay. Haz: Mithat Kerim Arslan-Hikmet Öksüz-Veysel Usta, Trabzon: Türk Ocağı Trabzon Şubesi Yayınları, 31-38.
- İpek, Nedim,(2006),”Samsun Sahil Demiryolu”, **Geçmişten Geleceğe Samsun**, İkinci Kitap, Samsun: Samsun Belediyesi Yayınları,333-348.
- İstanbul İş Bankası Müdür Muavini Nejat, “Buhran Nerede Doğdu”, (1934), **İktisat ve Ticaret Mecmuası**, 1(1), İstanbul: Yüksek İktisat ve Ticaret Mektebi Talebe Cemiyeti Yayınları,18-19.
- Jid, Şarl (1936), **Kooperatifçi Programı**, Çev: Hakkı Baha Pars, İzmir: Halkevi Neşriyatı.
- Kaleli, Hüseyin (2003), “19. Yüzyılda İran Transit Ticaret Yolu İçin Osmanlı-Rus Rekabeti”, **Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, (9), 1-19.
- Kallek, Cengiz(1992), “Batman”, **Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi**, 5, İstanbul, 200.
- Kantarıcı, Hasan (2011), **Trabzon’dur Yolumuz (Babamın Veresiye Defteri Moloz)**, Heyamola Yayınları, İstanbul.
- Karaçavuş, Ahmet (2010),“XIX. Yüzyıl Sonu ve XX. Yüzyıl Başlarında Trabzon’da Tarım”, **Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi**, (9), Serander Yayınları, 47-70.
- Karadenizli, Kemal (1949), “Ticaret Merkezi Trabzon”, **Halk**, 29 Nisan, Trabzon
- Kazgan, Haydar ve Tokdemir, Ertuğrul (1997), “Trabzon-Tebriz Yolu”, **Bir Tutkudur Trabzon**, Yay Haz: İ. Günday Kayaoğlu-Öner Ciravoğlu-Cüneyt Akalın, içinde (307-327), İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

- Kefeli, Kemal (1941), “Zorluk Çeken Bir Sanatımız”, **Halk**, 11 Temmuz, Trabzon.
- Kılıç, Selami (2003), **Ermeni Sorunu ve Almanya (Türk-Alman Arşiv Belgeleriyle)**, İstanbul: Kaynak Yayınları.
- Kiper, Mahmut (2012), “Cumhuriyetin İlk Yıllarında Sanayi Politikaları ve Sümerbank”, **TMMOB Metalürji Mühendisleri Odası Dergisi**, (164), 38-50.
- Koçak, Cemil (1996), **Türkiye’de Milli Şef Dönemi (1938-1945)**, 2, İstanbul: İletişim Yayınları.
- _____ (2003), **Umumi Müfettişlikler (1927-1952)**, İstanbul: İletişim Yayıncılık.
- Komasyon(1338),**Türkiye Büyük Millet Meclisi’nce Kabul Edilen Teşkilat-ı Esasiye Kanunu**, İstanbul: Cemiyet Kütüphanesi.
- _____ (1339),“Trabzon Ticaret Kulübü”, **Türkiye İktisad Mecmuası**, (15), 1 Haziran,46.
- _____ (1339),“İran Halıları”, **İktisat Vekâleti Mecmuası**, 1(3), Kânunuevvel 1339, Ankara: İktisat Vekâleti İstatistik Müdüriyeti Öğüt Matbaası, 51-55.
- _____ (1923) **İktisad Esaslarımız**, (17 Şubat 1339-4 Mart 1339 tarihine kadar İzmir’de toplanan ilk Türk İktisad Kongresinde kabul olunan esaslar ve irad olunan nutuklar), İzmir: Anadolu Matbaası.
- _____ (1341),**Trabzon Elektrik Türk Anonim Şirketi Nizamname-i Dâhilîsi**, Trabzon: İstikbal Matbaası.
- _____ (1341),**Türk Ticaret Salnamesi 1340-1341**, İstanbul: Matbaa-i Ebüzziya.
- _____ (1926), **Türk Ticaret Salnamesi 1926-1927**, İstanbul.
- _____ (1926), Trabzon Vilayeti’ne Ait Malumat-ı İktisadiye ve İhsaiye, Trabzon Mıntıkası Ticaret Müdüriyeti’nin Ticaret Raporu, **Ticaret Vekâleti Mecmuası**, (9), İstanbul: Öğüt Matbaası.

- _____ (1927), **Annuaire Oriental (Oriental Directory) Adressbuch Des Orients**, İstanbul.
- _____ (1927), **Türk Ticaret Salnamesi 1927**, İstanbul: Malul Gaziler Neşriyat Şirketi.
- _____ (1927), **1926-1927 Türkiye Salnamesi**, Birinci Sene, Haz: Hasan Hulki, İstanbul: Anadolu Matbaası.
- _____ (1927) **Ticari ve İktisadi Trabzon Rehberi, (Türkiye Salon ve İlanat Gazetesi)**, İstanbul: Amedi Matbaası.
- _____ (1927), **Memleket Coğrafyası**, İstanbul: Kanaat Kitabhanesi.
- _____ (1927), **Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi 1926-1927**, Ankara: Matbuat Müdüriyeti Umumisi Neşriyatı.
- _____ (1927), **Liman Mecmuası**, Teşrinisani, (7).
- _____ (1927), Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Tarafından Trabzon'da Tesis Olunan Ticaret ve Emtia Borsası Talimatnamesi", **Ticaret Borsaları Hakkında Mevzuat-ı Kanuniye ve Nizamiye**, İstanbul: Yeni Matbaa.
- _____ (1928), **Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi Rehberi**, Üçüncü Sene, Matbaa-yı İstanbul: Ahmed İhsan.
- _____ (1928), **İhsai Yıllık I**, İstanbul.
- _____ (1928), **1927 Senesi Sanayi Tahriri Neticeleri**, İstanbul: Başvekâlet İstatistik Müdüriyeti, Cumhuriyet Matbaası.
- _____ (1928), **Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi 1927-1928**, İstanbul: Tabhane-i Amire Matbaası.
- _____ (1929), **Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası 1929 Senesi Kongre Kararları**, Trabzon: İkbâl Matbaası.

- _____ (1931), Erzurum'un İktisadi Vaziyeti, **Yaylamız Erzurum**, Ankara: Türk Ocakları Matbaası.
- _____ (1931), **Kooperatifçilik**, İstanbul: Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi Yayınları.
- _____ (1933), **1931 Yılı Trabzon Ticaret Mıntıka Kongresi**, Trabzon: İstikbal Matbaası.
- _____ (1933), **Cumhuriyetin Onuncu Yılında İktisat Meyanında Trabzon**, Trabzon: Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları, Şark Matbaası.
- _____ (1934), Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası, **Trabzon'un 1933 Yılı Umumi İktisadi Faaliyetini Gösterir İstatistikler**, Trabzon: İstikbal Matbaası.
- _____ (1935), **Türkiye Tecim ve Endüstri Odaları Dördüncü Genel Kurultayına Ait Kongre Zabıtları, 22-26 Mayıs**, Ankara: T.C.Ekonomi Bakanlığı Neşriyatı, 6(1).
- _____ (1935), **Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık İstatistik Genel Direktörlüğü Genel Nüfus Sayımı 20 İlkteşrin 1935**, 54(75).
- _____ (1936), Genelkurmay Başkanlığı (Coğrafya Encümenliği), **Karadeniz Havzası Şimal Kısmı Tabii, Zirai, Beşeri, Baytari**, 5, Ankara: Genelkurmay Matbaası.
- _____ (1937), "Yumurta İstihsal ve Ticaretine Umumi Bir Bakış", **İktisat Vekâleti Türk Ofis Aylık Bülteni**, 1(5), 6-26.
- _____ (1938), "Kooperatifçiliğe Umumi Bir Bakış", **Karınca**, Türk Kooperatifçilik Cemiyeti Yayınları, Şubat-Mart, (45).
- _____ (1938), **15.Yılda Trabzon (Doğuya En Kısa Yolun Kapısı)**, Trabzon: CHP Trabzon Halkevi Yayınları.
- _____ (1940), **Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık İstatistik Genel Direktörlüğü Genel Nüfus Sayımı 20 İlkteşrin 1940**.

_____(1940),**1940 Yılı Genel Nüfus Sayımı Sonuçları**, Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü Yayınları.

_____(1958), **Trabzon Tedrisat Yıllığı**, Trabzon.

_____(1967), **1967 Trabzon İl Yıllığı**, Trabzon: Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları.

_____(2006), **Türkiye Maden Mühendisleri Haberleri Dergisi**, “Sivas-Erzurum Demiryolu Hattı”, (442), Ankara.

_____(2009), **Türkiye İstatistik Kurumu İstatistik Göstergeler 1923–2008**, Ankara: TÜİK Yayınları.

_____(2009), **Celal Bayar’ın Şark Raporu**, Haz: Nejat Bayramoğlu, 2. Baskı, İstanbul: Kaynak Yayınları.

Koraltan, Refik(2013), **Tek Parti Devrinden 27 Mayıs İhtilaline Demokratlar DP’nin Kurucusu Anlatıyor**, Yay. Haz: Kamil Maman, İstanbul: Timaş Yayınları.

Koraltürk, Murat (2002),“Türkiye Ekonomisi (1923-1960)” **Türkler**, 17, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 581-597.

_____(1997), **Türkiye Ekonomisinde Bir Öncü: Sümerbank**, Edit: Osman S. Arolat, Ankara: Sümerbank Yayınları.

Korhan, Tuğba (2012), “Cumhuriyet Döneminde Umum Müfettişlikleri İle İlgili Bir Değerlendirme”, **Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Nisan, 134-143.

Kurat, Akdes Nimet (1999), **Rusya Tarihi (Başlangıçtan 1917’ye Kadar)**, Ankara: TTK Yayınları.

Kuruç, Bilsay (1993),**Belgelerle Türkiye İktisat Politikası**, 2, Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları.

Kuyucuklu, Nazif (1982), **İktisadi Olaylar Tarihi**, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları.

Küçükuşurlu, Murat (2011), “Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Trabzon-İran Transit Yolunda İnşa Faaliyetleri (1900-1950)”,(CIEPO) **Osmanlı Öncesi ve Osmanlı Araştırmaları Uluslararası Komitesi XVII. Sempozyumu Bildirileri**, Yay: Haz: Kenan İnan- Yücel Dursun, Trabzon: Karadeniz Teknik Üniversitesi Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü Yayınları, No: 1, 843-874.

_____ (2008), “Meşrutiyet Devrinde Trabzon-Erzurum Demiryolu Teşebbüsleri”, **Osmanlı Araştırmaları**, XXXII, İstanbul, 283-322.

_____ (2008), “Cumhuriyetin İlk Yıllarında Trabzon Ticareti”, **Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi**, (5), 151-175.

_____ (2007), “Cumhuriyet Devrinde Bir Milli Sanayi Örneği: Trabzon Elektrik Türk Anonim Şirketinin Kuruluşu”, **Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi**, 2(3), Güz, Serander Yayınları, 91-116.

_____ (2011), “Visera (Işıklar) Santrali ve Trabzon Elektrik Türk Anonim Şirketi’nin Faaliyetleri” **Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi**, 5(10), Bahar, Serander Yayınları, 101-124.

Küçükuşurlu Murat ve Saylan Gürkan Fırat, (2008), “Şimendiferin Erzurum Yolculuğu”, **Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi**, (38), 313-342.

Kütükoğlu, Mübühâ S.(1988), “XIX Yüzyılda Trabzon Ticareti”, Ondokuz Mayıs Eğitim Fakültesi, **Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Tarihi Bildirileri (13-17 Ekim 1986)**, 97-131.

_____ (1974), **Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri (1580-1838)**, Ankara: Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları 42, III(A12).

Lermioğlu, Muzaffer (2011), **Akçaabat Tarihi ve Birinci Genel Savaş-Hicret Hatıraları**, İstanbul: Has Matbaa.

Mahir, Hakkı (1932), “Balıkyağcılığımız ve İnkişafı Çareleri”, **Akın Mecmuası**, (10), 9-11.

- Maillart, Ella (1989), “La Voie Cruelle (Vahşi Yol)”, Çev: Deha Özgen, **Trabzon 1989**, Ankara: Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı, 94-97.
- Makal, Ahmet (2006), “Zonguldak ve Türkiye Toplumsal Tarihinin Acı Bir Deneyimi Olarak İş Mükellefiyeti”, **Zonguldak Kent Tarihi Bildiriler Kitabı**, (Bildiri Sunumları, Sergiler, Forumlar ve söyleşiler 11-13 Kasım 2005), 123-147.
- Mears, Eliot Grinnell (1975), “Economic Position of Ports in The Trebizond Vilayet”, **Records Of The Department of State Relating to Political Relations Between Armenia and Other States 1910-1929**, Washington: The Nacional Archives and Records Service General Services Administration.
- Metintaş, Mustafa Yahya ve Kayıran, Mehmet (2008), “Refik Saydam Hükümetleri Döneminde Türkiye’nin Ekonomi Politikası (1939-1942)”, **Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, 9 (2), Aralık, 155-184.
- Nadi, Yunus (1938), “Türkiye’de Kooperatifçilik Fikirleri ve Hareketleri”, **Cumhuriyet**, 25 Temmuz, s.1.
- _____ (1936), “Memleket İdaresinde Genel Müfettişliklerin Rolü”, **Cumhuriyet**, 8 Şubat, s.1.
- Odabaşıoğlu, Cumhur (1995), “Trabzon-İran Transit Nakliyesi”, **Çağı Yakalayan Osmanlı (Osmanlı Devleti’nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri)**, Yay: Haz: Ekmeleddin İhsanoğlu- Mustafa Kaçar, İstanbul: IRCICA,441-481.
- _____ (1986), **Trabzon 1869-1933 Yılları Yaşantısı**, Ankara: İlk-San Matbaası.
- Okçuoğlu, Gülsevin ve Önder, İzzettin (1987), “Âşârın Kaldırılması”, **İktisat Fakültesi Mecmuası**, 45, İstanbul: İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Yayınları, 261-276.
- Oktar, Tiğince (2003), “Osmanlı Devleti’nde Reji Şirketi’nin Kurulmasından Sonraki Gelişmeler”, **Tütün Kitabı**, Edit: Emine Gürsoy Naskali, İstanbul: Kitabevi Yayıncılık, 45-56.
- Okur, Mehmet ve Küçükuşurlu, Murat (2009), “Jeopolitik ve Stratejik Açından Trabzon Limanı”, **Karadeniz Dergisi**, 1(3), 26-38.

- Okur, Mehmet (2008), “Osmanlı’nın Uygulayamadığı Bir Proje Karakin Pastırmacıyan’ın Anadolu Şarki Şimendifer Projesi”, **Toplumsal Tarih**, (179), 52-57
- _____(2006), “Trabzon Muhafaza-i Hukuk-ı Milliye Cemiyeti’nin Bilinmeyen Bir Raporu”, **Türk Dünyası Araştırmaları**, (160), Ocak-Şubat, 83-89.
- Okyay, Güliden (2008), **Trabzon Yöresi Geleneksel El Sanatlarından Hasır Örgüsü ve Kazazlığın Araştırılması ve Öğretim Programı Önerisi**, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü
- Ortaylı, İlber (2004), “19.Yüzyılda Trabzon Vilayeti ve Giresun Üzerine Gözlemler”, **Osmanlı İmparatorluğu’nda İktisadi ve Sosyal Değişim Makaleler**, I, Ankara: Turhan Kitabevi, 121-138.
- Ökçün, Gündüz (1981), **Türkiye İktisat Kongresi: 1923, İzmir: Haberler-Belgeler-Yorumlar**, Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, (471), 3 Baskı.
- Öğün, Tuncay (1999), **Kafkas Cephesi’nin Birinci Dünya Savaşı’ndaki Lojistik Desteği**, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları.
- Öksüz, Hikmet (2006), “Birinci Dünya Savaşı Sırasında Rus Donanması’nın Karadeniz Limanlarını Bombalaması”, **Uluslararası Trabzon ve Çevresi Kültür ve Tarih Sempozyumu 16-18 Mayıs 2006**, 1, Yay. Haz: Mithat Kerim Arslan-Hikmet Öksüz-Veyssel Usta, Trabzon: Türk Ocağı Trabzon Şubesi Yayınları, 391-398.
- Öksüz, Hikmet ve diğerleri (2006), **Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Tarihi 1884-1950**, Trabzon: İber Matbaacılık.
- Öksüz, Hikmet ve Usta, Veyssel (2008), **Mustafa Reşit Tarakcıoğlu (Hayatı, Hatıratı ve Trabzon’un Yakın Tarihi)**, Trabzon: Serander Yayınları.
- Öncü, Ali Servet ve Küçükuşurlu, Murat, (2008), “Trabzon-Erzurum Demiryoluna Dair Unutulan Bir Kanun”, **Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi**, Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, 4(7), 115-155.

Özçelik, Özer ve Tuncer, Güner (2007), “Atatürk Dönemi Ekonomi Politikaları”, **Sosyal Bilimler Dergisi**, 9(1), Haziran, Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınları, 253-264.

Özdemir, Yavuz (2002), “İngiliz Yarbayı Rawlinson’un Trabzon-Erzurum Yolculuğu ve Misyonu”, **Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu 3-5 Mayıs 2001**, 1, Yay. Haz: Mithat Kerim Arslan-Hikmet Öksüz, Trabzon: Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, 593-598.

Özel, Sabahattin (1991), **Milli Mücadelede Trabzon**, Ankara: TTK Yayınları.

Özer, Mehmet Halis (2010), **Osmanlıdan Cumhuriyete Devlet Eli ile Milli Tüccar Oluşturma Politikalarında Bankacılık Sektörünün Yeri: İş Bankası Örneği (1924-1930)**, Basılmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı İktisat Tarihi Bilim Dalı.

Özer, Sevilay (2011), “Chester Projesi’nin Hâkimiyet-i Milliye Gazetesi’ne Yansımaları”, **History Studies (Ortadoğu Özel Sayısı)**, 287-299.

Özkan M. Selçuk-Temiz, (2009), Abidin “İkinci Dünya Savaşı Yıllarında Türkiye’de Karaborsacılık”, **Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi**, 2/9, 319-325.

Özkaya, Yücel (2007), **18. Yüzyılda Osmanlı Toplumı**, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

_____ (1998), “XIII. Yüzyılda Trabzon’un Genel Durumu”, Ondokuz Mayıs Eğitim Fakültesi, **Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Tarihi Bildirileri (13-17 Ekim 1986)**, 133-145.

Öztürk, Fatih (2006), **Hasan Saka 1885-1960**, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

Pamuk, Şevket (2005), **Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914**, İstanbul: İletişim Yayınları.

Peker, Kemal (1949), “Trabzon’un İktisadi Kronolojisi”, **İktisadi Yürüyüş**, İstanbul, 13-20.

_____ (1951), “Ticaret Merkezlerimizden Biri Trabzon”, **İktisadi Yürüyüş**, İstanbul, 17-18.

- _____ (1945), **İşte İktisadi Trabzon ve Fındık**, Giresun: Yeşil Giresun Matbaası.
- Pepe, Ahmet Can (1993), “Trabzon El Sanatları”, **Kültür ve Sanat Dergisi**, Ankara: Türkiye İş Bankası Yayınları, 49-52.
- Quataert, Donald (2004), “19. Yüzyıla Genel Bir Bakış: Islahatlar Devri 1812-1914”, **Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi 1600-1914**, 2, Edit: Halil İnalçık, Donald Quataert, içinde (885-1051), İstanbul: Eren Yayıncılık.
- Rawlinson, A, (1934), **Adventures in The Near East**, New and Revised Editions, Printed in Great Britain in The City of Oxford At The Alden Press.
- Refik, Abdulkadir (1338), “Trabzon Yağları”, **Türkiye İktisad Mecmuası**, 1(15), 17 Kânun-ı Evvel, 10-13.
- Renouvin, Pierre (1928), **Birinci Dünya Savaşı 1914-1918**, Çev: Adnan Cemgil, Altın İstanbul: Kitaplar Yayınevi.
- Roux, Jean Paul (2006), **Orta Asya Tarih ve Uygarlık**, Çev. Lale Arslan, İstanbul: Kabalcı Yayınevi.
- Sadi, Hamid (1926), **İktisadi Coğrafya**, Birinci Kitap: İstanbul.
- Saray, Mehmet (1999), **Türk- İran İlişkileri**, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları.
- Sarısaman, Sadık (1997), “Samsun ve Trabzon Mıntıkası Ticaret Kongreleri (Ağustos-Eylül 1926)”, **Atatürk Yolu**, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Kasım, 5(20), 457-464.
- Saydam, Abdullah (1998), “XIX. Yüzyılda Trabzon’un Ticari Önemi ve Ulaşım Sektörü” , **Kıbrıs’tan Kafkasya’ya Osmanlı Dünyasında Siyaset, Adalet ve Raiyyet**, Edit: Kemal Çiçek- Abdullah Saydam, Trabzon: Derya Kitabevi, 274-288.
- Sayıl, Mustafa Kemal (2004), **Bir İş Bankalı’nın Öyküsü**, İstanbul: Kardeşler Matbaası.
- Selcik, Gökhan (2002), **Trabzon Gazetesi’ne Göre Trabzon Vilayeti**, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

- Semiz, Yaşar (1991),**1929-1938 Döneminde Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti**, Basılmamış Doktora Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Ana Bilim Dalı.
- _____ (2002), “1923-1938 Döneminde Türkiye'nin Sanayi Politikası”, **Türkler**, 17, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 710-718.
- Sever, İlker (2009), “XIV. Yüzyılın Ortalarında Trabzon Komnenos Devleti- Ceneviz İlişkileri ve Ceneviz'in Giresun Baskını (1348)”, **Uluslararası Giresun ve Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu (9-11 Ekim 2008) Bildirileri Kitabı**, 1, Ankara: Giresun Belediyesi Yayınları, 109-116.
- Shaw, Stanford (2006), **The Ottoman Empire In World War**, Ankara: TTK Yayınları.
- Somel, K.Dide (1993), “Hasır Bileziğin Öyküsü”, **Trabzon 1993**, Ankara: Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı, 102-105.
- Sonyel, R. Salahi (2006), **Gizli Belgelerle Lozan Konferansı'nın Perde Arkası**, Ankara: TTK Yayınları.
- Sönmez, Şinasi (2011), “İkinci Dünya Savaşı'nda Türk Hükümetlerinin Temel Gıda Maddelerinin Temini Konusunda Aldığı Tedbirler” **Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi**, (47), 599-629.
- Süleyman, Tevfik (1934), “Trabzon-İran Transit Yolu-Rakip Yollarla Mukayesesi ve Derhal Alınması Lazım Gelen Tedbirler”, **İktisat ve Ticaret Mecmuası**, 1(6), Yüksek İktisat ve Ticaret Mektebi Talebe Cemiyeti Yayınları, Birinci Teşrin, İstanbul, 19-22.
- Şener, Sefer (2004), “İkinci Dünya Savaşı Yıllarında Türkiye'de Tarım Politikası Arayışları”, **Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, (7), Kocaeli, 73-92.
- Şerif, Ahmet (1999), **Anadolu'da Tanin**, 1, Haz: Mehmet Çetin Börekçi, Ankara: TTK Yayınları.

Şerif (İlden), Köprülülü(2001),**Sarıkamış**, Yay. Haz: Sami Önal, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, İkinci Basım.

Şükrü, Babanzade (1939),“Milli Korunma Kanunu”, **İktisat Fakültesi Mecmuası**, 1, 318-329.

Taluy, Hayrettin Ziya (1936), “Trabzon’da Hayat Pahalıdır”, **Yeniyol**, 26 İkinci Teşrin, Trabzon

Tarakçıoğlu, Mustafa Reşit (1986),**Trabzon’un Yakın Tarihi**, Trabzon: KTÜ Yayınları.

Tekeli, İlhan ve İlkin, Selim(1982), **Uygulamaya Geçerken Türkiye’de Devletçiliğin Oluşumu**, Türkiye Belgesel İktisat Tarihi Serisi, (3), Ankara: Ortadoğu Teknik Üniversitesi Yayınları.

_____(2009), **1929 Dünya Buhranında Türkiye’nin İktisadi Politika Arayışları**, Türkiye Belgesel İktisat Tarihi, İstanbul: Bilge Kültür Sanat Yayıncılık.

Tekindağ, M.C. Şehabettin (1974), “Trabzon”, **İA**, XII (1), İstanbul: MEB Yayınevi,455-477.

Tezcan, Mehmet (2002), “İpek Yolu ve XIV. Yüzyıla Kadar İpek Yolu Ticaretinde Trabzon’un Yeri”, **Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu 3-5 Mayıs 2001**,1, Yay. Haz: Mithat Kerim Arslan-Hikmet Öksüz, Trabzon: Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları,71-90.

_____(2009), “Türk-Moğol Hâkimiyeti Döneminde Karadeniz’de Ticaret”, **Tarih İncelemeleri Dergisi**, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, XXIV (1), 151-194.

Topal, Coşkun (2008), **Cumhuriyetin İlk Yıllarında Samsun Ekonomisi**, Samsun: Samsun Belediyesi Yayınları.

Toprak, Zafer (2012), **Türkiye’de Milli İktisat 1908-1918**, İstanbul: Doğan Kitap.

Tozlu, Selahattin (2002), “Trabzon-Erzurum-Tebriz Yolu (XIX. Yüzyılda Sosyal ve Ekonomik Bakımdan Bir İnceleme)”, **Türkler**, 14, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 481-492.

_____ (1997) **Trabzon-Erzurum-Bayezit Yolu (1850-1900)**, Basılmamış Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı.

_____ (2002), “19. Yüzyılda Sosyo- Ekonomik Bakımından Trabzon Limanı” **Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu 3-5 Mayıs 2001**, 1, Yay. Haz: Mithat Kerim Arslan-Hikmet Öksüz, Trabzon: Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, 381-397.

Tuğluoğlu, Fatih (2001), “Tek Parti Döneminde Hükümet Memur Dayanışması”, **Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi**, (27-28) Mayıs-Kasım, 353-373.

Turhan, Rıdvan (2010), “1929 Ekonomik Krizinin Ülkemiz Basınında Algılanışı Üzerine”, **Birinci İktisat Tarihi Kongresi Tebliğleri 2**, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları, (2010-67), 539-547.

Tutel, Eser (2006), **Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası**, İstanbul: İletişim Yayınları.

Ural, Selçuk (2006), “Atatürk Dönemi’nde Trabzon’un Sosyo-Ekonomik Durumuna İlişkin Gelişmelerden Bazı Kesitler”, **Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu 16-18 Mayıs 2006**, 1, Yay. Haz: Mithat Kerim Arslan-Hikmet Öksüz-Veysel Usta, Trabzon: Türk Ocağı Trabzon Şubesi Yayınları, 479-494.

URL, <http://cas.umkc.edu/economics/people/facultyPages/kregel/courses/econ645/Winter2011/GeneralTheory.pdf>, (6 Ocak 2013)

Usta, Veysel (2005), **Arşivlere Yansıyan Belgelerle Trabzon’da Atatürk Sevgisi**, Trabzon: Trabzon Belediyesi Yayınları.

Uzun, Enver (2008), **Rus İşgal Komutanı S.P. Mintslov’un Trabzon Günlüğü**, Trabzon: Eser Ofset.

_____ (2011), **Trabzon Üzerine Notlar**, Trabzon: Eser Ofset.

Uzun, Pirağa (1980), **Her Yönüyle İlimiz Trabzon**, İstanbul: Başaran Matbaası.

- Üçüncü, Uğur (2011), **İkinci Dönem TBMM’de Bir Muhalifin Portresi Kadirbeyzade Zeki Bey**, Konya: Çizgi Kitabevi.
- Üner, A. Turgay (1994), “Trabzon”, **Doğu Akdeniz’de Liman Kentleri (1800-1914)**, Edit: Çağlar Keyder-Y.Eyüp Özveren-Donald Quataert, içinde (45-73) İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Wright, Denis (1992), “Elli Yıl Önce Trabzon”, **Trabzon 1992**, Ankara: Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı, 78-84.
- Yağmurdereli, Nesip (1946), “Eski Trabzon’da İçtimai ve İktisadi Hayat”, **İnan Trabzon Halkevi Mecmuası**, Mart, (23), 6-9.
- _____ (1945), “Eski Yıllarda Trabzon’da İçtimai ve İktisadi Hayat”, **İnan Trabzon Halkevi Mecmuası**, Ağustos, 9-11.
- Yalçın, Osman (2012), “Varlık Vergisi Kanunu ve Uygulanması”, **Avrasya İncelemeleri Dergisi**, (1), 313-354.
- Yavuz, Bige Sükan (1999), “Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi”, **Atatürk Yolu Dergisi**, Ankara: Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, (24), Kasım, 527-561.
- Yerasimos, Stefanos (1997), “XIX. Yüzyılda Trabzon Rum Cemaati”, Çev: İsmet Akça-Didem Danış, **Bir Tutkudur Trabzon**, Haz: İ. Gündag-Öner Ciravoğlu-Cüneyt Akalın, içinde (281-303), İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Yerman, Celal ve Ağaoğlu, Samet (1943), **Türkiye İktisadi Teşkilatında Ticaret ve Sanayi Odaları Esnaf Odaları ve Ticaret Borsaları**, Ankara.
- Yılmaz, Özgür (2006), **Batılı Seyyahlara Göre Trabzon (1808-1878)**, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- _____ (2009), “Karadeniz’in Uluslararası Ticarete Açılması”, **Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi**, 2(7), İlkbahar, 359-382.

_____ (2012), **Tanzimat Döneminde Trabzon**, Basılmamış Doktora Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Tarih Programı.

Yılmaz, Fehmi (2010), **Osmanlı Tarih Sözlüğü**, İstanbul: Gökkuşbu Yayınları.

Zachariadou, Elizabeth (2007), “Trabzon ve Türkler 1352-1452”, Çev: Murat Keciş, **OTAM**, (22), 221-241.

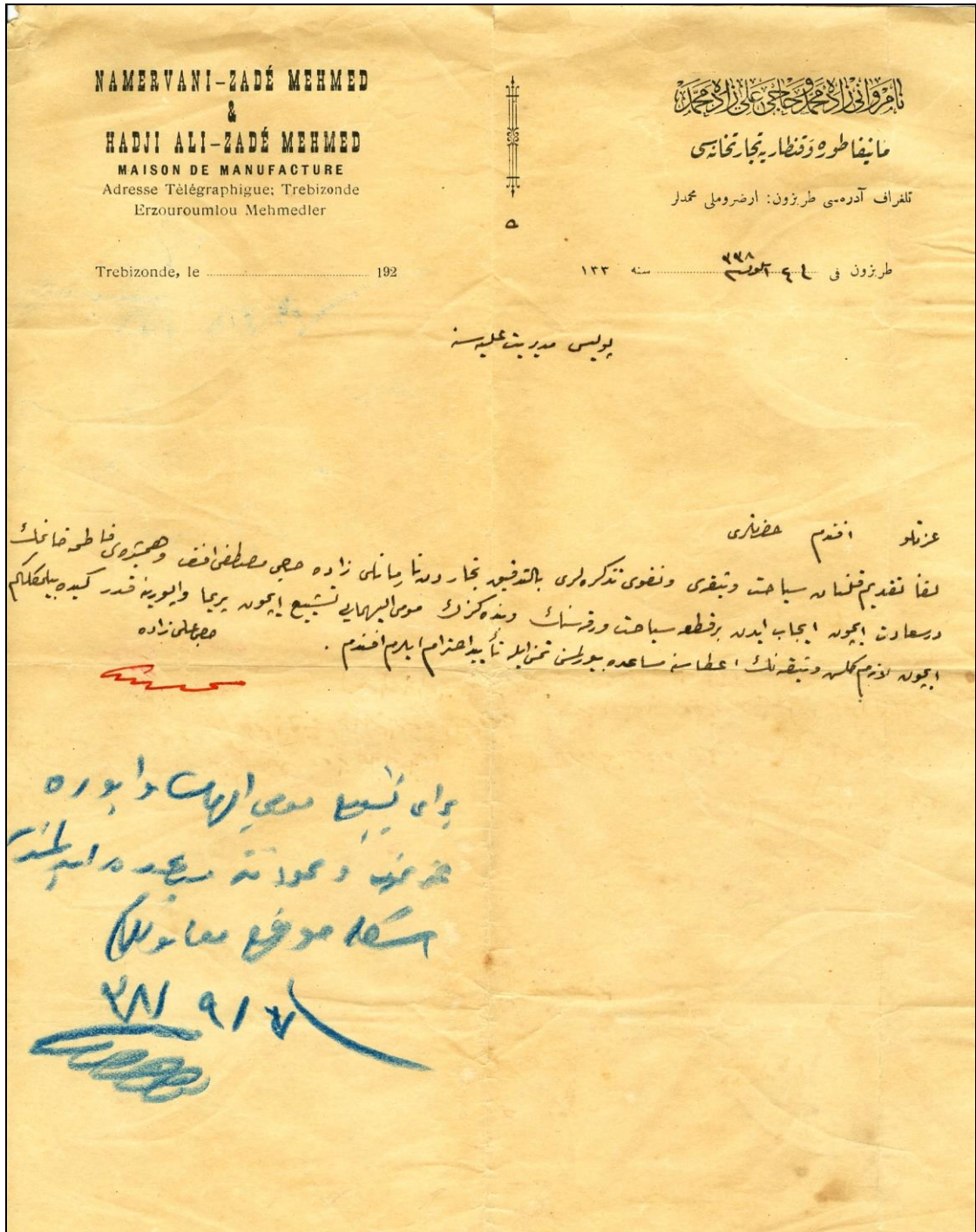
Zeki, Mehmet (1929), **Türkiye Teracimi Ahval Ansiklopedisi III**, İstanbul: Hamit Matbaası.

EKLER

Ek 1. Hacı Ali Hafızade Firmasına Gelen Bir Mektup (Başkaya Özel Arşivi)

HADJI AHMED ZADÉ ERZEROUMLI NEDJIB NAFIZ FRÈRES FOURNISSEURS & NÉGOCIANTS ERZEROU HAN No 12 - 13 STAMBOUL TELEPHONE : STAMBOUL 242 TELEGRAMMES : STAMBOUL NEDJFEZ SUCCURSALES : ERZEROU, ANGORA	حاجی احمد زاده نجدیب نافیز فراتر مقصد و تجارت استانبول - ارزروم خانه نومرو ۱۲-۱۳ تلفون : استانبول ۲۴۲ تلفراف آدرسی : استانبول نجدف شعبه‌لری : ارزروم ، آنقره
Constantinople le ۵ تموز ۱۳۰۹ دوسمات	
طریزنده سانیق‌لور و نیکی‌لر حیدر - اده محمد اقدی :	
عزیزم محمد اقدی طریزنده بولسانده آغ حسیه اقدی محمد و من اده بک طریزنده ارزروم کوزیدیلنده شتدصلان اولار و اقسام و صید صابون بیدر صید مراغه‌لری هالنده و بیابان بیدر شریکون و سوزنک باسایمنی جاید - و بویوسه 'جه ده تایید کورن ابدام فردوشم مها احمد زاده	

Ek 2. Erzurumlu Mehmedler Firması Tarafından Polis Müdüriyetine Gönderilen Bir Yazı (Başkaya Özel Arşivi)



[illegible]

Ek 4. Trabzon Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketine Ait Bir Makbuz Örneği
(Başkaya Özel Arşivi)

صره نومبر ۱۹۱۶

طربزون ليمان ایشلری شرکتیجه اخذ ایدیلن نقلیه اجوراته مخصوص مقبوضدر . ۹۶۶

یکون	نقلیه اجورته نوعی			پارچه	فیثاتی	جنس اشیا	ملاحظات
	نخیل	نخلیه	خولیه				
بار	بار	بار	بار	عدد	کیلو	گروش	
۹۶۶	۹۶۶			۹۶۶	۱۰۰	۹۶۶	۱
							۶
							در ۱۰۰
۹۶۶	۹۶۶						

افندیمن بروحه بالالکدر اسلا نوزده غرض الیحددر .

وزنه دار محاسبه مدبری مدبر عمومی

۱۸

Ek 5. Erzurumlu Mehmedler Firmasının Otomobilci Şükrü Bey ile Yaptığı Sözleşme

- ارضروملى محمدلر - طرزون -

صردنومروسى	مرسل اليه	طرزون تجار مبدعه دده غنله محمد بك اخذى علمه		جلد					
٦٦	قطر	اوتوموبيلى شكري بك		١					
يكون كيرا	قيہ	بطمان	كيرا فياتي	جنس قاپ	عدد	جنس اشيا	مارقه	نومرو	ملاحظات
٧٤٤	٩	١٩	٥٠	٥٠	٥٠	٥٠	٥٠	٥٠	٥٠
٧٤٤	٩	١٩	٥٠	٥٠	٥٠	٥٠	٥٠	٥٠	٥٠
٧٤٤	٩	١٩	٥٠	٥٠	٥٠	٥٠	٥٠	٥٠	٥٠

بالاده محرر قاطرجى و داعتيله ايجى دنكده انكده بطمان دك قيه ارسال اولوب اوج كون صكره هيئت اصليه سيله
مخاتمه تسليم ايلد كده هر بطمان غروش باره كيرا فياتله حساب اوله رق على الحساب و يريلان ٧٤٤ غروش
نيره باره سى بالتزويل قصورى و يريلك اوزره مذكور دنكلى كونسند هيت اصليه سيله محله تسليم ابدى مديكى صورتده لازم كله جك
ضرورتيان مرقوم قاطرجى اوتوموبيلى طرفندن اخذ اوله رق وصولك بيلد يرلسى مسترجاز .

بر موجب بار نامه تسليمه متعهدم

شكري بك

ارضروملى محمدلر

Ek 6: 1925 Yılı İtibarıyla Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası'na Kayıtlı Tüccarlar

Birinci Sınıf Tüccarlar	
İsim	İştigalleri
Hacı Ali Hafızzade Hasan Rıza	Manifatura ve kantariye-Fındık, Fasulye, Yumurta, Tütün, Koyun vs.
Hacı İbrahimzade Biraderler	Muhtelif Kantariye-Fındık, fındık içi, fasulye, yumurta
Kızzade Şevki ve Şürekâsı	Dakik, Kantariye- Tütün, fındık, fasulye vesaire
Nemlizade Mahdumları	Manifatura, kantariye ve pake acentesi-Tütün, fındık vesaire
Nemlizade Biraderler	Muhtelif kantariye, kösele vesaire-Tütün, çiriş, kitre vesaire
Dedezade Kamil Efendi	Muhtelif kantariye, kösele vesaire-Fındık içi, fasulye, yağ vesaire
Dedezade Hami Efendi	Muhtelif kantariye-Fındık içi, fasulye, yağ
Subaşızade İhsan Efendi:	Muhtelif kantariye- Fındık içi, fasulye, yağ
Usta Ömerzade Ali Beşe Efendi	Muhtelif kantariye- Fındık içi
Hacı Mollazade Biraderler	Manifatura, kantariye- Tütün
Hacı Haşımzade Hacı Abdullah Efendi	Envai kantariye-Fındık vs.
Hacı Ali Hafızzade Ömer Efendi	Envai kantariye- Fındık, yumurta, fasulye
Kasımzade Biraderler	Manifatura-Mevaşi ve saire ihracatı ve müteahhitlik
Sadıkzade Biraderler	Muhtelif kantariye-Fındık vesaire
Hacı Yakupzade Biraderler	Manifatura-Pastırma
Hamzazade Ali Efendi	Manifatura-Çiriş, pamuk, kitre
Mürtezazade Tursun Efendi	Manifatura-Çiriş, pamuk vesaire
Kefelizade Hacı Hafız Efendi	Manifatura eşyası-Fındık içi
Kazazzade Hüseyin Efendi	Manifatura
Bekir Efendizade Hacı Hafız Rüşdi Efendi	Manifatura
Serdarzade Hacı Salih Efendi	Pamuk ve iplik
Dahkanzade Zihni Efendi Mahdumları	Kantariye-Fındık içi
Müftüzade Hacı Mehmed Efendi	Zahire ve kantariye
Hacı Yusufzade Mehmed ve Mürtezazadeler	Manifatura ve kantariye
İrani Meşhedizade Ali Efendi	Transit İran eşyası-Transit eşyası, halı vs.
Yusufzade Ğulam Ramazan Efendiler	Transit eşyası-İran'dan transit eşyası
Anadolu Ticaret Şirketi	Çay, kahve, şeker vs-av derisi vs. ihraç ve Otomobil Kamyon Şirketi

A.K. Teofilafos Ticarethanesi	Çay, kahve, fındık içi.
Ğ. Kabayanidi Ticarethanesi	Çay, kahve, fındık içi
Hans Hostraser İsviçre Ticarethanesi	Çay, kahve, gön vs. gibi her türlü emtia ihracat, komisyonculuk
J.J. Hostraser İsviçre Ticarethanesi	Çay, kahve, gön vs. gibi her türlü emtia ihracat ve komisyonculuk
İkinci Sınıf Tüccarlar	
Yunuszade Şefik Efendi	Gaz, benzin, makine yağı vs-Fındık vs
Hacı Hamdizade Atıf Efendi	Kantariye-Fındık vs
Hacı Hamdizade Afif Efendi	Kantariye-Fındık vs
Hatipzade Mustafa Efendi	Kantariye-Fındık içi
Karaçengeloğlu Sadullah Efendi	Dakik ve zahire-Fındık
Nuhzade Arif Efendi	Dakik ve zahire-Fındık vesaire
Ekmekcizade Nuri Efendi	Dakik ve zahire-Fındık vesaire
Tütüncüzade Ziver Efendi	Manifatura-Pastırma
Mescizade Biraderler	Kösele ve kunduracı eşyası-pastırma
Dedezade Şükrü Efendi	Kantariye ve zahire-pastırma
Barutcuzade Hacı Ahmed Efendi	Kantariye ve zahire-pastırma
Cekerzade Hüseyin Hüsnü Efendi	Manifatura-Av derisi
Hacı Dervişağazade Biraderler	Manifatura-Fındık vs.
Harnamaszade Baki Efendi	Atariye-Fındık vesaire
Müftüzade Temel Gumi Efendi	Tuhafiye-Fındık vesaire
Bayburtlu Ömer Ağazade Mehmed Efendi	Kantariye
Hacı Arif Kapudanzade İbrahim Efendi	Kantariye
Hacı Hüseyinzade Ahmed Rıza Efendi	Gön, kösele ve dabağata müteallik eşya
Hacı Dursunzade Biraderler:	Manifatura
Bökrizade Hacı Musa Efendi	Manifatura
Hacı Harunzade Faik ve Mahdumları	Tuhafiye
Bekarzade Ali Efendi	Kantariye
Bekarzade Şevki Efendi	Kantariye-Fındık içi
Hacı Alizade Mehmed Efendi	Manifatura
Sürmeneli Karahasanzade Hulki Efendi	Manifatura
Hacı Mucikzade Mehmed Efendi	Manifatura
Velizade Tursun Efendi	Manifatura eşyası
Kefelizade Gülşen ve Mahmud Efendiler	Manifatura eşyası
Baltaoğlu Ali Efendi	Dabağata müteallik eşya
Molla Mustafazade Tevfik Efendi	Kantariye muhtelif-Av derisi vesaire
Hacı Salih Kapudanzade Ali Nazmi Efendi	Kantariye muhtelif
Çulhazade Hacı Kadir Efendi Mahdumları	Bakır, demir, dakik kimyevi gübre-Kisarna maden suyu
Hacı İzzetzade Hüseyin Efendi ve Şeriki	Tütün, fındık
Polathanelizade Biraderler	Atariye, zücade
İmamzade Biraderler	Atariye, zücade
Hacı Hatatzade Eşref Efendi	Hırdavat, cam vesaire
Kalyoncuzade Biraderler	Tuhafiye
İskenderzade Şefik Efendi	Pamuk, iplik
Memiş Yazıcızade Abdullah ve Mahdumları	Kantariye, kimyevi gübre vesaire Kürtzade Biraderler: Fındık içi

Abdullah Efendizade Kitabı Hamdi Efendi	Envai kırtasiye
Hacı Hakkızade Salih Efendi	Kereste ve debbağiye
Karakullukçuzade Hüseyin Hüsnü Efendi	Manifatura
Afacanzade Ahmed Hamdi ve Mahdumları	Manifatura
Ballızade Bekir Efendi	Manifatura
Kitapçızade Mehmed Efendi	Tuhafiye ve manifatura
Osman Zeki Koyuncu	Tuhafiye
Dalzade Mahmud Efendi	Kantariye-Fındık vesaire
Hacı Kadızade Tahsin Efendi Mahdumları	Kereste
Kazazzade Ahmed Cemal Efendi	İplik ve pamuk
Çakmakçızade Hacı Hafız Efendi	Fındık içi tüccarı
Üçüncü Sınıf Tüccarlar	
Çakırzade Veysel Efendi	Kantariye-Balık yağı ihracı
Nimbikzade Kamil Efendi	Kantariye-Fındık vesaire
Kumruzade Dilber Mehmed Efendi	Kantariye, yumurta talaşı vs-fındık, fasulye
Hacı Ahmedzade Biraderler	Zücacıye-pastırma
Osman Daizade Mehmed Efendi	Kantariye -Fındık
Memiş Yazıcızade Biraderler	Kantariye-Fındık
Nemlizade Tahsin Efendi	Kantariye
Kantarcızade Mehmed Efendi	Manifatura
Hacızade Şükrü Efendi	Manifatura
Çilingirzade Halim Efendi	Manifatura
Sarıcazade Mahmud Efendi:	Tuhafiye ve manifatura
Çulhazade Mehmed Efendi	Manifatura
Dizdarzade Rüşdü Efendi	Kantariye
Çakmakçızade Abdullah ve Şeriki	Kantariye
Melekzade Hasan Efendi	Yumurta iphracatı
Bayrakdarzade Şükrü Efendi	Dabağat-Balık yağı
Oğuzluzade Rasim Efendi	Kantariye-Fındık ihracatı
Rumelilizade Mustafa Efendi Mahdumu	Kantariye-Balık yağı ihracatı

ÖZGEÇMİŞ

Muzaffer BAŞKAYA, Trabzon İli, Merkez İlçesi'nin Toklu Köyünde 24.07.1980 tarihinde doğdu. İlköğretimini Trabzon Fatih İlkokulunda, orta öğrenimini Trabzon Mehmet Akif Ersoy İlköğretim Okulunda, lise öğrenimini ise Trabzon Fatih Lisesinde tamamladı. 2000 yılında, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Giresun Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümünü kazandı. Bu bölümde birinci sınıfı başarıyla tamamlayarak, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümüne 2001 yılında yatay geçiş yaptı. Lisans eğitimini 2004 yılında dereceyle tamamlayarak Tarihçi unvanını aldı. 2005 yılında, KTÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalında Yüksek Lisans eğitimine başladı. 2005-2006 Eğitim-Öğretim Yılında KTÜ Milli Piyango Yabancı Diller Bölümü'nde İngilizce hazırlık okudu. 2006-2007 Eğitim-Öğretim Yılında yüksek lisans derslerini almaya başladı. 2008 yılında “*Tek Parti Döneminde Trabzon'da Eğitim Faaliyetleri (1923-1950)*” adlı çalışma ile Yüksek Lisansını tamamladı. 2009 yılında KTÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalında doktora eğitimine başladı. Aynı yıl KTÜ Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Bölümünde göreve başladı.

Muzaffer Başkaya, evli ve 1 çocuk babasıdır. Başkaya'nın yabancı dili İngilizcedir.