

Tarihi, Kültürü ve Sanatıyla

TRABZON

2

EKONOMİNİN TARİHİ ve ŞEHİR KÜLTÜRÜNÜ İNŞA EDENLER

EDİTÖRLER

Prof. Dr. Temel ÖZTÜRK

Doç. Dr. Arif KOLAY

Doç. Dr. Şefik MEMİŞ

Dr. Öğr. Üyesi Muhammet ŞEN

TRABZON KİTAPLIĞI

Trabzon Kitaplığı: 6
Geleneksel Kültür - 2

Yayın Koordinatörü
Erdem Zekeriya İSKENDEROĞLU

Yayın Danışmanı
Emre GÜLSEVER

Tarihi, Kültürü ve Sanatıyla
Trabzon 2

Editörler
Prof. Dr. Temel ÖZTÜRK
Doç. Dr. Arif KOLAY
Doç. Dr. Şefik MEMİŞ
Dr. Öğr. Üyesi Muhammet ŞEN

Yazarlar

Prof. Dr. Dündar ALİKILIÇ
Prof. Dr. Zehra ARSLAN
Prof. Dr. Recep DİKİCİ
Prof. Dr. Nuriye GARİPAĞAOĞLU
Prof. Dr. Adem KALÇA
Prof. Dr. Uğur ÜÇÜNCÜ
Prof. Dr. Cevdet YILMAZ
Doç. Dr. Refik ARIKAN
Doç. Dr. Ferhat BERBER
Doç. Dr. Gülmelek DOĞANAY
Doç. Dr. Mine ERSEVİNÇ
Doç. Dr. Süleyman GÜR
Doç. Dr. Hacer KARABAĞ ARSLAN
Doç. Dr. Arif KOLAY
Doç. Dr. Şefik MEMİŞ
Doç. Dr. Mehmet Akif ŞEN
Dr. Öğr. Üyesi Rauf BELGE
Dr. Öğr. Üyesi Ali OKUMUŞ
Dr. Öğr. Üyesi Ahmet Emrah SİYAVUŞ
Dr. Öğr. Üyesi Muhammet ŞEN
Dr. Çağla YILMAZ
Öğr. Gör. Nazmiye AYDIN
Öğr. Gör. Mehmet Akif BAL
Arş. Gör. Dr. Cihan GÜNEŞ
Ahmet ÇANDIR
İsmail HACIFETTAHOĞLU
Eyüp ŞAHİN

Bu eserde yer alan çalışmaların bilim, dil, etik ve hukuki sorumluluğu yazarlarına aittir. Kitapta ileri sürülen görüşlerden Trabzon Büyükşehir Belediyesi'nin ve editörlerin bir sorumluluğu bulunmamaktadır.
Bu eserin herhangi bir kısmının izinsiz ve kaynak gösterilmeden alıntılanması, internet sitelerinde yayınlanması, pdf ya da kitap şeklinde parayla satılması yasaktır. Aksi eylemde bulunanlar telif hakları yazısından doğan tüm yükümlülükleri peşinen kabullenmiş sayılırlar.

ISBN: 978-625-9865-10-2 (Takım)
ISBN: 978-625-9865-12-6 (2. cilt)
TC Kültür ve Turizm Bakanlığı Sertifika No: 48884

Kitap Tasarım
Salih PULCU

1. Baskı, Eylül 2023
Trabzon Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları No: 117

Baskı-Cilt
Seçil Ofset 100. Yıl Mahallesi
Massit Matbaacılar Sitesi
4. Cadde No: 77 Bağcılar İSTANBUL
Sertifika No: 12068

Trabzon Kent Spor Turizm ve Bilişim Organizasyon Hizmetleri A.Ş.
İskenderpaşa Mah. Atatürk Meydanı No. 7/41
Ortahisar TRABZON
Yayınevi Sertifika No: 5195

Trabzon'da İktisadi Harb: 1929 Ekonomik Krizinin Etkileri

Adem KALÇA

Prof. Dr., Karadeniz Teknik Üniversitesi İkitisadi ve İdari Bilimler Fakültesi İktisat Bölümü

Cihan GÜNEŞ

Arş. Gör. Dr., Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi İktisat Bölümü

Giriş

Trabzon liman kenti 19. yüzyıl boyunca önemli bir uluslararası transit ticaret merkezi olmuştur. Trabzon, Karadeniz'in en önemli ticaret merkezlerinden biri iken 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren ticaretteki payı giderek azalmıştır. 1914-1924 yılları arasındaki dönemde yaşanan olağanüstü koşullardan dolayı Karadeniz yoluyla yapılabilecek dış ticaretin karşılaştığı işlem maliyetleri (gözetleme, denetleme ve risk maliyetleri) yükselmiş, bu 10 yıllık dönemde Trabzon ticaret yolu büyük zarar görmüştü. Cumhuriyet dönemine geçildiğinde ise Trabzon limanındaki ticaretin eski canlılığı kalmamıştır. Trabzon liman kenti 1929 yılına gelindiğinde Dünya İktisadi Buhranı'na[1] hazırlıksız yakalanmış, dış talebin azalmasından ve ülkelerin korumacılık tedbirlerinden dolayı buhranın Türkiye'de en fazla etkisini gösterdiği liman kentlerinden biri olmuştur.

Bu çalışma 19. yüzyıl boyunca ticari genişleme, kentleşme ve kalkınma sürecine giren Trabzon'un Erken Cumhuriyet döneminde geri kalmasının olası sebeplerini, 1929'da başlayan Dünya İktisadi Buhranı dönemindeki Trabzon'un ekonomik şartlarını tespit etmeyi, hükümetin buhran döneminde uyguladığı ekonomi politikasının Trabzon'a olası etkilerini ve sonuçlarını anlayabilmeyi amaç edinmiştir.

Bu amaca ulaşabilmek için Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri'nde yer alan muhtelif raporlar, gazete arşivleri ve resmi istatistik yıllıkları birincil kaynak olarak kullanılmıştır.

1. Dünya'da ve Türkiye'de 1929 İktisadi Buhranı

Önce ABD'de başlayıp, ardından Avrupa piyasalarına yayılan İktisadi Buhran 1929 yılında başlamıştı. 1930'lu yıllar boyunca ABD'de birçok banka iflas etmiştir. Galbraith'a göre bu süreçte yaklaşık 9000 banka batmış[2], Gayrisafi Milli Hasıla üçte bir oranında azalmış, ekonomideki işgücünün dörtte biri işsiz kalmıştı.[3] ABD'de ortaya çıkan ekonomik kriz finansal piyasalar ve dış ticaretteki daralmalar aracılığıyla Avrupa'ya da yayıldı. Buhran yıllarında öncelikle ABD'de ardında birçok Avrupa ülkesinde milli gelir, dış ticaret hacmi, sanayi üretimi ve fiyatlar kesintisiz bir şekilde düşmeye başladı. İşsizlik ciddi boyutlara yükseldi. Yaşanılan bu ekonomik krizin en şiddetli dönemi 1929-1933 arasıdır. 1930-1931 ve 1932 yılları arasında ABD, Almanya, İngiltere ve Fransa'da yıllık ekonomik büyüme oranları sıfırın altındadır.[4] Yine aynı ülkelerin sanayi üretim endeksleri 1930-1931 ve 1932 yılları arasında sürekli düşmüştür.[5] Bununla birlikte fiyatlar da 1930-1931 ve 1932 arasında düşme eğilimindedir ve işsizlik rakamları ise 1932 yılında ABD'de %24, Almanya'da %30, Danimarka'da %32, Norveç'te %31, İngiltere'de %16 seviyesindedir.[6] Bütün bu veriler ABD ve Avrupa ülkelerinde ekonomilerin daralmanın ötesinde ekonomik kriz sürecine girdiğini göstermektedir. Bu sürecin içinde ülkeler dünya piyasalarında yaşanan bu krizin çözümüne yönelik uluslararası bir iş birliği yapmak yerine korumacı ve içe kapalı ekonomi politikaları uygulamayı tercih ettiler. Öncelikle gümrük tarifeleri yükseltildi, ardından ithalat kotası konularak ithalata tarife dışı miktar sınırlaması getirildi. Yerli malı teşvik edildi.[7] Böylece ekonomik milliyetçilik dünya piyasalarına hâkim oldu.

Türkiye'de de dünya genelinde yaşanılan İktisadi Buhran'ın etkileri görülmeye başlandı. Türkiye'de ihracat 1929-1933 yılları arasında %38 azaldı.[8] Hükümet bu yıllarda denk bütçe politikasını uyguladığı için dış ticaret açığı vermemek adına ithalatı sınırlandırıcı tedbirler aldı. Bunun için Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti kuruldu. Bu cemiyet 12 Aralık tarihini yerli malı haftası haline getirerek yerli malının kullanılmasını teşvik edici kampanyalar yaptı.[9] Yerli malının kullanılmasının vatani bir vazife olduğu gazete manşetlerinde yer aldı.[10] Böyle-

ce 1929 yılında 101 milyon lira açık verilirken, 1930 yılından itibaren dış ticaret fazlası verilmeye başlandı. Bütçe açığını engelleyebilmek için ise vergi yükü arttırıldı. Çalışanların maaşlarından kesilen vergi oranlarının arttırılması kararı alındı. Maaş ve ücretlerden kesilmek üzere İktisadi Buhran vergisi uygulamaya konuldu.[11] Böylece bütçeyi düzeltmeye yönelik uygulanan bu tedbirler, buhrandan dolayı daralan toplam talebi daha da daralttı. Bununla birlikte 1931 yılında Merkez Bankası faaliyete geçti fakat daralan talebe karşı genişletici para politikası uygulamak yerine piyasadaki para arzına müdahale etmedi. Böylece ülkede toplam talebin azalmasının yanında para kıtlığı da yaşanmaya başlandı. Para kıtlığından dolayı Anadolu'daki ticaret bölgelerinde takas ekonomisinin uygulandığı görülmeye başlandı. Örneğin; 1932 yılında yapılan bir habere göre Trabzon'da fındık üreticileri bankalara olan borçlarını fındıkla ödemeye başladılar.[12] Bu örnek bölgede yaşanan ekonomik daralmanın nedenleri arasında hükümetin para politikasının da etkisinin olduğuna işaret etmektedir.

Bu dönemde dış ticaret yapan ülkeler birbirleri ile limanlar yoluyla entegre olmuş durumdadır. Dolayısıyla ülkelerin kriz koşullarında gümrük duvarlarını yükseltmeleri Trabzon gibi liman kentlerini olumsuz etkilemiş ve yaşanılan iktisadi kriz limanlar aracılığıyla ülkelere transfer edilmiştir. Bununla birlikte dış piyasalar ekonomik daralma yaşarken Türkiye'nin iktisadi harp koşullarında çalışan iç piyasa büyüklüğü de Trabzon'un kalkınmasına yetecek düzeyde değildir.

2. 1929 İktisadi Buhranı Döneminde Trabzon Ekonomisi

2.1. Trabzon'da Ekonomik Durum

Trabzon liman kenti, tarihi İran ticaret yolunun üzerindedir. Bu yüzden tarih boyunca Anadolu'nun en önemli ticaret merkezlerinden biri olmuştur. 18. yüzyılın sonlarında Karadeniz'in uluslararası deniz taşımacılığına açılmasından sonra Karadeniz liman kentlerinin ticaret potansiyellerinin arttığı bilinmektedir. Aynı zamanda 1814-1914 arasındaki 100 yılda (Napolyon savaşlarının sonu ile Birinci Dünya Savaşı'nın başı arasında kalan barış dönemi) dünya navlun oranlarının %75 oranında düşmesi deniz ticareti potansiyelini arttırmıştır. 1830-1910 yılları arasında Karadeniz liman kentlerinin[13] toplam dış ticareti nominal olarak 47,8 kat artmıştır. Karadeniz'in Osmanlı kıyısında yaşanan kurumsal gelişmelerden ötürü işlem maliyetlerinin azal-

ması Güney Karadeniz kıyısında da ticareti arttırmıştır.[14] 1830 ile 1860 arasındaki dönemde Karadeniz ticaretinin %73'ü Trabzon ve Odessa liman kentinde kümelenmiştir. 1830-1860 arasında %37'lik pay ile Karadeniz'in en büyük dış ticaret liman kenti Trabzon'dur. 1860-1914 arası dönemde ise Trabzon'un ticaret payı %37'den %7'ye düşmüştür.[15] Karadeniz bölgesinin ticareti 1910 yılından itibaren azalmaya başlamış, Birinci Dünya Savaşı döneminde kesintiye uğramıştır. Dünya savaşının yaşandığı yıllarda Karadeniz liman kentleri bombalanmış, Trabzon ve çevresi işgal edilmiştir.[16] Bu dönemde Trabzon limanının ticaretten ziyade askeri hizmetler için kullanıldığı bilinmektedir. 1860 yılından itibaren Karadeniz ticaretindeki payı giderek azalan Trabzon'un 1910 yılından sonra savaş döneminin yarattığı olağanüstü koşullar altında uluslararası ticaret konumu büyük zarar görmüştür. Cumhuriyet dönemine geçildiğinde Trabzon'da ekonomik koşullar eskiye oranla oldukça daralmış durumdadır.

Tablo 1: Trabzon Nüfusu

	1927 Nüfus Tahriri			1935 Nüfus Tahriri		
	Erkek	Kadın	Toplam	Erkek	Kadın	Toplam
Akçaabat	19.033	22.504	41.537	25.311	28.110	53.421
Maçka	8.824	10.412	19.236	12.161	14.777	26.938
Of	26.985	36.573	63.558	28.898	37.678	66.576
Sürmene	24.774	32.870	57.644	38.149	31.302	69.451
Trabzon	29.992	30.693	60.685	40.733	41.383	82.116
Vakfıkebir	21.318	26.325	47.643	27.773	33.516	61.289
TOPLAM	**130.926**	**159.377**	**290.303**	**173.025**	**186.766**	**359.791**

Kaynak: İstatistik Yıllığı 1935/36, s.25; 35-45

1927 nüfus tahririne göre Trabzon'un nüfusu 290.303 kişidir. Kadın nüfusu erkek nüfusundan 28 bin kişi daha fazladır. 1927 tahririne göre Trabzon'un en büyük ilçesi Of'tur. 1935 nüfus tahririnde ise Trabzon nüfusu 69 bin kişi artarak 359.791 kişiye ulaşmıştır. Bu istatistiğe göre Trabzon şehri Türkiye'nin en kalabalık 13. şehridir. Kadın nüfusu erkek nüfusundan 13 bin kişi daha fazladır. 1935 yılında Trabzon'un en büyük ilçesi Merkez ilçedir. 1927 sayımında en büyük ilçe olan Of nüfus büyüklüğü bakımında 3. sıraya düşmüştür. Böylece buhran yıllarında Trabzon nüfusunun 360 bine yaklaştığı anlaşılmaktadır. Şehrin sunduğu iş imkanlarının bu nüfusun geçinmesine yeterli olması gerekmektedir. Fakat Buhran yıllarında bu imkanlar oldukça kısıtlıdır. Üstelik 1935 nüfus tahririne göre erkek nüfusunun %80'i okuma yaz-

ma bilmezken, bu oran kadınlarda %97'dir.[17] Bu istatistiğe göre Trabzon'da vasıflı işgücünün de zayıf olduğu anlaşılmaktadır.

1932 sanayi istatistik raporuna göre Trabzon'da 17 adet sanayi işletmesi ve 565 adet de çalışanı bulunmaktadır. Örneğin; 11 adet üzüm-incir-fındık fabrikası bulunmaktadır. Bunların 6 tanesi 1923'ten önce, 2 tanesi 1929'dan sonra kurulmuştur. Bu sektörde 507 kişinin çalıştığı istatistik raporuna yansımıştır. Bu 507 kişinin 407 adeti 14 yaşından büyük kadın, 25 adeti 14 yaşından küçük kadındır. Dolayısıyla fındık sanayisinde ağırlıklı olarak kadınların çalıştığı anlaşılmaktadır. 1 adet çikolata-şekerleme fabrikası vardır. 1923'ten önce kurulmuştur. 14 adet çalışanı vardır. 1931 yılında kurulan 1 adet balıkyağı fabrikası vardır. 11 kişi çalışmaktadır. 1923'ten önce kurulmuş 1 adet trikotaj fabrikası ve 1931 yılında kurulmuş bir adet fanila/çorap fabrikası vardır. Trikotaj fabrikasında 8 kişi, fanila/çorap fabrikasında 12 kişi çalışmaktadır. 1928 yılında kurulan 1 adet havlu-peştamal-çarşaf fabrikası vardır. 3 adet çalışanı vardır. 1923'ten önce kurulmuş sair muhtelit müesseseler sanayi fabrikası vardır. Burada da 10 adet çalışan bulunmaktadır.[18] Ayrıca 1929 yılında Trabzon'da 1.300 kilovat gücünde 1 adet elektrik santrali bulunmaktadır.[19] Trabzon'da toplamda sadece 565 adet sanayi çalışanı bulunmaktadır, üstelik bu çalışanların 444 adeti kadındır. Dolayısıyla erkeklerin sanayi sektöründe çoğunlukla yer almaması, sanayinin Trabzon'da ana iş kolu olamadığına işaret etmektedir. Bütün bu sanayi istatistikleri nüfusu 360bin'e dayanan Trabzon için oldukça yetersiz olduğunu göstermektedir.

Tablo 2: Trabzon'da Fındık Üretimi ve Fiyatı *(Ton / kuruş)*

	Fındık Rekoltesi	İç Fındık Fiyatı	Tombul Fındık Fiyatı	Sivri Fındık Fiyatı
1925	17,000			
1926	3,500	126,74	56,68	54,00
1927	14,000	81,64	35,94	34,81
1928	8,400	88,04	40,47	39,03
1929	2,520	122,70	52,51	57,12
1930	16,250	120,48	51,61	42,39
1931	9,250	84,02	36,80	37,74
1932	16,800	51,54	23,18	21,92
1933	11,200	57,75	24,86	23,70
1934	9,520	37,28	18,18	18,20
1935	21,000	49,07	23,19	22,44

Kaynak: İstatistik Yıllığı 1935/36, s.230-233; 360

1927 nüfus sayımına göre Trabzon'da 40.152 çiftçi aile, 221.331 adet çiftçi bulunmaktadır. Bunun genel nüfusa oranı %75,5'tir.[20] 1935 nüfus tahririne göre tarım ile ilgilenen 173.529 kişi bulunmaktadır.[21] Sanayi imkanlarının sınırlı olması ve tarım yapmanın da bölgenin coğrafi özelliklerinden dolayı genişletilemediği göz önünde bulundurulursa tarım yapan kişi sayısının azalması insanların çalışmak için başka şehirlere gittiğine işaret etmektedir. 1930 yılında hazırlanıp hükümete sunulan bir rapora göre;[22] Trabzon'un tarım üretiminin %40'u hububat, %32'si mısır ve fasulye, %26'sı fındık, %2'si tütündür. 145.210 dönüm arazide toplam 10.983 ton mısır, 18.286 dönüm arazide 1.485 ton buğday, 5.646 dönüm arazide 436 ton arpa, 3.646 dönüm arazide 300 ton darı, 494 dönüm arazide 96 ton yulaf, 484 dönüm arazide 32 ton çavdar, 50 dönüm arazide 7 ton pirinç üretilmektedir. Bu rakamlara bakıldığında 1930 yılı başlarında Trabzon'da tarımın ağırlık merkezinin fındık ve mısır üretiminde olduğu anlaşılmaktadır. 18 Ağustos 1929 tarihli bir gazete haberine göre Ali İktisat Meclisi, Trabzon'da incelemelerde bulunmuştur. Ali İktisat Meclisi'nin hazırladığı rapora göre; Trabzon'un gelecekte gelişebilmesi için fındık üretiminin ihya edilmesi çok önemlidir. Diğer mahsulat ikinci derecede değerlendirilmelidir.[23] Tablo 2'ye göre 1929 yılında 10 yılın en düşük fındık üretiminin gerçekleştiği görülmektedir. 1929 yılı Trabzon'u hem dünya ekonomisindeki resesyonun olumsuz etkilerini hem de ciddi bir kuraklık yaşamaktadır. Dahiliye Vekili Şükrü Kaya'nın Başvekalete yazdığı 4 Haziran 1929 tarihli rapora göre Sürmene, Rize'ye bağlı Karadere ve Of'un Baltacı deresi köylerinde kuraklık gerekçesiyle yiyecek mısır tanesi bile kalmadığı, halkın açlıktan ot yediği ve bu sebeple soygunların baş gösterdiği ifade edilmiştir.[24] 19 yüzyıl boyunca kentleşme, kalkınma ve zenginleşme içinde olan bölgenin bu duruma düşmesi oldukça çarpıcıdır. 1929 yılında bölgede yaşanan bu kuraklık ve kriz kaynaklı dış talebin azalması muhtemelen fındık rekoltesini de etkilemiştir. Giresun ve Trabzon'da fındık buhranının yaşanması gazete haberlerine de yansımıştır. 1929 yılında o kadar düşük bir fındık mahsulü vardır ki Ağustos ayı haberine göre; Sürmene'den ve civarından gelen fındık mahsulleri bayraklarla, defne yapraklarıyla donatılmış kayıklarla şehre getiriliyor ve büyük merasimlerle karşılanıyor.[25] Eylül ayında mahsul azlığından fındık fiyatları 106 kuruşa kadar yükseliyor.[26] Ekim ayında Trabzon ve Giresun'da fındık buhranının devam ettiği ve fiyatlarda istikrar olmadığı gazetede yazıyor. Bu durumun Hamburg, Trieste ve Marsilya'dan da takip edildiği, Hamburg'daki bir fabrika müdürünün konuyu ince-

lemek üzere Trabzon'a geldiği haberde yer alıyor.[27] 1929 yılının Kasım ayına gelindiğinde artık Trabzon'daki iş hayatında ciddi buhran etkileri görünmektedir. Bankalara olan taahhütlerini yerine getiremeyen tüccarların iflaslarının giderek artmaya başladığı haber edilmiştir.[28] Tablo 2'ye göre fındık rekoltesinin en düşük kaldığı 1926 ve 1929 yıllarında fındık fiyatları en yüksek seviyededir. Bu durum fiyatların hasat koşullarından ciddi oranda etkilendiğini göstermektedir. Fakat 1931 yılında fındık rekoltesi düştüğünde de fiyat düşmektedir, bir sonraki yıl fındık rekoltesi arttığında da fiyat düşmektedir. 1932 yılında fındık fiyatının 13 kuruşa kadar düştüğü haber edilmiştir.[29] Her koşulda yaşanan sürekli fiyat düşüşünün hasat koşullarının da ötesinde açık bir ekonomik daralma etkisi olduğunu söylemek mümkündür. Buhran dönemini içeren 1929-1933 arasında ortalama %53'lük bir fiyat düşüşü söz konusudur. Bu şekilde gerçekleşen fiyat düşüşleri hasat miktarından ziyade talebin daralması ile açıklanabilir. Ayrıca 1930 raporunda fındık üretimi açısından Trabzon'un Giresun'dan sonra ikinci sırada bulunduğunu fakat fındıkçılığın henüz gelişmiş bir seviyede olmadığı belirtilmiştir.[30] Böylece Trabzon'daki fındık üretiminde arazinin arttırılamaması, üretim tekniklerinin geliştirilememesi, kalite sorunu ve sürüm meselesi gibi problemlerin mevcut olduğu anlaşılmaktadır.

Tablo 3: Trabzon'da Tütün Üretimi ve Toptan Fiyatları *(kg / kuruş)*

	Tütün	Tütün Fiyatı
1927		100
1928		53
1929		28
1930	1,283,765	34
1931	1,376,095	35
1932	901,3888	16
1933	1,799,815	13
1934	1,479,459	15
1935	2,359,262	20

Kaynak: İstatistik Yıllığı 1935/36, s.230; 366

Trabzon'daki tütün üretimi miktarları ve fiyatları Tablo 3'te görülmektedir. 1930 yılına kadar Trabzon'da üretilen tütün miktarı istatistik yıllığında gösterilmemiştir. Tütün fiyatlarına bakıldığında fiyat düşüşlerinin buhran öncesinde başladığı anlaşılmaktadır. 1927-1929 arasında tütün fiyatları %72 oranında düşmüştür. Buhran yılları olan 1929-1933 arasında ise %54'lük bir fiyat düşüşü söz konusudur. Buh-

ran sonrasında 1930 ve 1931 yıllarında tütün fiyatları yükselmiş, 1932 yılından itibaren üretim miktarı arttıkça fiyatlar düşmeye başlamıştır. Buhran sonrası dönemde en ciddi üretim azalması 1932 yılında görülmektedir. 1932 yılında tütün üretimi %35 oranında düşmesine rağmen tütün fiyatı da %54 oranında azalmıştır. Trabzon'da tütün üretimi oldukça düşük miktarda (1-2 ton aralığında) yapılabilmektedir. Böylece bu üretimde buhranın etkisi ancak 1932 yılında hissedilmiştir.

1930 raporunda hayvancılık üzerine de yorumlar vardır. Hayvancılığın zayıfladığı ve geliştirilmesi gerektiği belirtilmiştir. Piyasada *Trabzon yağı* olarak bilinen ürünün değişim geçirdiği, eski nefasetinin kalmadığı, hayvanların nesilleri bozulduğu için süt üretiminin azaldığı ve Trabzon'dan İstanbul'a sevk edilen hayvansal ürünlerin miktarının eskiye oranla azaldığı belirtilmiştir. Trabzon'da iki çeşit balıkçılık türü vardır; yunus balıkçılığı ve hamsi balıkçılığı. Yağı için kullanılan yunus balığının avcılığının Osmanlı döneminden beri yapıldığı bilinmektedir.[31] 1930 tarihli rapora göre Trabzon'da yunus balığı avcılığıyla ilgilenen 700 adet avcı bulunmaktadır. Fakat avlanan yunus balıklarının Osmanlı döneminden kalma tekniklerle yağının alındığı belirtilmektedir. Mevcut tekniklerle %10 yağ alınabilmektedir. Raporda yunus yağı üretiminin fennileşmesi ile üretimin arttırılabileceği ifade edilmiştir. Bu kapsamda 1931'de 10.000 lira özel sermaye ile Delfin Limited Şirketi kurulmuştur.[32] 1932 yılında bir gazete haberinde Trabzon'da yunus balığı avcılığının memlekete milyonlar kazandırabilecek potansiyelde olduğuna dair haber yapılmıştır. İlgili haberde yunus balıkçılığının geliştirilmesiyle dışarıdan döviz kazancı sağlanacağı gibi 1500 ailenin de maişeti sağlanabilir deniliyor. Trabzon, Rize, Giresun ve Sürmene sahillerinden muayyen mevsimlerde ortalama 60 kiloluk yunus balıkları tutulabilmektedir. Bu yunus balıklarından elde edilen yağ da özellikle İtalya ve Almanya'ya ihraç edilmektedir.[33] Fakat Trabzon'daki yunus balığı yağı üretiminin dünya piyasasındaki payı oldukça küçüktür. Dünya piyasasında balina ve diğer balıkyağları ile rekabet edememektedir. Bir gazete haberine göre bunun nedeni saydiye resminin (Av vergisi) %12'den fazla olmasıdır. Avrupa piyasasında saydiye resmi olmadığı için rakip yağların (özellikle Japonya'da üretilen balık yağı) piyasada daha fazla ve ucuz bulunmaktadır. Trabzon'da üretilen yunus balığı yağları saydiye resminden ötürü pahalı olduklarından rağbet görmedikleri haber edilmiştir.[34] Yunus balığı örneğinden de anlaşıldığı üzere Türkiye'deki yüksek vergiler

yüzünden dış piyasada Türk ürünleri rekabet edememektedir. 1930 raporunda hamsi balıkçılığı ise Ocak-Nisan ayları zarfında 1,5 milyon kiloya ulaşmaktadır. Fakat konservecilik bölgede söz konusu olmadığı için tüketim fazlasının gübre olarak kullanıldığı belirtilmiştir. Böylece hayvancılık ve balıkçılık alanının da Trabzon nüfusunun ihtiyacı olan yeterli gelişimi gösteremediği anlaşılmaktadır.

Tablo 4: Türkiye ve Trabzon Genelinde Fiyat Hareketliliği (1914-1935)

	Trabzon'da Fiyat Hareketliliği *(Kuruş)*	**Türkiye'de Fiyat Hareketliliği Endeksi**
1914	59	100
1923	1.140	1.279
1924	1.290	1.343
1925	1.341	1.415
1926	1.453	1.466
1927	1.376	1.452
1928	1.449	1.474
1929	1.551	1.533
1930	1.302	1.317
1931	1.090	1.131
1932	1.151	1.070
1933	933	912
1934	998	949
1935	972	975

Kaynak: İstatistik Yıllığı 1935/36, s.341

Not: Bu rakamlar İstatistik raporunda "Hayat Pahalılığı" adıyla hesaplanmıştır. Hesaplama yapılırken sadece mal fiyatları toplanmış olup gelirler dikkate alınmamıştır. Bu yüzden hayat pahalılığı ifadesi kullanılmamıştır.

1935/36 İstatistik yıllığında 26 kalem perakende mallarının 1914-1935 yıllarını içeren fiyatları kuruş cinsinden bir araya getirilerek şehirlerin hayat pahalılığı istatistiği oluşturulmuştur. Bu 26 kalem perakende malları şunlardır: Sadeyağı, zeytinyağı, kaşar peyniri, beyaz peynir, yumurta, siyah zeytin, çay, kahve, şeker, odun, kömür, gazyağı, sabun, ekmek, buğday unu, pirinç, bulgur, makarna, patates, fasulye, nohut, mercimek, soğan, koyun eti, sığır eti, tavuk. Ardından 20 vilayet merkezinden toplanan verilerle Türkiye geneli hayat pahalılığı endeksi oluşturulmuştur. Fakat bu hesaplamanın en büyük eksiği, mal fiyatları üzerinden bir hesaplama yapılırken gelirlerin dikkate alınmamasıdır. Dolayısıyla bu istatistiği hayat pahalılığı şeklinde değil, mal fiyatlarının hareketleri şeklinde yorumlamak daha doğru olacaktır. Tablo 4'te görünen rakamlara göre Birinci Dünya Savaşı'nın başın-

dan Cumhuriyetin kuruluşuna kadar geçen sürede Trabzon'da zaruri malların fiyatları %1832 artış yaşamıştır. Bu dönemde Trabzon'da mal fiyatlarının artış oranı Türkiye genelinden (%1179) daha fazladır. Yaklaşık 10 yıl süren bu süreçte piyasaların oldukça büyük zarar gördüğü söylenebilir. 1923-1929 arasında Türkiye genelinde %20'lik fiyat artışları görülürken Trabzon'da %36'lık bir fiyat artışı söz konusudur. Buhran yıllarını gösteren 1929-1933 arasında Türkiye genelinde %41'lik fiyat düşüşü yaşanırken Trabzon'da da benzer oranda %40'lık bir fiyat düşüşü görülmektedir. Bu durumu resmi İstatistik Yıllığı'nda olduğu gibi hayat pahalılığında bir iyileşme şeklinde yorumlamak hatalı olacaktır. Zira buhran döneminde fiyatlar düşerken hayat pahalılığından şikayetler basında devam etmektedir. Fiyatların hem Türkiye genelinde hem de Trabzon'da ciddi oranda düşmesi toplam talebin daraldığına ve ekonomik durgunluk yaşandığına işaret etmektedir.

1935 yılına gelindiğinde Trabzon'da ekonomik sıkıntıların ağırlaştığı anlaşılmaktadır. Bir gazete haberinde halkın büyük kısmının geçimini güçlükle sağladığı, ekime elverişli arazinin çok az olmasından dolayı çiftçiliğin genişleyemediği ve artan nüfusa yetecek iş imkanlarının bulunmadığından şikâyet edilmiştir. Gazete muhabiri yaptığı inceleme sonunda önemli bir gelir kaynağı olan Çarlık Rusya'sı ile yapılan temaslardan elde edilen kazanç yollarının tamamen kesildiğini, köy kahvesinde görüştüğü insanların hep eski günlerdeki kazançlarını bulamamaktan yakındıklarını ve Anadolu'nun birçok yerinde yeni fabrikalar kurulurken Trabzon için hiçbir şey yapılmadığından şikâyet ettiklerini belirtiyor.[35] 1935 yılında hazırlanan bir rapora göre Dünya Savaşı'ndan önce Trabzon'daki erkek nüfusunun %40'ı Rusya'ya gider, 7-8 ay çalışır ve yüklü miktarda birikimle geri dönerlerdi. Savaştan sonra bu kapı kapanınca işçi akını Zonguldak, İzmit, Samsun ve İstanbul'a yönelmiştir. Fakat bu mevsimlik işçi göçü eskisi kadar kazançlı değildir.[36] Dünya Savaşı'ndan önce Rusya tarafına bölgeden işçi akınının olmasının bölgenin iktisadiyatında önemli bir yer aldığı Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası yayınlarında da yer almaktadır. İlgili yayında Sovyet Rusya'nın kapıları kapatmasından sonra yurtiçi işçi göçünün de çok az kazanç getirmesi sebebiyle halkın sınırlı da olsa tarıma ağırlık vermek zorunda kaldığı ifade edilmiştir. Yine bu kaynakta Trabzon'un sanayi üretiminin geçmişe oranla oldukça sönük olduğu ifade edilmiştir. On sene evveline kadar [1923 yılından bahsediliyor] çok verimli olan dericilik gerilemiş ve ihracatı durma nok-

tasına gelmiştir. Evlerde el tezgahlarından dokunan kumaşların üretimi makine imalatı karşısında çok azalmıştır.[37] Resmi raporlardan ve çeşitli kaynaklardan anlaşıldığı üzere Trabzon'un temel iktisadi kaynağı tarım mahsulleridir. Fakat Trabzon geçmişten beri uluslararası ticaretin (bazen transit) etkin olduğu bir kent idi. 30'lu yıllarda bu özelliğini kaybetmeye başladığı, sanayi ve ticaret imkanları daraldığı için halkın mecburen sınırlı bölgesel imkanlara sahip olan tarıma yöneldikleri anlaşılmaktadır.

2.2. Trabzon'da Deniz Ticareti

2.2.1. Fiziki Yapı

Trabzon liman kenti tarih boyunca bir uluslararası ticaret merkezi olmasına rağmen doğal bir limana sahip değildir. Trabzon'da iskeleler aracılığıyla deniz ulaştırma hizmeti verilebilmektedir. Uzunluğu 60 metre, genişliği 10 metre olan Gümrük iskelesi en önemli iskeledir. Elektrikle aydınlatılır ve elle çalışan 2 tonluk mekanik vinç bulunmaktadır. Yolcu iskelesinin uzunluğu 40 metre, genişliği ise 10 metredir. Bu iskele yolcu ve yük taşımacılığında kullanılır. Sahil sıhhiye iskelesi 16 metre uzunluğunda 3 metre genişliğindedir. Mendirek iskelesi, liman inhisar şirketi tarafından yapılmıştır. İnsan, askeri malzeme ve hayvan ihracı yapılmaktadır. Gazhane iskelesi ise 50 metre uzunluğunda 3 metre genişliğindedir. Şehrin gaz ihtiyacının karşılanması için yapılmıştır.[38] Doğal liman olmamasından dolayı iskelelerin derinliği sığdır. Gemi barınağı kötü, kuzeybatı rüzgarlarına açık ve sık sık patlak veren fırtınalar yüzünden korunaklı değildir. Doğal limana sahip olmadığı için gemiler iskeleye yanaşamamakta açıkta demirlemektedir. Mallar ve yolcular mavna ve kayıklarla taşınmaktadır. Bu durum hem riskli hem de zaman/maliyet kaybı yaratmaktadır. Dolayısıyla Trabzon limanı üzerinden faaliyet yürütmenin işlem maliyeti yüksektir. Bu durum Trabzon'da modern bir limanın tesis edilmesini zorunlu kılmaktadır. Osmanlı devrinden beri Trabzon'a modern bir liman inşası gündemde olmuş fakat tahsisat ayrılamadığı için yapılamamıştır. Bunun yerine iskele tamiri ve taş dalgakıran yapılabilmiştir.[39] Ardından Dünya Savaşı döneminde iskeleler işgaller ve çatışmalar sonucunda tahrip olmuş, ticaret kesilmiştir. Cumhuriyet devrine geçildiğinde de Trabzon limanının durumu bundan ibarettir. 1920'li ve Buhran sonrası 30'lu yıllarda Trabzon'un ithalat/ihracat hacmi

azaldıkça bölgeden şikayetler artmış ve yeni modern bir liman inşası yeniden gündeme gelmiştir.

1920'li yıllara gelindiğinde İran transit ticaretinin Trabzon'a alternatif güzergahları güçlenmiş Trabzon'un payını daraltmıştır. Özellikle Rusya idaresine geçtikten sonra Batum-Tebriz arasına demiryolu da bağlanmasıyla ticaretin ağırlığını Batum'a doğru yönelmiştir. Trabzon'un kalkınabilmesi ve İran transit ticaretinin eski ticaret hacmine ulaşabilmesi için Trabzon Limanı ve Trabzon-Erzurum Demiryolu projeleri ortaya çıkmıştır. Trabzon Mebusu Muhtar Bey'in[40] girişimleri ile 10 Nisan 1924 tarihinde *"Trabzon-Erzurum Demiryoluyla Trabzon Limanı Keşfiyatı ve İhrazatının 1340 senesi Zarfında İcrası Hakkında"* 476 sayılı kanun çıkarılmıştır.[41] Muhtar Bey, kanun teklifinin müzakeresinde şöyle demektedir: "*Vilayatı şarkiyenin tabii ve iktisadi mahreci ancak Trabzon sahilidir ve bu havalinin salâhı Trabzon limanının ve Trabzon-Erzurum ve temdidi hattının inşasına vabestedir. İlmen ve iktisaden bunun başka türlü sureti halli olmadığı gibi Trabzon sahilinin bilhassa İran ticaretine dahi hadim olması dolayısıyla bu lüzum ve ihtiyaç, iktisadi siyasi noktai nazarından dahi tamamıyla barizdir. (...) Bahusus programımıza İran münakalatını kendi tarafımıza celp etmek gibi iktisaden gayet mühim bir gaye dahi inzimam edince geniş hatlı Kafkasya demiryoluna karşı ancak yine mükemmel ve geniş bir demiryol ile rekabet edebiliriz. Yoksa kudreti nakliyesi noksan bir hat katiyen gayeyi temin eyleyemez."*[42] Trabzon mebusu Muhtar Bey'in bu ifadesinden de anlaşıldığı üzere Trabzon üzerine yapılacak liman ve demiryolu projesi sadece Trabzon'un değil tüm doğu vilayetlerinin kalkınması için çok önemlidir. Muhtar Bey'e göre başka türlü İran transit ticaretini geri kazanma ihtimali yoktur. Muhtar Bey, ayrıca Trabzon-Erzurum demiryolu hattının üzerine şeker fabrikası yapılırsa hem ülkenin şeker siyasetinin halledilmiş olacağını, hem ahalinin refahının temin edilmiş olacağını hem de demiryoluna nakliyat ve gelir kazandırılmış olacağını iddia etmektedir.[43] Sonuç olarak kanunu çıkmasına rağmen ne liman inşası ne demiryolu ne de şeker fabrikası yeterli tahsisat ayrılamadığı için yapılabilmiştir. Dönemin millileştirme anlayışından dolayı Osmanlı döneminde olduğu gibi yabancı şirketlere liman ve demiryolu imtiyazı verilmesi de uygun görülmemiştir. Böylece gerekli yatırımların yabancı yatırım aracılığıyla da yapılması imkânı kalmamıştır. Liman yapılamayınca 1929 yılında Trabzon'a bir dalgakıran yapılması için bir kanun çıkarılmış ve tahsisat ayrılmıştır.[44] Fakat bu proje de ha-

yata geçirilememiştir. 1932 yılında yayımlanan Ali İktisat Meclisi raporuna göre derelerin getirdiği teressübat yüzünden liman kumlarla dolmakta ve bugün artık kayıklar bile iskeleye yanaşmakta müşkülat çekmektedir. Yine aynı raporda İran transit ticaretinin yarım asır önce Trabzon'da 40.000 ton raddesinde iken Batum limanı ve Kafkasya demiryolu yüzünden sürekli azaldığı ifade edilmiştir.[45] Böylece Trabzon'da ticaretin ve sanayinin altyapısının hazırlanabilmesi için devletin gerekli tahsisatı ayıramaması ve rekabetçi özel sektörün de önünü açmak konusunda isteksiz olması şehrin gerileme nedenlerinden sayılabilir.

2.2.2. Kurumsal Yapı

1926 yılında Kabotaj Kanunu olarak bilinen ve 1 Temmuz 1929 tarihinden itibaren yürürlüğe giren *"Türkiye Sahillerinde Nakliyat-ı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dahilinde İcra-yı San'at ve Ticaret Hakkında Kanun"* TBMM'de kabul edilmiştir.[46] Bu karar ile Türkiye sahilleri arasında mal ve yolcu taşımacılığı, kılavuzluk hizmetleri ve her türlü liman hizmetleri Türkiye Cumhuriyeti vatandaşları tarafından yürütülecektir. Bu kanun bazı yazarlar tarafından dönüm noktası olarak görülmüş ve *"[bugüne kadar] Kabotaj hakkını kullanmamak Türkiye'nin ayaklarına dolanan bir zincirdi"* diye yorumlanmıştır.[47] Fakat 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Karadeniz örneğine bakıldığında kabotaj hakkının kullanıldığı ve İdare-i Mahsusa (Fevaid-i Osmaniye) adıyla yerli bir ticaret filosunun bulunduğu bilinmektedir. Fakat yerli ticaret filolarının Karadeniz'de ihtiyacı karşılayabilecek düzeyde kapasitesi bulunmamaktaydı. Trabzon'da 1913 yılında toplam tonajın sadece %10'u yerli filolara aitti.[48] Bu yüzden İttihat ve Terakki'nin Milli İktisat politikasına rağmen yabancı denizcilik şirketleri piyasada etkinliklerini sürdürebilmişlerdi. Trabzon'da 1881-1914 arasında 20 farklı yabancı vapur şirketinin acentesi bulunurken Cumhuriyet sonrasında bu sayı 7'ye düşmüştür.[49] Ayrıca kabotaj kanunu uygulanmasına rağmen[50] Trabzon'un ticaret gelirleri azalmaktadır. Trabzon'un İthalat ve Transit Gümrüğü'nün gelirleri 1931'de 1.148.087 iken 1932'de 843.048'e, 1933'te de 588.935'e düşmüştür.[51] Aslında Kabotaj hakkını kullanma talebi piyasada korumacılık (himayecilik) oluşturulması talebidir. Bu fikre paralel bir şekilde Trabzon'da liman hizmetlerinin görülmesi için 1925 yılında Trabzon Liman İnhisarı (tekel) şirketi kurulmuştur.[52] İstanbul ve İzmir limanları için de inhisar şirketleri

kurulduğundan kabotaj kanunun liman hizmetlerinde tekelleşmeye yol açtığı söylenebilir. Trabzon Liman İnhisarı Şirketi'nin kurulma gerekçesi şöyle ifade edilmektedir; *"Trabzon'da liman isminin ifade ettiği şekilde rıhtımlar, dalgakıranlar vs. inşa edilmemiş olduğundan buraya yolcuyu gemilere götürüp getirme, yükleri deniz vasıtalarıyla taşıma işleri şahıslar tarafından yapılmaktaydı. Bu da zaman zaman şikayetlere zararlara sebep oluyordu. Bu şahısları bir çatı altında toplayarak daha düzgün hizmet alışverişini temin etmek için hükümetin de desteği ile Trabzon Liman İnhisarı Türk Anonim Şirketi kuruldu."*[53] Bu ifadeden de anlaşıldığı üzere hükümet kanun çıkarıp tahsisat ayırdığı halde Trabzon'da modern liman veya dalgakıran inşa etmek yerine mavnalardan oluşan elleçleme hizmetleri ve diğer liman hizmetleri için liman tekeli vermeyi tercih etmiştir. Bunun en önemli nedeni hükümetin denk bütçe taraftarı olmasıdır. Böylece hükümet bütçe açığına yol açabilecek kamu yatırımlarından kaçınmaktadır. Fakat bu şirket ancak 1937 yılına kadar faaliyetini sürdürebilmiştir.

2.2.3. Fiziki ve Kurumsal Yapının Sonucunda Oluşan Ticari Faaliyetler

Trabzon tarih boyunca büyük bir ticaret yolunun denize açılan kapısı konumundaydı. Bu yol Hindistan ve Çin'e kadar uzanan eski bir yoldu. Bu hat üzerinden gelen her türlü ticari emtia Trabzon'da gemilere yüklenerek Batı'ya gönderilir.[54] Bununla birlikte Batı'dan deniz yoluyla gelen ticari emtialar da deve kervanları ile Trabzon'un hinterlandında bulunan bölgelere gönderilirdi. Dolayısıyla bu hat üzerindeki deniz ticareti A limanından başlayıp, B limanında sona eren bir faaliyet değildir. B limanının ardından C kentine doğru karayoluyla faaliyet devam etmektedir. Böylece A, B ve C hattı üzerindeki tüm faaliyetler ticaretin sürekliliğini ve hareketliliğini etkilemektedir. Trabzon'un da hinterlandı ile değerlendirilmesi gerekir. Trabzon'un hinterlandındaki en önemli hat da İran transitidir. Trabzon'u Doğu Bayezıt üzerinden Tebriz'e bağlayan yola Trabzon-İran Transit Yolu denmektedir. Karadeniz'in uluslararası taşımacılığa açılmasından sonra Trabzon-İran Transit yolu yeniden gündeme gelmişti. Bu hat 19. yüzyıl boyunca faaliyetini sürdürmüş, rakip yolların ortaya çıkmasıyla İran ticaretindeki payı azalmıştı. Bu dönemde Trabzon'un İran ticaretindeki payının azalmasının çeşitli nedenleri vardır. Dış faktörlere bağlı en önemli neden; rakip yolların açılmasıdır. Süveyş kanalının açılması ve Rusya'nın İran ticaretini çekebilmek için Batum

limanına yatırım yapması ilk nedenlerdir. Ayrıca Batum limanına Kafkas demiryolu (Batum-Tiflis-Tebriz demiryolu) hattının bağlanması limandan sonraki karayolu ulaştırmasının birim maliyetlerini düşürmektedir. İç faktörlere bağlı neden ise Osmanlı döneminde altyapı eksikliklerinden dolayı işlem maliyetlerinin minimizasyonunda Trabzon'un diğer yolların gerisinde kalmasıdır.[55] Buna rağmen gazete ve resmi arşiv belgelerine göre Cumhuriyet döneminde de Trabzon-İran Transit yolunun faaliyetini sürdürdüğü anlaşılmaktadır.

Tablo 5: Trabzon Üzerinden İran Transit Ticareti (1925-1930)

Yıllar	Miktar *(kilo)*	%	Değer *(lira)*	%
1925	6.120.783	-	16.685.055	-
1926	5.554.327	-9,25	14.282.485	-14,39
1927	4.179.042	-24,76	9.885.775	-30,78
1928	3.535.750	-15,39	13.012.050	+31,62
1929	2.607.400	-26,25	9.450.800	-27,36
1930	1.386.305	-46,83	3.777.617	-60,02
1931	869.261	-37,29	1.542.664	-59,16

Kaynak: BCA, 39.233.11, [14.12.1931]

1930'lu yıllarda Tebriz'e ulaşan dört temel karayolu vardır. Birinci yol 1567 km olan Tebriz-Mahra yoludur. İkinci yol Tebriz-Savcibulak-Revandüz yoludur. Bu yol Musul'da ikiye ayrılır. İlk kol Musul-Nuseybin-Dirzor-Halep-İskenderun yoludur ve 1365 km'dir. İkinci kol olan Musul-Kerkuk-Bağdat-Şam-Beyrut yolu 1567 km'dir. Üçüncü yol 1113 km olan Tebriz-Çulga-Tiflis-Batum yoludur. Dördüncü yol olan Trabzon-Erzurum-Bayezıt-Hoy-Tebriz yolu ise 957 km'dir.[56] İran'a ulaşan en kısa karayolu Trabzon yolu olmasına rağmen Tablo 5'teki verilere göre Trabzon'un ticaret miktarı sürekli azalmaktadır. 1928 yılında miktar azalmasına rağmen değerde artış olduğu görülmektedir. Bunun dışında en yüksek düşüşün İktisadi Buhran'ın meydana gelmesinden sonraki 1930 yılı olduğu görülmektedir. 1930 yılında ticaret miktarında %47'lik, ticaret değerinde ise %60'lık bir azalma yaşanmıştır. Buhranın etkisini daha iyi anlayabilmek için öncesi ve sonrası karşılaştırılmalıdır. Buna göre 1927-1929 arasında İran transit ticaretinin değeri %4 azalırken 1929-1931 arasında %84 oranında azalmıştır. Buhran koşullarında dış talebin azalması Trabzon yolundaki zaten azalmakta olan ticareti daha da azaltmıştır.

1930 tarihli bir gazete haberinde *"Trabzon-Tebriz yolu üzerinde yolculuk yapan bir insanı dünyada hiçbir sigorta şirketi sigorta edemez"* diye yazmaktadır. Çünkü kervanların Zigana dağlarından geçmesi gerekmektedir ve bu yol uçurumlarla dolu olduğu için işlem maliyeti çok yüksektir.[57] Ayrıca bölgede ticaret yapan İranlı tüccarlar resim ve gümrük vergilerinin yüksekliğinden ve muamele süresinin uzunluğundan şikâyet etmektedirler.[58] İranlı tüccarların ifadesine göre Trabzon gümrüğünde bir beyanname 25-30 elde muamele görmekte ve transit ambarında uzun süre bekletilmektedir. Kefaletli teminat mektubu ile yola çıktıkları halde mal Trabzon gümrüğüne getirildiğinde ikinci bir teminat mektubu istenmekte ve binde 3 oranında pul yapıştırılmaktadır. İranlı tüccarlar mükerrer bedel ödemelerinin yanında pul bedelinin çoğu kez 100 liraya kadar yükseldiğini ifade etmektedirler. Diğer transit yollarında ticari mal doğrudan İran'a sevk edilmektedir.[59] İranlı tüccarların ifadelerine göre Trabzon yolunu kullanmanın işlem maliyeti rakiplerine göre yüksektir. Ayrıca Trabzon yolu üzerinde karayolunun tamiratının dışında gerekli olan liman ve demiryolu yatırımlarının da gerçekleşmemiş olması İran ticaretinde Trabzon'un payının azalmasındaki iç faktörlere bağlı nedenlerden diğeridir. Dolayısıyla Trabzon yolunda hem dış faktörler nedeniyle hem de meydana gelen işlem maliyetlerini minimize edebilecek tedbirler alınamadığı için yolun eski canlılığı kalmamıştır.

1935 yılında düzenlenen Türkiye Tecim ve Endüstri Odaları Dördüncü Genel Kurultayı zabıtlarında Ekonomi Başkanlığı'ndan dilekler sıralanmış ve Trabzon transit ticareti üzerine de taleplerde bulunulmuştur. Kurultay tarafından talepte bulunulan istekler şunlardır; iskele resminin en aza indirilmesi, pul masrafı büyük bir yekûn tuttuğundan bu hususiaki formalitelerin azaltılması, bir transit nakliyat şirketinin kurulması, dalgakıran inşası ve transit ticaretin hususi bir kanunla kolaylaştırılması.[60] Bu maddeler değerlendirildiğinde ticaret ve sanayi odalarının bu isteklerinin İranlı tüccarların da şikayette bulundukları Trabzon yolu üzerindeki işlem maliyetlerinin minimize edilebilmesi talebi olduğu anlaşılmaktadır. Fakat denk bütçe politikasının uygulandığı buhran yıllarında bu taleplerin hiçbiri gerçekleşmemiş ticaretin ve dolayısıyla şehir ekonomisinin de geriye gidişi durdurulamamıştır.

Sonuç

1929 yılında başlayan İktisadi Buhran yıllarında ABD'de ve Avrupa ülkelerinde milli gelir, sanayi üretimi, dış ticaret ve fiyatlar düşme eğilimine girmiş, işsizlik yükselmiştir. Bu koşullar altında ülkelerin toplam talepleri azalmış ve ülkeler resesyon sürecine girmiştir. Buna karşılık uluslararası iş birliği yapamayan ülkeler korumacı ve içe kapalı ekonomik tedbirler alarak ekonomik milliyetçiliği uygulamaya koymuşlardır. Türkiye de benzer ekonomi politikaları uygulayarak buhran döneminin üstesinden gelmeye çalışmıştır. Fakat Türkiye'yi diğer ülkelerden ayıran hükümetin denk bütçe politikası izlemek istemesidir. Bu dönemde Trabzon'da sanayi, tarım ve hayvancılıktan oluşan iş hayatının nüfusun ihtiyaçlarını karşılayamadığı anlaşılmaktadır. Elde edilen veriler mukayeseli şekilde incelendiğinde 1914 yılı Trabzon'unun 1930 yılı Trabzon'undan daha zengin olduğu ortaya çıkmaktadır. Bu dönemde Trabzon'un ekonomik başarısızlığının arkasında 1929 İktisadi Buhranının etkisinin olduğu görülmektedir. Fakat asıl büyük gerekçeler iç kaynaklı sebeplerden oluşmaktadır. Bunlar; 1) Denk bütçe politikasının sürdürülmek istenmesi. Denk bütçenin sağlanabilmesi için vergi yükünün arttırılması (saydiye resmi, Buhran vergisi vb.) zaten 1929 Buhranı kaynaklı daralmakta olan toplam talebi daha da daraltmış ve satın alma gücünü azaltmıştır. Arz tarafında ise bu durum üretim maliyetlerini arttırdığından yerli üretimin dış piyasalardaki rekabette geri kalmasına yol açmıştır. 2) Etkin olmayan para politikası. Bu dönemde piyasadaki para emisyonu arttırılarak toplam talep canlandırılabilirdi. Böylece düşmekte olan fiyatlar yükselerek dengeye gelebilir, ekonomik durgunluğun etkisi minimize edilebilirdi. Daralan para arzına müdahale edilmemesi takas ekonomisinin işlemesine yol açmıştır. 3) İşlem maliyetleri minimizasyonunda başarısızlık. Ticarette bürokratik işlemlerin uzun ve masraflı olması ve ticaretin gerçekleştiği fiziki şartların sigortalanamayacak kadar riskli olması durumunun düzeltilememesi işlem maliyetlerini arttırmaktadır. 4) Yabancı yatırımın dışlanması. Denk bütçe politikası yüzünden yapılamayan altyapı yatırımları (yeni liman ve demiryolu) için yabancı yatırım imkanından faydalanmak konusunda isteksiz olunması. 5) Rekabetçi özel sektörün kurulamaması. İnhisar ve korumacılık politikaları Trabzon'da da özel sektörü rekabetçilikten uzaklaştırmış ve etkin çalışmasını engellemiştir. Bütün bu gerekçelerle Trabzon'un ekonomik başarısızlığında 1929 İktisadi Buh-

ranı gibi dış etkilerden ziyade devlet başarısızlığı kaynaklı iç etkilerin ağırlıklı olduğu anlaşılmaktadır. Uygulanan merkezi politikalardan dolayı engebeli ve geniş kapsamda tarıma elverişli olmayan Trabzon liman kenti bir uluslararası ticaret merkezi olmaktan çıkmış, tarım ve hayvancılık ürünlerinin ihraç edildiği bir liman kentine dönüşmüştür. Böylelikle Trabzon limanının ticaret potansiyeli ağırlıklı olarak döneminin hasat koşullarıyla sınırlı kalmıştır. Sonuç olarak Trabzon 1860 yılından itibaren Karadeniz ticaretindeki payını yavaş yavaş kaybetmeye başlamışken dış koşulların yanında Cumhuriyet döneminin iç politikalardan dolayı da kalkınma imkanlarını kaybetmiştir.

Dipnotlar

1 1929 dünya ekonomik krizi, yurtdışında Büyük Depresyon (Great Depression), Türkiye'deki gazetelerde İktisadi Buhran adıyla tanımlanmıştı. İktisat kavramı bilim dalına işaret ediyor olsa da bu çalışmada dönemin Türkiye'deki tabiri olan "İktisadi Buhran" kavramı tercih edilmiştir.

2 Galbraith'ın bahsettiği bu bankalar çoğunlukla tek şubeli mahalli bankalardır.

3 John Kenneth Galbraith, *The Age of Uncertainty*, Houghton Mifflin Company, Boston, 1977, s.211

4 Statistics on World Population, GDP and Per Capita GDP, 1-2008 AD, (Horizontal file, copyright Angus Maddison, University of Groningen), http://www.ggdc.net/maddison/content.shtml , Erişim tarihi: 05.04.2022.

5 B.R. Mitchell, International Historical Statistics, Europe 1750-1993, Fourth Edition, Macmillan, 1999, s.421-422; Mitchell, International Historical Statistics, The Americas 1750-1988, Second Edition, Macmillan, 1993, s.302.

6 B.R. Mitchell, 1999, s.865-866; 164-168; Mitchell, 1993, s.696; 108.

7 Ivan T. Berend, *An Economic History of Twentieth-Century Europe*, Cambridge University Press, 2006, s.63

8 *İstatistik Yıllığı (1935/36),* Cilt 8, Sayı:88, Devlet Basımevi, İstanbul, s.338, s.279

9 Hakimiyeti Milliye, 12 Aralık 1930, s.1

10 Milliyet, 21 Aralık 1929, s.1

11 *T.C. Resmî Gazete*, 1 Kânunuevvel 1931, Sayı: 1964, s.1021-1022

12 Akşam, 20 Ekim 1932, s.6

13 İlgili Karadeniz liman kentleri: Köstence, Varna, Burgaz, Galati, İbrail, Odessa, Nikolayev, Sivastopol, Feodosya, Evpatorya, Taganrog, Rostov, Mariupol, Berdyansk, Kerç, Batum, Novorossiysk, Trabzon, Samsun, Giresun.

14 Cihan Güneş, *19. Yüzyılda Karadeniz Ticareti: Kurumlar ve Organizasyonlar*, Efil, 1. Baskı, 2021

15 Cihan Güneş, "Karadeniz'de Uluslararası Ticaretin Ölçülmesi ve Analizi (1830-1914)", Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü Dergisi, Cilt:6/11, 2020, s.393-394

16 Hikmet Öksüz, Veysel Usta, "I. Dünya Savaşı Sırasında Rus Donanmasının Trabzon ve Çevresini Bombalaması", Türkiyat Mecmuası, C.24/Bahar, 2014, s.25-50

17 *İstatistik Yıllığı 1936-37,* Cilt:9, Devlet Basımevi, İstanbul, 1937, s.48

18 *Sanayi İstatistikleri,* No:27, Devlet Matbaası, Ankara, 1933, s.20-116

19 *İstatistik Yıllığı 1930-31,* Cilt:4, Devlet Basımevi, İstanbul, 1938, s.205; Murat Küçükuğurlu, "Visera (Işıklar) Santrali ve Trabzon Elektrik Türk Anonim Şirketi'nin Faaliyetleri" *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, Bahar 2011, s.10, s.101-124; Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası, *Cumhuriyet'in 10. Yılında İktisat Meydanında Trabzon*, Şark Matbaası, Trabzon, 1933, s.50-56

20 *İstatistik Yıllığı 1935/36*, Cilt: 8, Devlet Basımevi, İstanbul, 1936, s.212

21 *Genel Nüfus Sayımı: Kat'i ve Mufassal Neticeler; Trabzon*, Cilt:54, Neşriyat sayısı:75, 1935, s.82

22BCA, 84-528-1, [1930]

23 Akşam, 18 Ağustos 1929, s.1

24 BCA, 120-858-4, [27.06.1929]

25 Akşam, 18 Ağustos 1929, s.2

26 Akşam, 21 Eylül 1929, s.1

27 Akşam, 17 Ekim 1929, s.8

28 Akşam, 27 Kasım 1929, s.2

29 Akşam, 20 Ekim 1932, s.6

30 BCA, 84-528-1, [1930]

31 Güneş, 2021, s.109

32 Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası, s.63

33 Son Posta, 24 Ağustos 1932, s.4

34 Akşam Gazetesi, 29 Haziran 1932, s.6

35 Yeni Asır, 20 Temmuz 1935, s.1 ve 5

36 BCA, 65-433-4, [24.07.1935]

37 *Cumhuriyette Trabzon 1923-1933*, Trabzon Ticaret odası Neşriyat Bürosu, Trabzon, 1933, s.13-14

38 T.C. Trabzon Valiliği, *1930-1940 Yılları Vilayet Belgelerine Göre Trabzon*, T.C. Trabzon Valiliği Yayınları, Yay. Kurulu: İ. Kansız, M.V. Canalioğlu, V. Usta, Trabzon, 1997, s.40

39 Güneş, 2021, s.113-114

40 Muhtar Bey daha önce Osmanlı devrinde Nafia Nezareti Demiryolları umum müdürlüğü, Nafia Nezareti müsteşarlığı, Meclis-i Mebusan IV. Dönem Trabzon mebusluğu ve TBMM 1. hükümette Nafia vekilliği yapmıştır.

41 *T.C. Resmî Gazete*, 26.04.1924, Sayı: 69, s.8

42 *TBMM Zabıt Ceridesi*, Cilt: 8/1 Devre II, İçtima Senesi II, 10.04.1340, s.538

43 *TBMM Zabıt Ceridesi*, s.540

44 *T.C. Resmî Gazete*, 03.06.1929, Sayı: 1206, s.7432

45 BCA, 27-153-2, [1932]

46 *T.C. Resmî Gazete*, 29.04.1929, Sayı: 359, s.1311

47 Kemal Arı, *İzmir'den Bakışla Türkiye'de Kabotaj*, Deniz ticaret Odası İzmir Şubesi, No:2 İzmir, 2009, s.18

48 Trabzon ve Samsun örneği için bknz: Güneş, 2021, s.148-151

49 Rakamların karşılaştırılması için bknz: Güneş, 2021, s.201 ve Rahmi Çiçek, "Cumhuriyet Dönemi Milli İktisat Uygulamalarına Bir Örnek: Trabzon Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, Cilt: 12, Sayı: 12, s.146

50 Kabotaj kanunun birinci maddesine göre yabancı bandıralı gemilere getirilen yasaklama sadece iç limanlar arasında sınırlandırılmıştır.

51 BCA, 65-433-4, [24.07.1935]

52 BCA, 16-64-11, [30.09.1925]; Ayrıca Bknz: Çiçek, s.143-168; Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası, s.68-71

53 Çiçek, s.149

54 Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası, s.18

55 Güneş, 2021, s.115-120

56 BCA, 168-171-1, [22.02.1934]

57 Akşam, 13 Ağustos 1930, s.5

58 Akşam, 13 Ekim 1934, s.7

59 Milliyet, 29 Temmuz 1934, s.5

60 *Türkiye Tecim ve Endüstri Odaları Dördüncü Genel Kurultayına Ait Kongre Zabıtları*, TC. Ekonomi Bakanlığı, Seri:6, No:1, Ankara, 1935, s.88

Kaynakça

1. Birincil Kaynaklar

1.1. Devlet Arşivleri

BCA, 16-64-11, [30.09.1925]

BCA, 120-858-4, [27.06.1929]

BCA, 84-528-1, [1930]

BCA, 27-153-2, [1932]

BCA, 168-171-1, [22.02.1934]

BCA, 65-433-4, [24.07.1935]

1.2. Gazete Arşivi

Akşam, 18 Ağustos 1929

Akşam, 21 Eylül 1929

Akşam, 17 Ekim 1929

Akşam, 27 Kasım 1929

Akşam, 13 Ağustos 1930

Akşam, 20 Ekim 1932

Akşam, 29 Haziran 1932

Akşam, 13 Ekim 1934

Hakimiyeti Milliye, 12 Aralık 1930

Milliyet, 21 Aralık 1929

Milliyet, 29 Temmuz 1934

Son Posta, 24 Ağustos 1932

T.C. Resmî Gazete, 26.04.1924, Sayı: 69

T.C. Resmî Gazete, 03.06.1929, Sayı: 1206

T.C. Resmî Gazete, 29.04.1929, Sayı: 359

T.C. Resmî Gazete, 1 Kânunuevvel 1931, Sayı: 1964

Yeni Asır, 20 Temmuz 1935

1.3. Resmi Yayınlar

İstatistik Yıllığı 1930-31, Cilt:4, Devlet Basımevi, İstanbul, 1938

İstatistik Yıllığı 1935/36, Cilt: 8, Devlet Basımevi, İstanbul, 1936

İstatistik Yıllığı 1936-37, Cilt:9, Devlet Basımevi, İstanbul, 1937

Sanayi İstatistikleri, No:27, Devlet Matbaası, Ankara, 1933

Genel Nüfus Sayımı: Kat'i ve Mufassal Neticeler; Trabzon, Cilt:54, Neşriyat sayısı:75, 1935

TBMM Zabıt Ceridesi, Cilt: 8/1 Devre II, İçtima Senesi II, 10.04.1340

2. Araştırma-İnceleme Eserler

ARI, Kemal, İzmir'den Bakışla Türkiye'de Kabotaj, Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi, No:2 İzmir, 2009

BEREND, Ivan T. *An Economic History of Twentieth-Century Europe*, Cambridge University Press, 2006

Cumhuriyette Trabzon 1923-1933, Trabzon Ticaret odası Neşriyat Bürosu, Trabzon, 1933

ÇİÇEK, Rahmi, "Cumhuriyet Dönemi Milli İktisat Uygulamalarına Bir Örnek: Trabzon Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, Cilt: 12, Sayı: 12, s.146

GALBRAITH, *John Kenneth, The Age of Uncertainty*, Houghton Mifflin Company, Boston, 1977

GÜNEŞ, Cihan, *19. Yüzyılda Karadeniz Ticareti: Kurumlar ve Organizasyonlar*, Efil, 1. Baskı, 2021

GÜNEŞ, Cihan, "Karadeniz'de Uluslararası Ticaretin Ölçülmesi ve Analizi (1830-1914)", *Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, Cilt:6/11, 2020, s.393-394

KÜÇÜKUĞURLU, Murat, "Visera (Işıklar) Santrali ve Trabzon Elektrik Türk Anonim Şirketi'nin Faaliyetleri" *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, Bahar 2011

MITCHELL, B.R., *International Historical Statistics, Europe 1750-1993*, Fourth Edition, Macmillan, 1999

MITCHELL, B.R., *International Historical Statistics, The Americas 1750-1988*, Second Edition, Macmillan, 1993

ÖKSÜZ, H., USTA, V., "I. Dünya Savaşı Sırasında Rus Donanmasının Trabzon ve Çevresini Bombalaması", *Türkiyat Mecmuası*, C.24/Bahar, 2014, s.25-50

T.C. Trabzon Valiliği, *1930-1940 Yılları Vilayet Belgelerine Göre Trabzon*, T.C. Trabzon Valiliği, Yay. Kurulu: İ. Kansız, M.V. Canalioğlu, V. Usta, Trabzon, 1997

Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası, *Cumhuriyet'in 10. Yılında İktisat Meydanında Trabzon*, Şark Matbaası, Trabzon, 1933

Türkiye Tecim ve Endüstri Odaları Dördüncü Genel Kurultayına Ait Kongre Zabıtları, TC. Ekonomi Bakanlığı, Seri:6, No:1, Ankara, 1935

3. Çevrimiçi Kaynaklar

Statistics on World Population, GDP and Per Capita GDP, 1-2008 AD, (Horizontal file, copyright Angus Maddison, University of Groningen), http://www.ggdc.net/maddison/content.shtml, [Erişim tarihi: 05.04.2022]