

## TEK PARTİ İKTİDARI DÖNEMİNDE TRABZON EKONOMİSİ (1923-1950)

Muzaffer BAŞKAYA<sup>1</sup>

### ÖZET

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. 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 itibarla her daim canlı bir ticari merkez görüntüsü veren Trabzon, Birinci Dünya Savaşı'nın ardından transit ticaretteki stratejik konumunu yitirmiş, bu duruma tarım arazisinin yetersizliği ve sanayi sektörünün bulunmaması gibi faktörler de eklenince şehir, ekonomik anlamda büyük bir irtifa kaybı yaşamıştır.

Cumhuriyet Hükümetleri bu kötü gidişin önüne geçmek için bazı projeler geliştirse de bunlar çoğu zaman teori safhasında kalmış, pratiğe geçenlerden de istenilen verim elde edilememiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Transit Ticaret, Liman, Demiryolu, Fındık, Şirket, Kooperatif

## TRABZON ECONOMY DURING THE SINGLE PARTY ERA (1923-1950)

### ABSTRACT

In this study, economic activities in Trabzon between the years 1923-1950 were examined and the economic situation of Trabzon in republic period, which started to rise since the middle of 19th century, was tried to explained. Trabzon has been chosen as a research subject due to its location and importance.

Trabzon has existed with trade from the earliest periods of history and has began to benefit greatly from the busy trading periods of its history. Though this ever commercial center image, Trabzon has lost its strategic position in transit trade after the First World War. Agricultural land shortage and lack of a industry sector have also led to city a total economic collapse.

Although Republic Governments searched for a solution to avoid this bad situation, these solutions often stuck at the stage of theory.

**Keywords:** Transit Trade, Port, Railway, Hazelnut, Cooperative

---

<sup>1</sup> Dr. KTÜ, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Bölümü, mbaskaya@ktu.edu.tr

## GİRİŞ

Trabzon, Anadolu'nun kuzey doğusunda, Doğu Karadeniz'in doğal bir limanının kıyısında, Asya ve Ortadoğu transit yolunun başında kurulmuş bir şehirdir. Bu itibarla Trabzon eski çağlardan beri batı dünyasının, ihtiyaç duyduğu doğu mallarını elde etmek için kullandığı liman kentlerinden biriydi (Tezcan, 2002: 72-74). Trabzon'un transit ticaret noktasında en önemli özelliği ise ünlü İpek Yolu'nun üzerinde bulunmasıydı. Tüm bu özelliklerinin yanında şehrin transit ticaret sahasında sahip olduğu stratejik konumunu güçlendirmek ve limana gelen gemilerin emniyetini sağlamak amacıyla (Kütükoğlu, 1988: 97) Roma İmparatoru Hadrianus döneminde bir mendirek inşa edilmiş (Tekindağ, 1974: 456-469) 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 (Tozlu, 2002: 482).

Ticari önemini daha sonraki yüzyıllarda da muhafaza eden ve zamanla cazibe merkezi hâline gelen Trabzon'un Türklerin eline geçmesinin ardından, Osmanlı Devleti, özellikle Trabzon-İran transit hattının sağlıklı bir şekilde çalışması için büyük gayret sarf etmiştir. 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 elde ediyordu (Tozlu, 2002: 482).

İmparatorluğun en önemli gelir kapılarından biri olan Karadeniz ticareti ve Trabzon-Tebriz transit yolu için en kritik gelişme 1774 yılında yaşanmış ve Küçük Kaynarca Anlaşmasıyla Rus ticaret gemileri ilk defa Karadeniz'de dolaşma hakkını elde etmiş, onları 1784'de Avusturya, 19'ncü yüzyılın başında İngiltere ve Fransa (1802), daha sonra Danimarka ve İspanya takip etmiştir (Yılmaz, 2009: 369). 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 (Kaleli, 2003: 22).

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 (Kaleli, 2003: 32). Diğeri de 1869'da Süveyş Kanalı'nın açılmasıdır (Bayraktar, 2011: 287).

1900'lü yılların başına gelindiğinde Trabzon-İran ticareti 30-40 yıl önceki seviyelerde olmasa da (Issawi, 2004: 192) 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 (FO, 1901: 6).

XX. yüzyıla girilirken ticari hareketliliğini bir şekilde muhafaza eden Trabzon'a en büyük darbeyi Birinci Dünya Savaşı vurmuş, savaş yıllarında Rusların hedef alanı olması dolayısıyla Trabzon Limanı tahrip olmuş,(Öksüz, 2006: 396) 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, İran-Erzurum- Trabzon yolunu köreltmiş ve böylece Trabzon, transit ticaretinde merkez olma konumunu geri dönülemeyecek bir biçimde yitirmiştir.

### **1. LİBERAL EKONOMİ MODELİ UYGULAMALARINDA TRABZON (1923-1932)**

Cumhuriyetin ilan edildiği 1923 yılı, Trabzon ekonomisinin kan kaybettiği bir döneme denk geliyordu. Çünkü Savaş, transit ticareti neredeyse bitirmiş, üstüne üstük 1924 yılında yapılan nüfus mübadelesiyle beraber Türkiye'de bulunan Rum azınlık, Lozan Antlaşması çerçevesinde Yunanistan'a gönderilmiş, dolayısıyla sermaye kaçıışı ve yetişmiş insan kaybı meydana gelmiştir. Ayrıca bu tarihten sonra ekonominin ağırlık merkezi Marmara Bölgesi'nde yoğunlaşmış bu da doğal olarak Trabzon ekonomisini olumsuz etkilemiştir. Bu durumun sonucu olarak Trabzon'un zengin ve Müslüman eşrafi İstanbul'a yerleşmeye başlamıştır.

Günden güne geriye giden Trabzon ekonomisini canlandırmak amacıyla harekete geçen Cumhuriyet Hükümeti, temelleri meşrutiyet dönemine dayanan bir projeyi raftan indirmiş ve Trabzon ile Erzurum arasında demiryolu inşa edilmesi için çalışmalara başlamıştır (İstikbal Gazetesi, 1 Nisan 1340/1924). Bu kapsamda ilk olarak işin yasal zemini oluşturulmuş ve 10 Nisan 1924 tarihinde TBMM'de Trabzon-Erzurum Demiryolları ile Trabzon Limanı Keşfiyat ve İhrazatının 1340 Senesi Zarfında İcrası hakkında 476 sayılı kanun çıkarılmıştır(İstikbal Gazetesi, 21 Nisan 1340/1924). Kanuna göre Trabzon ile Erzurum arasında demiryolu hattı kurulacak ve Trabzon'da yeni bir liman yapılacaktır. Fakat bu kanun, projenin maliyetinin yüksekliği nedeniyle bir türlü hayata geçirilememiştir (Öncü-Küçükoğlu, 2008: 146).

Bu durum üzerine Trabzon'da yaşanan hayal kırıklığını bir nebze olsun telafi etmek ve demiryolu inşa edilene kadar transit ticareti canlı tutmak amacıyla harekete geçen Hükümet, 1926 yılında Trabzon Ticaret ve Zahire Borsası (Başkaya, 2014: 94) ile 1930 yılında İskele mevkiinde transit antreposunu faaliyete sokmuş (Komisyon, 1933: 30) ayrıca transit yolunda kapsamlı bir inşa hareketine girişmiştir (Başkaya, 2014: 246). Söz konusu inşa faaliyeti özellikle 1931 sonrasında iyice artmış ve transit yolu, kamyonlarla sefer yapılabilecek hale getirilmiştir. Fakat tüm bu çabalara rağmen transit ticarete yaşanan düşüşün önüne geçilememiştir. Aşağıdaki tablo bu durumu çok daha iyi ortaya koymaktadır.

**Tablo 1: 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

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. (BCA, 030.10/65.433.4).

Modern bir liman ve onu iç bölgelere bağlayacak demiryolu bağlantısı olmadığı için sadece sınırlı bir ihraç merkezi olarak kalan, uluslararası ticaretteki kilit nokta olma özelliğini böylece yitiren Trabzon Limanı artık sadece fındık, tütün, yumurta, fasulye, sadeyağ gibi yerel ürünler veya Doğu Anadolu Bölgesi'nden şehre gelen canlı hayvanların ihraç edildiği bir iskele görünümü kazanmıştır. Burada belirtilen ürünler arasında Trabzon ekonomisini ayakta tutan ve şehrin en önemli gelir kaynağını oluşturan ürün hiç şüphesiz fındıktı. Trabzon'un ihraç ettiği en temel ürün olan fındık, kabuklu ve iç olarak her çuvalda 80 kilo olmak üzere başta Amerika, Triyeste, Londra, Marsilya ve Hamburg'a satılıyordu (TTS, 1926: 545). İlk yükleme genelde Ağustos ayı başında çeşitli törenler eşliğinde yapılır, (İstikbal 10 Ağustos 1339/1923) 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.

Cumhuriyetin ilk yıllarında fındık ve yukarıda ifade edilen diğer 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 böylece ortadan kaldırmışlardır. Dönemin liberal ekonomi rüzgârını da arkasına alan bu milli şirketlerden ilki 8 Ocak 1925 tarihinde 160.000 Lira sermaye ile

kurulan Trabzon Elektrik Türk Anonim Şirketidir (BCA, 030.18.1.1./13.26.10). Şirket, Akçaabat'ın Visera Köyü'nde kurduğu ve günümüz hidroelektrik santrallerine oranla çevreye zarar vermeden elde ettiği elektrik enerjisi sayesinde 1929 yılında Trabzon kenti elektrikle aydınlanmaya başlamıştır (Komisyon, 1933: 53). Trabzon Elektrik Türk Anonim Şirketi, adı altında kurulan ve Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon ekonomisinin yüz akı olarak nitelendirilebilecek bu şirket, kurulduğu günden bu yana mâli konularda büyük sıkıntılar yaşamıştır. Özellikle ilk yıllarında büyük bir borç yükü altına giren şirket zamanla yüklü borçlarını ödemekte zorlanmış ve 1944 yılında Trabzon Belediyesi'ne devredilmiştir (TBMZ, 1944).

**Tablo 2: Cumhuriyetin İlk Yıllarında Trabzon'daki Fındık Tüccarları**

Hacı İbrahimzade Biraderler	Barutçuzade Hacı Ahmed ve Eczacı Mehmed
Cezmi İhsan Murat ve Şürekâsı	Hacı Dervişzade Hüseyin Ruhi ve Nazım
Kıralızade Hasan Tahsin ve mahtumu	Çilingirzade Halim
Hacı İzzetzade Hüseyin ve şeriki Temel,	Hacı Hamdizade Biraderler
Hacı Mahmud Ağazade Hacı Seyyid	Yunuszade Şefik
Kırzade Şevki ve Şürekâsı	Sadıkzade Biraderler
Serdarzade Hacı Salih	Hacı Ali Hafizzade Mehmed
Nemlizade Selahaddin ve Ahmed Remzi	Subaşızade Mahdumları
Kâtipzade Feyzi Kaptan	Kasımzade Biraderler
Çulhazade Hacı Kadri	Hacı Haşımzade Hacı Abdullah
Hasan Yazıcızade Abdullah ve mahtumları	İskenderzade Osman
Hamzazade Ali	Hacı Ali Hafizzade 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.

Liberal ekonomi modelinin uygulandığı ve henüz 1929 krizinin yaşanmadığı günlerde kurulan şirketlerden biri de Trabzon Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi'dir. Trabzon Limanı'nda tahmil ve tahliye işlerini düzene koyma 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 (Yeniyol Gazetesi, 4 Ağustos 1341/1925). Bakanlar Kurulunun 30 Eylül 1925 tarihli ve 2615 sayılı kararı ile onaylanan şirketin kurucuları Pirinçizade Zekeriya, Müderriszade Süleyman Şahabeddin, Levendzade Faik, Aliyazıcızade Arslan, Arapoğlu Hacı Ahmet, Murathanzade Bahri, Ali Çavuş oğlu Nuri ve Hacı Kamiloğlu Hasan Efendilerdir (BCA, 030.18.01/ 016.64.10.01). 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 (Yeniyol Gazetesi, 29 Teşrin-i Evvel 1341/1925). 50 bin lira

sermaye ile teşkil olunan şirketin, kuruluş amacı, idari kadrosu ve açık adresi aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

**Tablo 3: Trabzon Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi**

Şirketin İsmi	Trabzon Liman İşleri İnhisarı 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:** Cumhuriyet Odabaşıoğlu, **Trabzon 1869-1933 Yılları Yaşantısı**, s.116-117

1925 yılında kurulan Liman Şirketi, ilk yıllarında gayet başarılı bir şekilde idare edilmekle birlikte 1929 ekonomik krizi sonrası mâli sorunlar yaşamaya başlamış, 1937 yılında Denizbank'a devredilmiştir (Halk Gazetesi, 17 Ağustos 1937).

Devletçi ekonomi modeline geçildiği sırada özel teşebbüs tarafından Trabzon'da ortaya konulan eserlerden biri de balık yağı fabrikasıydı. Adı geçen fabrikada hammadde olarak kullanılan yunus balığı ve yunus balığı avcılığı, Trabzon'un eski sanatları arasında mühim bir mevki işgal ediyordu. Karadeniz sahilinde en ziyade Sürmene, Rize, Yozgat ve Giresun'un bir kısım mıntıklarında yaşayan bu sanat, Birinci Dünya Savaşı'ndan evvel 2000 kişilik bir balıkçı kitlesinin geçim kaynağını teşkil ediyordu. Zira balıkçılar avladıkları balıkların yağını çıkararak satar ve bu şekilde kazanç elde ederlerdi. Fakat Yunus balığından geleneksel yöntemlerle elde edilen yağlar hem randıman hem de kalite olarak düşük seviyedeydi (Mahir, 1932: 9). 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 (Komisyon, 1933: 62-67).

Trabzon'un Değirmendere mevkiinde kurulan 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 kolu haline gelmiştir. (Komisyon, 1933: 62-67)

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 (Doğu Gazetesi, 18 Şubat 1938). 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 (Halk Gazetesi, 8 Aralık 1948).

“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”.

1923 sonrasında Trabzon'da faaliyet gösteren diğer şirketler aşağıdaki tablo 4'te gösterilmiştir. Tabloda belirtilen fabrika ve şirketler dışında Trabzon'da “*milli iktisat*” düşüncesinin birer ürünü olan ve tamamen yerli sermayeye dayalı bankalar da kurulmuştur. Esasen 1923 yılında Trabzon'da Osmanlı ve Ziraat Bankaları faaliyet gösteriyordu. Bunlardan Osmanlı Bankası, bilhassa 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 işlemlerin oldukça uzun ve yorucu oluşu tüccarları canından bezdiriyordu (İstikbal Gazetesi 3 Temmuz 1337/1922).

Osmanlı ve Ziraat Bankalarının şehrin ticari yükünü çekmekte zorlandığını gören Hükümet, Trabzon'dan gelen talepler karşısında İş Bankası'nın Trabzon'da şube açmasını sağlamıştır. Bu kapsamda 1928 yılında İş Bankası,(Sayıl, 2004: 21-22) Trabzon'da faaliyete geçmiş fakat bu konuda yaşanan boşluk giderilememiştir. Bunun üzerine bir araya gelen Trabzonlular 1927 yılında Trabzon ve Karadeniz Bankaları adı altında iki yerli banka vücuda getirmişlerdir. Trabzon'daki banka ihtiyacını karşılamak, piyasada görülen kredi darlığını gidermek ve böylece yavaştan başlayarak yerleşmek ve yükselmek üzere müteşebbis birkaç Trabzonlu iş adamının bir araya gelerek kurduğu bu bankalar, şu şekilde ortaya çıkmıştır: sayıları 40-50'yi bulan ortaklar, ilk olarak kendi aralarında hususi mahiyette bir anlaşma yaparak her ortağın muayyen vadelerde ve gittikçe artmak üzere vereceği taksitlerle ilk sermayelerini oluşturdu ve ondan sonra resmen teşekkül etmeyi kararlaştırdılar. Bu girişime zamanla diğer tüccar grupları da dâhil olmuş Karadeniz ve Trabzon Bankaları bu suretle ortaya çıkmıştır (Komisyon, 1933: 57-58). İlk yıllarında gittikçe büyüyerek sermayelerini artıran bu bankalar, (BCA,

490.01/1453.21.1) 1929 krizinden olumsuz etkilenmiş ve bu iki banka belli bir müddet şirket adı altında faaliyet gösterse de 1930'ların ortalarından itibaren tamamen ortadan kalkmıştır.

**Tablo 4: 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.Hoştraş 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.Hoştraş ve Şürekâsı
Anadolu Ticaret Ecnebi Anonim Şirketi	Meslanzade Cemaleddin Bey
Union Harik ve Hayat Sigorta Şirketi	J.J.Hoştraş ve Şürekâsı
Kontvar Maritime ve Sigorta Şirketi	J.J.Hoştraş ve Şürekâsı
Fidelini Marikos Amerikan Sigorta Şirketi	Nemlizade Mahdumları

**Kaynak:** Trabzon Vilayeti'ne Ait Malumat-ı İktisadiye..., s.175.

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 edemsek de 50-60 bin lira civarında bir sermayeye sahip olduğunu söyleyebiliriz. (Koraltan, 1939: 50) Nemlizade Kaptan Bey Müessesesi olarak kayıtlara geçen ve 2 yıl gibi kısa bir süre aktif halde bulunan (Bal, İlkhber Gazetesi 4 Kasım 2012), bu bankanın ne zaman kurulup nasıl kapandığı ile ilgili bir belge ve bilgiye rastlanmamıştır.

## 2. 1929 KRİZİ ve DEVLETÇİ MODELİN TRABZON'A YANSIMASI

Tarihe 1929 buhranı olarak tarihe geçen ve Amerikan Borsasının çöküşüyle başlayan kriz sonrası 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 5: 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



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, güçlükle mal alınıp mal satılan bir görünüm arz etmeye başlamıştı.

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 (Peker, 1945: 31). 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 tespitemiz doğrulamaktadır.

**Tablo 6: 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 Gazetesi, 3 Eylül 1931**

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. (Komisyon, 1933: 8)

1929 krizi sonrasında devletçi modele geçiş yaparak zihniyet değiştiren Türk ekonomisi, krizin en fazla etkilediği kesim olan çiftçi ve köylüyü korumak amacıyla bazı refleksler geliştirmiştir. Bu reflekslerden en dikkat çeken kişisel kazançtan daha çok toplumun menfaatlerini ön planda tutan kooperatifçi anlayışın kabul görmesidir. Bu dönemde Trabzon'da da yaygınlaşan kooperatifler Ziraat Bankası'nın gözetimi altında olmakla bir nevi devlet denetiminde faaliyet gösteriyordu. Bu kapsamda 1931 yılının Ekim ayında Trabzon'da 15 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 (Kooperatifçilik, 1931: 63). 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 (Cudi, 1932: 5-7). 1932 yılı itibarıyla Trabzon'da bulunan Zirai Kredi Kooperatifleri ve bunların kuruldukları tarih, sermaye ve ortak sayıları Tablo 7'de verilmiştir.

**Tablo 7: 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)

Tablo 7'de verilenler dışında Trabzon'da teşkil edilen en kapsamlı kooperatif 1938 yılında kurulan Fındık Tarım Satış Kooperatifidir (Halk Gazetesi, 2 Temmuz 1938). Özellikle ilk birkaç yılda fındık üreticisine sahip çıkarak onu araçların elinden kurtaran kooperatif, İkinci Dünya Savaşı yıllarında uyguladığı yanlış politikalar sonucunda adeta kendi kendini bitirmiş ve piyasalardan silinmiştir.

Türkiye'de devletçilik prensibinin uygulandığı 1930'lu yıllar boyunca bu prensibin taşradaki en önemli uzantısı Umum Müfettişliklerdi. Bulunduğu bölgenin idari, adli, içtimai her türlü sorunuyla ilgilenen bu müfettişliklerin bir görevi de, kurulduğu mntıkların iktisaden yükselmesini sağlamaktı. Bu müfettişliklerden biri olan ve 1935 yılında teşkil edilen Üçüncü Umum Müfettişliğin içinde yer alan vilayetlerden biri de Trabzon'du (T.C. Resmi Gazete, 11 Eylül 1935).Bu kapsamda Trabzon'un gündend güne geriye giden ekonomisini masaya yatıran Umum Müfettiş Tahsin Uzer, ilk olarak Trabzon-İran yolunun tamiri, Trabzon Limanı'nın yapımı, gibi meseleleri gündemine almıştır. Transit yolunun inşasına büyük önem veren Uzer, enerjik kişiliğiyle Ankara nezdinde yolun tamir masraflarının temini için büyük bir çaba harcamıştır. Neticede 1937

yılı Haziran ayında Devlet Demir Yolları'nın denetiminde transit yolunda kamyon ve otobüslerle nakliyata başlanmıştır (Yeniyol Gazetesi, 22 Haziran 1937).

Umum Müfettiş Tahsin Uzer'in gayretiyle 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 anlaşmadan 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 edilmiştir (BCA, 030.18.01.02./82.3.6). Görüldüğü üzere oldukça büyük paralar sarf edilerek tamir edilen ve ekonomik manada bölgenin çehresini değiştireceği düşünülen bu projeden beklenen verim elde edilememiştir. Aynı durum Trabzon Limanı'nın tamiri hususunda da yaşanmış ve liman inşaatı İkinci Dünya Savaşı'nın araya girmesiyle ertelenmiştir.

### 3.İKİNCİ DÜNYA SAVAŞI YILLARINDAN ÇOK PARTİLİ DÖNEME TRABZON EKONOMİSİ

1929 buhranının etkilerini yeni yeni üzerinden atmaya başlayan Türk ekonomisi, 1939 yılında patlak veren II. Dünya Savaşı sebebiyle bir kez daha olağanüstü bir sürece girmiştir. Gerçi Türkiye savaşa fiilen girmemişti fakat savaş yılları boyunca ülke, esas olarak savaş ekonomisi 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(Sönmez, 2011: 604).

Türk Ekonomisinde yaşanan bu olumsuz gelişmeler doğal olarak Trabzon'u da derinden etkilemiştir. Üstüne üstlük 1939 yılında Sivas-Erzurum demiryolu hattının açılmasının ardından (Erzurum Gazetesi, 20 Birinci Teşrin 1939) Doğu Anadolu'nun iskelesi olma özelliğini de kaydeden Trabzon Limanı, iyice atıl hale düşmüştü. Ayrıca modern bir limana ve iç bölgelerle bağlantı kurabilecek demiryolu ağına sahip olmayışı nedeniyle savaş yıllarında büyük sıkıntılar çekilen Trabzon kentinde halk, 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. Trabzon şehrinde savaş yılları boyunca ekmek karneyle dağıtılmaya başlanmış, manifatura ve bez bulamayan Trabzonlular cenazelerini dahi kefenleyememiştir. Şehirde karaborsa, vurgun, dilencilik, hayat pahalılığı, açlık ve sefalet gündelik hayatın parçası haline gelmiştir (Başkaya, 2014: 352-380).

Yine savaş nedeniyle daha önce Üçüncü Umum Müfettişlik döneminde ortaya atılan ve Trabzon'u düşüğü durumdan kurtaracak liman, demiryolu, gübre fabrikası, Trabzon Fuarı, soğuk hava deposu ve et kombinasyonu gibi projeler de rafa kaldırılmıştır.

İkinci Dünya Savaşı şehrin yegâne gelir kapısı olan ürünlerin ihracatını da sekteye uğratmıştı. Zira 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 (Halk Gazetesi, 29 Ekim 1943). Burada verilen rakamları önceki yıllarla kıyasladığımızda, ihracatta yaşanan keskin düşüşün boyutları daha iyi anlaşılacaktır. Zira adı geçen 5 yıllık süreçte ihracattan 15 milyon liralık gelir elde edildiğine göre, bu rakam 5'e bölüldüğünde senede 3 milyon liralık kazanç sağlandığı ortaya çıkmaktadır. Oysa 1933 yılında Trabzon Limanı'ndan 5 milyon liralık ihracat faaliyeti gerçekleştirilmişti (Komisyon, 1933: 6-9). Yani 1933 yılında 5 milyon olan ihracat rakamı, savaş nedeniyle 3 milyona inmişti.

1945 yılında İkinci Dünya Savaşı'nın sona ermesiyle birlikte 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 geçirilmiş, (Başkaya, 2014: 413-440) çimento fabrikası ve Halk Bankası gibi yatırımlar da tartışılmaya başlanmıştır. Bu yatırımları 1950 seçimlerine yetiştirmek isteyen CHP Hükümeti Trabzon'u adeta şantiyeye çevirmiştir. Bu yatırımlar arasında en dikkat çeken 8 Temmuz 1946 günü temeli atılan yeni Trabzon Limanı inşaatıydı. (Trabzon Gazetesi, 8 Temmuz 1946) Zira İmparatorluk yıllarından bu tarafa birçok kez gündeme gelen hatta 1924 yılında hakkında kanun dahi çıkarılan modern Trabzon Limanı projesi nihayet gerçekleşmiş ve yapılan törenin ardından liman inşaatına başlanmıştır (Yeni Yol Gazetesi, 10 Temmuz 1946). İnşaatın ilk birkaç yıl oldukça yavaş bir şekilde ilerlemesi tepki toplasa da 1949 yılı sonrası çalışmalar hızlanmış ve 1954 yılında Trabzon, modern bir limana kavuşmuştur.

### DEĞERLENDİRME ve SONUÇ

Trabzon ekonomisi, cumhuriyetin ilan edildiği 1923 yılında XIX. yüzyılın ortalarından itibaren sahip olduğu canlılığı yitirmiş, yeni plan ve projelere muhtaç durumdaydı. Trabzon'un bu durumuna kayıtsız kalmayan merkezi hükümet, 1924 yılında liman ve demiryolunun yapımı konusunda kanun çıkarmış fakat o günün bütçe imkânları böylesi bir projenin hayata geçmesini engellemiştir. İlerleyen yıllarda elektrik şirketi ve liman şirketi, Trabzon ve Karadeniz Bankaları gibi liberal anlayışla ortaya konulan bazı eserlere rağmen Trabzon ekonomisindeki kötüye gidişin önüne geçilememiştir.

1929 krizinden en fazla etkilenen vilayetlerden biri olan Trabzon'da krizin etkilerini hafifletmek amacıyla devlet desteğiyle kooperatifler kurulmuştur. Bu kooperatiflerin birçoğu kötü yönetimleri ve mali sorunları nedeniyle uzun süre hayatta kalamamıştır.

1935 yılında Üçüncü Umum Müfettişliğin kurulması ve Tahsin Uzer'in müfettişliği dönemindeki kısa süreli canlanma, 1939 yılında patlak veren II Dünya Savaşı nedeniyle ortadan kalkmış ve Trabzon, acı ve sıkıntılarla dolu 5 yıllık bir döneme geçirmiştir. Bunlara ek olarak 1939 yılında Sivas-Erzurum tren hattının faaliyete geçişi, Trabzon'un iç bölgelerle arasındaki ticari bağı koparmıştır. Böylece Trabzon piyasası, fındık, tütün, yumurta, fasulye, tereyağı gibi yerelde üretilen ürünlerden gelecek gelire mahkûm kalmıştır. 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 piyasasının, genel olarak dışa bağımlı yapısı devam etmiştir.

İkinci Dünya Savaşı'nın sona ermesiyle Türkiye'de çok partili hayata geçilmiş, iktidara alternatif bir partinin ortaya çıkışı, CHP Hükûmeti'nin daha önce yapmayı planladığı yatırımları da gündemine almasına neden olmuştur. Bu kapsamda 1946 sonrasında, havaalanı, TEKEL, liman inşaatı, Karayolları Bölge Müdürlüğü, kiremit fabrikası gibi yatırımlar hayata geçirilmiştir. Yukarıda zikredilen yatırımlar içerisinde 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, transit ticaret çoktan başka mecralara kaymıştı.

Neticede 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, Cumhuriyetin ilk yıllarında bu hareketliliği kaybetmiştir.

#### **KAYNAKÇA**

*Arşiv Belgeleri, Zabıt ve Süreli Yayınlar*

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA)

030.01./39.233.11.9

030.18.1.1./13.26.10

030.18.01.02./82.3.6

030.10/65.433.4

490.01/1453.21.1

030.18.01/ 016.64.10.01

030.10/166.155.5.2

TBMZ: Trabzon Belediye Meclisi Tutanakları, 1944.

FO: "Foreign Office, Diplomatic and Consular Reports", Report on the Trade of the Vilayets of Trebizond and Sivas for the Year 1900, London, 1901.

TTS: Türk Ticaret Salnamesi, Birinci Sene, 1340-1341, İstanbul, 1341.

Doğu Gazetesi

Erzurum Gazetesi

Halk Gazetesi

İstikbal Gazetesi

Reklam Gazetesi

Trabzon Gazetesi

T.C. Resmi Gazete

Yeniyol Gazetesi

*Kitap ve Makaleler*

Bal, Mehmet Akif (2012), "Trabzon'dan Dünyaya Açılan Bir Uluslararası Aile: Nemlizedeler", *İlkhaber Gazetesi*, 4 Kasım 2012.

Başkaya, Muzaffer (2014), *Cumhuriyetin İlk Yıllarında Trabzon'da Ekonomik Hayat (1923-1950)*, KTÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, Trabzon.

Bayraktar, Kaya (2011), "Arkeolog, Bankacı, Casus, Sefir: Austen Henry Layard ve Osmanlı Coğrafyası", *Cumhuriyet Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 12(1), 281-302.

Cudi, Osman (1932), "Trabzon'da Kredi Kooperatifleri", *Akın Mecmuası*, (9), Trabzon: İstikbal Matbaası, 1 Ağustos 1932, 5-7.

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

Issawi, Charles (1988), "Tebriiz-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.

Kaleli, Hüseyin (2003), "19. Yüzyılda İran Transit Ticaret Yolu İçin Osmanlı-Rus Rekabeti", *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (9), 1-19.

Komisyon, (1926), Trabzon Vilayeti'ne Ait Malumat-ı İktisadiye ve İhsaiye, Trabzon Mıntkası Ticaret Müdiriyeti'nin Ticaret Raporu, *Ticaret Vekâleti Mecmuası*, (9), İstanbul: Öğüt Matbaası

\_\_\_\_\_ (1931), *Kooperatifçilik*, İstanbul: Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi Yayınları.

\_\_\_\_\_,(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.

Koraltan, Refik (1939), "Refik Koraltan Tarafından 1939 Yılında Dâhiliye Vekâleti'ne Yazılan Rapor", *Yayınlanmamış Rapor*, Trabzon 1939.

Kütükoğlu, Mübühâ S.(1988), "XIX Yüzyılda Trabzon Ticareti", Ondokuz Mayıs Eğitim Fakültesi, *Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Tarihi Bildirileri (13-17 Ekim 1986)*, 97-131.

Mahir, Hakkı (1932), "Balıyağcılığımız ve İnkışafı Çareleri", *Akın Mecmuası*, (10), 9-11.

Odabaşoğlu, Cumhur (tarihsiz), Trabzon 1869-1933 Yılları Yaşantısı, İlk-San Matbaası, Ankara.

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, Trabzon: Türk Ocağı Trabzon Şubesi Yayınları, 396.

Öncü, Ali Servet ve Küçükkuşurlu, Murat, (2008), "Trabzon-Erzurum Demiryoluna Dair Unutulan Bir Kanun", *Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi*, Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, 4(7), 146.

Peker, Kemal (1945), *İşte İktisadi Trabzon ve Fındık*, Giresun: Yeşil Giresun Matbaası.

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.

Sayıl, Mustafa Kemal (2004), *Bir İş Bankası'nın Öyküsü*, İstanbul: Kardeşler Matbaası

Sönmez, Şinasi(2011), "İkinci Dünya Savaşı'nda Türk Hükümetlerinin Temel Gıda Maddelerinin Temini Konusunda Aldığı Tedbirler" *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, (47), 604.

Tekindağ, M.C. Şehabettin (1974), "Trabzon", *İA*, XII (1), İstanbul: MEB Yayınevi,456-469.

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, Trabzon: Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları,72-74.

Tozlu, Selahattin (2002), "Trabzon-Erzurum-Tebriz Yolu (XIX. Yüzyılda Sosyal ve Ekonomik Bakımdan Bir İnceleme)", *Türkler*, 14, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 482.

\_\_\_\_\_ (2002), "19. Yüzyılda Sosyo- Ekonomik Bakımından Trabzon Limanı" *Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu 3-5 Mayıs 2001*, 1, Trabzon: Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, 381-385.

Yılmaz, Özgür (2009), "Karadeniz'in Uluslararası Ticarete Açılması", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 2(7), İlkbahar, 369.