HISTORY STUDIES
INTERNATIONAL JOURNAL OF HISTORY

ISSN: 1309 4173 (Online) 1309 - 4688 (Print)
Volume 5 Issue 3 p. 21-35, May 2013

Trabzon Limanı İnşası

The Construction of the Port of Trabzon

Yrd. Doç. Dr. Yaşar Baytal
Yıldırım Beyazıt Üniversitesi- Ankara

Öz: *Bu çalışmada Trabzon modern limanının inşası ele alınmış ve bütün zorluklara rağmen Trabzon'un modern limana kavuşmasının bölge ve ülke ekonomisine birçok avantajlar sağladığı tespit edilmiştir. Makalede bu limanın proje aşamasından inşaat aşamasına kadar geçen süreçte yapılan çalışmalar hakkında detaylı bilgiler verilmiştir. Yine proje aşamasından inşaat aşamasına kadar geçen süreçte karşılaşılan zorluklar ve meydana gelen aksamaların nedenlerinden detaylı olarak bahsedilmiştir. Liman inşası için gerekli malzemelerin taşınması ve bu süreçte yaşanan sıkıntılardan bahsedilerek inşaatın her aşaması resmi verilerle açıklanmaya çalışılmıştır. Liman inşası için alınan teklifler, çıkarılan kanun ve kararnamelere yer verilerek konunun resmi boyutu irdelenmiştir. Trabzon Limanı ve aynı dönemde inşa edilen diğer limanların maliyetlerinden bahsedilerek maliyet karşılaştırılması yapılmıştır.*

Key Words: *Black Sea, Port of Trabzon, Ministry of Public Works*

Abstract: *This study examines the construction of the modern Port of Trabzon and indicates contributions of the port to the improvement of economy in Trabzon and Turkey. The article provides detailed information about port construction from the project stage to construction stage along with the obstacles in the project stage and the causes of these obstacles. The article further traces the construction process through official data as well as the transportation of materials for the construction and the troubles encountered in this process. Offers taken for the construction of the port and decrees issued about the project have been covered with details to show official dimension of the issue. This study also has explained and compared the costs of the Port of Trabzon and other ports constructed in the same period.*

Anahtar Kelimeler: *Karadeniz, Trabzon Limanı, Nafia Vekâleti*

Giriş

"Trabzon Tarihi" adlı kitabın yazarı olan Şakir Şevket, 1878 yılında yayımladığı eserinde; "Şimdi de ahalimizin eğerçi birçoğu deniz ahz ü i'tâsıyla meşgul iseler de Trabzon'un şiddetle muhtaç olduğu bir liman ve birkaç muntazam iskele yapılmadıkça ticaret-i bahriyemizi derece-yi matlûbeye vardırmak kabil olamaz"[1] diyerek Trabzon ekonomisinin büyük oranda deniz ticaretiyle bağlantılı olduğunu vurgulamıştır. Şakir Şevket, bu tespitlerinde haksız sayılmaz. Çünkü tarihi metinlerin çoğunda Karadeniz ve çevresi anlatılırken, Trabzon'un ticari hayatına ayrıca yer verilmiştir. Bu anlamda Trabzon'dan bahsedilince de buradaki iskele/liman hep ön planda yer almış; Trabzon'un bir liman şehri olduğu sürekli vurgulanmıştır[2].

[1] Şakir Şevket, *Trabzon Tarihi,* C: 1, (İstanbul: Ümran Matbaası 1294/1878), 28; Ayrıca bkz. Şakir Şevket, *Trabzon Tarihi,* Hazırlayan: İsmail Hacıfettahoğlu, (Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, 2001), 55.

[2] Necmettin Aygün, *Onsekizinci Yüzyılda Trabzon'da Ticaret,* (İstanbul: Serander Yayınları, 2005), 128-129.

Trabzon, bulunduğu coğrafi konumundan dolayı ilk çağlardan itibaren ticari cazibe merkezi olmuştur. Orta Asya ve Hindistan'dan gelen malların büyük kısmı Trabzon üzerinden İstanbul'a hatta Avrupa'ya ulaşmaktaydı. Trabzon'un yıllarca süren bu ticari canlılığı Avrupalıların da dikkatini çekmişti[3]. Özellikle Trabzon-İran hattındaki hareketlilik, Avrupalı tüccarları buraya yöneltmişti. Avrupalı tüccarların buraya yönelmesi ticari canlılığı beraberinde getirdiği gibi bir takım istek ve beklentilerinde karşılanması gerekmekteydi. Bu anlamda Avrupalılar, Osmanlı devlet yetkililerine başvurarak limanda iskele, ambar, gümrük binası, tacirler için han, telgraf odası gibi temel yapıların oluşturulmasını istemişlerdi. Ancak bu isteklerin karşılanması ve bu yapıların inşa edilmesi uzun zaman alacaktır.

Trabzon, engebeli arazisinden dolayı pek fazla ticari emtiası olmamasına rağmen, dışa açılan önemli transit noktası olması yanında iç ticaretin de bağlantı noktası konumundaydı. Osmanlı devletinin iaşe politikasına binaen İstanbul'da toplanan her çeşit mal Trabzon İskelesi ve çoğunlukla Trabzon tüccar ve gemicileri vasıtasıyla Trabzon, Giresun, Gümüşhane, Rize, Hopa, Batum taraflarına ve Doğu Anadolu'ya ulaşma imkânına sahip olmuştur[4]**.** Bu anlamda Trabzon doğudaki Kars'tan, güneydeki Diyarbakır ve Malatya'ya, batıdaki Tokat'a kadar Karadeniz'in güney doğusunda yer alan tüm yerleşim yerleri için doğal bir merkez konumundaydı[5].

Buharlı gemilerin Osmanlı karasularına girmesi, devletler arası deniz ticaretinin daha kolay yapılmasını sağlamıştır. Bu gemiler sayesinde Trabzon limanı ile Avrupa'nın önemli limanları arasında bağlantılar daha kolay ve daha hızlı gerçekleşmiş oldu. Buharlı gemi taşımacılığına Kırım Savaşı öncesinde İngiliz, Avusturya ve Osmanlı şirketleri hâkimken, savaşın hemen sonrasında Rus ve Fransız bandıralı gemiler de bu taşımacılığa dahil olmuşlardı. 1860'lardan sonra Avusturya'nın *Lloyd*, Fransızların *Messageries*, Rusların *Black Sea Company* ve Osmanlıların *Osmaniye* şirketleri, buharlı gemi taşımacılığında lider konumundaydılar. Bu şirketler her hafta düzenli seferlerle Trabzon'a uğruyorlardı[6].

1869 yılında Süveyş Kanalının açılması ile Trabzon Limanındaki transit ticaretin bir bölümü Basra-Kirmanşah-Tahran yoluna kaymıştır. Bu durumun nedenleri arasında; Rusya'nın Gürcistan üzerinden yeni bir transit yolunu devreye sokması ve 1877-1978 tarihleri arasında yapılan Osmanlı-Rus Harbinin getirmiş olduğu olumsuzluklar gösterilebilir. Bu nedenle 19.yüzyılın sonlarında Trabzon limanındaki ticaret büyük oranda Rusya ve Akdeniz'e kaymıştır. Diğer yandan Trabzon limanı ile başta İran ile bağlantıyı sağlayan yolların iyileştirilmemesi ve Sivas-Erzurum demiryolunun açılması nedeniyle Trabzon'un ticari cazibesi büyük oranda kaybolmuştur[7].

I)Cumhuriyet'ten Önce Trabzon Limanı ve İmtiyaz Şartnamesi

18. yüzyıl Trabzon tarihi ile ilgili kayıtlarda farklı adlarla anılan birçok liman bulunmaktadır. Bunlar arasında; Çömlekçi Limanı, Kemerkaya Limanı ve Gümrükçü İskelesi Trabzon ticari hayatında oldukça önemliydi. Çalışmamıza konu olan Çömlekçi Limanı, büyük

[3] Abdullah Günel, "Trabzon'da Tren ve Liman", *İnan,* S: 14-15, (Trabzon: İkinciteşrin 1944), 7; Murat Baskıcı, "XIX. Yüzyılda Trabzon Limanı: Yükseliş ve Gerileyiş", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi,* C: 67, S: 3, (2012), 52; Aygün, age, 2-3.

[4] Aygün, age, 2-3.

[5] Özgür Yılmaz, "Karadeniz'in Uluslararası Ticarete Açılması ve Trabzon", *Uluslar arası Sosyal Araştırmalar Dergisi,* C: 2, S: 7, (İlkbahar 2009), 370.

[6] Yılmaz, agm, 376.

[7] Said Bilal Çakırolu, *Tarihi Ekonomik Sosyal Yönleriyle Trabzon*, (Ankara: Türkiye Sanayi ve Ticaret Odaları Matbaası, 1964), 27-28; Günel, agm, 8.

gemilerin limana yanaşarak mallarını yükleme ve boşaltmasına uygun değildi. Bu nedenle büyük gemilerle gelen emtia ve eşya, kiralanan kayıklar vasıtasıyla karaya çıkarılmaktaydı.

Osmanlı dönemi tarihçilerinden Şakir Şevket, Trabzon Tarihi adlı eserinde bu durumu şu şekilde anlatmaktadır: "İstanbul'dan bu tarafla hareket eden vapur ve sefâin-i sâire Sinob Limanı'nı geçtikten sonra bir furtuna zuhûrunda Trabzon'a kadar ümid ettiği iki liman vardır ki birisi Vona diğeri Polâthane limanlarıdır. Vona Limanı vapur veyahud gemiyi hava açımına kadar mümkün mertebe barındırabilir ise de orası ahz ü i'tâ mahalli olmadığından bunlar orada bir iş göremeyib bir hâlde Polathâne veyâhud Trabzon Limanı'nı arzu edeceklerinden Trabzon'a gelüb yük çıkartmağa veyâhud başka işlerine mübâşeret etdikleri sırada bir furtuna peydâ olursa bu liman kumluk olduğundan binikiyüzyetmişdokuz tarihinde Değirmendere'sinde karaya düşen Fransız vapuru gibi demir tutdurmak mümkün olamayacağı ve Polâthane limanında her ne kadar büyük dalgalar eksik değil ise de orada demir tutdurulmakda olduğu cihetle çâr-na-çâr Pulâthane Limanı'na kaçarak burası Trabzon'a berren iki-üç saat mesâfelik bir mahal olmağla şu kurbiyet münâsebetiyle alacağı veyâhûd vireceği yük ve yolcu işlerini oraca tesviye çâresine bakar"[8].

19. yüzyılda dahi Trabzon'da gemilerin demirleyeceği bir limanın olmaması veya mevcut limanın kumla dolu olması nedeniyle İstanbul'dan gemi ile gelen mühimmatın Trabzon'a iki-üç saatlik mesafede olan Polâthane Limanına indirilmek zorundaydı. Buradan ise yük ve yolcular, kiralanan teknelerle vasıtasıyla tekrar Trabzon'a aktarılmaktaydı. Mavnacılar olarak isimlendirilen bu tekne sahiplerinin taşıma işini kendi koydukları kurallara ve kendi isteklerine göre yapmaları da ayrı bir sorundu. Mavnacılar, liman hizmetlerinde sürat emniyet ve birliğin sağlanması yönünde en büyük engeli oluşturuyordu. Bu engelin ortadan kaldırılması ancak 1925 yılında Trabzon Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi'nin kurulmasıyla sağlanabilmiştir[9].

19.yüzyılın başlarından itibaren İran transit yolunun bitim noktasında yer alan Trabzon'un ticari öneminin artmasıyla liman ile ilgili çalışmalara da hız verilmiştir. Trabzon ve diğer önemli yerlere yapılması düşünülen limanlarla ilgili sunulan layihalar, Osmanlı idarecilerinin de bu konuya önem verdiğini açıkça göstermektedir. II. Abdülhamid'in Nafia Nazırı Hasan Fehmi Paşa, 1879 yılında Başvekalet makamına sunduğu takriri ile ona ekli Anadolu'da İmalatı Emaniyye'ye dair layihanın Trabzon ile ilgili bölümünde: "Trabzon Karantina kayasının nihayetinden bed'-ile şarka doğru on iki metre ûmk bulununcaya değin ya'nî sekiz yüz metre tûlünde telâtum-ı deyâyı kesecek sûrette bir sed inşâsı ve bir de El-ûse kayasından bed'-ile sedde nisbetle amûden temdîd olunmak ve Mösyö Dösuya yaptırılan Lâyihada gösterildiği vechile on metre ûmk bulununcaya kadar ya'nî iki yüz metre mesâfeye kadar inşâ olunmak ve katı'-ul-emvâc makamında bulunmak üzere beş yüz metre tûlünde bir rıhtım inşâsı lâzımdır ve şu rıhtım yolcu ve eşyâ tahmîline dahî vâsıta olur". Denilerek, limanlara yapılacak masraflarla ilgili tahmini rakamlar yer almıştır. Bu anlamda layihada, Trabzon limanı ile ilgili olarak sed ve rıhtım için 434.782.60 lira dolaylarında bir masrafın gideceğine dair bilgilere yer verilmiştir.[10]. Aynı layihada Samsun Limanı için 260.869.56 lira, Sinop Limanı için 86.956.52 lira, Yumurtalık Limanı için 130.434.78 lira, Beyrut limanı için

[8] Şevket, age, 28-29.
[9] BCA (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi), Bakanlar Kurulu Kararları (1920-1928) , 030.18.1.1/ 16.64.11, 30.9.1925; Rahmi Çiçek, "Trabzon'da Milli İktisat Uygulamaları ve İktisadi Faaliyetlerin Gelişimi", *Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, C: 1, S: 1, (Ocak 2011), 168.
[10] Celal Dinçer, "Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık İşlerinde Hazırladığı Layiha", *Belgeler-Türk Tarih Belgeleri Dergisi,* C: V-VIII, S: 9-12 den Ayrıbasım, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1972), 184-185.

260.869.56 lira, Yafa Limanı için 173.913.04 lira masraf gideceğine dair bilgiler mevcuttur. Sunulan layihadan anladığımız kadarıyla amaç; Trabzon Limanının fiziki şartlarının düzeltilerek ithalat ve ihracatın yıllık 256 bin tondan daha yukarı seviyelere çıkarılmasını sağlamaktır[11].

Hasan Fehmi Paşa'nın girişimiyle başlatılan Trabzon Liman inşası çalışmaları, 1903 yılına kadar önemli aşama kaydetmesine rağmen, tamamlanamamıştır. Ancak bununla ilgili olarak, Osmanlı Devletinin son dönemlerine kadar liman inşasıyla ilgili çalışmalar güncelliğini her zaman korumuştur.

1908 yılından itibaren İttihat ve Terakki yönetimi döneminde milli ekonominin oluşturulmasına yönelik çabalar artmış, bunun sonucu olarak demiryolu, karayolu ve liman yapımına daha çok önem verilmiştir. İttihat ve Terakki döneminde liman inşasına dair ilk ve en önemli çalışmalarından biri, 1910 yılında Türkiye Milli Bankası'nın işletme imtiyazı esasına dayanan girişimdir. Osmanlı-İngiliz ortaklığına dayanan bu bankanın kuruluş yıllarındaki sermayesi, 1.100.000 Osmanlı Liraydı ve daha çok milli ticaret, sanayi ve madencilik konularında yatırım yapmak üzere kurulmuştu. İttihat ve Terakki'nin milli iktisat politikasının bir sonucu olarak kurulan bu banka, milli şirketler grubunda yer almaktaydı ve yatırımlarında limanlara öncelik vermişti[12]. Kırım Savaşından sonra Trabzon ve Samsun Limanlarının önemi daha da artmıştır. İttihat ve Terakki yönetimi, Trabzon limanın yalnız ticari değil, aynı zamanda stratejik bir öneme de sahip olduğunun farkındaydılar. Çünkü Anadolu'nun kapıları olan Karadeniz liman şehirleri, Orta ve Doğu Anadolu'yu bir birine bağlayacak ulaşım imkânına sahip olduğu gibi Balkan coğrafyası ve Tuna nehri havzasının Güney Karadeniz ile bağlantısını sağlaması bakımından da stratejik öneme sahipti. Ayrıca Kırım ve Kafkaslar ile ilişkilerin canlı tutulması için Karadeniz limanları tarihi ve özel öneme sahiptiler[13].

Bütün bu ticari ve stratejik önemi göz önüne alındığında Trabzon Limanı inşasıyla ilgili çalışmalara hız verilmesi kaçınılmazdı. İttihat ve Terakki yönetimi, bununla ilgili çalışmalara hız vermiş ve ilk adımı, 1911 yılında atmıştır. Bununla ilgili 21 Ağustos 1911 tarihinde Osmanlı Devleti ile Türkiye Milli Bankası arasında Samsun ve Trabzon Limanlarının yapılması ile ilgili bir anlaşma imzalanmıştır[14]. İstanbul'da üç nüsha olarak düzenlenen şartnamede Osmanlı devleti adına Ticaret ve Nafi Nazırı Hulusi Bey ile Türkiye Milli Bankası adına Sir Henry Babington Simith'in yerine müdür H.P. Kingham, bankanın meclis idare azasından F.E. Whittal ve meclis idare azasından Ahmed Cemal'in imzaları bulunmaktaydı. Söz konusu şartnamede önemli detaylara yer verilerek, anlaşma maddelerinin yerine getirilmesi hususunda her iki tarafı da bağlayıcı hükümler yer almıştı. Şartnamenin 1. maddesinde Osmanlı yönetimi, Trabzon ve Samsun Limanlarına ait keşiflerin yerine getirilmesinde Türkiye Milli Bankasını yetkili kılmıştı. Anlaşmada her iki limanla ilgili keşiflerin tamamlanarak istenen belgelerin Nafia Vekaletine sunulması için bankaya 18 aylık bir süre verilmiştir. Bu süre sonucunda Nafia Nezaretine sunulmak üzere dörder nüsha halinde hazırlanmış limanlarla ilgili belgeler istenmekteydi. İstenen belgeler arasında; 1/1000 ölçekli

[11] Dinçer, agm, 185.
[12] Biltekin Özdemir, *1854-1914 Borçlanmaları Galata Bankerleri ve Osmanlı Bankası Duyun-u Umumiye İdaresi Türkiye Cumhuriyeti'nin Kabul Ettiği Osmanlı Devlet Borçları,* (Ankara: Ankara Ticaret Odası Yayını, 2009), 41.
[13] Aygün, "Osmanlı Devleti'nin Son Zamanlarında Karadeniz'in Güney Kesiminde İktisadî Faaliyetler", *Karadeniz Araştırmaları*, C: 6, S: 23, (Güz 2009), 55-56.
[14] Coşkun Topal, *Cumhuriyetin İlk Yıllarında Samsun Ekonomisi,* (Samsun: Samsun Belediyesi Kültür ve Sosyal İşler Daire Başkanlığı, 2008), 7.

harita ve limanda inşa edilmesi gereken yerleri detaylı olarak gösteren onda bir oranında küçültülmüş bir planın olması gerekmekteydi. Planda inşa edilecek hangarlar, gümrük ve Antrepo binaları yanında su yolları, parmaklıklar, palamar babaları, halat halkaları, merdivenler, iskeleler ve demiryolları gibi yerlerin uzunluk, genişlik ve yükseklikllerinin detaylı olarak gösterilmesi gerekmekteydi. Diğer yandan sed, mendirek ve rıhtımların detaylı planları ile limanda bulunması gereken alet ve edevatın resimleri istenmekteydi. İskelelerin, palamar babaları, ihata duvarları gibi yerlerin 1/100 veya 1/50 oranında küçültülmüş teferruatlı planları, istenen diğer belgeler arasındaydı. Ayrıca liman sahasında arazinin cinsi ve fiziki durumumu gösterir rapor ile limanı etkileyen rüzgar ve meydana gelen hava akımları ve bunların etkisiyle sahil boyunca meydana gelebilecek kazaları gösteren fenni bir raporun hazırlanması gerekmekteydi[15]. Böylece limanla ilgili doğal afetler ve beklenmedik durumlar karşısında dayanıklı bir limanın yapılması için gerekli tedbirler önceden alınmış olacaktı.

Şartnamede limanın mevcut ticaretini gösteren rapor ile liman inşaatının tamamlanması halinde artması beklenen ticaret hacmini belirten raporların da verilmesi gerekmekteydi. Bu belgeler, 21x31 santimetre ebadında olacak şekilde sıra numarası verilmesinden sonra her birine üçer kuruşluk pul ve bir adet hicaz demir yolu pulu yapıştırılarak ilgili Nezarete sunulması beklenmekteydi. Belirtilen işlemlerin ardından evraklar, bankanın genel müdürü veya müdür vekilinin imzasıyla Nafia Nezaretine sunulmasına ve gerekli incelemeleri üç ay içerisinde yapıldıktan sonra projenin uygun olup olmadığına dair rapor, ilgili Nezaret tarafından bankaya geri verilmesi kararlaştırılmıştı[16].

Osmanlı Hükümeti ile Türkiye Milli Bankası arasında yapılan sözleşmede önemli detaylara da yer verilmişti. Limanın inşasından sonra işletme imtiyazının adı geçen bankaya ait olduğu ve bu imtiyaz hakkının 99 yıllığına verilmiş olduğu belirtilmekteydi. Liman ile ilgili imtiyaz verme ve feshetme hakkının ise, sadece Osmanlı Hükümetine ait olduğu kabul edilmişti. İmtiyaz şartnamesinin kesinleşmesinden 15 yıl sonra eğer Osmanlı Hükümeti isterse liman imtiyazı ile ilgili sözleşmeye ek maddeler koyabilme veya imtiyazı sınırlayıcı şartlar koyabilme yetkisine de sahip olabilecekti. Ayrıca liman inşaatı sırasında oluşabilecek her türlü zarar ve ziyandan Osmanlı Hükümeti muaf tutulmuştu. Şartnamenin 3. Maddesinde kanun ve nizamlar çerçevesinde bir Osmanlı Anonim Şirketinin kurulması ve liman inşaatının bir an önce başlanmasına yer verilmişti. Şartnamede Trabzon liman inşaatının tamamlanma süresinin 5 yıl olduğu ve inşaatın kurallar çerçevesinde ve belli sıraya göre yapılması gerekmekteydi. Ayrıca kullanılacak malzemelerin kalitesi ve niteliği uzmanlardan oluşan bir heyet tarafından belirlenecekti. Diğer yandan anlaşmada karşılaşılacak olası durumlar karşısında neler yapılacağına dair hususlara da yer verilmiş; çözüm için usul ve esaslar belirlenmiştir. Örneğin, inşaat alanında yer alan şahsa ait arazilerin istimlâk edilmesiyle ilgili sorunların çözümünde; ya arazi bedelinin ödenmesi veya başka yerden arazi tahsis edilmesi esası benimsenmişti. İmtiyaz şartnamesinin bozulması halinde neler yapılacağına dair bilgilere de ayrıca yer verilmiştir. Anlaşmanın feshi durumunda uygulanacak müeyyideler, şartnamenin 5 ve 6. maddelerinde yer almıştır. Buna göre; Bankaya verilen süre içinde şartnamenin Meclis-i Umumi tarafından ret edilmesi halinde Osmanlı Hükümeti, keşif ve masraflar için bankaya 12.000 Osmanlı Lirası tazminat ödeyecek, bunun karşılığında Trabzon ve Samsun limanına ait rapor ve projelere sahip olabilecektir. Bu hukuki ve teknik çalışmalar için uzmanlardan oluşan bir komisyon oluşturulacak ve komisyonun vereceği rapor

[15] *Concession Des Ports De Samsoun Et De Trébizonde,* (Constantinople: Typo-Lithographie Ahmed İhsan & C^{ie,} Vis-A-Vis La Sublime-Porte, 1911), 1-2. Ayrıca Trabzon ve Samsun ile ilgili diğer belgeler için bkz. BCA, Nafia Vekaleti, 230.0.0/ 143.26.1, 26.10.1926.
[16] age, 3.

doğrultusunda liman inşasının başlanmasına izin verilecekti. Şartnamenin bazı maddelerinde liman yapımıyla ilgili her iki tarafı zorlayıcı bazı hükümlere de yer verilmiştir. Örneğin şartnamenin 5. maddesinde; tayin olunan müddet zarfında imtiyaz kabul edilmediği takdirde Osmanlı hükümeti, adı geçen bankaya 6.000 Osmanlı Lirası tazminat ödeyecektir. Buna karşın banka, projenin yerine getireceğine dair kendi veznesine 10.000 Osmanlı Lirası, teminat akçesi yatırdıklarına dair belgeyi Nafia Nezaretine sunacaklar ve böylece anlaşma belgesi teminat altına alınmış olacaktı[17].

Şartnamenin 14.maddesinde ise, liman inşası için şirket, verdiği tekliften bir tenzilat uyguladığı takdirde 50.000 Osmanlı Lirası teminat akçesini Osmanlı Hükümetinin uygun gördüğü bir bankaya yatırması gerekmekteydi. Teminat akçesinin yabancı bir bankaya yatırılması ve sefaretten alınan geçerli bir beyannamenin Nafia Nezaretine sunulması gerekmekteydi. Teminat akçesi hususunda herhangi bir sıkıntı yaşanırsa banka, Osmanlı Devleti hazinesine 10.000 Osmanlı Lirası, ödemeyi taahhüt etmekteydi. Teknik ve mali konuların çoğu halledildikten sonra Trabzon Liman inşası için toplam maliyetin 15.000.000 Frankı bulacağına dair hesaplamalar da şartnamede yer almıştır[18].

Şartnamede liman inşasının tamamlanmasından sonra uygulanacak fiyat tarifesine de detaylı olarak yer verilmiş, bu konuda gemilerin limana giriş ve çıkışlarında veya yükleme ve boşaltma sırasında emtialardan alınacak ücret tarifeleri birden altıya kadar numaralandırılmıştı. Bir numaralı tarife, gemilerin ağırlık ve hacimlerine göre belirlenmişti. Buna göre; Vapur, römorklar ve otokano gibi deniz araçlarından 100 kuruş ve diğer hafif araçlardan ise, 15 ile 50 kuruş alınması kararlaştırılmıştı. İki numaralı tarife yolculardan alınacak ücretlerle ilgiliydi. Burada da yolcuların seyahat biletlerine göre sınıflandırılmıştı ve biletlere 40 para ile 5 kuruş arasında değişen bir tarife belirlenmişti. Üç numaralı tarifede para, altın, gümüş gibi ziynet eşyalarının tahliyesi durumunda alınacak ücretlerle ilgiliydi. Burada da para ve altının miktarına göre 5 ile 10 kuruşluk bir tarife uygulanacaktı. Son üç tarife ise sırasıyla; Arabalar ve diğer vasıtalar için uygulanacak tarife, hayvanlar ve yumurtaların yükleme ve boşaltılmasıyla ilgili uygulanacak tarife ile eşyaların yükleme ve boşaltılmasından sonra alınacak ücret tarifeleriyle ilgiliydi ve bu üç tarifeden 5 ile 35 kuruş alınmasına dair maddeler, şartnamede yer almıştı[19].

Trabzon Limanıyla ilgili yapılan bütün bu çalışmalar ve gerekli yasal zemin oluşturulmasına rağmen, bazı nedenlerden dolayı bu çabalar sonuçsuz kalmıştır. Balkan Savaşları ve hemen ardından çıkan I. Dünya Savaşı, limanın inşaat çalışmalarını etkilemiş, liman ile bir takım anlaşmalar yapılmasına rağmen, uygulama safhasına bir türlü geçememiştir. Liman inşasının tamamlandığı 1954 yılından önce de yapım ile ilgili düşünceler ve girişimler hep gündemde kalmış, bununla ilgili çeşitli uluslar arası şirketlerle görüşmeler yapılarak plan ve projeler hazırlatılmıştır. Bu çalışmalar, Osmanlı Devleti'nin son dönemleri ile Cumhuriyet'in ilk yıllarında daha somut bir şekilde görülmektedir.

II)Cumhuriyet'ten Sonra Trabzon Limanı ve İnşası

Trabzon'u eski ticari canlılığını yeniden sağlamak için Cumhuriyet'ten sonra bir takım girişimler olmuş, bununla ilgili Nafia Vekaleti'ne önemli sorumluluklar verilmiştir. Bir yandan da Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren bir takım kararnameler çıkarılarak daha önce yapılmış

[17] age, 3-11.
[18] age, 11-18.
[19] age, 28-31.

olan anlaşmaları işlevsel hale getirmek veya limanla ilgili çalışmaları tekrar gündeme getirmek için kurumsal faaliyetlere hız verilmiştir. Liman ile ilgili Cumhuriyet'ten önce yapılmış anlaşmalar, çeşitli düzenlemelerin yeniden yürürğe konulmasıyla ilgili önemli çalışmalardan biri, 1924 yılına aittir. 1924 yılında Trabzon ve Samsun liman inşaatını üzerine alan Türkiye Milli Bankasıyla tekrar görüşmelere başlamak üzere Nafia Vekili Feyzi Bey'e yetki verilmesi hususunda bir kararname çıkarılmıştır[20].

Limanla ilgili çıkarılan bu kararname yanında 1924 yılı, aynı zamanda Chester imtiyaz anlaşmasının konuşulduğu bir dönem olmuştur. Bir Amerikan şirketi olan Chester, 1909 yılında kurulmuş ve 20.yüzyılın başlarından itibaren Osmanlı Devleti topraklarına yönelerek imparatorluğun yer altı ve yer üstü kaynaklarından faydalanmak istemiştir. Bu amaçla Ottoman-American Development Company Şirketi kurulmuş ve ardından Orta Doğu'nun zengin petrol yataklarına ulaşmasında ve taşınmasında kullanılmak üzere Osmanlı Devleti'nin demiryolu inşasıyla yakından ilgilenmiştir[21]. Chester Projesi olarak adlandırılan ve Türkiye Büyük Millet Meclisi tarafından 9 Nisan 1923 tarihinde onaylanan demiryolu yapımı ve yer altı kaynaklarının işletilmesiyle ilgili anlaşmada, limanın ana hatları şu şekilde belirlenmişti: "İmtiyaz sahibi şirket tarafından inşa edilmesi öngörülen limanlar ise, biri Samsun'da olmak üzere Karadeniz kıyısında iki liman, ayrıca inşaat maliyetinin şirket tarafından karşılanacağı Akdeniz kıyısında Yumurtalıkta bir liman inşası"[22].

Chester imtiyaz anlaşmasının konuşulduğu dönemde Trabzon'u Erzurum'a ve Samsun'a bağlayacak bir hattın kurulması için şehrin ileri gelenlerinin ve siyasilerin bu konuda önemli çabaları da olmuştur. Ancak bölgede çıkarları olan ve daha önce Osmanlı demiryolu ve limanlarına yatırım yapmış olan İngiltere ve Fransa bu duruma sert tepki göstermişlerdir. Bu yüzden Karadeniz'de yapılması düşünülen iki liman ve diğer projeler konusunda, Amerika ile yapılan görüşmeler uzun sürmemiştir. Gerek bu bölgede çıkarları olan Avrupalı devletlerinin baskısı, gerekse Chester şirket yönetimindeki Amerika, Kanada ve İngiliz gruplaşmasından doğan çatışmalar yüzünden proje sekteye uğramıştır[23]. Projenin gerçekleşememesi üzerine Trabzon-Erzurum-İran transit yolunun yapımı için çabalar yeniden başlamıştır. Bu yolun bölge ekonomisine katkısı konusunda Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası'nın 1929 yılında düzenlemiş olduğu kongreye, Doğu Anadolu ve Karadeniz Bölgesi Sanayi ve Ticaret Odaları katılmış ve Trabzon Limanıyla ilgili bir takım kararlar alınmıştır[24].

1923-1933 yılları arasında limanla ilgili en önemli çalışmalardan biri; transit ambarının inşa edilmiş olmasıdır. İki kat olarak inşa edilen ambar, orta büyüklükte ve 34.500 parça eşya alacak genişlikteydi. Bu inşa çalışmaları yanında liman işleri için uygun olan bazı binalar, Liman dairesine tahsis edilmesi yönünde kararnameler de çıkarılmıştır. Arşiv belgelerinde bununla ilgili kayıtlar birkaç binayla sınırlı olmasına rağmen oldukça önemlidir. Bu kayıtlardan biri; Trabzon'da Rum asıllı Madam Mariko'ya ait hanenin Liman Dairesine tahsis edilmesiyle ilgiliydi ve bu karar, Bakanlar Kurulunun 9 Mayıs 1926 tarihli toplantısında kabul edilerek onaylanmıştır[25].

[20] BCA, Bakanlar Kurulu Kararları (1920-1928), 030.18.1.1/ 12.66.9, 4.1.1924.
[21] Bige Sükan Yavuz, "Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Ensitiisü Atatürk Yolu Dergisi,* S: 24, (Kasım 1999-2003), 529; Sevilay Özer, "Chester Projesi'nin Hâkimiyet-i Milliye Gazetesine Yansıması", *History Studies,* Orta Doğu Özel Sayısı, (Ekim 2010), 289.
[22] Sükan Yavuz, agm, 547.
[23] Sükan Yavuz, agm, 529; Özer, agm, 290; Çiçek, agm, 168.
[24] Çiçek, agm, 168.
[25] BCA, 030.18.1.1/ 19.31.20, 9.5.1926.

Liman ile ilgili önemli bir gelişme de 1925 yılında atılmıştır. Var olan liman işletme sorunlarının üstesinden gelmek için Trabzon Liman İnhisar Türk Anonim Şirketinin kurulmuş olmasıdır. Şirket, limanlar kanununun 8.maddesine göre Trabzon'un Değirmendere ve Moloz Limanlarında yolcu ağırlamak, yükleme ve boşaltma işleri, kılavuzluk, dalgıçlık işlerini yerine getirmek için Türkiye Sanayi ve Maden Bankası ve Seyr-i Sefain İdaresi gözetiminde kurulmuştur. 50.000 Lira sermaye ve otuz yıllık imtiyazla kurulan şirketin amacı; limanlardaki hizmetleri organizeli ve süratli bir şekilde yürütülmesini sağlamaktı. Şirketin iştirakçileri arasında; Reis zade Zekeriya, müderris zade Süleyman Şahabettin, Levent zade Ali, Yazıcı zade Arslan, Arap oğlu Hacı Ahmet, Murathan zade Bahri, Ali Çavuş oğlu Nuri ve Hacı Kamil oğlu Hüsnü Efendi bulunmaktaydı[26].

Şirketin kurulmasından sonra daha önce başıboş çalışan mavnacılar da disiplin altına alınmıştır. Mavnacılar, sahip olduğu teknelerle şirkete ortak edilerek çeşitli görevlere getirilmiştir. Bunlar arasından ehliyetli ve liyakatli olanlar, memur, kayık reisi vb. görevlere getirilmiştir. Eskiden sandık saymasını dahi bilmeyen mavnacılar, şirkete alınmalarıyla markaları okuyup yazan, hesap yapan, gazete okuyan ve resmi elbise giyen ve daima çalışmaları nezaret altında olan kimseler haline gelmişlerdi[27].

Diğer yandan, Trabzon Liman İnhisar Türk Anonim Şirketi'nin kurulmasından önce yükleme ve boşaltma ile müteahhitlik işleri daha çok Türk olmayanlar tarafından yapılmaktaydı. Şirketin kurulmasından sonra liman memurları, povantörler ve diğer liman işleri, Türkler tarafından ve mesaileri kontrole tabi hale getirilmiştir. Bu durum özellikle 1930 yılından sonra daha belirgin haldedir[28].

II. Dünya Savaşı nedeniyle duraklayan Trabzon limanı ile ilgili çalışmalar, 1945 yılından itibaren tekrar gündeme gelmiştir. Liman inşası ile ilgili anlaşma, 3 Kasım 1945 tarihinde Bayındırlık Bakanlığı ile Rar-Türk Limited Sosyetesi arasında yapılmıştır. 3 Kasım 1945 tarihli anlaşma gereğince 9.000.000 Lira muhammen bedel üzerinden % 23,7 tenzilatla 6.867.000 Liraya adı geçen şirkete ihale edilmiştir. Anlaşmada liman inşası için yüklenici firma müteahhidinin yapacağı işler ve Bakanlığın yapacağı işler ayrı ayrı belirtilmiş ve beklenmeyen durumlar karşısında anlaşmaya ek maddeler konularak inşaat çalışmasının aksaması önlenmeye çalışılmıştır[29].

Anlaşma gereğince müteahhit, üzerine aldığı işleri en iyi şekilde ve verilen süre zarfında bitirmekle yükümlüydü. İşlerin aksamadan yürümesi için müteahhit, şantiyede bulunması gereken makine, alet, edevat ve vasıtalarla lüzumlu her türlü tesisat ve tertibat ile bina, baraka, ambar, geçici dalgakıran rıhtım hizmet iskelesi, körü, adi yol, dekovil ve vinç yolları gibi işlerin bir listesini ve projesini hazırlayarak iki ay zarfında Bayındırlık Bakanlığına vermesi gerekmekteydi. Müteahhit, anlaşmanın 9.maddesi gereğince yapacağı işlerin listesi ve projelerini, ilgili Bakanlığa sunması gerekmekteydi. Müteahhit, iş programına uygun ve onu tamamlayıcı mahiyette olacak şekilde vereceği liste ve projede her makine, edevat ve vasıta ile çeşitli tesislerin kabiliyetlerini, tedarik olunacakları yerleri, şantiyede hazır bulunduracakları tarihleri, montajları tamamlanarak işler hale getirecekleri tarihleri ayrı ayrı belirtmekle mükellefti. Ayrıca limanda inşa edilecek tesislerin en verimli bir şekilde ne suretle tertip edildiklerini gösterir şantiye planlarının ve geçici hizmet yolu, iskele vs. işlerin plan, profil ve

[26] BCA, 030.18.1.1/ 16.64.11, 30.9.1925.
[27] BCA, Muamelat Genel Müdürlüğü Evrakı, 030.10/ 156.98.9, 0.0.1930, 17.
[28] BCA, 030.10/ 156.98.9, 0.0.1930, 17.
[29] BCA, Bakanlıklararası Tayin Daire Başkanlığı (Üçlü Kararnameler), 030.11.1/ 193.21.16, 30.7.1947, 4.

lüzumlu resimlerini içeren belgeler, müteahhit tarafından Bayındırlık Bakanlığına verilmesi gerekmekteydi[30].

Müteahhit tarafından yapılacak işlerin listesi ve projeler, Bakanlığın teknik uzmanları tarafından incelendikten sonra aynen veya üzerinde yapılan değişikliklerle 20 gün içerisinde müteahhide geri verilmesi gerekmekteydi. Müteahhit, liste ve projelerin kendisine geri verilmesinden başlayarak gösterilen tarihlerde şantiyenin işler bir hale getirilmesi için makine ve vasıtaların derhal tedarikini sağlamakla yükümlüydü. Ayrıca projeleri onanan bina, baraka, ambar, depo, su ve elektrik tesisatı, dekovil yolları, adi yollar, vinç yolları, özel yollar gibi şantiye işlerinin de zamanında tamamlanması için gerekli tertibatların alınması, Bakanlık tarafından istenmekteydi[31].

Diğer yandan bedeli Bakanlıkça ödenmek üzere müteahhidin tedarik etmesi gereken makine ve aletlere şartnamede detaylı olarak yer verilmişti. Belirtilen makine ve aletler arasında; tesisat vasıtalarını nakil eden bardör, titan, ayrı blok taşıyıcı özel vagonlar, yüksek terfi kabiliyetli kara ve deniz vinçleri, şantiye genel işlerine mahsus vinçler, buharlı yüksek kabiliyetli şahardanlar, devirme suretiyle anroçman yüklemeğe mahsus vagonetler ve römorkör, klapeli şaloni, adi şalon ve tarama makineleri, ekskavatörler, lokomotif ve lokomobiller[32] yer almaktaydı.

Ancak anlaşmadan sonra gerekli makine ve aletlerin alımı, limana taşınması, korunması, limana kurulması ve sökülmesi gibi işlerde beklenmedik bir takım sorunlar yüzünden liman inşasında birtakım aksamalar yaşanmıştır. Bu aksamalardan biri; makine ve alet fiyatlarında meydana gelen dalgalanmalardı. Anlaşmanın imzalanmasından önce liman için kullanılacak makinelerin fiyatı 2.000.000 lira olarak tahmin edilmişti. Ancak anlaşmadan sonra makinelerin ithal edileceği ülkelerde meydana gelen grevler ve diğer olaylar nedeniyle fiyatlar % 25 oranında artarak maliyet, 2.500.000 liraya yükselmiştir. Buna 7 Eylül 1946 tarihinde kur ayarlanması sonucu % 44 zam eklenmesi, bedellerin 3.500.000 ile 4.000.000 lirayı bulmasına neden olmuştur. Oluşan beklenmedik bu durum karşısında anlaşmaya ek maddeler konulması gündeme gelmiştir. Anlaşmaya konulan ek maddeyle limanın ihale bedeli % 30'a çıkarılmış, ayrıca müteahhide önemli bir miktar avans verilerek zarar karşılanmaya çalışılmıştır[33]. Makine ve aletlerin Trabzon'a nakilleri de önemli maliyet ve zaman gerektiren sorunlar arasındaydı. Müteahhit tarafından makine ve aletlerin taşınmasında yaşanabilecek sorunlar, Bayındırlık Bakanlığına bildirilmiştir. Vasıtanın olmadığı veya özel vasıtalarla makine ve aletlerin taşınması halinde gerek nakliye ve gerekse sigorta ücretlerinin çok yüksek olacağına dair öngörüler, Bakanlığa iletilmiştir. Yine bu makinelerin muhtelif zamanlarda ve parça parça Karadeniz gibi sert bir denize sahip olan Trabzon'a nakillerinin oldukça güç ve pahalıya mal olacağı belirtilmiştir. Hem bu sorunun çözümü hem de anlaşmanın sağlıklı bir şekilde yürümesi için Bayındırlık Bakanlığı önemli adımlar atması gerekmekteydi. Nihayet bu sorunların çözümü için Makine ve malzemelerin nakli hususunda Bayındırlık Bakanlığı ile Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü arasında ek bir anlaşma yapılarak söz konusu sorun büyük oranda çözülmüştür. Anlaşma gereğince makine ve malzemelerin Kars şilebi ile taşınacağına dair tebligat Rar-Türk Limited Sosyetesine iletilmiştir. Tebligatta İstanbul gümrüğüne gelen bütün parçaların ve 68 ton ağırlığındaki Anroşman dubasının, montajı yapılmamış malzeme aksamı ve diğer ağır malzemenin 24 Aralık 1946 tarihinde Kars

[30] BCA, Bakanlar Kurulu Kararları, 030.18.1.2/ 109.60.3, 3.10.1945, 1.
[31] BCA, 030.18.1.2/ 109.60.3, 3.10.1945, 1.
[32] BCA, 030.18.1.2/ 109.60.3, 3.10.1945, 1.
[33] BCA, 030.11.1/ 193.21.16, 30.7.1947, 4-5.

vapuru ile taşınacağı bilgisine yer verilmiştir[34]. Nakliye ile ilgili bu sorun, önemli ölçüde halledildikten sonra müteahhidin uğrayacağı mali kayıp ise, asgari düzeyde tutulmaya ve müteahhidin ihale taahhüdünü yerine getirmesine imkan sağlanmıştır.

Liman inşaatı için makine ve aletlerin seçimi ve nereden alınacağı da önemli bir sorundu. Satın alınacak ekskavatör-vinç makinesiyle yedek parçalarının araya komisyoncu girmeksizin doğrudan ilgili firmayla sözleşme yapılması ve sözleşmeden sonra takip edilecek hususlar, Bakanlar Kurulu kararıyla belirlenerek sorun çözülmüş oldu. Buna göre; "Firmaların sahibi veya kanuni temsilcileri ile sözleşme yapılmak, siparişi müteakip akreditif açılmak, malın F.O.B bedeli fabrikanın genel satışlarına tabi tutularak teslim zamanında yetkililer tarafından tasdikli orijinal faturasına göre ödenmek, resmi vesika müsteniden F.O.B, C.İ.F farkları tediye edilmek, gecikme tazminatı ve sözleşme tazminatı aranmamak ve ilana tabi tutulmamak şartıyla pazarlıkla sağlanması; Bayındırlık Bakanlığının 24.10.1949 tarihli ve I/ 105-7554/ 17303 sayılı yazısı ve Maliye Bakanlığının 11.11.1949 tarihli ve 112233/8/1677 sayılı mütalaası üzerine, 4097 sayılı kanunun birinci maddesine dayanılarak Bakanlar Kurulunca 21.11.1949 tarihinde kararlaştırılmıştır"[35]. Bütün bu düzenlemeler sayesinde liman inşasının her aşaması kontrol altına alınmış ve inşaatın anlaşmaya uygun bir şekilde yürümesi sağlanmıştır.

Temmuz 1946 tarihinde temeli atılan Trabzon Limanı inşaatı, Haziran 1954 tarihinde büyük oranda tamamlanarak hizmete açılmıştır. İnşaatın tamamlanmasıyla liman, 850 metre uzunluğunda dalgakırana ve 400 metre uzunluğunda rıhtıma kavuşmuştur. Böylece 5.000 ile 10.000 tonluk gemi yanaşabilecek duruma getirilen limanın yükleme ve boşaltma kapasitesi de artırılarak yıllık 400.000 tona yükseltilmiştir[36]. Bütün bu çalışmalar sonunda inşaatın maliyeti, 26.000.000 lira olarak hesaplanmıştır. Aynı dönemlerde inşası tamamlanan 850 metre rıhtım uzunluğu ve yıllık 1.500.000 ton kapasiteye sahip Ereğli Limanın maliyeti, 26.000.000 liraya, 190 metre rıhtım ve 400 metrelik dalgakıran inşası tamamlanarak yıllık kapasitesi 100.000 tona çıkan Ereğli Limanı için ise, 8.000.000 liralık bir harcama yapılmıştır[37].

İnşaatı tamamlanan Trabzon limanı konusunda yapılan ilk düzenlemelerden biri, Denizcilik Bankası'na devrinin gerçekleştirilmesiyle ilgilidir[38]. Bu devir işleminden sonra da liman ile ilgili bir takım inşa faaliyetlerine devam edilmiştir. Gümrük ve işletme binası, ambar binalarının iç kısmının yapımı konusunda Nafia Vekaleti ile Fazıl İ. Verdi ve Mahdumları Firması arasında 6 Haziran 1954 tarihine yapılan anlaşmanın yürürlüğe konulması için kararname çıkarılmıştır. Buna göre; belirtilen binaların iç tesisatı için kullanılmak üzere yer alan kalorifer gibi malzemelerin ithalatının mümkün olmadığı, yerli olanın ise 11748,29 lira fazlasıyla Avrupa'daki emsallerinden daha pahalıya mal edildiği anlaşılmış ve aradaki farkın müteahhide ödenmesine karar verilmiştir. Detaylı bilgilerden de anlaşılacağı gibi, liman

[34] BCA, Başbakanlık Özel Kalem Müdürlüğü, 030.01/ 83.522.7, 24.12.1948.
[35] BCA, 030.18.1.2/120.81.11/21.11.1949.
[36] BCA, 030.01/ 94.586.10, 0.0.1954.
[37] Türkiye genelinde 1940 yılından itibaren liman ve iskelelerin onarım ve inşasında hızlı bir artış gerçekleşmiştir. Bu artış aynı zamanda bütçeden liman ve iskelelere ayrılan payın daha da artması anlamına geliyordu. 1940 yılından 1954 yılına kadar iskele ve limanlar için harcanan para 41.487.000 lira iken 1950 yılından 1954 yılına kadar iskele ve barınaklar için toplam 99.384.000 liralık harcama yapılmıştır. Bu inşaatlar için 1950 yılında 6.300.000 lira olan yıllık sarfiyat miktarı artırılarak 1954 yılında 25.400.000 liraya çıkmış ve 1955 yılı bütçesine ise, 59.860.000 lira tahsisat konulmuştur. Bkz. BCA, 030.01/ 83.523.1, 0.0.1950.
[38] BCA, 030.18.1.2/ 136.54.14, 5.6.1954.

inşasının her aşaması çok iyi fiyat araştırması yapılarak malzemelerin alınması yoluna gidilmiştir[39].

Trabzon Limanında yapılan bu inşa çalışmalarından sonra liman için elzem olan yükleme ve boşaltma araçlarının satın alınması da gündeme gelmiştir. Bu malzemelerin çoğu ya İngiltere'den bağış yoluyla ya da satın alınarak halledilme yoluna gidilmiştir. CENTO yardımından faydalanarak Birleşik Krallık hükümeti tarafından Trabzon Limanında kullanılmak üzere Bayındırlık Bakanlığına bağış yoluyla gönderilen makine ve aletler arasında elektrikli ve dizel seyyar vinç, vinç kolu, vinçle ilgili yedek parçalar ve makara halatları bulunmaktaydı ve gelen bu malzemelerin hiç biri vergiye tabi tutulmamıştı[40].

Sonuç

Trabzon, Osmanlı Devleti'nin deniz ticaretinde önemli bir yere sahip liman kentlerinden biridir. 16. Yüzyıldan 19. Yüzyıla kadar daha çok Osmanlı tüccarlarının uğrak yeri olan bu liman, sanayi devrimiyle beraber Avrupalı tüccarların da uğrak yeri olmuştur. Avrupalı tüccarların bölgeye gelmesi, Trabzon limanın ticari hinterlandının genişlemesine ve dolayısıyla ithalat ve ihracatın büyük orandan bu liman üzerinden yapılmasına neden olmuştur. Orta Asya ve Hindistan'dan gelen mallar, Trabzon Limanı üzerinden İstanbul'a hatta Avrupa'ya taşınır hale gelmiştir.

Trabzon, Doğu Karadeniz'in eski bir ticari yerleşim merkezi olmasına rağmen, limanların bakımıyla neden ilgilenilmediği tam olarak bilinmemektedir. Bunda bölgenin karayolu taşımacılığına elverişsiz olması yanında limanın yükleme ve boşaltmaya uygun olmamasından kaynaklı devlete herhangi bir şikayetin ulaşmaması, liman yapımını geciktirmiş olabilir. Tüccarların tüm aksamalara rağmen, yetkili makamlara herhangi bir şikayette bulunmamış olmaları, limanın geleneksel işleyişiyle ilgili olmalıydı. Zira Liman açıklarında demirleyen gemilerden emtia ve yolcuların sahile taşınmasını sağlayan kayıkçılar, tüccarların şikayetiyle gelirlerinden olabilirlerdi. Muhtemelen kayıkçıların baskısı karşısında tüccarların sessiz kalmış olması, limanla ilgili inşa çalışmalarını geciktirmiştir.

16. yüzyıldan itibaren hayli önemli olan Trabzon Limanı, 19.yüzyılın sonlarından itibaren ticari ayrıcalığını iyice yitirmiştir. Bunda Rusya'nın Kafkaslarda demiryolu hatları inşası, Süveyş Kanalı'nın açılması ile Avrupa-İran ticaretinin güzergâh değiştirmesi yanında Cumhuriyet'in ilk yıllarında Samsun Limanı'na daha fazla ağırlık verilmesi ve bu limanın demiryolu ile iç bölgelere bağlayacak projenin hayata geçirilmesi etkili olmuştur. Bütün bunlar yanında Trabzon'un eski ticari canlılığını yitirmesinde; limanın modernleştirilememesinin ve liman ile diğer bölgeler arasında bağlantıyı sağlayacak demiryolunun inşa edilmemesinin de etkisi oldukça fazladır. 1960 yılında Mobil Oil Türk A.Ş.'nin Trabzon'un 1,5 km doğusunda kurmuş olduğu yakıt deposu dahi Trabzon Limanını eski ticari canlılığına kavuşturamamıştır.

Bütün bunlara rağmen Trabzon Limanı, uzun vadede önemini kaybetmemiş ve uluslar arası dengelerin yeniden kurulduğu günümüzde ticari, jeopolitik ve stratejik açıdan ilgi duyulan bir liman olma özelliğini korumuştur. Ortadoğu ve Orta Asya dengelerinin yeniden şekillendiği bu günlerde, Trabzon Limanının ticari özelliği yanında jeopolitik özelliği de tartışılır hale gelmiştir.

Kaynakça

[39] BCA, 030.11.1/ 256.11.7, 10.2.1956.

[40] BCA, 030.18.1.2/ 162.48.20, 19.9.1961; BCA, 030.18.1.2/ 164.21.1, 29.5.1962; BCA, 030.18.1.2/ 160.32.9/ 17.6.1961.

I. Arşiv Belgeleri

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA)

BCA, Bakanlar Kurulu Karar Ekleri.

BCA, Bakanlar Kurulu Kararları Kataloğu.

BCA, Başbakanlık Muamelât Genel Müdürlüğü Evrakı Kataloğu.

BCA, Başbakanlık Özel Kalem Müdürlüğü Evrakı Kataloğu.

BCA, Bayındırlık Bakanlığı Kataloğu.

BCA, Müşterek Kararnameler Kataloğu.

II. Kitap ve Makaleler

Aygün, Necmettin, "Osmanlı Devleti'nin Son Zamanlarında Karadeniz'in Güney Kesiminde İktisadî Faaliyetler", *Karadeniz Araştırmaları*, C: 6, S: 23, (Güz 2009: 41-76.

----------, *Onsekizinci Yüzyılda Trabzon'da Ticaret,* İstanbul: Serander Yayınları, 2005.

Baskıcı, Murat, "XIX. Yüzyılda Trabzon Limanı: Yükseliş ve Gerileyiş", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi,* C: 67, S: 3, (2012): 33-56.

Concession Des Ports De Samsoun Et De Trébizonde, (Constantinople: Typo-Lithographie Ahmed İhsan & C^{ie,} Vis-A-Vis La Sublime-Porte, 1911).

Çakırolu, Said Bilal, *Tarihi Ekonomik Sosyal Yönleriyle Trabzon*, (Ankara: Türkiye Sanayi ve Ticaret Odaları Matbaası, 1964.

Çiçek, Rahmi, "Trabzon'da Milli İktisat Uygulamaları ve İktisadi Faaliyetlerin Gelişimi", *Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi,* C: 1, S: 1, (Ocak 2011): 159-188.

Dinçer, Celal, "Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık İşlerinde Hazırladığı Layiha", *Belgeler-Türk Tarih Belgeleri Dergisi,* C: V-VIII, S: 9-12 den Ayrıbasım, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1972: 153-233.

Günel, Abdullah, "Trabzon'da Tren ve Liman", *İnan,* S: 14-15, (Trabzon: İkinciteşrin 1944): 4-5

Özdemir, Biltekin, *1854-1914 Borçlanmaları Galata Bankerleri ve Osmanlı Bankası Duyun-u Umumiye İdaresi Türkiye Cumhuriyeti'nin Kabul Ettiği Osmanlı Devlet Borçları,* Ankara: Ankara Ticaret Odası Yayını, 2009.

Özer, Sevilay, "Chester Projesi'nin Hâkimiyet-i Milliye Gazetesine Yansıması", *History Studies,* Orta Doğu Özel Sayısı, (Ekim 2010): 287-299.

Sükan Yavuz, Bige, "Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Ensitiisü Atatürk Yolu Dergisi,* S: 24, (Kasım 1999-2003): 527-561.

Şevket, Şakir, *Trabzon Tarihi,* C: 1, İstanbul: Ümran Matbaası 1294/1878.

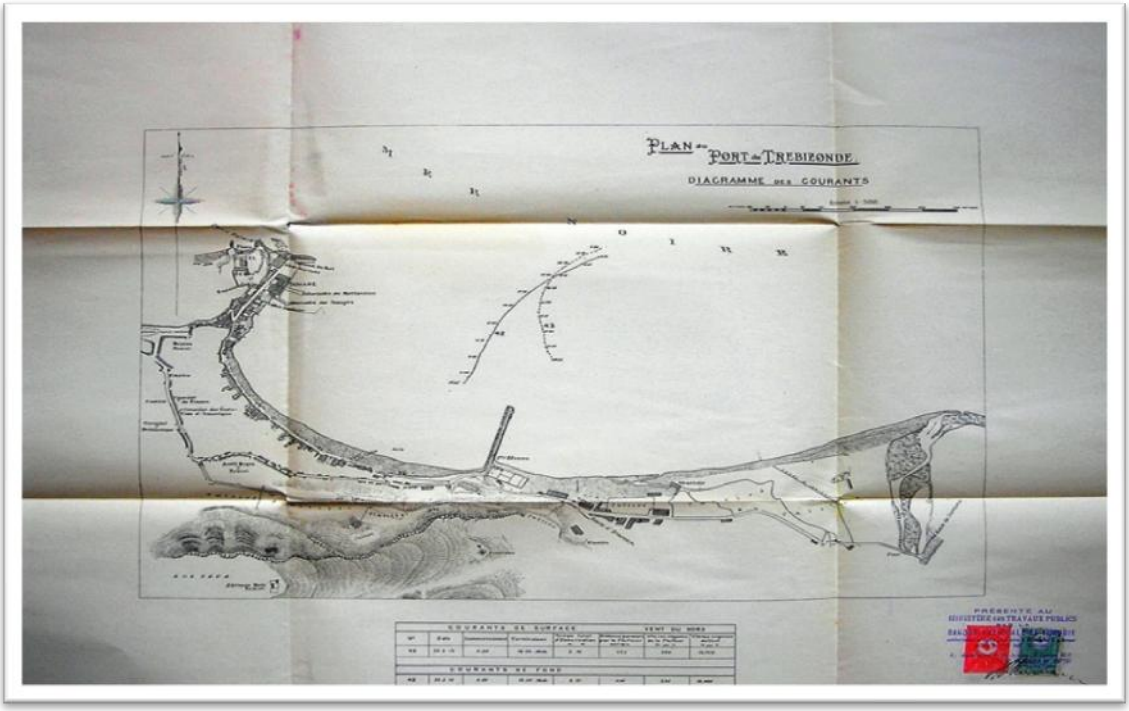
Şevket, Şakir, *Trabzon Tarihi,* Hazırlayan: İsmail Hacıfettahoğlu, Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, 2001.

Topal, Coşkun, *Cumhuriyetin İlk Yıllarında Samsun Ekonomisi,* Samsun: Samsun Belediyesi Kültür ve Sosyal İşler Daire Başkanlığı, 2008.

Yılmaz, Özgür, "Karadeniz'in Uluslararası Ticarete Açılması ve Trabzon", *Uluslar arası Sosyal Araştırmalar Dergisi,* C: 2, S: 7, (İlkbahar 2009): 359-382.

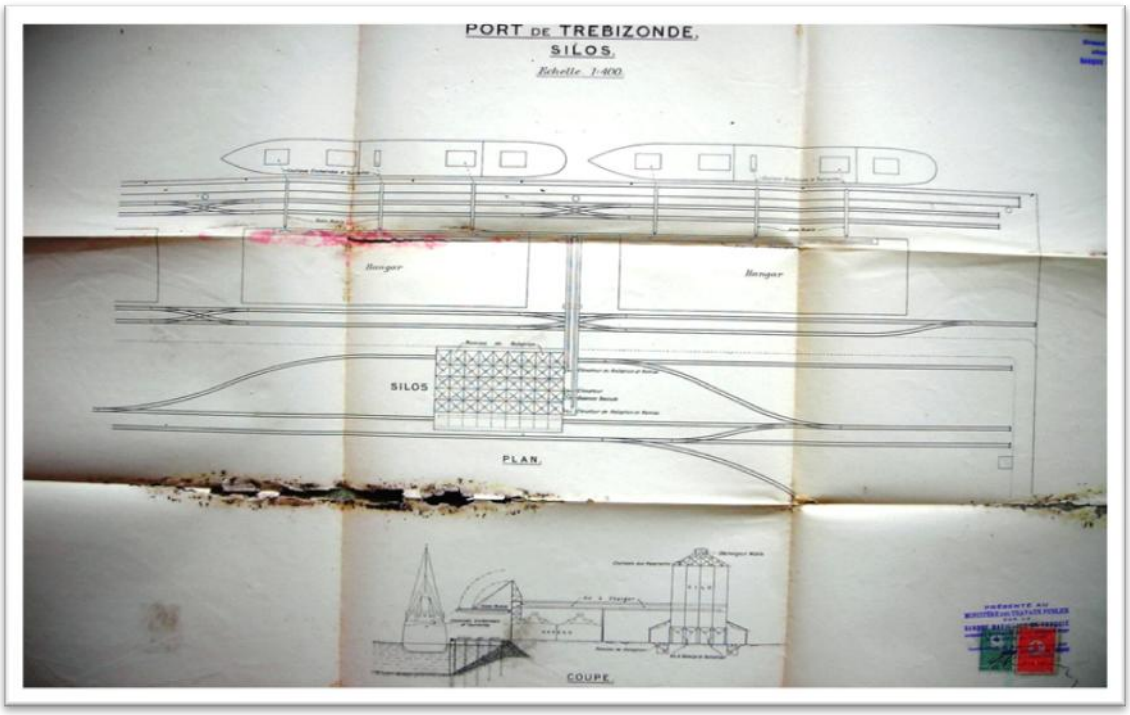
Ekler

Ek 1: Trabzon Limanı'nın İlk Detaylı Plan Örneklerinden[41]

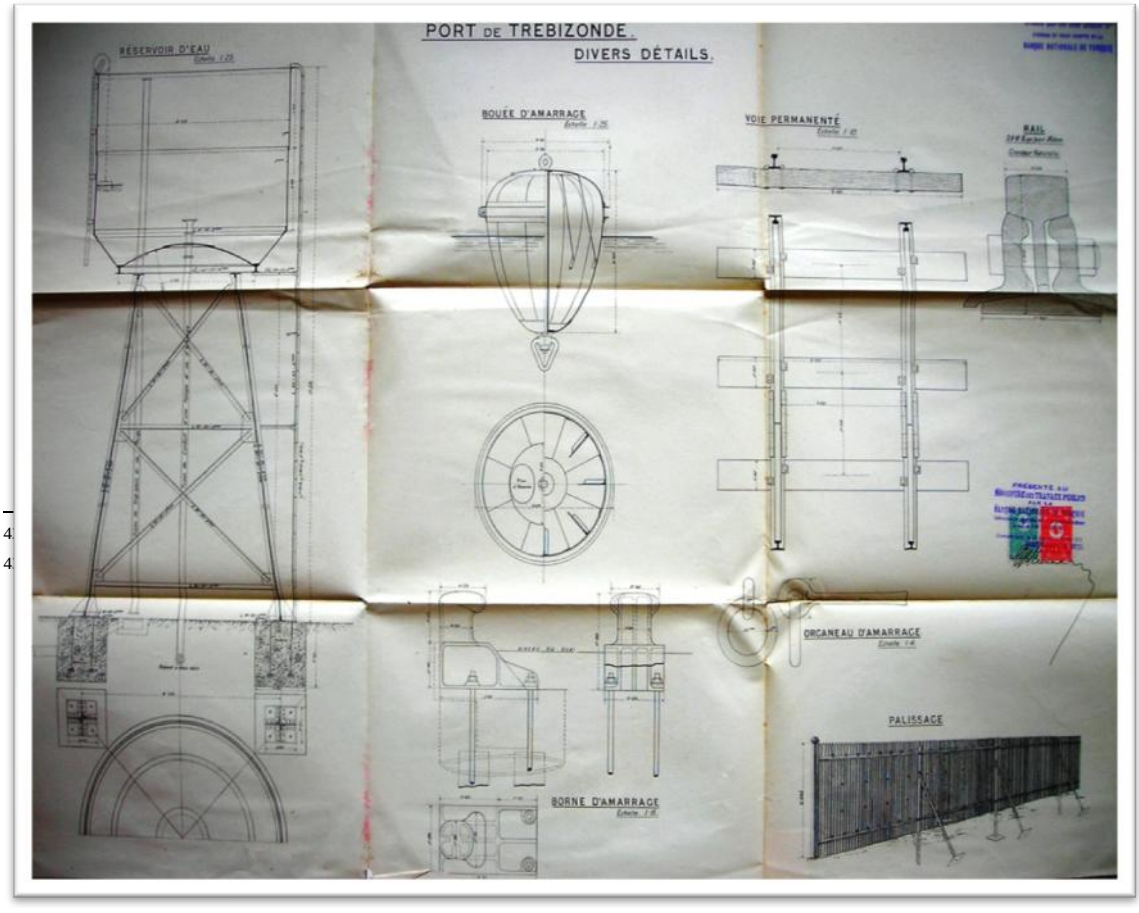


[41] BCA, 230/ 143.26.1, 26.10.1926.

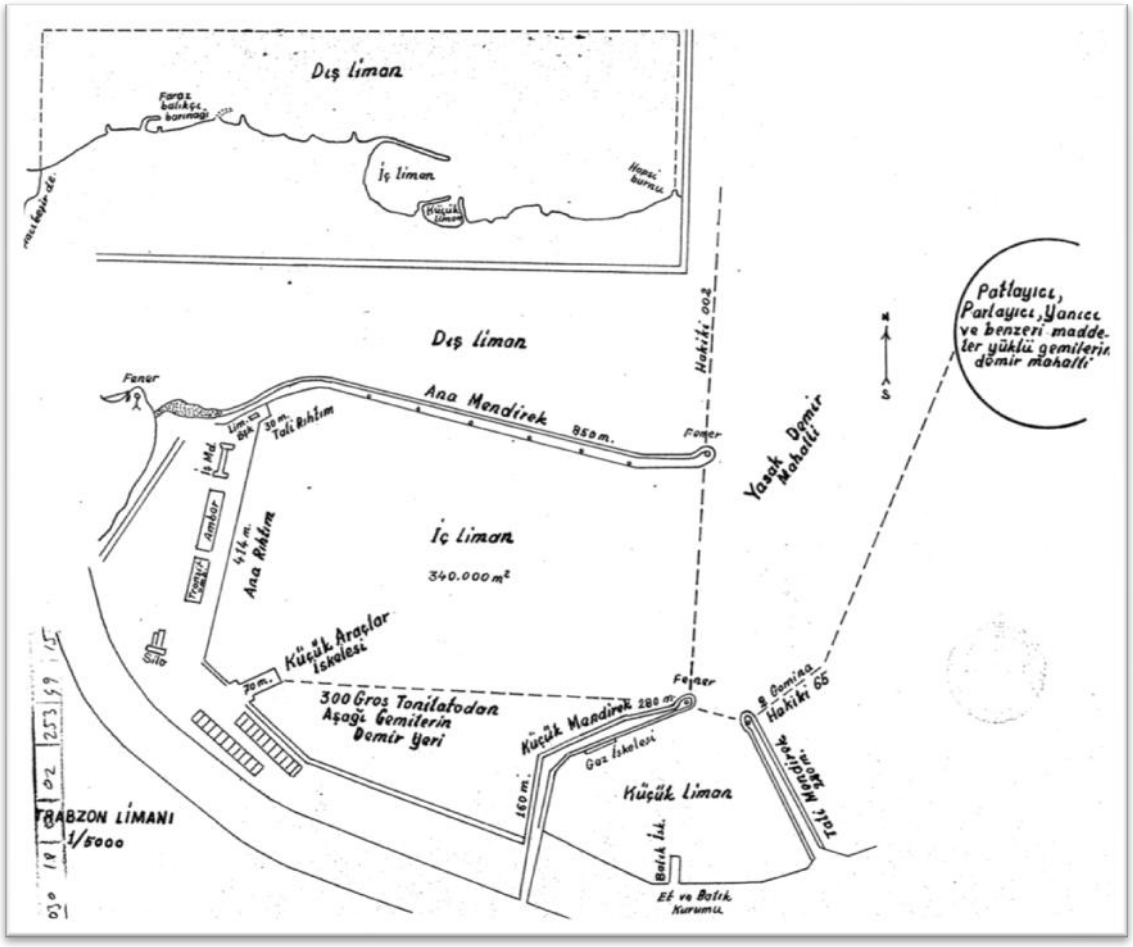
Ek 2: Trabzon Limanı Planında Yer Alan Silo[42]



Ek 3: Trabzon Limanı İle İlgili Detaylı Plan Örneği[43]



Ek 4: Trabzon Limanının 1970 Yılına Ait Detaylı Krokisi[44]



[44] BCA, 030.18.1.2/ 253.49.15, 16.7.1970.