

ATATÜRK DÖNEMİ TRABZON'DA SOSYAL VE EKONOMİK GELİŞMELERDEN BAZI KESİTLER**Social And Economic Developments In Trabzon During The Era of Atatürk****Dr. Selçuk URAL*****ÖZ**

Trabzon, I. Dünya Savaşı'nda ve akabinde başlayan Milli Mücadele yıllarında büyük sosyal ve ekonomik sorunlar yaşamıştır. Cumhuriyet ile başlayan yeni dönemde şehrin sosyal ve ekonomik sorunlarını çözmek için bir takım önlemler alınmıştır. Şehirde ilk göze çarpan husus planlı ve kapsamlı imar faaliyetleridir. Bunları ekonominin canlandırılmasına yönelik atılımlar izlemiştir. Atatürk'ün şehri çeşitli tarihlerde ziyareti sorunların çözümlüne ciddi katkılar sağlamıştır.

Anahtar Sözcükler: Atatürk, Trabzon, Tahsin Bey, Trabzon Milletvekilleri, Trabzon-Tebriz Yolu.

ABSTRACT

Trabzon faced great social and economic troubles during the Turkish National Struggle for Independence immediately after and in the World War I. Some measures were taken in order to solve the social and economic problems of the city in this new period starting with Republic. The most striking developments in the city are planned and comprehensive improvement activities. Some progresses related to economic revival followed these activities. Atatürk's visit to the city in various dates contributed to the solution of these troubles.

Key Words: Atatürk, Trabzon, Tahsin Bey, The Deputies of Trabzon, Trabzon and Tebriz Road.

I. Dünya Savaşı sırasında Rus işgaline uğrayan Trabzon, kurtuluşa kadar büyük sıkıntılar çeken vilayetlerin başında gelmektedir¹. İşgal yıllarında Rus tahribatı kendini ilk olarak nüfus üzerinde gösterdi. 1914 Nüfus İstatistiğine göre yaklaşık 1.119.000 nüfusa sahip Trabzon Vilayeti'nde 921.000 Türk'e karşılık, 161.000 Rum ve 37.000 Ermeni yaşarken bu oran iki yıl içerisinde Türkler aleyhine değiştirilmeye çalışıldı. Yüz binlerce Türk ahalisi Rus, Rum ve Ermeni kıyımından kurtulabilmek için iç bölgelere göç etmek zorunda kaldı. 45.000 civarında olduğu tahmin edilen şehir nüfusu işgalle birlikte yarı yarıya azaldı².

* Kafkas Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü Öğrt. Üyesi.

¹ Sabahattin Özel, *Milli Mücadelede Trabzon*, Ankara 1991, s. 17-18.

² Kamil Erdaha, *Milli Mücadelede Vilayetler ve Valiler*, İstanbul 1975, s.175; Süleyman Beyoğlu "Birinci Dünya Savaşı'nda Trabzon" adlı makalesinde Birinci Dünya Savaşı öncesi vilayette 921.128 Müslüman'a karşılık 201.819 gayri müslimin bulunduğunu yazmaktadır. Süleyman

Ruslar iki yıl boyunca şehrin Türk kimliğine ağır bir darbe indirdiler. İç bölgelere daha rahat ulaşmak adına Türklerin ikamet ettiği Yeni Cuma, Tavanlı, Tekke, Boztepe ve Hacı Kasım gibi mahalleler yol açmak için ortadan kaldırıldı³. Rus tahribatından evler kadar, medreseler, türbeler, camiler ve okullar da büyük zarar gördü⁴.

Trabzon, Rusya'da patlak veren 1917 Ekim Devrimi'ni takip eden siyasî ve askerî olaylara bağlı olarak başlatılan askerî harekât sonucunda 24 Şubat 1918'de işgalden kurtarıldı⁵. İşgal yıllarında günlerinde her açıdan tam bir harabeye dönüştürülen vilayetin kurtuluşu sırasındaki durumunu Ahmet Refik, Kafkas Yollarında adlı eserinde şöyle anlatmaktadır: “*Perişân kıyafetli halk, büyük ve fecî bir yangından sonra sönen ocaklarını, yanan evlerini görmeye gelen, çocukluk hâtıralarını muhafaza eden köşelerin mahvolduğunu acı bir tebessümle seyreden insanlar vaziyetinde... Eski Trabzon, kahraman Yavuz'un gençlik zamanlarına şâhid olan mahalleler, Bizans ve Osmanlı surlarının içi kâmilen tahrip edilmiş... Her şey, her köşe, her ev, her sokak, her türbe tahrip edilmiş... Mağazalar bomboş. Bazılarının kilitleri kırılmış, kasaları süngülerle parçalanmış... En güzel beldeleri harabeye çevirmişler. Trabzon bu tahribatın Karadeniz sahilinde fecî bir nümûnesi(dir)...*”⁶.

Trabzon Vilayeti bu durumdan kurtulmak için bir yandan kısıtlı imkânlarla sorunlarını çözmeye çalışırken⁷, diğer yandan da Mustafa Kemal Paşa'nın önderliğinde başlatılan Milli Mücadele içerisinde yerini almakta gecikmedi. Bu süreçte vilayetin maddi ve manevi kaynakları Türk'ün ölüm-kalım mücadelesine sarf edildi. Dört yıllık mücadelenin ardından imzalanan Lozan Antlaşması Anadolu topraklarında barış ve huzur ortamının yeniden doğmasına, Rus işgaline ve mezalimine maruz kalan vilayetlerin kendilerini toparlamasına uygun zemin hazırlamıştır⁸.

Beyoğlu, “Birinci Dünya Savaşı'nda Trabzon”, *Trabzon Tarihi Sempozyumu*, Trabzon 1999, s.479; Murat Yüksel, “Trabzon'un İşgal Yıllarında Çekilen Çileler ve Kurtuluş”, *Trabzon'un Kurtuluşu*, Trabzon 1995, s.60.

³ Mustafa Reşit Tarakçıoğlu, *Trabzon'un Yakın Tarihi*, Trabzon 1986, s.21; Rahmi Çiçek, *Trabzon'da Yerel Yönetim*, Trabzon 1998, s.26.

⁴ Cumhur Odabaşoğlu, *Trabzon 1869-1933 Yılları Yaşantısı*, Ankara, Tarihsiz, s.94; Yüksel, agm, s.61.

⁵ *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi Kafkas Cephesi, II*, (Genelkurmay Başkanlığı Yayını), Ankara 1993, s.453.

⁶ Ahmet Refik, *Kafkas Yollarında*, Hazırlayan Yunus Zeyrek, Ankara 1981, s.8-13.

⁷ Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Dahiliye Nezareti İdare-i Umumiye Katalogu (BOA, DH/İ-UM), 20-18/12-32.

⁸ Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA), 030.18.01.01/6.53.12.

Atatürk Dönemi'nde vilayette meydana gelen sosyal ve ekonomik gelişmeleri dört başlık altında incelemek doğru olacaktır. Bunlar;

- 1- Nüfus Hareketleri
- 2- İmar Faaliyetleri
- 3- Ekonomik Faaliyetler
- 4- Yardım Faaliyetleri

Nüfus hareketlerini üç alt başlıkta toplamak mümkündür. Bunlar; Mübadele, Afetlerden dolayı başka yerlere yapılan iskânlar ve toprak sıkıntısı vb. nedenlerle başka yerlere yapılan göçler.

Yapılaşma başlığı altında Hükümet konağı, hapisane ve okulların açılması, şehirlerarası telefon hattının çekilmesi, meteoroloji istasyonunun kurulması gösterilebilir.

Ekonomik faaliyetler kapsamında ise yeni yolların inşası, çeşitli ticarî kuruluşların sayısının artırılması, deniz işletmelerine ait vapurların güzergâhına yeni limanların eklenmesi girişimleri ve son olarak halka yönelik çalışmalar içerisinde muhtaçlara ev, toprak, tohumluk ve nakdî yardım yapılması sıralanabilir.

I- NÜFUS HAREKETLERİ

Mübadele, Lozan sonrası Türk-Yunan ilişkilerinin ana gündemini oluştururken, Trabzon'da da sosyal yapıyı etkileyen gelişmelerin başında gelmiştir. Samsun'la kıyaslandığında Trabzon'da mübadele edilen kişilerin sayısı oldukça azdır. Yinede Trabzon'daki mübadele makalenin kapsamını aşacak derinliğe sahip olduğundan ayrı bir çalışmada incelemek doğru olacaktır.

Trabzon ve Çoruh Vilayetlerinde toprak darlığı yüzünden arazisi olmayan 2.692 evde 9.836 kişinin 885 Sayılı kanunun 3. Maddesi gereğince toprağı bol ve verimli olan Van Gölü civarına azar azar gönderilip yerleştirilmesine Dahiliye Vekâleti'nin 15 Ağustos 1931 ve 11 Ekim 1933 tarihli yazıları ve Maliye Vekâleti'nin mütalaası doğrultusunda 5 Kasım 1933'te onay verildi⁹.

Benzer bir durum 1936'da yaşandı ve Of, Sürmene, Trabzon, Rize ve Hopa halkından 69 evde 419 kişi topraklarının darlığından ötürü kendiliklerinden Samsun Vilayeti'ne bağlı Sinemetaş Köyü'ne yerleştiler. Bunun üzerine muhacirler Bakanlar Kurulu kararıyla işgallerinde bulunan arsa ve topraklar için borçlandırılarak adı geçen köyde iskân edildiler¹⁰.

⁹ BCA, 030.18.01.02/40.77.9.

¹⁰ BCA, 030.18.01.02/68.75.7.

Vilayetin coğrafi yapısı ve mevsimsel özellikler bölgeye götürülen hizmetleri tehlikeye soktuğu gibi istenmeyen afetlere de yol açmaktaydı. 25 Mayıs 1933'te meydana gelen selde bazı köprüler yıkıldığı gibi Trabzon-Erzurum yolunda ciddi hasarlar oluştu. Öyle ki yol bir süre trafiğe kapandı. Aynı zamanda sel, Of-Sürmene yolunu bir kişinin dahi geçmesine izin vermeyecek derecede tahrip ettiği gibi, Kadahor'dan (Çaykara) aşağı Hopsera köyleri bir dağın akması yüzünden yol tamamen kapanmıştır. Yol, dört günlük bir çalışmanın ardından açılabilir. Valilik bir fen heyeti tertip ederek selin tahrip ettiği yerlerde inceleme başlattı.

Trabzon Valisi Rıfat Bey, Dahiliye Vekâleti'ne gönderilen telgrafta 7 Haziran 1933'te Çaykara ve Şor'da meydana gelen heyelan hakkında geniş bilgiler veriyordu. Aylardan beri aralıksız olarak yağan yağmur karların da erimesiyle sele dönüşerek yolları birçok yerinden bozduğu gibi büyük, küçük köprülerden bir kaçını götürdü ve bazılarını da yeniden inşa edilmesini gerektirecek derecede bozdu. Önceki heyelanın merkezi Çaykara'da yeni hizmete girmiş olan şose kapandı. Birkaç defa tek kişinin geçeceği şekilde yol açılmaya çalışılmışsa da yeniden kapanmıştır. Of kaymakamlığından alınan bilgiye göre şimdiki heyelanın merkezleri olan 1.762 nüfuslu "Şor" köyünün Babaayros mahallesinde 300 metre uzunluğunda ve 100 metre genişliğinde ve otuz hanenin bulunduğu bir mahalde büyük çatlaklar meydana geldi. Adı geçen aileler derhal tahliye edilerek Maçka'da iskânları için çalışmalar derhal başlatıldı. Rıfat Bey, Çaykara bölgesinin devamlı heyelan tehlikesi içerisinde bulunduğu dikkat çekerek sorunu kökünden çözmek için buradaki vatandaşların başka bölgelerde iskan edilmesini önerdi. Dahiliye Vekili Şükrü Kaya, her iki telgraf hakkında Başvekâleti bilgilendirerek, vilayetin kendi imkânlarıyla sorunları çözmeye çalıştığını, Vekâletin ise bölgeye takviye fen memurları ve tahsisat gönderdiğini, ayrıca tahliye işlerinin bir an önce tamamlanması için ilgili mülki makamlara emir verdiğini ifade etti¹¹.

II- İMAR FAALİYETLERİ

Gazi Mustafa Kemal Paşa 1924'te Trabzon'u ziyaret ettiğinde incelediği yerlerin başında Hükümet konağı gelmişti. Gazi Paşa, burada faaliyetlerini yürüten müdürlüklerin çalışmaları hakkında bilgi alıp onları denetledikten sonra salonun çatlak ve kopuk kireçli duvarlarını görerek Vali'ye dönerek; "**Herhalde tamir edilmeli**" uyarısında bulunmuştu¹². İlerleyen yıllarda konağın yetersizliği ve tamiratla ayakta tutulamayacağı anlaşılınca 1929'da Bakanlar Kurulu yeni

¹¹ BCA, 030.10/ 117.820.10.

¹² Veysel Usta, *Arşivlere Yansıyan Belgelerle Trabzon'da Atatürk Sevgisi*, Trabzon 2005, s.19.

hükümet konağının yapılmasına ve inşaatın 1930'da tamamlanmasına ve sözleşmenin buna uygun hale getirilmesine karar verdi¹³.

Trabzon Ticaret Müdüriyeti için Kostaru Nopi isminde bir Rum'un yazıhanesinin yanı sıra Konya ve Samsun'da açılacak ticaret okullarının Rumlardan kalan iki binada hizmet vermesine yönelik Maliye Vekâleti'nin teklifi 1 Eylül 1924'te hükümetçe kabul edildi¹⁴.

1923'te açılan ve Gazi Paşa tarafından 1924'te ziyaret edilen¹⁵, Trabzon Ticaret Okulu binasının artan ihtiyaca cevap verememesi üzerine Trabzon'da Tuzlu Çeşme'de mevcut olan ve emlak-ı metruke kalan Somaidi oğlu Yorika'ya ait 40 ve 41 numaralı boş evlerin arsalarıyla beraber 29 Temmuz 1925'te Ticaret Vekâleti'ne devredilmesine karar verildi¹⁶.

Gazi Paşa, Trabzon'da incelemelerde bulunurken Öğretmen Okulu'na özel bir ilgi gösterdi. Kütüphane, laboratuvar, dersane ve yatakhaneyi birer birer gezerek incelemelerde bulunduktan sonra, inşaatı sürmekte olan yemekhane, çamaşırhane bölümleri hakkında müteahhitten bilgi aldı. Okulun öğrenci sayısı Aralık 1919'da 25 iken, 1924'te 176'ya çıkarılmıştı. Gazi Mustafa Kemal Paşa, geçen beş yıl içerisinde öğrenci sayısının artırılmasından büyük memnuniyet duyduğunu, fakat yeni kuşağın Cumhuriyete ve devrimlere sahip çıkacak şekilde yetiştirilebilmeleri için öğrenci sayısının yüz kat daha artırılması gerektiğini ifade etti¹⁷. Gazi Paşa, Ankara'ya döndükten sonra da inşaatla ilgilenmeyi sürdürdü. Müteahhit Haşim Bey'le yapılan mukavele gereğince okuldaki inşaatın iki ay içerisinde tamamlanması gerekiyordu. Fakat usta buhranından dolayı inşaatın taahhüt edilen sürede bitirilemeyeceği anlaşıldığından 13 Aralık 1924'te Bakanlar Kurulu Maarif Vekâleti'nin teklifi doğrultusunda sözleşmenin iki ay daha uzatılmasını onayladı¹⁸.

Başbakan İsmet İnönü, doğu seyahatine çıktığında Ordu Müfettişliği'nin merkezi Erzincan ile Kolordu ve Müfettişliğin merkezi ittihaz edilen Erzurum arasında ayrı bir telefon hattının tesisi için Tahsin Uzer'in de aralarında bulunduğu yetkililere gereken emri vermişti.

Tahsin Bey, konuyla ilgili olarak Posta-Telgraf Genel Müdürü Nazif Ergin Bey'le yaptığı görüşmede Ankara'nın, Kayseri-Sivas-Erzincan-Erzurum ve hatta İran ile Rus şebekelerine kadar telefonla bağlanması yönünde genel müdürlüğün

¹³ BCA, 030.18.01.02/8.4.19.

¹⁴ BCA, 030.18.01/010.42.8.

¹⁵ Usta, age, s.30.

¹⁶ BCA, 030.18.01/014.47.20.

¹⁷ Usta, age, s.31.

¹⁸ BCA, 030.18.01.01/012.61.19.

bir çalışma yürüttüğünü ve İran transitinin önemine binaen Trabzon-Erzurum-İran arasındaki telefon hattının ikinci kategoriye bırakıldığını öğrendi. Tahsin Bey, Ankara'da bulunduğu süre içerisinde İran büyükelçisiyle de görüşerek İran Hükümeti'nin transit yola büyük önem verdiğini öğrendi.

Tahsin Bey, 8 Mayıs 1936'da Başvekâlet'e gönderdiği telgrafta; telefon tesisatı hususunda yaptığı görüşmelere yer vererek İran transit yolunun öneminden hareketle gerek Erzincan ile Erzurum'un ve gerek Trabzon ile Erzurum'un ve İran'ın telefonla bağlanmasının doğu illerine her açıdan ve özellikle ekonomik sahada can vereceğine değindi ve Nafia Vekâleti'nce yürütülen bu işin bir an önce hayata geçirilmesi için gereken emrin verilmesini arz etti¹⁹.

Başvekâlet Müsteşarlığı 15 Mayıs 1936'da Nafia Vekâleti'ne gönderdiği yazıda işin derhal incelenerek gereğinin yapılmasını istedi. Nafia Vekili Ali Çetinkaya 16 Mayıs'ta verdiği cevapta; yeni yapılacak şehirlerarası telefon hatları için hazırlanan dört yıllık programın son şeklini aldığı ve İcra Vekilleri Heyeti'nin onayına sunulacağını, henüz tasdik edilmemiş projeye göre Trabzon-Erzurum-İran arasından doğrudan telefon hattının 1938 yılı içerisinde hizmete gireceğini bildirdi²⁰.

Bakanlar Kurulu kararları fevkalade öneme sahip kararlardan biri de şehre içme suyu getirilmesine ilişkindir. Bakanlar kurulu 14 Aralık 1937'de yaptığı toplantıda; Trabzon şehri içme suyunun Nafia Vekâleti'nce hazırlanan projeye uygun olarak bedeli Maliye Vekâleti tarafından şehre ikraz suretiyle 1937 gelir fazlasından veya 1938 bütçesinden temini ve inşaatın Nafia Vekâleti tarafından yaptırılmasını, Maliye Vekâleti'nce de takibini onayladı²¹.

Üçüncü Umum Müfettişi Tahsin Bey, 23 Mart 1937'de Trabzon hapishanesinde inceleme yaparak sonuçlara ilişkin raporunu Adliye Vekâleti'ne sundu. Hapishanenin mevcut durumu hakkında gayet ayrıntılı tespitler içeren raporda özetle şu hususlara yer veriliyordu:

1. Hapishane şehrin tam ortasında dört tarafı kapalı, hava almaz ve ışık görmez bir vaziyettedir.
2. Bina, yüz elli yıl önce eski bir kale şeklini gösteren bir şatodur. Sosyal imkânlardan yoksundur. 325 metrekare bir alana sahip olan hapishanede 468 erkek, 6 kadın vardır ki, mahkûm başına 0,72 metre kare alan düşmektedir.

¹⁹ BCA, 030.10./71.464.27.

²⁰ BCA, 030.10./71.464.27.

²¹ BCA, 030.18.01.02/81.101.15.

3. Bir mahkûmun bu kadar küçük bir alanda oturması ve hava alması imkânsızdır.
4. İzdiham yüzünden üç senesini dolduran mahkûmlar mensup oldukları kazaların hapisanelerine gönderilmektedirler.
5. Kaza hapisaneleri güvenlikten mahrum bir vaziyettedir ve sık sık firarlar meydana gelmektedir.
6. Bina sağlık ve fenni imkânlardan yoksundur. Hamamı yoktur ve yangın donanımından yoksundur.
7. Tamiri için gönderilen 1.200 liranın binaya harcanması yazıktır. Zira bu para binanın hiçbir sorununu çözemez.
8. Tahsin Uzer Bey, 23 Mart 1937'de bizzat başbakan İsmet İnönü'ye gönderdiği telgrafta Trabzon hapisanesinde inceleme yaptığını, her açıdan yetersiz olan hapisanenin bu haliyle şehrin ortasında kalmasının ciddi sakıncalar doğuracağını belirterek parası üç yılda verilmek ve bir yılda yapılmak şartıyla 150.000 liraya Trabzon'a elverişli, sıhhi ve fenni bir bina yapılmasını teklif etti²².

Atatürk, Belediye Meydanı'nda gezdiği bir sırada, o zamanki Şems Oteli ile Sulu Han arasında durarak; **“Buradan denize ulaşan bir cadde açınız”** talimatını vermesi üzerine Belediye yetkilileri bir gün içinde gerekli hazırlıkları tamamladı. Atatürk, Öğretmen Okulu'ndaki incelemelerini tamamladıktan sonra akşam saatlerinde “Gazi Paşa Caddesi”nin temel atma törenine katıldı²³. Bu girişim şehrin yeniden planlanması ve geliştirilmesi hususunda ilk adım olarak kabul edilebilir. Hükümet şehir planının yaptırılması hususundaki en ciddi adımı 1937 yılında attı. Bununla ilgili olarak Fransa'dan Jack Lambert adında bir uzmanın getirilmesine izin verdi. Lambert, Üçüncü Umumî Müfettişliğinin daveti üzerine 1937'de Türkiye'ye getirildi. Bakanlar Kurulu kararnamelelerine yansıdığı şekliyle Lambert'e, Trabzon, Erzurum ve Kars şehirlerinin gelecekteki planlarını yapmak üzere 2.000 lira verilmesine, Erzurum ve Kars'ta yapacağı incelemelerde genel durumu göz önünde bulundurmamak ve yasak bölgelere girmemek şartıyla her şehirde 15 gün süreyle inceleme yapmasına izin verilmişse de çalışmaların 1938 yılının Eylül ayına devam ettiği anlaşılmıştır²⁴.

Türkiye 1938 yılında uluslar arası meteoroloji teşkilatına girdi. Uluslar arası hava haritalarının Türkiye'ye ait olan kısmının eksiksiz ve zamanında çıkarılması için Edirne, Yeşilköy, İzmit, Sinop, Çanakkale, Eskişehir, Ankara,

²² BCA, 030.10./70.463.15.

²³ Usta, age, s.32.

²⁴ BCA, 030.18.01.02/78.76.7; BCA, 030.18.01.02/79.82.7; BCA, 030.18.01.02/83.57.2; BCA, 030.18.01.02/ 83.57.2; BCA, 030.18.01.02/84.79.4; BCA, 030.18.01.02/84.80.7; BCA, 030.18.01.02/84.65.11

Sivas, Erzurum, Kayseri, Malatya, Diyarbakır, Van, İzmir, Antalya, Konya, Adana, Zonguldak ve son olarak Trabzon'da meteoroloji istasyonu kurulmasına karar verildi. İstasyonlar günde üç defa (sabah saat 10,30 ve akşam 16,30 ve 22,30) olmak üzere hava rasatları hakkında uluslar arası usul ve kurallara uygun olarak elde ettikleri sonuçları telsizle Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü'ne bildireceklerdi. Genel Müdürlük bilgileri her Cumartesi saat 14'te Meteo-Türk yayını adı altında Uluslar arası Meteoroloji teşkilatına gönderecekti²⁵.

III- EKONOMİK FAALİYETLER

Türk milleti milli mücadele yıllarında büyük fedakârlıklarda bulunarak bağımsızlığını korumayı başardıktan sonra Cumhuriyet idaresinde yeni bir mücadelenin eşğinde bulunuyordu. O da ekonomik alanda kalkınmaktı. Ekonomik kalkınmanın ayaklarından birini de israfın önlenmesi oluşturuyordu. Mali sıkıntının çekildiği bir ortamda eldeki kaynakların iyi değerlendirilmesi büyük önem arz ediyordu. Erzurum Milletvekili Rüştü Paşa, 18 Eylül 1923'te TBMM Başkanlığı'na soru önergesi vererek Kars, Erzurum ve Trabzon'da terk edilen fakat kıymetli yüzlerce aracın bulunduğunu, bunlarla ilgili olarak Nafia Vekâleti'nin ne gibi bir çalışma yürüttüğünü öğrenmek istedi:

"1- Metrükattan Kars ile Erzurum caddesi üzerinde ve Erzurum ile Trabzon caddesi arasında pek kıymetli ve motorlu yüzlerce tazyik makinesi, taş kırma makinesi ve yol inşasına dair sair bir çok makineler vardı. Bunlar muhafaza edilmeyerek birçoklarının zâyi' ve tahriplerine kimler meydan vermiştir.

*"2- Elyevm mevcut kalanların cins ve miktarı nedir, nerelerdedir, bunların muhafazası kimlere tevdi edilmiştir? Mevcut kalan ve pek lüzumlu olan işbu makineler için münasip mahallere toplanarak muhafaza edilmiyor...."*²⁶.

Rüştü Paşa 11 Nisan 1925'te verdiği iki maddelik soru önergesinde ise *"Trabzon, Samsun'a sevk olunarak un fiyatlarını tenzil etmek maksadıyla İstanbul Ticaret Müdüriyeti tarafından mübâyaa edilen 7.000 çuval yani beş yüz ton un kimlerden ne suretle mübâyaa (edildiğini)"* beyan ederek alımda suiistimal olup olmadığını gündeme getirdi²⁷.

Trabzon-Erzurum yolunun istenilen standartta olmayışı bölge ekonomisi için çeşitli sakıncalar doğurduğu gibi, sel baskını, heyelan vb. afetler de

²⁵ BCA, 030.10/188.287.9.

²⁶ BCA, 030.10./6.31.7.

²⁷ BCA, 030.10/7.42.34.

müdahaleyi geciktiren nedenlerin başında gelmekteydi. Bu yüzden Trabzon hem bölge ekonomisinden az pay almakta, hem de ticarî ürünlerin ihracında veya iç bölgelere naklinde zaman ve para kaybına yol açmaktaydı. Dolayısıyla Trabzon vilayetinin sorunlarının başında ulaşım geliyordu. Coğrafyanın çetinliği demiryolunun inşasını güçleştirmekteydi. Mevcut karayollarının çağdaş niteliğe çıkarılması ve aynı zamanda yeni yolların inşa edilmesi hükümetin önceliğini teşkil ediyordu.

Yollarla ilgili olarak hükümetin üzerinde durduğu ilk yer Trabzon-Erzurum yolunun tamir ettirilmesi idi. Hükümet, Trabzon-Erzurum arasında yedi parçadan oluşan ve toplam 206 kilometre uzunluktaki yolun tamirini 20 Ağustos 1924'te Trabzon tüccarlarından Reiszâde Zekeriya Efendi'ye verdi. 1925 Ağustosunda son bulması öngörülen tamiratın kışın şiddetli geçmesi ve yağmurların tamirata fırsat vermemesi yüzünden sürenin Mayıs 1926'ya uzatılmasına karar verildi²⁸. Fakat lüzumu kadar işçi tedarik edilememesi ve yolun büyük kısmının yüksek ve bozuk olması nedeniyle tamiratın belirlenen tarihte tamamlanamayacağı anlaşılınca Nafia ve Maliye Vekâletleri, sözleşmenin feshedilmesi durumunda geçen yıllara nazaran işçi ücretlerinin yüzde yirmi beş artması ve aynı fiyatla yeni bir sözleşmenin yapılamayacağını göz önüne alarak sözleşmenin bir yıl daha uzatılmasını teklif ettiler. Böylece yolun tamirati 22 Eylül 1926'da bir yıl daha uzatıldı²⁹.

Trabzon Milletvekilleri Abdullah, Şefik, Rahmi ve Süleyman Beyler, 25 Ocak 1924'te TBMM Başkanlığı'na verdikleri takirde Of –Bayburt karayolunun inşa edilmesini istediler: “*Trabzon Vilayeti'nde Of kazası merkezini Bayburd'a rabt etmek üzere inşasına başlanmış olan şosenin kısmı külliyesi ikmal edilerek Bayburd'a isali için 7-8 kilometro kadar bir mesafe kalmıştır. Şosenin mütebaki kısmının ikmal-i inşaatıyla tamirat-ı daimesinin Trabzon Vilayeti idare-i hususiye bütçesinden temini kabil olamayacağından mezkûr şosenin tarik-i umûmiye meyanına idhaliyle biran evvel itmamı ve mürurunun temini esbabının istikmali zimmında takrimizin hükümete tevdiî buyurulmasını arz ve teklif eyleyiz efendim*”.

Milletvekillerinin isteği 28 Ocak 1924'te genel kurul toplantısında ele alınarak kabul edilerek, aynı gün gereğinin yapılması talebiyle Başvekâlet Makamı'na gönderildi. Başvekâlet ise 29 Ocak 1924'te Nafia Vekâleti'ni durumundan haberdar ederek gerekenin yapılmasını istedi. Nafia Vekâleti'nin 5 Şubat 1924'te verdiği cevap ülkenin içinde bulunduğu mali sıkıntının boyutunu gözler önüne seriyordu: “*Of-Bayburd şosesinin ikmal-i inşaatı zimmında tarik-i*

²⁸ BCA, 030.18.01.01/015.52.13.

²⁹ BCA, 030.18.01.01/021.62.6.

umûmiye meyanına idhali emrû işar buyuruluyor ise de tarik-i umûmiye tahsisatı mevcut tarik-i umûmiyenin bile tamiratına gayr-i kâfi bulunduğundan zikr olunan şosenin tarik-i mezkûre meyanına idhaline imkân olmadığı arz olunur efendim"³⁰.

Karayoluyla ilgili olarak hükümetin üzerinde durduğu güzergâhlardan biri de İran Transiti kapsamında Trabzon-Kızılvize yoluydu³¹. Bu yol ilk defa 17 Aralık 1925'te Maliye Vekili tarafından hükümetin gündemine taşındı. Maliye Vekili zikredilen tarihte Başvekâlet'e gönderdiği yazıda yolla ilgili şu hususlara dikkat çekiyordu:

"İran transitinin Kızılvize tarikini terk ederek Musul tarikini ihtiyara meyil olduğu evvel ve ahir icra kılınan tetkikattan anlaşılmakta ve buna mani olmak için geçen seneden beri muhtelif devair ile mütemadiyen muhabere cereyan etmektedir. Bu transitten memleketimizi mahrum bırakmamak için;

- 1- Trabzon-Kızılvize yolunun kabil-i mürûr bir hale isali,*
- 2- Konak mahallerinin, Kızılvize'deki rüsûmat binasının ihtiyacı-ı hazıra tekabül edecek bir hale vaz'ı*
- 3- Havalı-i mezkûrede asayişin esaslı bir surette takriri gibi tüccarı en ziyade düşündüren hususatın temini zaruri görülmüştür"*³².

Ayrıca yazıda yukarıda bahsi geçen hususların hayata geçirilmesi için Dahiliye ve Nafia Vekâletleri'nin katılımıyla ortak bir komisyon oluşturulması, komisyonun araştırmaları sonucunda tanzim edeceği rapor doğrultusunda her üç Vekâletin üzerlerine düşen görevleri yerine getirmesi öneriliyordu. Maliye Vekâleti'ne göre Erzurum'dan geçecek demiryolu sorunun kökten çözümüne önemli katkılar sağlayabilirdi³³. Başvekâlet konuyu 24 Aralıkta Dahiliye ve Nafia Vekâletleri'ne bildirerek Maliye Vekâleti'nin istekleri doğrultusunda çalışmaların yürütülmesini istedi. Dahiliye Nezareti 3 Ocak 1926'da teşekkül ettirilecek komisyona "*Umûr-ı Mahalliye Müdür-i Umûmisi Akif ve Umûm Jandarma Kumandanı Muavini Miralay İsmail Hakkı Beyleri*" atadı³⁴.

Trabzon'un ihraç merkezi konumunu kuvvetlendirmek, İran ile yapılan ticarete ortaya çıkan sorunları çözmek için muhtelif tarihlerde hükümet tarafından kararlar alındı. Bunlardan biri de 5 Ekim 1924 tarihli Trabzon-Tebriz arasında ticari eşya nakleden Türk deveçilerin İran dahilinde memurların

³⁰ BCA, 030.10/6.35.37.

³¹ Kızılvize, bugün Ağrı İline bağlı Ortadirek köyüdür.

³² BCA, 030.10/154.89.21.

³³ BCA, 030.10/154.89.21.

³⁴ BCA, 030.10/154.89.21.

ve tüccarların kötü muamelesine maruz kalmaları ve bu yüzden borçlarının sürekli arttığı, bu yüzden develerini satmak zorunda kaldıkları tespit edildi. Bu çözüm olarak Tebriz Konsolosluğu'nun teklifi doğrultusunda nakliyatın Kızılvize'ye kadar olan kısmının İran deveçilerine, Kızılvize ile Trabzon arasındaki nakliyatın da Türk deveçilerine yaptırılmasına, mevcut gümrük ambarlarının yetersizliği göz önünde bulundurularak –bunları genişletmek için ödenek bulunamamasından dolayı- Trabzon ve Erzurum'da Antrepo'lar vücuda getirmek üzere 9. Kolordu emrinde bulunan ambarların değerlendirilmesine karar verildi³⁵.

Nafia Vekâleti, Bakanlar Kurulu'na gönderdiği 17 Kasım 1930 tarihli tezkerede; Ankara civarı yollarının asfaltlanacak kısmının en zorunlu miktara düşürülmesi amacıyla müteahhit ile yapılan inceleme sonucunda Ankara civarındaki 42 kilometre asfalt yol inşaatı için 1.179.000 ve 40 kilometrelik Kızılcahamam yolu için de 750.000 lira masraf çıkacağı ve önceden ihale edilen 3.929.000 liralık inşaatın yalnız 1.929.000 liralık inşaat yapılarak üst tarafının tasarrufu mümkün olabileceği bildirilmiş ve Ankara civarına ait inşaatın Kızılcahamam kısmının çıkarılarak 2.775.000 liralık Trabzon-Erzurum-Ağrı ve Erzurum-Sarıkamış yolları inşaatının yaptırılması halinde inşaat masrafının 3.934.000 liraya çıkacağı ve bu miktarın önceki sözleşmeye hemen hemen eşit olduğu ve müteahhidin sözleşmenin değiştirilmesine razı olduğu belirtildi. Tarafların anlaşmaları göz önünde bulunduran Bakanlar Kurulu, 17 Kasım 1930'da Kızılcahamam yolunun yaptırılmasından vazgeçerek Trabzon-Erzurum-Ağrı ve Erzurum-Sarıkamış yollarının yaptırılmasını onayladı³⁶.

Seyr-i sefâin vapurlarının Of limanına uğratılması yönünde Trabzon Mebusu Süleyman Sırrı Bey'in hükümete yaptığı başvuru Of'la ilgili olarak gündeme gelen ikinci husustur. Süleyman Bey 13 Aralık 1924'te TBMM Başkanlığı'na verdiği önergede Of'un sosyal ve ekonomik yapısı hakkında ayrıntılı bilgiler vererek, bunun değerlendirilebilmesi için Of limanının deniz seferlerine dahil edilmesini talep etti. TBMM aracılığıyla Başvekâlete ulaştırılan teklif burada uygun bulunarak gereğinin yapılması için Ticaret Vekâleti'ne havale edildi³⁷.

³⁵ BCA, 030.18.01/011.47.11.

³⁶ BCA, 030.18.01.02/15.76.13.

³⁷ Kendisi de bir Of'lu olan Sırrı Bey, kaza hakkında şu bilgileri vermektedir: Of, 128 köyüyle 90 bini aşkın nüfusa sahip birinci derecede bir kazadır. Burada mısır, fındık, elma, armut, ceviz, yumurta ve yağ üretilmektedir. Bu mahsulattan her sene 700 bin kilo fındık, 300 bin kilo mısır, 30 bin kilo ceviz 150 bin kilo yağ ihraç edilmektedir. Kaza coğrafyası itibarıyla Bayburt ve İspir kazalarına yakındır. Of, Bayburt yoluyla Bayburt ve Tercan kazalarının tarım ürünlerini ihraç eden bir merkez haline dönüştürülebilir. Kazanın coğrafyasından yararlanarak ticarî çehresi çok rahatlıkla geliştirilebilir. Yolcu ve tarım ürünlerinin karadan sevki zaman ve para kaybına yol

Büyük önder Trabzon'u ilk ziyaretlerinin ikinci günü (16 Eylül 1924) Kavak Meydanı'nda bulunan İpek Fabrikası'na gezerek büyüülmesi gerektiği hususunda ilgililere talimat vermişti. Mensucat sanayinin geliştirilmesi gerektiği şeklinde de yorumlanabilecek bu uyarının gereği bir anlamda iki yıl sonra hayata geçirildi. Bakanlar Kurulu, 30 Mayıs 1926'da ipek ve pamuk mensucat imal ve bunların vs. işlerini yapmak amacıyla merkezi Trabzon olmak üzere 50 yıl süre ve 150.000 lira sermayeyle teşkiline teşebbüs olunan "Trabzon Türk Mensucat Fabrikası Anonim Şirketi"nin halka açılmasını kabul ve tasdik etti³⁸.

Trabzon'un çağdaş bir görünüm kazanmasının en önemli ölçütlerinden biri de şehrin aydınlatılmasıydı. Bu konuda hükümet 3 Mayıs 1925'te önemli bir adım atarak elektrik şirketinin kurulmasına karar verdi:

*"Elektrik istihsal ve tevzii mesaili ile iştilal etmek üzere Namlızâde Hayri ve Namazzâde Hüseyin Beyler ile rüfakası tarafından altmış sene müddet ve yüz altmış bin Türk lirası sermaye ile teşkiline teşebbüs olunan "Trabzon Türk Elektrik Anonim Şirketi" nin taadilat ve tamimat-ı lazime icrasıyla Ticaret Vekâlet-i Celilesi'nden mevrud nizamname-i dahili layihası ve sermayenin yüzde onunun dipozito edildiğine dair teminat mektubu İcra Vekilleri Heyeti'nin 3 Mayıs Sene 341 tarihli içtimasında tedkik ve mütalaa olunmuş ve mezkûr şirketin nizamname-i dahilisinde icra olunan taadilat dairesinde teşkili tensib ve tasdik olunmuştur"*³⁹.

Trabzon, bölgenin ihraç merkezi durumundaydı. Dolayısıyla bölgede meydana gelen her kötü gelişme Trabzon'u da olumsuz yönde etkilemekteydi. 1925'te Erzurum'da ortaya çıkan sığır vebası da bunlardan birisiydi. Ziraat Vekâleti derhal harekete geçerek hızla yayılmakta olan salgını durdurmak için mücadele heyetleri oluşturdu. Heyetler, geceli gündüzlü çalışarak salgını kontrol altına aldılar. Ayrıca 12 Temmuz 1925 tarihinden itibaren Erzurum'dan hayvan ihracı yasaklandı ve vilayet karantinaya alındı. Yasak 11 Ocak 1926'da kaldırılarak Trabzon yoluyla hayvan ve hayvan ürünlerinin sevkine başlandı⁴⁰.

Trabzon ile Samsun limanlarının inşası imtiyazı 1924'te Türkiye Milli Bankası'na verildi. 4 Ocak 1924'te banka adına Nafia Vekâleti'ne başvuran Sir Thomson'la önceden yapılmış olan sözleşmenin mevcut duruma göre değiştirilmesi için hükümet adına Nafia Vekili Feyzi Bey'e yetki verildi⁴¹. 1927

açmaktadır. Of limanına vapurlarının uğraması durumunda bu kayıplar yarı yarıya azalacaktır.

BCA, 030.10./169.178.3

³⁸ BCA, 030.18.01.01/019.37.10.

³⁹ BCA, 030.18.01.01/013.26.10.

⁴⁰ BCA, 030.10/186.282.11.

⁴¹ BCA, 030.18.01.01/012.66.9.

yılına gelindiğinde Trabzon limanı ile Trabzon-Tebriz demiryolu hattının Türk-İran sınırına kadar inşasının Türkiye İş Bankası'na verildiği ve bir yıllık süre tanındığı görülmektedir⁴².

Limanlar kanununun sekizinci maddesi gereğince Trabzon'un Değirmendere Çömlekçi ve Moloz limanlarında gemilere tatlı su temini ve dağıtımını, kömür de dahil olduğu halde yük boşaltmak, kılavuzluk, dalgıçlık ve kurtarma gibi işlerde faaliyet yürütmek amacıyla Türkiye Maden Bankası ve Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi ile Reiszâde Zekerya, Müderriszâde Süleyman Şahabettin, Leventzâde Faik, Ali Yazıcızâde Arslan, Araboğlu Hacı Ahmet, Murathanzâde Bahri, Ali Çavuşoğlu Nuri ve Hacı Kamiloğlu Hüsni Beylerin katılımıyla 50.000 lira sermayeyle 30 Eylül 1925'te Trabzon Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi kuruldu⁴³.

1929'da yağın sağanak yağmurlardan dolayı Şebinkarahisar ve Trabzon'da bazı yol ve köprüler harap olunca 12 Şubat 1930'da Of-Bayburt yolu için Trabzon vilayeti özel idaresine 20.000, Şebinkarahisar-Suşehri yolu ve Kelkit ırmağı üzerindeki Tünük köprüsünün inşası için 11.400 lira Şebinkarahisar Vilayeti'ne gönderildi⁴⁴.

Trabzon ve Rize vilayetleri dahilinde Santa adı verilen ve yazıcı böceği haşeresinin büyük tahribatına maruz kalan devlet ormanlarının kağıt hamuru ve selüloz üretimi için pazarlıkla satılmasına, o havalı ormanlarından sağlam olanların ise haşere istilasından korunması amacıyla acilen tathirat icrasına 7 Haziran 1931'de karar verildi⁴⁵.

12 Şubat 1936'da Trabzon'da birdenbire çıkan ve iki saat içerisinde şiddetini artıran fırtına sekiz kişinin boğulmasına neden oldu. Ölenler arasında Trabzon Elektrik Fabrikası müdürü iken Müfettişliğin elektrik uzmanlığına atanan genç mühendislerden Arslan ile şehrin ileri gelenlerinden Hacı Emin Beyler vardı. Sekiz vatandaşın boğulmalarına neden olan fırtınada Liman idaresinin ihmal ve kusuru hakkında halk arasında çeşitli söylentiler dolaşınca Üçüncü Umumî Müfettişi Tahsin Uzer Bey inceleme başlattı. İnceleme sonucunda limanda bir takım eksiklikler olduğu tespit edildi. Buna göre;

1- Liman idaresinde bu gibi olaylara karşı hiçbir kurtarma vasıtası bulunmamaktadır.

⁴² BCA, 030.18.01.01/023.13.18.

⁴³ BCA, 030.18.01.01/016.64.11.

⁴⁴ BCA, 030.18.01.02/8.8.10.

⁴⁵ BCA, 030.18.01.02/20.39.5.

2-Trabzon gibi elektriği bol olan bir şehir iskelesinde ne projektör, nede uzak ve yakın mesafeyi aydınlatacak kuvvetli lambalar vardır.

Ölen sekiz kişi Trabzon ve bölgeye gönderilen postaları ve kolileri gelip giden vapurlara vermek üzere denize açılmışlardı. Tahsin Bey, Başbakan İsmet İnönü'ye gönderdiği 13 Şubat 1936 tarihli telgrafında; vapurlardan posta alıp verme işinin artırma ve eksiltme kanunu gereğince en az fiyatı veren müteahhide ihale edildiği, onun da az bir ücretle acemi adamları tutarak işi yapmaya çalışmasından dolayı bu olayın meydana geldiğini, Trabzon postasında İran transitine ait koli ve mektupların da olduğuna dikkat çeken Tahsin Bey, yalnız Trabzon için değil Karadeniz'in coşkun dalgalarına maruz kalan bütün limanlarda devlet postasını getirecek ve götürecektir nakliye vasıtalarının doğrudan doğruya Hükümet elinde ve liman idarelerinde bu gibi durumlara karşı kurtarıcı vasıtalar bulunması için girişimde bulunulmasını arz etti. Başvekâlet Müsteşarlığı, ertesi gün İktisat ve Nafia Vekâletlerine gönderdiği yazıda Posta-Telgraf ve Laman idarelerince alınması gereken önlemlerin tespitini ve gereğinin yapılmasını istedi.

İktisat Vekili Celal Bayar tarafından 11 Mayıs 1936'ta verilen cevapta; Samsun ve Zonguldak'ta birer kurtarma istasyonu tesis etmek üzere "Tahlisiye Umûm Müdürlüğü'nün" 1936 bütçesine gerekli ödeneğin konulduğu ve istasyonların bu yıl içerisinde hizmete gireceği, Trabzon limanı için lüzum gösterilen istasyonun ancak 1937 yılında yapılabileceği ön görülerek bu hususta inceleme ve hazırlığın yapılması için Umûm Müdürlüğe gerekli tebliğin yapıldığı bildirildi.

Nafia Vekili Ali Çetinkaya tarafından 23 Haziran 1936'da verilen cevapta ise; sahil merkezlerinin vapurlardan posta alıp verme işinin Vekâlete ait vasıtalarla yapılması çok önceden düşünülmüş ise de bütçenin imkân vermemesi yüzünden bu güne kadar uygulanamadığı, nihayet posta ücretleri muafiyetlerinin kaldırılması sonucunda yeni yıl bütçesiyle ancak Trabzon'a motorlu bir kayak alınacağı ve bundan sonra yavaş yavaş diğer yerlerin ihtiyaçlarının giderileceği ifade edildi⁴⁶.

IV- YARDIM FAALİYETLERİ

Trabzon Mebusu Abdullah Bey 13 Ekim 1923'te TBMM Başkanlığına verdiği soru önergesinde; çiftçilerin büyük sıkıntı içerisinde bulunduğunu, bu gibi çiftçilere parasız ve ucuz tohumluk ve yemelik verilerek desteklenmesi amacıyla 17 Eylül 1923'te kanun çıkarıldığına dikkat çekerek bir aya yakın zaman geçtiği cihetle şimdiye kadar ne suretle uygulandığını ve nerelere ne kadar

⁴⁶ BCA, 030.10/121.861.12; BCA, 030.10/71.464.17.

dağıtıldığını ve ne kadar zirai alet ve edevat alınarak hangi köylere verildiğinin İktisat Vekâleti tarafından bildirilmesini istedi⁴⁷.

Trabzon Mebusu Rahmi Bey, 12 Şubat 1924'te TBMM'ne verdiği takrirde Trabzon'da Rus işgali sırasında evleri yıkılanlara ev verilmesi konusunu gündeme getirdi:

“Düşman işgaline uğrayan mahallerde meskenleri tahrib ve ihrak edilmiş olanların iskân ve terfihleri Mübadele, İmar ve İskan Vekâleti'nin cümle-i vazâifinden olup Vekâlet-i müşarünileyhin bilumûm gayri menkul emval-i metrukeyi muhacirin ile meskenleri düşman tarafından tahrib ve ihrak edilen muhtaca tahsis ve tevzii ve bu emvalden elyevm isticâr vesaire ile eşhas-ı salesenin taht-ı işgallerinde olanlarını da idareten tahliyeye salahiyetdar olduğu 8 Teşrin-i Sâni 339 (8 Kasım 1923) tarih ve 368 numrolu kanunun 1. ve 8. maddeleri ahkâmından bulunduğu halde daire-i intihabiyem olan Trabzon Vilayeti'nin Rus işgali altında kaldığı müddet zarfında meskenleri Ruslar veya Yerli Rumlar tarafından tahrib ve ihrak edilmiş olanların bu kanundan istifadeleri henüz temin olunamamıştır. Tahrib ve ihrak edilmiş olan mesakin Meclis-i İdare Meclislerince vergi ve tapu kayıtlarına veya erbab-ı vukufun malumat ve şahadetlerine müracaat suretiyle mümkün mertebe takdir ve tayin olunacak kıymetler nazarı itibara alınarak bunlara mukabil ashabına gayri menkul emval-i metrukeden birer mesken tahsisi ve itasıyla bir an evvel temin-i sekaneleri için Mübadele, İmar ve İskan Vekâleti'nden Trabzon vilayetine ve alakadar iskan muntikası müdüriyetine tebligat-ı lazime ve ifası esbabinin istikmal buyurulması arz ve rica eylerim efendim”.

TBMM'nin 13 Şubat tarihli oturumunda ele alınan önerge BaşVekâlet'e, gereğinin yapılması için 16 Şubatta Mübadele, İmar ve İskan Vekâleti'ne havale edildi⁴⁸.

Toprak sıkıntısı Trabzon vilayetinin önemli sorunlarından birisiydi. Rumların mübadelesini takiben pek çok kişi hükümete başvurarak Rumlardan kalan arazilerin bir kısmının kendilerine tahsis edilmesini istediler. Maçka kazasının Abatlı karyesi muhtarı Mehmet ve arkadaşları tarafından Şubat 1927'de Gazi Mustafa Kemal Paşa'ya gönderilen telgrafta aynı isteğe yer veriliyordu. Dahiliye Vekâleti İskan Müdüriyeti tarafından 24 Şubat 1927'de Trabzon Vilayeti'ne gönderilen telgrafta; Rumlardan kalan mülklerin ancak mübadele edilen muhacirlere tahsis edileceğinden başkalarına verilmesinin mümkün olmadığı, buna karşın bölgenin yerlisi olup çiftçilikle iştilal eden ve

⁴⁷ BCA, 030.10/ 6.31.38.

⁴⁸ BCA, 030.10./6.36.23.

toprağa ihtiyacı bulunanlara borçlanma kanunu mucibince köyleri civarında bulunan devlet arazisi verilebileceği belirtildi⁴⁹.

Gazi Mustafa Kemal Paşa, 15 Eylül 1924'te Trabzon'u ziyaret ettiğinde kendisine iletilen sorunlardan biri de yöre halkının Reji İdaresi'ne verdikleri tütünlerin parasını alamamalarıydı. Tütün üreticileri mağduriyetlerini dile getirerek paralarının ödenmesini talep ettiler. Gazi Paşa, Başbakan İsmet Paşa'ya gerekli talimatı vererek üreticilerin mağduriyetinin en kısa sürede giderilmesini istedi⁵⁰.

Benzer bir durum fındık üreticilerinde yaşandı. Fındık üreticilerini paralarını alamamaktan şikayet edince Ziraat Vekâleti bu konuda daha önceden başlatılan çalışmalar ve üreticilere ödenen paralar hakkında 7 Ekim 1924'te Başvekâlet'i bilgilendirdi. Vekâlet yazısında şu hususlara yer veriyordu:

“...Reis-i Cumhur Gazi Mustafa Kemal Paşa Hazretleri'ne maruzatta bulunulması üzerine erbab-ı ziraata Eylülün 15'den 24'üne kadar fındık mukabilinde yapılan ikrâzâtın Ordu'da 43.000 lirayı tecavüz ettiği Giresun'da ise 20 Eylül'e kadar aynı husus için yapılan ikrâzât miktarının 49.500 liraya baliğ olduğu mahallerinden alınan telgrafnamelerden anlaşıldığı ve müstahsillerin terviç taleplerine müsâraat gösterilmesi ve ikrâzâta kemal-i faaliyetle devam olunması zımında Trabzon, Ordu ve Giresun şubelerine kat'i emirler verildiği velhasıl şubât-ı mezkûrede kafî miktarda para bulunmasına rağmen bankanın daha ziyade ve süratle muamele yapamamasını matlub iktidar ve meziyette lüzumu kadar memur bulunmayışına atfetmek lazım geldiği ve ihtiyaca nisbetle lâşi olan mevcut memurunin şerait-i hazırâ icabatına derhal tevfiği mümkün olmadığı ve memur fıkdanına karşıda mekteb açmak, mekâtib-i aliyye mezunlarının intisablarını kolaylaştırmak, memurları staj görmek üzere Avrupa müessasat-ı itibariyyesine göndermek ve tali mekâtibden neşet edenler meyanında bil-müsabaka efendiler tefrik ederek bunların Darülfünûn ve iktisad medreselerinde ikmal-i tahsillerini temin eylemek gibi tedabir ittihaz edildiği Ziraat Bankası İdare-i Umûmiyesi'nden alınan tezkerede bildirilmiş(tir)”⁵¹.

1929 yılında patlak veren ekonomik bunalımı yabancı ülkeler kadar Türkiye'yi de derinden etkilemiştir. Türk milletinin büyük sıkıntılar çektiği bu yıllarda mevcut durumdan Trabzon'un etkilenmemesi mümkün değildir. Dahiliye ve Nafia Vekâletleri'nin Başvekâlete gönderdikleri iki yazı bunu bütün çıplaklığıyla ortaya koymaktadır. Trabzon'un Sürmene ve Of kazalarında,

⁴⁹ BCA, 272.11/22.114.20.

⁵⁰ Usta, age, s.40-41.

⁵¹ BCA, 030.10/214.449.2.

Rize'nin Karadere bölgesinde büyük sıkıntının baş gösterdiği, yiyecek mısır tanesi bile kalmamış olduğundan halkın açlıktan ot yedikleri ve bu yüzden soygun vakaları baş gösterecek ise de müfrezelerin faaliyeti şimdilik bu tür olayların çıkmasını engellediği fakat yardım yapılmazsa asayişin uzun süre sürdürülemeyeceği Trabzon Vilayeti'nden bildirilince Dahiliye Vekâleti derhal harekete geçerek Hilal-i Ahmer aracılığıyla adı geçen bölgelere 1.500 lira gönderdi. Yardımın yetersizliğini göz önünde bulunduran Dahiliye Vekili Şükrü Kaya 4 Haziran 1929'da Başvekâletten Trabzon ve Rize'ye aynı yardım yapılmasını istedi. Başvekâlet, durumu bir de Nafia Vekâleti eliyle kontrol etmek isteyerek inceleme başlatılması talimatı verdi. Nafia Vekili Recep Bey, Hilal-i Ahmer nezdinde inceleme yaptırdı ve sonuç olarak cemiyetin 14 Mayıs 1929'da Trabzon ve Rize'ye 1.500 lira gönderilmişse de bu yeterli görülmeyerek 8 Haziranda 1.000 lira daha gönderildiği tespit edildi⁵².

Sonuç

Belgeler dikkatle incelendiğinde görülecektir ki, 1923-1929 yılları arasında Trabzon'daki ekonomik hareketlilik Cumhuriyet idaresinin ekonomik politikasının sonucu olarak halk-hükümet işbirliğini yansıtmaktadır. Bu dönem içerisinde vilayetin çağdaş bir çehre kazanması için mevcut altyapı güçlendirilirken, diğer yandan da özellikle eğitim ve ekonomik alanında yeni projeler uygulamaya sokulmuştur. Her seviyede okullar açılmaya çalışılırken şehrin coğrafi konumunu ekonomik artıya dönüştürmek için limanın genişletilmesi başta olmak üzere karayolu ağının genişletilerek iç vilayetlerin Karadeniz'e bağlanması ciddi hamleler arasında zikredilebilir.

Atatürk'ün Trabzon'u çeşitli tarihlerde ziyaretleri vilayetin sosyal ve ekonomik sorunlarını yerinde görmesinde ve Cumhuriyet hükümetinin çözüm yolları üretmesinde son derece etkili rol oynamıştır. Bu arada Üçüncü Umûmî Müfettişlik merkezinin Trabzon'da bulunması şehrin sorunlarının çözümünde rol oynayan bir başka faktördür.

Trabzon'a hizmetlerin getirilmesinde yaşanan gecikmeler sorunların çeşitliliği ve büyüklüğünün yanı sıra devletin malî bünyesinin zayıflığı ve yetişmiş eleman bulunamayışından kaynaklanmaktaydı. 1929 yılından itibaren devletin ekonomik hayatta ağırlığını daha fazla hissettirmeye başladığı bir ortamda Trabzon'un da bundan etkilenmemesi mümkün değildi. Buna karşın vilayette daha kapsamlı ve sonuçları gelecek yıllarda ortaya çıkabilecek hamlelerin atıldığı görülmektedir.

⁵² BCA, 030.10./120.858.4.

KAYNAKÇA

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi:

BCA, 030.10/117.820.10.

BCA, 030.10./71.464.27.

BCA, 030.10./71.464.27.

BCA, 030.10./70.463.15.

BCA, 030.10/188.287.9.

BCA, 030.10./6.31.7.

BCA, 030.10/7.42.34.

BCA, 030.10./6.35.37.

BCA, 030.10/154.89.21.

BCA, 030.10/154.89.21.

BCA, 030.10/154.89.21.

BCA, 030.10./169.178.3

BCA, 030.10/186.282.11.

BCA, 030.10/121.861.12.

BCA, 030.10/71.464.17.

BCA, 030.10/6.31.38.

BCA, 030.10./6.36.23.

BCA, 030.10/214.449.2.

BCA, 030.10./120.858.4.

BCA, 030.18.01.01/6.53.12.

BCA, 030.18.01.02/40.77.9.

BCA, 030.18.01.02/68.75.7.

BCA, 030.18.01.02/78.76.7.

BCA, 030.18.01.02/8.4.19.

BCA, 030.18.01/010.42.8.

BCA, 030.18.01/014.47.20.

BCA, 030.18.01.01/012.61.19.

BCA, 030.18.01.02/81.101.15.

BCA, 030.18.01.02/79.82.7.

BCA, 030.18.01.02/83.57.2.

BCA, 030.18.01.02/ 83.57.2.

BCA, 030.18.01.02/84.79.4.

BCA, 030.18.01.02/84.80.7.

BCA, 030.18.01.01/015.52.13.

BCA, 030.18.01.01/021.62.6.

BCA, 030.18.01.02/84.65.11

BCA, 030.18.01.01/019.37.10.

BCA, 030.18.01/011.47.11.

BCA, 030.18.01.02/15.76.13.

BCA, 030.18.01.01/013.26.10.

BCA, 030.18.01.01/012.66.9.

BCA, 030.18.01.01/023.13.18.

BCA, 030.18.01.01/016.64.11.

BCA, 030.18.01.02/8.8.10.

BCA, 030.18.01.02/20.39.5.

BCA, 272.11/22.114.20.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Dahiliye Nezareti İdare-i Umumiye Katalogu (BOA, DH/İ-UM), 20-18/12-32.

BEYOĞLU, Süleyman, "Birinci Dünya Savaşı'nda Trabzon", *Trabzon Tarihi Sempozyumu*, Trabzon 1999.

Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi Kafkas Cephesi, II, (Genelkurmay Başkanlığı Yayını), Ankara 1993.

ÇİÇEK, Rahmi, *Trabzon'da Yerel Yönetim*, Trabzon 1998.

~ 326 ~ S. URAL: Atatürk Dönemi Trabzon'da Sosyal ve Ekonomik Gelişmelerden Bazı Kesitler

Erdaha, Kamil, *Milli Mücadelede Vilayetler ve Valiler*, İstanbul 1975.

ODABAŞIOĞLU, Cumhur, *Trabzon 1869-1933 Yılları Yaşantısı*, Ankara, Tarihsiz.

ÖZEL, Sabahattin, *Milli Mücadelede Trabzon*, Ankara 1991.

REFİK, Ahmet, *Kafkas Yollarında*, Hazırlayan Yunus Zeyrek, Ankara 1981.

TARAKÇIOĞLU, Mustafa Reşit, *Trabzon'un Yakın Tarihi*, Trabzon 1986.

USTA, Veysel, *Arşivlere Yansıyan Belgelerle Trabzon'da Atatürk Sevgisi*, Trabzon 2005.

YÜKSEL, Murat, "Trabzon'un İşgal Yıllarında Çekilen Çileler ve Kurtuluş", *Trabzon'un Kurtuluşu*, Trabzon 1995.