

# Osmanlı'dan Cumhuriyete Doğu Karadeniz'in Fındık İhraç Merkezi: Giresun Limanı

## The Hazelnut Export Center of the Eastern Black Sea from Ottomans to the Turkish Republic: Giresun Port

Muzaffer BAŞKAYA\*

### Öz

Tarihsel süreçte Giresun Limanı, uzak diyarlara kadar ulaşan hinterlandı sayesinde ticari ve stratejik açıdan önemli bir merkez olmuştur. Kentin ekonomikini ayakta tutan liman, en parlak dönemi ise XIX. yüzyılda yaşamıştır. Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmasıyla diğer Doğu Karadeniz Limanlarında olduğu gibi Giresun Limanı da ticari yönden canlı bir döneme girmiştir. Bu hareketlilikte şüphesiz fındık ihracı da önemli bir yer tutmuştur. Fakat iç bölgelerle demiryolu bağlantısı olmayan ve modern bir liman görüntüsünden uzak olan Giresun Limanı, zamanla ticari hareketliliğini kaybetmeye başlamıştır. Birinci Dünya Savaşı'nın patlak vermesiyle birlikte Karadeniz ticaretinin düşüşe geçişi ve ardından Giresun Limanı'nın da bundan etkilenmesiyle birlikte başlayan durağan süreç Cumhuriyet'in ilk yıllarında da devam etmiştir. Cumhuriyet'in ilk yıllarında limanın genel görüntüsüne bakıldığında daha çok fındık ihraç eden bir iskele görüntüsü içine girmiştir. Bu çalışmada temel amaç, Giresun Limanı'nın XIX. yüzyıldan Cumhuriyet'in ilk yıllarına kadar yaşadığı sürece ışık tutmaktır. Bu arada limanın yapımı konusunda yaşanan gelişmelere, limandaki ithalat ve ihracat faaliyetlerine de değinilmiştir. Ağırlıklı olarak Giresun'da yayın yapan yerel gazetelere, ayrıca ulusal basın ve diğer süreli yayınlara dayandırılarak hazırlanan bu çalışma, literatürde bu konuda yaşanan boşluğu doldurmayı da amaçlamaktadır.

**Anahtar Kelimeler:** Liman, İhracat-İthalat, Fındık, Modernizasyon.

### Abstract

Throughout history, Giresun Port has been an important center both commercially and strategically due to its extensive hinterland. The port, which sustained the economy of the city, experienced its heyday during the 19th century. With the opening of the Black Sea to international trade, Giresun Port, like other ports in Eastern Black Sea, entered a period of commercial vibrancy. In this period of activity, hazelnut exports held a significant place. However, Giresun Port, lacking railway connections to inland regions and far from having a modern port appearance, gradually began to lose its commercial vitality over time.

With the outbreak of the First World War, Black Sea trade declined, and Giresun Port was also affected by this downturn. This stagnant period continued into the early years of the Republic. When we look at the general appearance of the port during the early years of the Republic, we see a pier primarily exporting hazelnuts.

Makale Geliş Tarihi: 27.03.2023. Makale Kabul Tarihi: 10.11.2023.

Araştırma Makalesi / Künye: BAŞKAYA, Muzaffer. "Osmanlı'dan Cumhuriyete Doğu Karadeniz'in Fındık İhraç Merkezi: Giresun Limanı". Gazi Akademik Bakış Dergisi (GABD), 17/34, (Haziran 2024): s. 307-328. DOI: 10.19060/gav.1498960

\* Doç. Dr., Trabzon Üniversitesi, Fatih Eğitim Fakültesi, Trabzon, E-mail: mbaskaya61@gmail.com. ORCID: 0000-0002-4593-0979.

Akademik  
Bakış  
307  
Cilt 17  
Sayı 34  
Yaz 2024

*The main purpose of this study is to shed light on the period of Giresun Port from the 19th century to the early years of the Republic. Developments in the construction of the port and import-export activities at the port are also addressed in this process. The study, primarily based on local newspapers in Giresun as well as national press and other periodicals, aims to fill the gap in the literature on this subject.*

**Key Words:** Tobacco Revolt, Constitutional Revolution, White Revolution, 1953 Coup, Social Movement

## Giriş

Doğu Karadeniz Bölgesi'nde bulunan limanlar, uzun yıllar boyunca buradaki kıyı şehir ve kasabalarını birbirine bağlamıştır. Bir anlamda bu limanlar kıyı kentlerinin dünyaya açılan kapısı olmuştur. 1950'lere kadar devam eden bu durum anılan tarihten sonra kara ve havayolu taşımacılığının yaygınlaşmasıyla değişmiş ve bu limanlar daha çok ithalat-ihracat faaliyetleriyle ön plana çıkmıştır. Bu açıdan bakıldığında Giresun Limanı da, şehrin iktisadi hayatının biçimlendiği en önemli merkez olmasının yanında insan sirkülasyonunun yaşandığı birer mekân olarak öne çıkmıştır. Zira Giresun Limanı uzun yıllar şehrin can damarı konumunda yer almıştır.

Giresun Limanı tıpkı komşusu Trabzon Limanı gibi XIX. yüzyılın ortalarından itibaren uluslararası ticarete hızlı bir yükselişe geçmiş, limandan iç bölgelere demiryolu bağlantısı kurulamadığından sadece Giresun ve havalisinin ihraç iskelesi olarak sınırlı bir kapasiteyle varlığını sürdürmüştür. Fakat fındık gibi Türkiye'nin en önemli ihraç ürünlerinden birinin anavatanı olması hasebiyle bilhassa Cumhuriyet döneminde limanın modern bir hale getirilmesi meselesi Giresun'un en temel sorunlarından biri olagelmıştır. Fındığın ihracında yaşanan sıkıntıların yanında temel gereksinimlerini ithalat yoluyla karşılayan Giresunlular için modern bir limanın varlığı oldukça büyük önem taşıyordu. Zira tarım arazilerinin genellikle fındıklık olması nedeniyle üretimde yaşanan boşluk un, buğday, arpa ve mısır gibi hububatların dışarıdan satın alınmasını gerekli kılmıştır. Fakat bilhassa kış aylarında ve Karadeniz'in dalgalı olduğu günlerde gemi seferlerinin uzun süre aksaması şehirde en temel maddelerin dahi bulunamamasına neden olmuştur.

Konuyla ilgili yapılan araştırmalara bakıldığında Sarıyıldız'ın kaleme aldığı çalışmada Giresun Limanı'nın tarihsel gelişiminin ortaya koyduğu görülmüş, eserde konu XIV. yüzyıla sınırlandırılmıştır. İmparatorluk yıllarında Giresun Limanı'nın yapımını ele alan Tozlu ve Ünlü'nün çalışmaları dışında ayrıca Bekdemir ve Güner'in de limanın teknik ve coğrafi boyutunu inceledikleri görülmüştür. Dolayısıyla Giresun Limanı'nın tarihsel boyutunu da içine alarak yeni ve modern bir hale getirilmesini ele alan ve 1960'lara kadar konuyu inceleyen bir çalışmaya rastlanılmamıştır.

Giriş

## Tarihsel Süreçte Giresun Limanı'na Genel Bir Bakış

Giresun tarih boyu Karadeniz'in kıyısındaki liman kentleri arasında yer alan önemli yerleşim merkezlerinden birisidir. Bir yarım ada üzerinde bulunan Giresun'da yerleşim merkezini kale oluşturmaktadır.<sup>1</sup> Giresun Limanı'nda ise ticari faaliyetlerin milattan önceki zamanlara kadar indiği bilinmektedir. Zira burası Pontus kralları zamanındaki askeri lojistik öneminin yanı sıra balıkçılık ve demir madeni dolayısıyla iktisadi açıdan da önem taşımıştır.<sup>2</sup> Ortaçağ'a doğru fındık ticareti ile ön plana çıkan Giresun, iç kesimlerin hububat ve madenlerinin ihraç limanı özelliğini kazanmıştır. Liman ayrıca dokuma mamulleri ve şap ihracıyla da dikkat çekmiş, ilerleyen yıllarda ise<sup>3</sup> Cenevizlerin önemli bir kolonisi haline gelmiştir. Zira Cenevizliler'in Giresun'daki ticarete etkili olduğu dönemde liman yoluyla gümüş, şap, balmumu, baharat ve dokuma ürünleri ihraç edildiği gibi ağırlıklı olarak mücevherat, kâğıt, cam eşyalar, şeker, sabun, tuz, deri, köle ticareti ve tahıl ürünleri ithal edilmiştir.<sup>4</sup> Giresun'un bu niteliği Trabzon Rum İmparatorluğu döneminde ve Osmanlı idaresine girdikten sonra da devam etmiştir. Bilinen ilk devirlerden bu yana, iyi sayılabilecek bir deniz bağlantısı olan Giresun İskelesi'nin kaza bağlantısı ise yetersiz veya sınırlıydı. XVI. yüzyıla ait kayıtlardan anlaşıldığına göre kentte küçük gemi ve sandal yapım tezgâhları bulunduğu gibi deniz ürünlerinin korunduğu fiçılar (depolar) mevcuttu. Limana gelipgiden eşyadan alınan vergilerle, limanlar gümrüğünün gelirleri azımsanmayacak derecedeydi. Bundan da anlaşılıyor ki Giresun Limanı, XVI. yüzyıldan itibaren ticari bir liman olarak gelişmeye başlamıştır.<sup>5</sup> Esasen bu dönemde Giresun'da limanın şimdiki Gemiler Çekeği mevkiinde olduğu görülmektedir. Nitekim bu tarihlerde şehre gemi ile gelen Tournefort, limana girişte kalenin sağ tarafta kaldığından söz etmektedir. Fakat daha sonraları şehrin ticari potansiyelinin artışına paralel olarak liman sayısı da artmıştır. Doğuda yani Gemiler Çekeği mevkiindeki liman Demirkapı Limanı adını almış, batıdaki liman yani günümüzde kullanılan limanın ismi ise Yonca Limanı olarak anılmıştır.<sup>6</sup>

Giresun ve Karadeniz limanları için en parlak dönem 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması'nın ardından yaşanmıştır. Zira bu antlaşmayla birlikte

- 1 Feridun Emecen, "Giresun", *Diyanet İslam Ansiklopedisi*, Cilt: 14, Yıl:1996, s.80.
- 2 Mehmet Fatsa, *XV. ve XVI. Yüzyıllarda Giresun Kırsalının İdari ve Sosyal Tarihi*, Giresun Belediyesi Yayınları, s.179, Giresun 2005.
- 3 Emecen, agm., s. 80.
- 4 Bekir Sarıyıldız, "Orta Çağ'da Giresun Limanı'nın Tarihsel Gelişimi (IX.-XIV. YY.)", *Karadeniz Sosyal Bilimler Dergisi*, İlkbahar 2022, Yıl: 14, Sayı: 27, s. 616.
- 5 İbrahim Güner-Ünsal Bekdemir, "Giresun Limanı ve Hinterlandı", *Türk Coğrafya Dergisi*, Sayı: 34, İstanbul 1999, s.600.
- 6 Oktay Karaman, "Seyahatnamelere Göre Giresun", *Giresun Tarihi Sempozyumu 24-25 Mayıs 1996*, Giresun Belediyesi Yayınları No:1, İstanbul 1997, s.166-167.

Giresun

Akademik  
Bakış  
309  
Cilt 17  
Sayı 34  
Yaz 2024

Rusya; Karadeniz, Tuna ve Akdeniz’de kendi ticaret gemileriyle serbest ticaret yapabilme imtiyazını elde etmiş<sup>7</sup> ve 1783’te imzalanan ticaret antlaşması gereği bu haklarını daha da genişletmiştir. Rusya’nın kazandığı bu hakları daha sonra 1784’te Avusturya, 1799’da İngiltere, 1802’de Fransa ve 1806’da Prusya elde etmiş sonuçta Karadeniz, milletlerarası ticarete açık hâle gelmiştir.<sup>8</sup> Bu değişimden en fazla etkilenen limanlardan biri Giresun’dur. Zira bu dönemde merkez kaza olan Giresun Kasabası, ticaret ve bayındırlık bakımından Trabzon ve Samsun’dan sonra diğer kasabalardan iyi durumdaydı.<sup>9</sup> XIX. yüzyılın ikinci yarısında fındık ticaretinin yoğunlaşması ve buna paralel olarak çoğalan üretim Giresun İskelesi’ndeki yoğunluğu artıran bir başka faktördü. Zira 1840 yılında Giresun’a gelen Fallmerayer, Giresun’da yetiştirilen fındıktan söz etmiş ve bu yıllarda Giresun’dan 20.000 ton fındık elde edildiğini, bunların cinslerine ve kalitelerine göre sınıflandırıldığını ve özellikle Odesa ve İstanbul gibi şehirlerin Giresun fındığı için iyi bir pazar olduğunu ifade etmiştir.<sup>10</sup> Giresun İskelesi’nin vaziyetini ele alan bir başka raporda ise Kırım Savaşı’na rağmen Trabzon ve Karadeniz sahilinde ticaretin devam ettiği 1858 yılında Giresun İskelesi’nden 220.000 kental<sup>11</sup> fındık ihraç edildiği ifade edilmiştir. 1879 yılında Konsolos Biliotti, Giresun’un sadece Ruslar tarafından, fındık için ziyaret edildiğine değindikten sonra Giresun’dan İngiltere’ye 81.968 sterlin değerinde ihracat yapıldığı ve bu ihracatın, 66.500 sterlininin fındıktan meydana geldiğini belirtmiştir.<sup>12</sup> 1890 yılına gelindiğinde İstanbul, Varna, Rusya, Yunanistan, Mısır, Tuna, Triyeste, Marsilya, Liverpool, Londra, Hamburg gibi limanlara Giresun Limanı’ndan mal satışı yapılmaktadır.<sup>13</sup> Yine aynı dönemde Giresun Limanı’ndan büyük oranda İstanbul, Mısır, Triyeste, Marsilya ve Rus limanlarına da ihracat yapılmaktaydı. Dışarıya özellikle fındık, fasulye, hayvan postları, balık yağı ve simli kurşun gönderiliyor, dışarıdan tuz, kumaş, akaryakıt, demir eşya, buğday, kereste, alınıyordu.<sup>14</sup> Anılan dönemde Giresun Limanı’nın ihracat ve ithalat durumu şu şekildedir: <sup>15</sup>

görsel

Akademik  
Bakış  
310  
Cilt 17  
Sayı 34  
Yaz 2024

- 7 Matheww Smith Anderson, *Doğu Sorunu 1774-1923 Uluslararası İlişkiler Üzerine Bir İnceleme*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2000
- 8 Özgür Yılmaz, “Karadeniz’in Uluslararası Ticarete Açılması ve Trabzon”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, Cilt: 2, Sayı:7, Bahar 2009, s.369.
- 9 Mucize Ünlü, “Osmanlı Döneminde Giresun İskelesinin İnşası Meselesi”, *Giresun ve Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu 09-11 Ekim 2008*, Cilt 1, Önder Matbaacılık, Ankara 2009, s. 453.
- 10 Feridun Emecen, “Clavijo’dan Fallmerayer’e: Giresun’da Seyyahlar (1404-1840)” *Giresun Kültür Sempozyumu 30-31 Mayıs 1998*, *Giresun Belediyesi Yayınları*, İstanbul 1998, s.29.
- 11 1 Kental 100 kilograma denk olan bir ağırlık ölçü birimidir
- 12 İlber Ortaylı, “19.Yüzyılda Trabzon Vilâyeti ve Giresun Üzerine Gözlemler”, *Osmanlı İmparatorluğu’nda İktisadi ve Sosyal Değişim*, Cilt: 1, Turan Kitabevi, Ankara 2004, s.130.
- 13 Yücel Özkaya, “İslahat Fermanı Sonrası Giresun’un Durumu”, *Giresun Tarihi Sempozyumu 24-25 Mayıs 1996*, Giresun Belediyesi Yayınları No:1, İstanbul 1997, s. 199.
- 14 *Yurt Ansiklopedisi*, “Giresun”, C.V, Anadolu Yay., İstanbul 1982, s. 3119.
- 15 A. Turgay Üner, , “Trabzon”, *Doğu Akdeniz’de Liman Kentleri (1800-1914)*, Edit: Çağlar Keyder-Y.Eyüp Özveren-Donald Quataert, içinde: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1994, s.70.

**Tablo 1: 1899 Yılı İtibarıyla Giresun Limanı'nın Ticari Vaziyeti**

Ülkeler	İhracat (paund)	İthalat (paund)
İngiltere	-	18.500
Osmanlı İmparatorluğu	11.580	58.000
Avusturya-Mac ve Almanya	77.500	21.000
Fransa	25.520	2.800
Rusya	56.940	7.280
Romanya ve Bulgaristan	2.650	-
Yunanistan ve İtalya	7.190	12.820
Diğer ülkeler	5.850	14.610
Toplam	187.230	135.010

XX. yüzyılın başlarında işlek bir liman kenti olan Giresun'da Fransa, Avusturya, Rusya, İtalya ve Almanya gibi ülkelerle iş yapan kumpanyalar faaliyet gösteriyordu.<sup>16</sup> Giresun Limanı'na Lloyd, Rus (Odesa), Courdgi (Gürcü) ve İdare-i Mahsusa kumpanyaları haftada bir, Mesajeri, Paquet, Panhellenique 15 günde bir düzenli olarak; Alman, İngiliz ve Danimarka'ya ait buharlı gemiler ihtiyaca binaen seyrek olarak uğramaktaydılar. 1895'ten itibaren İtalyan Florio Rubattino da 15 günde bir Giresun Limanı'na uğramaya başlayarak bu rekabete dâhil olmuş, 1896'da ise seferlerini ayda bire düşürmüştür.<sup>17</sup>

1904 yılı Trabzon Vilâyet Salnamesi'nde, Giresun Limanı'ndan ihraç edilen tarım ürünleri arasında fındık (ayıklanmamış), fındık içi, fındık çürüğü, ceviz (ayıklanmamış), ceviz içi, badem ve erik çekirdeği içi, sebze ve meyve, keten tohumu, fasulye gösterilmektedir. Yine aynı salnamede Giresun Limanı'ndan ithal edilen tarım ürünleri arasında, arpa ve mısır buğdayı, un, kahve ve şeker, çeşitli yiyecekler, kuru ve taze yemiş, zeytinyağı ve sabun, tuz, tütün ve sigara, pamuk ve yünlü mamuller bulunmaktadır.<sup>18</sup> Birinci Dünya Savaşı yıllarında Rus donanması tarafından bombalanan Giresun Limanı<sup>19</sup> Milli Mücadele yıllarında da yabancı gemilerin uğrak yerlerinden biri olmuştur. Zira 1919 yılının Teşrin-i Evvel (Ekim) ayında Giresun Limanı'na 6 Osmanlı bandıralı, 3 İngiliz, 3 İtalyan, 1 Yunan, 1 Rus bandıralı gemi gelmiş

16 Emecen, agm., s. 82.

17 Süleyman Uygun, "Acente-Konsolos (Mesajeri Maritim Kumpanyası Acentesi Ve Fransız Viskonsolosu) Raporlarına Göre Giresun Limanı (1880-1909)", *ODU Journal of Social Sciences Research*, Yıl: 2015, Vol: 5, Sayı: 12, s.378.

18 *1904 Yılı Trabzon Vilâyeti Salnamesi*, (bundan sonra TVS şeklinde gösterilecektir) Cilt: 22, Haz: Kudret Emiroğlu, Ankara 2009, s.851.

19 Mahir Aydın, "Rusya'nın Çanakkale İntikamı Karadeniz Bombardımanı", *Giresun ve Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu 09-11 Ekim 2008*, Cilt 1, Ankara 2009, s. 573.

*görsel*

bundan başka 500 adet motorlu ve yelkenli merakib-i bahriyye (gemi) gelip gitmiştir.<sup>20</sup>

### Giresun Limanı'nın Modernizasyonu Meselesi

Doğu Karadeniz'in işlek bir ihraç limanı olan Giresun İskelesi'nin modern bir hale getirilmesi meselesi 1870'li yıllara dayanmaktadır. Zira bu dönemde iskelenin tamiri için bazı çalışmalar yapıldığı, ihtiyaçların merkeze bildirildiği ve izin alındıktan sonra alakalı yerlerin onarıldığı tespit edilmiştir.<sup>21</sup> Önemli bir ticaret mahalli olan Giresun'a bir rıhtım yapma fikri ilk kez 1873 yılında gündeme gelmiştir. Buradan hareketle 1873 yılı Mart'ında gümrük önünde ve karantinahane bitişinde uzunluğu 49, genişliği 4 metre olmak ve bedeli belediye gelirlerinden karşılanmak üzere taş bir iskele yapımı isteği merkeze bildirilmiştir. Yapılan keşifler sonucunda iskelenin 41.536 kuruş masrafla yapılabileceği anlaşılmış ve inşaata başlanmıştır.<sup>22</sup> Ayrıca gemilerin limana giriş-çıkışlarında onlara zarar veren, kasabanın iki mil açığındaki kayalıkların üzerine uyarı maksadıyla demir işaretler konulmuştur. Fakat bu inşa faaliyetlerine rağmen Giresun İskelesi 1886 yılında da ikmal edilmeye çalışılmıştır. Ancak tamir masraflarının bir kısmını karşılayan Giresun Belediyesi buna karşılık olmak ve verilen paranın nispetini buluncaya kadar geçici alınmak üzere iskeleden vergi tahsilini kararlaştırarak Babıâli'den ruhsat talep etmiştir.<sup>23</sup> 1909 yılında Giresun'dan çekilen bir telgrafta Giresun Limanı'nın iskelesi olmadığından yolcuların ve ticari eşyaların giriş-çıkışında zorluk yaşandığı ifade edilmiştir.<sup>24</sup>

1913 yılına gelindiğinde Trabzon Vilâyeti tarafından İstanbul'a gönderilen bir yazıda, iskelenin daha da genişletilmesi talebinde bulunulmuştur. Buna göre, daha önce Giresun'da küçük bir iskele yaptırılmıştı, fakat bu iskele artan ticari faaliyetler nedeniyle ihtiyaca cevap veremiyordu. Bu sebeple Giresunlular, iskelenin genişletilmesi, liman sahasının ıslahı ve vaktiyle tanzim edilmiş olan vergi tarifesinin yeniden düzenlenmesini istemişlerdir.<sup>25</sup> Giresun İskelesi'nin Cumhuriyet dönemine kadar ki en son hali Birinci Dünya Savaşı yıllarında ortaya çıkmıştır. Yukarıda verilen bilgilere paralel olarak Giresun'un en eski denizcilerinden Hasan Macadır, iskelenin Birinci Dünya Savaşı'nda bu hale getirildiğini şu sözlerle ortaya koymuştur: "*Sultan Hamit devrinde bu iskeleden kuş uçmazdı. Şuradaki inzibat dairesinde yolcuları ince eleyip sık dokurlardı. İskelenin bugünkü şekli Birinci Dünya Harbinde yapıldı*".<sup>26</sup>

Osmanlı İmparatorluğu döneminde çeşitli defalar tamir edilen, Gire-

20 *Işık Gazetesi*, 23 Teşrin-i Sâni 1919.

21 Selahattin Tozlu, "Giresun Şehrinin Kara ve Deniz Ulaşımı (XIX. Yüzyılın İkinci Yarısı)", *Yeşil Giresun Gazetesine Göre Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Giresun*, Giresun 2003, s. 185.

22 Ünlü, agm, s. 454.

23 Tozlu, agm, s. 186.

24 Ünlü, agm, s. 456.

25 Ünlü, agm, s. 457.

26 *Karadeniz Gazetesi*, 19 Temmuz 1955.

sun Limanı Cumhuriyet dönemine gelindiğinde iyi durumda değildi. Giresun'u dışarıya bağlayan çıkış kapısı olan bu yer, limandan daha çok iskeleye benziyordu. Zira burada halen daha bir dalgakıran mevcut değildi. Bu nedenle buraya uğrayan gemiler iskeleye kadar yanaşamıyor, biraz açığa beklemek zorunda kalıyorlardı. Çünkü sahile yanaşacak olurlarsa karaya oturmaları söz konusu idi. Bu yüzden yük indirme, bindirme işlemleri iskeleden gemilere kadar giden mavnalar vasıtasıyla yapılıyordu. Yine yolcular, kayıklar vasıtasıyla karaya çıkabiliyorlardı.<sup>27</sup> Şehrin ticari kapasitesini de kısıtlayan bu durum 1933 yılında toplanan ticaret odası kongresinde de uzun uzun tartışılmıştır.<sup>28</sup>

Modern bir liman görüntüsünden uzak olan Giresun İskelesi'nde dalgakıran gibi eksiklikler nedeniyle gerek yolcu gerekse de ticari eşya giriş çıkışlarında tehlikeli kazalar meydana gelir, gemiler en küçük fırtınada dahi tehlike yaşar, kayıklar ise iskeleye demir atmak zorunda kalırdı.<sup>29</sup> Mesela 21 Ocak 1925 günü başlayan ve birkaç gün devam eden şiddetli bir fırtına nedeniyle rıhtım harap olmuştu.<sup>30</sup> Yine 1933 yılında çıkan bir fırtınada karaya çekili mavnalardan 3'ü, ayrıca iki balıkçı kayığı parçalanmış, toplam 46 çuval fındık ve ihraç edilmek üzere iskeleye getirilmiş 10 adet ceviz kütüğü denize sürüklenmiştir.<sup>31</sup> 1935 yılında meydana gelen kazanın boyutları ise gerçekten çok büyüktü. Basına yansıyan haberlere göre kaza şu şekilde olmuştu: Fırtına 29 Eylül gecesi akşamdan başlamış, limanda demirli 6 motorun tayfası olan 18 kişi bir şekilde sabaha sağ salim çıkmışlardı. Sabah saat 6'da buldukları çok tehlikeli motorlardan daha sağlam bir motora geçmişler fakat o sırada aniden şiddetlenen fırtına nedeniyle bu 18 kişi denize düşmüştü. Karada kıyı boyunca yüzlerce kişi beti benzi kesilmiş, korku ve heyecan içinde olayları seyredirken son bir gayretle dalgaların elinden 6 kişi sağ salim kurtulmuştu. Bunlar, Osman Reis (Sürmeneli), İsmail Salih (Rizeli), Mustafa Terzioğlu (Rize), İbrahim Reis (Kogara Mahallesinden), Zekeriya ve Mehmet (Keşap) idi. Fakat geriye kalan 12 kişi bütün çabalara rağmen kurtarılamamıştı. Kazanın tafsilatını veren gazetede yer alan bilgilere göre, limanda bulunan mavnalar Cumhuriyet Meydanı olan yere çekilir, kendilerini kurta-

27 Sadık Sarısaman, *Cumhuriyet'in İlk Yıllarında (1923-1950) Giresun (Sosyal, Kültürel ve Ekonomik Hayat)*, İstanbul 1999, s. 150.

28 Kongrede "İskelenin İnşası Hakkında Temenniyat" adı altında şu fikirler ileri sürülmüştür: "Tüccarın gerek ihraç eşyalarının ve gerekse ihtiyaçlarının selameti noktasında iskelenin bir an evvel tamir ve tevsiyan inşası en büyük iktisadi derterimizden biridir. Her kongrede kemal-i suzişle vaki olan bu temenni ve niyaz maalesef bugüne kadar mazhar-ı kabul olunmamıştır. Zaman zaman denizin en az dalgalı bir zamanında bile mavnaların iskele dâhilinde hasarzade olmaktan ve eşya-ı tüccariyeyi ıslatmaktan kurtulmadığı esefle meşhudumuz olan halattandır. İskele resmi namı altında cibayet olunan rüsumun ki kemiyeti itibarıyla balığ olduğu miktar belediyenin belki en büyük rüsum membanı teşkil eder. Belediyece iskelenin bir an evvel tamir ve tevsi ve tathiri için bu rüsumdan bir kısmı kailini tahsis bile bu ihtiyacı mübremin define kâfi bulunacağı şüphe getirmez bir gerçektir." *Cumhuriyet'in Onuncu Yılında Giresun*, Işık Matbaası, Giresun 1933, s. 94.

29 *Yeşil Giresun Gazetesi*, 20 İlk Kanun 1928.

30 Sarısaman, *age*, s. 150

31 *Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivi*, Fon Kodu: 030.10.0. Yer No: 121.868.8

Arşivi

Akademik  
Bakış  
313  
Cilt 17  
Sayı 34  
Yaz 2024

rırlardı fakat son yapılan düzenlemeyle Cumhuriyet Meydanı önünde denize karşı bir duvar yapılmış burası mavnalara yasak edilmişti. İsbetli bir karar olmakla birlikte bu durum sonucunda mavnaların çekilip barınacağı güvenli bir yer kalmamıştı. Zira kayalar arasındaki dar ve dik açıklıklar mavnalar için hakiki bir sığınak olmaktan uzaktı ve ayrıca bu bölgede ışık da elektrik de yoktu. Böylesi güvensiz bir ortamda bulunan mavnacıların canlarını tehlikeye atarak hizmet ettikleri belirtilen haberde, Karadeniz kıyılarında en işlek yerler arasında sayılan Giresun'da deniz facialarını önleyecek küçük bir sığınak ya da ufak bir limanın dahi olmadığı, burada bir dalga kıranın yapılmasının zaruret halini aldığı ifade edilmiştir.<sup>32</sup>

1935 yılında meydana gelen bu olay aslında Giresunlular için pek de alışılmadık bir olay değildi. Zira limanda hemen her sene büyük veya küçük birçok kaza meydana gelirdi. Böylesi durumların önüne geçmek isteyen yetkililer daha 1925 yılında kuzeye 8 metre eninde ve 85 metre boyunda, güneye ise daha kısa olmak üzere iki dalgakıran inşa ettirme çabası içine girmişlerdi. Fakat her defasında bu girişim netice elde edilemeden yarıda kalıyordu. Yıllar geçmesine rağmen bu meselenin halledilememesi şehir kamuoyunda bazı tepkilerin doğmasına neden oluyordu.<sup>33</sup> Giresun gibi fındık ihraç iskelesi olan bir yerin bu vahim durumu Ankara'dan gelen yetkililerin de dikkatini çekiyordu. Zira 1936 yılında Giresun'u ziyaret eden bir heyet Giresun iskelesiyle ilgili olarak şu bilgileri vermiştir:<sup>34</sup>

Giresun şehri, kısmen bir yarım adacık üzerindedir. Bu adacık kuzey batı istikametinde denize girmiştir. İskele mevki bu yarım adanın hemen güney mevkiinde yer alır ve bu yüzden poyraz, yıldız, rüzgârlarına karşı mahfuzdur. Fakat kuzey batı ve batıya karşı açıktır ve bu havalarda vapurlar burada duramaz. Giresun İskelesi, şehrin önündedir. Burası sığ olduğundan küçük deniz araçları yanaşabilir. İskele kargirdir. Rıhtım yoktur. Vapurlar ancak 200-300 metre açıktadır

Yetkili makamların da kabul ettiği bir gerçek olan iskelenin iptidai vaziyeti, birçok kez halledilmeye çalışılmıştır. Cumhuriyet'in ilk yıllarında iskele tamiri için çeşitli projeler ortaya atılmıştır. Mesela 1933 yılında iskelenin şehre gelen bir fen heyeti Giresun Limanı'nın keşif projesini hazırlamış, inşası düşünülen dalgakırana ait planları da hazırlamıştı ve söz konusu plan ve projeler Nafia Vekâleti'ne sunulmuştu.<sup>35</sup> Fakat anlaşıldığı kadarıyla söz konusu plan ve projeler kapsamlı bulunmuş olacak ki 1933-34 senelerinde Giresun Belediyesi'nin yardımıyla iskeleye 10 bin lira tutarında bir tamirat yapılmıştı. Geçici bir çözüm niteliğinde yapılan bu tamirat ancak birkaç sene

32 *Akgün Gazetesi*, 2 İkteşrin 1935.

33 *Yeşil Giresun Gazetesi*, 19 Eylül 1936.

34 *Genelkurmay Başkanlığı (Coğrafya Encümenliği), Karadeniz Havzası Şimal Kısmı Tabii, Zirai, Beşeri, Baytari*, No:5, Genelkurmay Matbaası, Ankara, 1936, s.68.

35 *Yeşil Giresun Gazetesi*, 2 Ağustos 1934.



dayanabilmiş 1936'ya gelindiğinde iskele tekrar tahrip olmuştu.<sup>36</sup> Giresun'un en temel sorunlarından biri olan iskelenin modernleştirilmesi hususunda 1938 yılında Denizbank tarafından bazı girişimler yapılmıştır. Zira tetkik gezisine çıkan Denizbank Genel Müdürü Yusuf Ziya Öniş, iskelenin harap vaziyetini yerinde görmüştü. Bunun üzerine zaten belediyeden ümidini kesen Giresunlular, iskelenin yakın zamanda modernleştirileceğı ümidini taşımaya başlamıştı. Mesela bu konuda bir yazar “Şunu da söyleyelim, şimdiye kadar iskele resmini Belediye aldı da ne yaptı. Bugün %50'sini belediyeye bırakan ve bütün masrafları üzerine alan Denizbank, yarın bize modern bir iskele verecektir” ifadelerini kullanmıştır.<sup>37</sup> Denizbank'tan ümitli olan bir başka yazar ise Denizbank'ın, iskelenin bu feci halini müteaddit raporlarla genel merkeze bildirdiğini, iskelenin proje ve mevcut durumunun da talep üzerine Denizbank'a gönderildiğini belirterek, Denizbank'a yılda en az 70 bin lira kazandıran bu iskelenin ihmal edilemeyeceğini belirtmiştir.<sup>38</sup> Fakat Giresun halkının ümitlerini bağladığı Denizbank, kısa süre sonra lağvedilince<sup>39</sup> Giresun iskelesinin tamiri de bir başka bahara kalmıştı. Bu arada iskelenin bu kötü durumu yeni tehlikelerin ortaya çıkmasına neden oluyordu. Mesela 1939 yılı Ekim ayında patlak veren fırtına, zaten kötü durumda olan iskeleyi iyice tahrip etmişti. 1 balıkçının boğularak öldüğü fırtınayı ve oluşan hasarı değerlendiren bir yazar bu konuda şu ifadeleri kullanmıştır: “Aniden bastırılan fırtına sonucu bir balıkçı boğularak ölmüştü. Bu hazin manzara karşısında iskelesizlik ve kayıkların barınabileceğı bir mendirek yapılmaması yüzünden iskelede çalışanların ne eza ve ceza içinde kvrandıklarına şahit oldum. Göğüslerine kadar su içine batmış kişiler bin bir zorlukla çalışıyor- du.”<sup>40</sup> Söz konusu gelişmelerle ilgili olarak Ankara'ya gönderilen bir yazıda fırtınanın limanda yarattığı hasar şu şekilde ifade edilmiştir: “Gece saat 21.05'de kasırga şeklinde fırtına çıkarak yarın saat devam ettiği, hükümet konağı, hapishane ve birçok evlerin kiremit ve bacalarını uçurduğu, camlarını kırdığı, telefon tellerini bozduğu, mahallattaki ağaçların bazılarını devirdiğı, iskelede mavnada 300 çuval fındığın ıslandığı, 72 çuvalın denize döküldüğü ve 1 motor ve 1 mavnanın kâmilen, 2 mavnanın kısmen harap olduğu belirtilmiştir.”<sup>41</sup> Aynı yıl iskelenin hiç değilse tamir edilmesi için 1000-1500 lira civarında bir kaynak oluşturulmuştur. 1935 senesinde meydana gelen bir deniz kazası nedeniyle ilgili vapur kumpanyasından elde edilen tazminat olan bu parayla iskelenin tamir edilmesi teklif edilmişti. Yeşil Giresun Gazetesi yazarı Nuri Ahmet Çimşid tarafından ortaya atılan bu görüşe göre, iskelenin vaziyeti malumdu ve tahmil ve tahliye işlerinde yalnız mal değil bazen can kaybı da yaşanıyordu. Ahmed Bey'e göre, Giresunlular

36 Yeşil Giresun Gazetesi, 1 Şubat 1936.

37 Akgün Gazetesi, 26 Temmuz 1938.

38 Yeşil Giresun Gazetesi (1939) 14 İkinci Kanun 1939.

39 CBA, 030.18/110.31.8.

40 Yeşil Giresun Gazetesi, 14 Birinci Teşrin 1939

41 CBA, 030.10/121.862.22

Yaz

Akademik  
Bakış  
315  
Cilt 17  
Sayı 34  
Yaz 2024

5 metre uzakta dalgalar arasında çarpınan her hangi deniz kazasına uğramış olanlara hiçbir surette yardım edemiyor, elleri kolları bağlı şekilde bu feci manzarayı seyretmek zorunda kalıyordu. Bu nedenle hazır 1000 lira gelmişken bu tür deniz kazalarını önleyecek gerekli malzemeler mesela halatlar, cankurtaran yelek gibi malzemeler satın alınmalıydı.<sup>42</sup>

Giresun İskelesi'nde yapılan en kapsamlı tamirat 1941 yılında gerçekleştirilmiştir. İkinci Dünya Savaşı'nın zor şartlarında yapılan bu tamirat, yeni liman inşa edilmeden önce yapılan son büyük tamirattı. Son vaziyeti dolayısıyla iskeleye değil adeta iskelete benzetilen<sup>43</sup> yapının tamiri maksadıyla 10 bin liralık bir tahsisat ayrılmıştı. Bu hususta faaliyete başlamak üzere 2 dalgıç ve fen memurları ile 2800 çuval su çimentosu ve diğer malzemeler satın alınmıştı. Yapılan planlamaya göre, iskelenin önündeki beton blok parçalanacak ve bu suretle yüklü mavnaların delinmesine meydan verilmeyecek, iskelenin önü derinleşecek ve dalgaların yarılmasından husule gelen içerdeki çalkantı olmayacaktı. Bundan başka iskelenin üzerindeki boş yerler dolaçak, harap kısım tamir edilecek ve iskelenin önü düzeltilecekti.<sup>44</sup> Fakat daha sonra yaşanan gelişmelere bakıldığında 1941 yılında yapılan faaliyetlerden istenilen neticelerin elde edilemediği görülmektedir. Mesela 1942 yılı Ocak ayında çıkan şiddetli fırtınada iskelede büyük tehlikeler yaşanmış, mavnacılarından birisinin parmağı zincirlere sıkışarak kopmuştu. Üstelik bu acıklı haller o sırada Giresun'u ziyaret eden, Deniz Yolları Genel Müdürü Abdulhalim Bey'in gözleri önünde olmuştu.<sup>45</sup>

Giresun'a dalgakıran yapılması konusu 1945 yılında bir kez daha gündeme gelmiştir. Zira Limanlar ve Deniz İşletmeleri Karadeniz Bölgesi Müdürü Zeki Günder, Giresun'a gelmiş, iskelenin durumunu inceleyerek yaşanan durumu görmüştür. Zeki Bey, hiç olmazsa denize doğru 12 metre kadar bir dalgakıran yapmanın pek lüzumlu, hayati bir nokta olduğunu görmüştü.<sup>46</sup> Modern hale getirilmeden önce Giresun Limanı'yla ilgili en sağlıklı bilgiler 1951 yılında Giresun'u ziyaret eden son İngiliz Konsolosu Christopher Harris tarafından verilmiştir. Harris'in raporuna göre Giresun, böylesi maliyetli bir limanın yapımını gerektirecek öneme sahip bir yer değildi.<sup>47</sup>

Cumhuriyet'in ilk yıllarında Giresun iskelesinin modernleştirilmesi kapsamında yapılan faaliyetlere genel olarak bakıldığında bunlar daha çok tamir ve küçük çaplı düzenlemeleri içeriyordu. Oysa modern bir limanda olması gereken başlıca unsur olan mendirek (dalgakıran) bir türlü inşa edilememişti. Bu durum 1950 yılında DP'nin iktidara gelmesiyle değişmiştir. DP hükümeti, Giresunluların en önemli sıkıntısı olan bu meseleyi kökünden hal-

42 *Yeşil Giresun Gazetesi*, 11 Şubat 1939.

43 *Yeşil Giresun Gazetesi*, 12 Temmuz 1941.

44 *Yeşil Giresun Gazetesi*, 16 Ağustos 1941.

45 *Yeşil Giresun Gazetesi*, 14 Birinci Kanun 1942.

46 *Yeşil Giresun Gazetesi*, 24 Kasım 1945.

47 Christopher Harris, *Trabzon'daki Son İngiliz Konsolosunun Raporları 1949-1956 Bir Yabancı'nın Gözünden Dönüşüm İçindeki Bir Bölge*, Aşına Kitaplar, Ankara 2015, s. 126

letmek maksadıyla Giresun'a yeni ve modern bir liman yapılması için kolları sıvamıştır. Neticede liman inşaatı için gerekli işlemler 1954 yılında bitirilmiş ve ARI şirketince 12.500.000 liraya mal olacak bu eserin yapımına 1955 ortasında başlanmıştır.<sup>48</sup> Konuyla ilgili bir belgede yer verilen bilgilere bakılırsa, söz konusu inşaat 1959 yılında bitirilecekti. İhale bedeli 10 milyon 600 bin lira idi fakat bazı ilavelerle bu rakam 12 milyon 500 bin liraya çıkmıştı. Yapılan mukaveleye göre esas mendirek 850 metre olup su üstünde 730 metre, su altında 750 metreye kadarki bölümü yapılmıştı. Üst yapı duvarı 460 metre olacaktı ve bunun 350 metrelik kısmı betonlanmıştı. Bunlar haricinde bir de tali mendirek yapılacaktı ve 350 metre uzunluğunda olması planlanan mendireğin su üstündeki 80 su altındaki 120 metrelik kısmı tamamlanmıştı. Rıhtım inşaatına gelince, 275 metre olması düşünülen rıhtımın 180 metresi ikmal edilmiş ve arkası doldurulmuştu. Söz konusu belgede yer alan bilgilere göre 1955 yılı itibarıyla liman inşaatına 6 milyon lira harcanmıştı ve henüz inşa halindeki mendirekler sayesinde gemilerin limana girebileceği belirtiliyordu.<sup>49</sup> 1954 yılında projesi tamamlanan ve ertesi yıl inşaatına başlanan limanda faaliyetler devam ederken diğer yandan da sahil yolunun yapımına karar verilmişti. Bu yol yapılmakta olan limandan itibaren deniz hizasını takip ederek kale arkasından mezbahanın önünden, Gogara'dan, Hacı Hüseyin'den ve Çekek Mahallesinden geçecekti.<sup>50</sup>

Liman inşaatı gerek kapsamı gerekse de maliyetiyle o güne kadar Giresun'a yapılan en büyük yatırımlardan biriydi. Bu yatırımı inşa süreci ise oldukça sıkıntılı geçmiş, şehir sakinlerinin gündelik yaşamı olumsuz etkilenmiştir. Özellikle liman sahasında sık sık dinamitle yapılan patlatmalar sebebiyle şehirde bazı problemler yaşanıyordu. Valiliğin yaptığı uyarılara rağmen dinamitlerin patlamasıyla bazı ev ve işyerlerinde hasarlar oluyordu. Mesela 23 Eylül 1955 günü liman inşaatı için Kale arkasında eski fenerin bulunduğu yerde büyük bir dinamit atımı yapılmıştır. Patlatılan bu 3 tonluk dinamit şehri sarsmış, bazı binalarda hasarlar olmuş, postanenin duvarları çatlamıştır. Bu atımda 70.000 ton taş çıkarılmış, birçok balık su yüzüne vurmuştur.<sup>51</sup>

Liman inşaatı sadece şehir hayatını değil, iskelede mevcut yükleme ve boşaltma işlerini de aksatmıştı. Özellikle mavnacılar yük indirmede sorun yaşamaya başlamıştı. Mesela Eylül 1955'de şehre gelen unlar, vapurdan indirilememişti. Bu sırada şehirde büyük bir un bunalımı yaşanıyordu. Araya yetkililerin girmesiyle mavnacılar, gemiden unları indirmişti. Münasip bir çekek mahalli göstermediği için mavnacılar, belediye ile de ihtilaf halindeydi ve mavnalar uzun müddet denizde kaldığından çürümeye başlamıştı.<sup>52</sup> Devam eden inşaat ve sürekli kamyonların giriş çıkışıyla yaşanan karışıklık,

48 CBA, 030.01/74.472.3.

49 CBA, 030.01/74.470.9

50 Karadeniz Gazetesi, 24 Haziran 1955.

51 Karadeniz Gazetesi, 24 Eylül 1955.

52 Karadeniz Gazetesi, 21 Eylül 1955.

Giresun

Akademik  
Bakış

317

Cilt 17  
Sayı 34  
Yaz 2024

iskelede büyük bir keşmekeşlik yaşanmasına neden olmuştu. Konuyla ilgili olarak yerel basında çıkan bir haberde, ARI Şirketi'nin liman inşaatı için iskele önünden Cumhuriyet Meydanı'na açılan sahayı şantiye yeri yapmasıyla, iskele önünde tıkanıklık meydana geldiği, tahmil ve tahliye ile ilgili olarak iskeleye giren kamyonların çaresizlik yüzünden sıkışıp kaldıkları, ayrıca geliş gidişe engel oldukları belirtilmiştir. Yetkililere göre liman inşaatı bitinceye kadar bu hal sürecekti, ancak geçici bir çözüm olarak Sahil Palas'ın önündeki burundan İstanbul Oteli devamınca Kristal Gazinosu'na kadar olan sahilin doldurulması gerekiyordu.<sup>53</sup>

Tüm bu aksaklık ve keşmekeşliğe rağmen 1955 yılı sonlarına doğru mendireğin inşaatında sona yaklaşmıştı. Zira 1955 yılının Aralık ayına ait bir haberde mendireğin inşaatının hızla devam ettiği ve geceli gündüzlü çalışıldığı, mendireğin 346 metreye ulaşarak 8-10 motor barınabilecek bir liman haline geldiği ifade edilmiştir. İlgililer, gelecek yaz sonunda mendireğin tamamıyla bitmiş olacağını ve Kumyalı'dan çıkacak olan ikinci mendireğin inşaatına başlanacağını, gelecek kış mevsiminden itibaren vapurların mendireğin içine girebileceğini, söz konusu mendireğin taban genişliğinin 80 metre olduğunu ve bu haliyle iskelenin dalgalardan muhafaza edilmiş olacağını dile getirmiştir.<sup>54</sup> Haberden de anlaşıldığı üzere 1956-1957 yılları inşaat sürecinin yoğun olduğu yıllardı. Mesela 1957 yılı başlarında liman sahası içinde geçici bir iskele yapılmak mecburiyetinde kalınmıştır. Büyük mendireğin 640 metre kadar ilerlemesinin ardından dalgaların kooperatif binasının bulunduğu mıntıkayı dövmesi ve iskeleyi de kumla doldurması üzerine şimdiki iskelede tahmil ve tahliye güçleşmiş, bunun üzerine inşaat şirketi liman sahası içinde geçici bir iskele inşa etmeye başlamıştır.<sup>55</sup>

Liman inşaatında bu gelişmeler yaşanırken diğer yandan da, söz konusu inşaat nedeniyle şehirde bazı tartışmalar meydana gelmiştir. Bu tartışmaların ana eksenini CHP-DP rekabeti oluşturuyordu. CHP'liler, bu işin tamamen göz boyamak amacıyla yapıldığını ifade ederken DP'liler böylesi bir yatırımın şehrin çehresini değiştireceğini ifade ediyorlardı.<sup>56</sup> İki siyasi partinin münakaşaları arasında DP Milletvekili Hamdi Bozdağ, limanın kapasitesini artırmak için bazı girişimlerde bulunmuştur. Konuyla ilgili olarak liman mühendisleri ile görüşmelerde bulunan Hamdi Bozdağ, limanın planını da yanına alarak Ankara'ya gitmiştir.<sup>57</sup> DP'lilerin siyasi rakiplerine nazire yaparcasına liman inşaatını genişletme çabası içine girmesi muhalefet kanadının da karşı propaganda faaliyetlerini arttırmasına neden olmuştur. Neticede CHP'liler Giresun Limanı inşaatına "seçim limanı" adını vermişlerdi. Limanın büyütülmesi konusunda yaşanan en somut gelişme 1957 yılında gerçekleşmiştir. Zira Temmuz ayında kısa bir süreliğine Giresun'a uğrayan

53 *Karadeniz Gazetesi*, 21 Ekim 1955.

54 *Karadeniz Gazetesi*, 8 Aralık 1955.

55 *Yeni İleri Gazetesi*, 21 Ocak 1957.

56 *Yeni İleri Gazetesi*, 8 Ağustos 1956.

57 *Yeni İleri Gazetesi*, 18 Mayıs 1957.

Münakalat Vekili Arif Demirer'le görüşen Hamdi Bozdağ kendisine liman hakkında geniş malumat vermiş, esasen büyük mendireğın 400 metre daha uzatılması ve ikinci mendireğın gazhaneden çıkarılması için ilgili bakandan bazı talepte bulunmuştur. Münakalat Vekili Arif Demirer'in de bu hususta işlerin süratle yürümesi için verdiği garanti Giresun kamuoyunda derin bir memnunluk uyandırmıştır. Bu suretle 850 metreden sonra 400 metre daha uzayacak olan mendireğın de bu haliyle Giresun Limanı'nı<sup>58</sup> muazzam bir liman haline getireceğı hesap edilmiştir.<sup>59</sup>

Giresun'un iktisadi hayatını değıştireceğini ümidiyle 1955 senesinde başlanan liman inşaatı 1959'a gelindiğinde bitirilme aşamasına gelmişti. Fakat Cumhurbaşkanı Bayar ve Başbakan Menderes'in yoğun programları nedeniyle limanın resmi açılış merasimi bir türlü gerçekleştirilememiştir. Bu arada “*merasimsiz olarak işletmeye açılmış bulunan*” Giresun Limanı'nın bu hali uzun sürmemiş, rıhtıma ilk geminin yanaşmasından sonra liman ulaşımına kapatılmıştır. Bunun sebebi, limanın 50 metre uzağında ve 6 metre derinliğinde bir kaya parçasının bulunmasıydı. Zira rıhtıma ilk yanaşan Akdeniz Vapuru, limana girerken bu kayaya çarpmış ve üst kısmından 60 santimlik bir kaya parçasını koparıp atmıştır. Bu durum üzerine liman tekrar kapatılmıştır.<sup>60</sup>1960 yılının Mayıs ayına gelindiğinde DP iktidarı bir hükümet darbesiyle indirilmiş, Giresun Limanı'na resmi açılış töreni yapılması meselesi de gündemden düşmüştür. Böylece Giresun Limanı “*merasimsiz açılan liman*” olarak tarihe geçmiştir.

## Giresun Limanı'nda İthalat-İhracat Faaliyetleri ve Yolcu Taşımacılığı

Giresun Limanı öteden beri Trabzon ve Samsun'dan sonra Karadeniz'in önde gelen ihracat ve ithalat limanı konumunda idi. Şebinkarahisar, Erzincan, Malatya, Tunceli, Elazığ bölgelerinin en kısa ihracat limanı burası idi.<sup>61</sup> Modern bir halde olmamasına rağmen önemli miktarda ihracat ve ithalatın gerçekleştiğı bir liman olan Giresun Limanı'na 1923 yılı boyunca 318 Türk, 165 yabancı gemi gelmiştir. Yabancı gemilerden 66'sı İtalyan, 47'si Fransız, 36'sı İran bandıralıydı. Ayrıca 1.804 adet de yelkenli gemi limana uğramıştı. 1924 yılında ise limana uğrayan yabancı gemi sayısı azalmıştır. Bu yıl 56 İtalyan, 20 Fransız ve 4 Alman bandıralı olmak üzere 80 gemi gelmiştir. Ancak aynı yıl Giresun'un gümrük gelirlerinde Türk lirası hesabıyla 29.000 liralık bir artış olmuştur. Bu rakam önceki yıla oranla 3'de birlik bir artışı ifade etmektedir.<sup>62</sup> 1925-1926 Yılı Devlet Salnamesi'ne göre bir sene zarfında Giresun Limanı'na giriş yapan sefain adedi 327 Türk, 21 Fransız, 61 İtalyan,

58 *Yeni İleri Gazetesi*, 13 Temmuz 1957.

59 *Yeni İleri Gazetesi*, 4 Eylül 1957.

60 *Milliyet Gazetesi*, 18 Ağustos 1959.

61 Ayhan Yüksel “Salnâmelere Göre Giresun Bölgesinin İdarî Durumu ve İdarecileri”, *Giresun Tarih Sempozyumu 24-25 Mayıs 1996*, İstanbul 1997, s.177.

62 Sarısamancıoğu, s. 151.

görsel

Akademik  
Bakış

319

Cilt 17  
Sayı 34  
Yaz 2024

4 Alman, 3 Yunan olmak üzere toplam 416 vapurdu. Bunların toplam tonalito yekünü 655,640'dır. Giresun Limanı'nda bulunan deniz araçları ise 4 tonalitoluk 4 adet motor, 116 tonalitoluk 29 adet çapar, 20 tonalitoluk 20 adet filika, 151 tonalitoluk 95 kotradır.<sup>63</sup> Giresun Limanı'nın canlı bir gemi trafiğine sahip olmasının temel sebebi hiç şüphesiz yoğun bir fındık ihraç noktası olmasından ileri geliyordu. Şehir ekonomisini ayakta tutan bu ürünün yetiştirilip, sorunsuz bir şekilde ihraç edilmesi Giresunlular için hayati bir önem arz ediyordu. Tam da bu noktada limanın ve burada bulunan aksa-  
mın eksiksiz olması gerekiyordu. Oysa Cumhuriyet'in ilk yıllarında Giresun Limanı'nın durumu, modern bir iskele görüntüsünden dahi uzaktı. Limanda mendirek bulunmadığı gibi ihraç mallarının korunup saklandığı antrepolar da yetersiz, gümrük binası ise ihtiyacı ve yoğunluğu karşılamaktan uzaktı. Ayrıca iskele tarifeleri zaman zaman fahiş seviyelere yükseltiliyordu. Tüm bu nedenler bir araya geldiğinde limanda ithalat ve ihracat faaliyetleri konusunda çeşitli sıkıntılar yaşanıyordu.<sup>64</sup> Bu olumsuz şartlar altında bile Giresun Limanı aktif bir ihraç limanı görüntüsü vermeye devam etmiştir. Mesela 1924 yılı itibarıyla Giresun Limanı'ndan yapılan ihracat durumu şu şekildedir: 110.276 kilo sadeyağ, 160 kilo peynir, 79.050 kilo yumurta, 15.315 kilo tuzlu hamsi, 243.626 kilo kabuklu fındık, 2.616.790 kilo iç fındık, 5.925 kilo çürük fındık içi, 6.300 kilo ceviz, 6.125 kilo iç ceviz, 4.500 kilo elma, 28.740 kilo fasulye, 1.280 kilo müstamel eşya-ı zatiye-i, 16.732 kilo dakik, 2.150 kilo nişasta, 18.359 kilo makaron ve şehriye, 44 kilo peksimet, 307 kilo bisküvi, 3.290 kilo hurma, 136 kilo limon, 1.025 kilo soğan, 5.000 kilo pirinç, 1.607 kilo çay, 266.857 kilo şeker, 90 kilo saman, 5.000 kilo yumurta talaşı, 1.624 kilo kurugün, 349 kilo sigara kâğıdı, 208 kilo pamuk ipliği, 13.997 pamuk mensucat, 153.635 kilo tahta kanaviçe çuval, 174 kilo kaba ketenden mamul, 146.520 kilo çimento, 129.940 kilo gazyağı, 3.400 kilo makine yağı, 6.760 kilo ağaç saplı kibrit.<sup>65</sup>

Giresun'dan ihraç edilen fındıklar başta, İtalya, Almanya, Fransa, İngiltere, Hollanda, ABD ve Türkiye'ye yani iç piyasalara gönderilirdi.<sup>66</sup> Bu kıymetli mahsul dolayısıyla her yıl Giresun piyasasına milyonlarca lira para girmekteydi. Mesela fındıktan sadece 1925 yılında Giresun Vilâyeti'ne 9 milyon lira para girmişti. Şebinkarahisar ve Alucra hariç toplam 4 kazanın temel geçim kaynağı olan fındık fenni surette yapıldığı takdirde ortalama bir hesapla senede 2.000.000 kilo kantar mahsul vermeye müsaitti. Çünkü vilâyet fındıklıkları 150.000 hektar yani 1.500.000 dönümdü. Normal derecede bakımlı bir dönüm bahçeden vasatı 100 kilo fındık alınmaktadır.<sup>67</sup> Giresun'da

63 1925-1926 Devlet Salnamesi, Tabhane-i Amire, İstanbul 1927, s. 815.

64 İthalat ve ihracat konusunda yaşanan sıkıntılar zaten dışa bağımlı olan Giresun ekonomisini olumsuz etkiliyordu. Piyasalarda mal kalmıyor, halk yokluk ve sefaletle mahkûm oluyordu. Mesela 1946 yılında Ankara'ya gönderilen bir yazıda şehir dâhilinde kıtlık ve sefaletle düştüğü belirtiliyordu. CBA, 030. 10. 177.224.7

65 1925-1926 Devlet Salnamesi, s. 810.

66 Cumhuriyet'in 10 Yılında Giresun, s. 238.

67 Akgün Gazetesi, 15 Eylül 1938.

findıkların kapladığı saha 1.500.000 dönüm olarak tahmin edilmekteydi. Mıntıkâ dâhilinde yetişen fındık çeşitleri şunlardı:<sup>68</sup> Yağlı veya tombul fındık, sivri fındık, palaz fındık, badem fındık, kara fındık, kuş fındığı, yabancı fındık.

Giresun Limanı'ndan fındık haricinde ihraç edilen diğer ürünler ise şunlardı:

**Yumurta:** Giresun'dan ihraç edilen belli başlı maddelerden biri de yumurtadır. Masrafsız hatta zahmetsizce elde edilen bu ürünün vilâyet bütçesine katkısı azımsanmayacak derecedeydi. Suşehri, Alucra köylerinin bütün ve Refahiye'nin bir kısım yumurtaları Şebinkarahisar'da toplandıktan sonra, Manastır ve Saydere ormanlarından elde edilen kerestelerle yapılan sandıklara yerleştirilirdi. Daha sonra yaklaşık 8 saatlik bir yolculuğun ardından Giresun'a nakledilen yumurtalar, Giresun İskelesi'nden de doğrudan Barselona, Marsilya ve İstanbul yoluyla Yunanistan'a sevk edilirdi. Giresun ve hinterlandından senevî 5-6 bin sandık arasında yumurta ihraç edilmekte bu da 10 milyon adet yumurta üretildiği anlamına gelmekteydi.

**Ceviz:** Giresun'un ürettiği değerlerden biri de cevizdir. Şebinkarahisar ve Alucra'nın birinci sınıf cevizleri ile Tirebolu, Espiye cevizleri ikinci sınıf olmak üzere ceviz, vilâyetin ihracat kalemleri arasında üçüncü sırada yer alırdı. Cevizler Romanya, Fransa, Almanya, Avusturya'ya gönderilirdi. Tirebolu ve Espiye cevizleri de en ziyade Mısır'a satılırdı.

**Ham Deri:** Giresun'un ihraç ettiği ürünler arasında ham deri, dördüncü sırada yer almaktadır.<sup>69</sup>

Giresun İskelesi'nden ithal olunarak şehre giren ürünler ise genelde hububat, manifatura, benzin, gübre gibi maddelerdi. Bu konuyla ilgili bir raporda verilen bilgilere göre Giresun Limanı'na 1955 yılında ithal olarak gelen ürünler şunlardı: Buğday unu: 2.214.614, buğday: 4.372.541, mısır 20.385, çavdar: 131.313, manifatura: 295.687, inşaat çivisi:105.400, çimento: 39.462, inşaat demiri: 263.000, gazyağı: 435.000, benzin: 870.000, motorin: 698.000, yağ: 22.563 kg.

İthalat ve ihracat faaliyetleri açısından yoğun bir liman olan Giresun'da bu yoğunluğa orantılı olarak belli bir teşkilat ve düzen bulunmuyordu. Bir ara limanda yükleme-boşaltma işlerini organize etmek amacıyla bir liman şirketi kurulmak istenmişse de Ticaret Vekâleti bu kurumu tescil etmemiştir.<sup>70</sup> Giresun Limanı'nda bulunan mavnacılar tarafından organize edilen bu girişimin başarısız olması neticesinde limanın düzen ve intizamı konusunda ilerleyen yıllarda büyük sıkıntılar yaşanmıştır. Bu sıkıntılardan en önemlisi ithal edilen ürünlere konulacak tarife miktariydi. Zira Giresun Belediyesi tarafından zaman zaman yüksek tarife bedelleri konuluyor, bu durum şehirde mal kıtlığına sebep olduğu gibi gelen malların da yüksek fiyatla

68 CBA, 030.01/84.528.1.

69 Cumhuriyet'in 10 Yılında Giresun, s. 276.

70 Yeşil Gireson Gazetesi, 4 Ağustos 1926.

*Giresun*

Akademik  
Bakış  
321  
Cilt 17  
Sayı 34  
Yaz 2024

satılmasına yani pahalılığa neden oluyordu. Ayrıca bu durum halkı mağdur ettiği gibi tüccarları da olumsuz bir duruma sokuyordu. Liman tarifeleri meselesi 1930 yılında toplanan Giresun Ticaret ve Sanayi Odası kongresinin de gündem maddelerinden biriydi. Söz konusu toplantıda; ülkede son yıllarda büyük bir iktisadi darlık mevcutken tarife komisyonunun evvelki tarifeyi aynen kabul etmesinin hiç de doğru olmadığı belirtilmiştir. Limanda kayık ve mavnası çalışmayan veya hiç olmayana bir kimseye para verilmesinin tüccar ve esnafın zararına bir iş olduğu ifade edilen toplantıda, o verilen paraların yüksek tarife tatbik edilerek tüccardan alınan fahiş paralar olduğu, binaenaleyh tarifenin, diğer mücavir limanlarda tatbik edilen tarifelerden daha yüksek olmaması lazım geldiği, bu yüksek tarifeler yüzünden memlekete giren her nevi eşyanın maliyet fiyatının yükseldiği, halkın ihtiyaçlarını diğer vilâyetlerdekilere göre daha yüksek bedelle temin etmek zorunda kaldığı dile getirilmiştir.<sup>71</sup>

Ticaret ve sanayi odasının uyarılarına rağmen, Giresun Limanı'ndaki tarife düzeninde bir istikrar sağlanamamıştır. Nihayet birkaç yıl sonra Giresun Belediye Meclisi vergi tarifelerini değiştirmiş, yeni tarifeyi eskisine göre yükseltmişti. 1934 Haziranında tatbik edilen bu tarife, halkın en zaruri ihtiyaçlarını karşılayan demir, kösele, kaba manifatura kalemleri üzerinde ağırlığını fazlasıyla hissettirmişti. Eski tarifede bu eşyalar kilosundan 5 paradan en çok 20 paraya kadar resim alınırken yeni tarifede bu eşyaların beher kilosundan 1 kuruşla 60 para arasında resim alınmaya başlanmıştı. Bu durum limana gelen tüccarların başka mecralara yönelmesine neden olmuştur. Zira daha önceden Giresun Limanı'ndan mal çeken tacirler Sivas yolunu kullanmaya başlamıştı. Oysa bir zamanlar Elazığ, Arabgir, Divriği ve daha birçok il ve ilçenin bütün malları ve yolcuları Giresun İskelesi'nden geçirdi.<sup>72</sup> İskele tarifelerinde yapılan bu değişiklik Giresun Limanı'na darbe vurduğu gibi gündelik hayatı da olumsuz etkiliyordu.<sup>73</sup>

İskele tarifelerinde yaşanan sorunlar haricinde bir diğer problem ise antrepo binalarının yetersizliği idi. Bu sebeple iskeleye gelen veya ihraç edilecek mallar açıkta, yağmur altında kalıyordu. Günlerce gözleri denizde, şehre gelecek gemileri bekleyen tüccar veya tacirler, gelen eşyaların zayı olmasını izlemek zorunda kalıyorlardı.<sup>74</sup> Antrepoların yetersizliği öylesine büyük bir sorun haline gelmişti ki bu meseleyle ilgili olarak yerel basında sık sık şikâyet yazıları yer alıyordu. Bu yazıların birinde, antrepo meselesine el atılması istenirken, eşyaların gümrüğe özensiz bir şekilde verildiği, mavnalardan çıkan eşyaların iskele kıyılarına gelişi güzel atıldığı, hava kararmadan veya bozmadan mavnasını çekmeyi düşünen mavnacıların hiç birinin itinaya lüzum görmeden tüccar malını muvazenesiz bir şekilde iskeleye yığıldığı ve bu sebeple ambalajların ve içindeki eşyaların hasar gördüğü belirtilmiştir.

71 *Cumhuriyet'in 10 Yılında Giresun*, s. 88.

72 *Akgün Gazetesi*, 13 Şubat 1936.

73 *Akgün Gazetesi*, 7 Mayıs 1936.

74 *Cumhuriyet'in 10 Yılında Giresun*, s. 89.



Haberde vapurla gelen külliyetli eşyayı almaya gümrük ambarları yeterli gelmediği için fazla eşyanın eskisi gibi dışarıda havanın durumuna göre yağmur güneş ve deniz serpintilerine maruz bırakıldığı, işin asıl garip tarafının idareyi teftişte bulunan müfettişlerin ambarlarda yer olduğu halde eşyaları dışarı istif ettirmeleriydi. Zira iskele üzerinde şeker ve çivi istifi olduğu halde yağmurdan zarar görebilecek bu malların gümrük memurlarınca bilerek dışarı istif ettirildiği iddia ediliyordu.<sup>75</sup>

Görüldüğu üzere Cumhuriyet'in ilk yıllarında Giresun'da modern bir liman, sağlıklı bir iskele olmadığı gibi ithalat-ihracat işlerinde en fazla aranan hususlardan biri olan gümrük binası ya da yeterli antrepo da bulunmuyordu. Daha çok ambarlar kiralanmak suretiyle kullanıyordu. Oysa tacirlerin malları iskele başlarında, sokak ortalarında bazen de yağmur ve çamur içinde kalıyordu. Mevcut gümrük ambarı ihtiyaca cevap veremediğinden yeni ve modern ve geniş bir gümrük binasına ihtiyaç vardı.<sup>76</sup> Giresun'da yeni bir gümrük binası yapılması hususunda CHP genel merkezinde yapılan kongrede görüşlerini ve mevcut durumu Osman Fikret Bey dile getirmiştir. Fakat durum bakanlıktan gümrüğe sorulunca, gümrük yetkilileri aslında gümrük binasının yeterli olduğunu, mal fazla olduğu zaman ise boş ardiye bularak malları koruduklarını ifade etmişlerdir.<sup>77</sup> Gümrük yetkililerinin bu tavrı Giresun kamuoyunda büyük tepki toplamıştır. Fakat bu cılız itirazlara rağmen Giresun'a modern bir gümrük binası ve antrepo yapımı için 1936 yılında gerekli istimplâklar yapılmaya başlanmıştır. İnşaatın 1937 yılında bitirilmesi tasarlanıyordu.<sup>78</sup> Neticede 9-10 bin lira bir bedel verilerek gümrük binası yapılacak arsa satın alınmıştı.<sup>79</sup> Fakat ilerleyen süreçte gerekli muameleler ve istimplâklar yapılmasına rağmen söz konusu inşaata bir türlü başlanamamıştır.<sup>80</sup> Giresun Limanı'na yapılması planlanan gümrük ve antrepo binasının yapımı meselesi ancak yeni liman projesiyle hayata geçirilmiştir.

Giresun Limanı ithalat ve ihracat faaliyetlerinin yanı sıra şehrin dışarıya açılan kapılarından biriydi. Bu bağlamda yolcu taşımacılığı konusunda da liman, önemli bir noktaydı. Giresun Limanı'na sefer yapan şirketlerden biri de Türkiye Seyr-i Sefain Şirketi idi. Şirketin 1927 yılında yayımladığı rehberde Giresun Limanı'nda uygulanan tarife şu şekilde gösterilmiştir:<sup>81</sup>

#### Kayık Tarifesi

İskeleden vapura gidecek olan yolculardan bir bavul yahud bir zembil ile 50 kuruş. Vapurdan iskeleye çıkacak yolculardan yanlarında bir bavul yahud bir zembil ile 50 kuruş. Gerek vapurdan gerek iskeleden vapura gidecek seyircilerden avdet ve azimet 25

75 *Yeşil Giresun Gazetesi*, 17 Birinci Teşrin 1936.

76 *Yeşil Giresun Gazetesi*, 21 Birinci Kanun 1935.

77 *Akgün Gazetesi*, 21 İkinci Teşrin 1935.

78 *Akgün Gazetesi*, 4 Mart 1937.

79 *Akgün Gazetesi*, 6 Nisan 1939.

80 *Yeşil Giresun Gazetesi*, 11 Eylül 1937.

81 *Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi Rehberi*, Ahmed İhsan Matbaası, İstanbul 1928, s. 346

*görsel*

Akademik  
Bakış

323

Cilt 17

Sayı 34

Yaz 2024

kuruş. Hususi kayıklar aileleriyle birlikte 300 kuruş. Kamara yolcularından bavullarıyla birlikte 75 kuruş. Efrad-ı askeriyeden 10 kuruş. Zabitan, sivil yolcunun nısfını verir. Yolcu beraberinde bulunacak bavul, sandık ve bagajlardan 25 kuruş, ufaklardan 10 kuruş alınır. Muhallefat-ı havi bu tarifenin haricinde olup pazarlığa tabiidir.

Yukarıda verilen tarifelere göre yolcu taşımacılığı yapılan Giresun Limanı'nda hemen her konuda olduğu gibi bu meselede de bazı sıkıntılar yaşanıyordu. Özellikle Deniz Yolları İdaresi'nin Giresun Limanı'nı çoğu kez ihmal etmesi ya da sefer saatlerinin düzensizliği gibi sebepler bu dönemde yaşanan en önemli sıkıntılar arasındaydı. Mesela 1936 yılı başlarında Deniz Yolları İdaresi Giresun seferlerini şu şekilde düzenlemişti:<sup>82</sup>

#### Deniz Yolları

##### Postaların Yeni Tarifesi

Deniz Yolları Postaları tarifesi aşağıda yazıldığı gibi değişmiştir:

##### İstanbul'dan Gelecek Vapurlar:

Birinci Posta: Perşembe sabah 6'da gelir, saat 8.30'da hareket eder

İkinci Posta: Cumartesi sabahı 6'da gelir, 8.30'da hareket eder

Üçüncü Posta: Pazar akşamı 22'de gelir, 23'de kalkar

Dördüncü Posta: Ordudan direkt olarak Trabzon'a geçer ve Cumartesi sabah 5'de gelir, saat 13'de hareket eder.

##### Trabzon'dan Gelecek Vapurlar:

Birinci Posta: Pazar akşam 8'de gelir 12'de kalkar

İkinci Posta: Salı sabah 7'de gelir 12'de kalkar

Üçüncü Posta: Perşembe 21'de gelir 24'te kalkar

Dördüncü Posta: Cumartesi sabah 5'de gelir 13'de kalkar

Bu yapılan planlama Giresun kamuoyunda büyük rahatsızlık yaşanmasına neden olmuştu. Zira Giresun tabii bir limana sahip olmadığı için vapurlar fırtınalı havalarda burada duramıyorlardı. Havanın birden bire bozması halinde sandal ve mavnalar tehlikeli duruma düşüyordu. Eğer bu hal geceleri meydana gelirse tehlike büsbütün artmaktaydı. Giresunlular, limanın hali hazır durumu göz önünde tutularak her iki cihetten gelecek gemilerin gündüzleri uğramasının daha doğru olacağını, Devlet Deniz Yolları idaresi sefer tarifesini tanzim ederken bu hususu dikkate alması gerektiğini dile getiriyorlardı.<sup>83</sup>

82 Yeşil Giresun Gazetesi, 24 Birinci Teşrin 1936.

83 Yeşil Giresun Gazetesi, 28 İkinci Teşrin 1936.

## Sonuç

Fındık ihraç merkezi olarak bilinen Giresun Limanı, Cumhuriyet dönemine gelindiğinde Trabzon ve Samsun limanları gibi fiziki olarak oldukça kötü bir durumdaydı. Limana uğrayan gemiler dalgakıran olmadığı için çoğunlukla açıkta bekliyor ya da mal veya yolcu boşaltmadan devam etmek zorunda kalıyordu. Zaman zaman insan kayıpları dahi yaşanan Giresun Limanı'nın bu manzarasının değişmesi amacıyla 1870'li yıllardan bu yana çeşitli projeler ortaya konulmuştur. Fakat Trabzon ve Samsun'a göre ticari potansiyeli daha sınırlı olan bu limanın yapımına ancak 1955 yılında başlanabilmiştir. İşin ilginç yanı 1955 yılında başlanan ve 1959 sonlarında bitirilen Giresun Limanı resmi açılış töreni yapılmadan hizmete sokulmuştur. Zira DP iktidarının son günlerine rastlayan bu dönemde Cumhurbaşkanı Bayar ve Başbakan Menderes'in açılışını yapamadığı bu liman 27 Mayıs darbesi sonrası askeri yönetim tarafından da tören veya çeşitli etkinlikler eşliğinde faaliyete geçirilmemiştir. Sanırız askeri yönetim sabık iktidarın ortaya koyduğu bu projeyi törenle açmak yerine sessiz sedasız hizmete sokmayı tercih etmişti. Neticede Giresun Limanı dönemin ulusal basınında “*merasimsiz açılan liman*” olarak anılmıştır. Cumhuriyet'in ilk yıllarında Giresun ekonomisini ayakta tutan temel gelir kapısının fındık olduğu dikkate alınırsa Giresun Limanı, bu ürünün tam manasıyla değerlendirilmesi noktasında oldukça kritik bir yerdedi. Zira haftalarca uğraşılan ve bin bir emekle yetiştirilen fındıklar, Giresun İskelesi'nden ihraç edilirdi. Fakat ansızın bastıran yağmur, fırtına ve bu gibi olumsuz koşullar ithalat ve ihracat faaliyetlerini sekteye uğratiyor bilhassa şehrin yegâne geçim kaynağı olan ürünün geleceğini de tehlikeye düşürüyordu. Giresun Limanı ekonomik anlamda şehrin kalbi mesabesinde olmakla birlikte aynı zamanda şehri dış dünyaya bağlayan kapılardan biriydi. Fakat bilhassa kış aylarında Şebinkarahisar yolunun haftalarca kapalı kalması, denizin de dalgalı ve fırtınalı olması nedeniyle vapur seferlerinin aksaması şehri bir anda dış dünyadan koparma noktasına getiriyordu. Günlerce insan ve mal sirkülasyonunun yapılamadığı Giresun'da tarımsal üretimin de fındığa dayalı olduğu göz önüne getirildiğinde piyasalarda yokluk veya kıtlık benzeri olayların yaşandığı görülmektedir. Zira dışarıdan ithal edilen buğday ve mısır benzeri hububatlarla ihtiyaç duyan Giresun halkı zaman zaman limana gelecek gemileri gözlemek zorunda kalıyordu. Oysa modern bir limana sahip olunması halinde mevcut dalgakıranlar vasıtasıyla gemiler kolayca rıhtıma yanaşıp yolcu veya ticari eşya indirip bindirebilecekken bu imkânların olmaması Giresun'da gündelik hayatı olumsuz etkileyen faktörlerden biriydi. Neticede 1959 yılında büyük ümitlerle hayata geçirilen Giresun Limanı, ticari önceliklerin değişmesi, karayolunun denizyoluna göre daha kullanışlı hale gelmesi ya da limanı iç bölgelere bağlayacak demiryolu ağının kurulamaması nedeniyle beklenen getiriyi sağlayamamıştır.

*Giresun*

Akademik  
Bakış

325

Cilt 17  
Sayı 34  
Yaz 2024

## Kaynaklar

### 1.Arşiv Belgeleri

Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivi, Fon Kodu: 030.10.0. Yer No: 121.868.8

CBA, 030.01/74.472.3

CBA, 030. 10. 177.224.7

CBA, 030.01/74.470.9

CBA, 030.10/121.862.22

CBA, 030.01/84.528.1

CBA, 030.18/110.31.8

### 2.Sürelî Yayınlar

Akgün Gazetesi

Cumhuriyet'in Onuncu Yılında Giresun, 1933.

Milliyet Gazetesi

Işık Gazetesi

Karadeniz Gazetesi

Yeni İleri Gazetesi

Yeşil Giresun Gazetesi

Trabzon Vilâyet Salnamesi

1925-1926 Devlet Salnamesi

Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi Rehberi, 1927

### 3. Araştırma Eserleri

*Genelkurmay Başkanlığı (Coğrafya Encümenliği), Karadeniz Havzası Şimal Kısmı Tabii, Ziraî, Beşerî, Baytari*, No:5, Genelkurmay Matbaası, Ankara.

ANDERSON, Matheww Smith, *Doğu Sorunu 1774-1923 Uluslararası İlişkiler Üzerine Bir İnceleme*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2000.

AYDIN, Mahir, "Rusya'nın Çanakkale İntikamı Karadeniz Bombardımanı", *Giresun ve Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu 09-11 Ekim 2008*, Cilt 1, Giresun Belediyesi Yayınları, Ankara 2009, s.571-576.

EMECEN, Feridun "Giresun", *Diyanet İslam Ansiklopedisi*, 1996, Cilt: 14, s.78-84.

\_\_\_\_\_ "Clavijo'dan Fallmerayer'e: Giresun'da Seyyahlar (1404-1840)" *Giresun Kültür Sempozyumu 30-31 Mayıs 1998*, Giresun Belediyesi Yayınları, İstanbul 1998, s.23-29.

FATSA, Mehmet, *XV. ve XVI. Yüzyıllarda Giresun Kırsalının İdari ve Sosyal Tarihi*, Giresun Belediyesi Yayınları, Giresun 2005.

GÜNER, İbrahim – Bekdemir Ünsal, "Giresun Limanı ve Hinterlandı", *Türk Coğrafya Dergisi*, Sayı: 34, İstanbul 1999, s.597-624.

HARRİS, Christopher, Trabzon'daki Son İngiliz Konsolosunun Raporları 1949-1956 Bir Yaban-

görsel

cının Gözünden Dönüşüm İçindeki Bir Bölge, Aşına Kitaplar, Ankara 2015.

KARAMAN, Oktay, "Seyahatnamelere Göre Giresun", *Giresun Tarihi Sempozyumu 24-25 Mayıs 1996*, Giresun Belediyesi Yayınları No:1, İstanbul 1997, s.163-173.

ORTAYLI, İlber, "19.Yüzyılda Trabzon Vilâyeti ve Giresun Üzerine Gözlemler", *Osmanlı İmparatorluğu'nda İktisadi ve Sosyal Değişim*, Cilt: 1, Turan Kitabevi, Ankara 2004, s.121-138.

ÖZKAYA, Yücel, "İslahat Fermanı Sonrası Giresun'un Durumu", *Giresun Tarihi Sempozyumu 24-25 Mayıs 1996*, Giresun Belediyesi Yayınları No:1, İstanbul 1997.

SARISAMAN, Sadık, *Cumhuriyet'in İlk Yıllarında (1923-1950) Giresun (Sosyal, Kültürel ve Ekonomik Hayat)*, Giresun Belediyesi Kültür Yayınları, İstanbul 1999.

SARIYILDIZ, Bekir "Orta Çağ'da Giresun Limanı'nın Tarihsel Gelişimi (IX.-XIV. YY.)", *Karadeniz Sosyal Bilimler Dergisi*, İlkbahar 2022, Yıl: 14, Sayı: 27, s. 611-623.

TOZLU, Selahattin, "Giresun Şehrinin Kara ve Deniz Ulaşımı (XIX. Yüzyılın İkinci Yarısı)", *Yeşil Giresun Gazetesi'ne Göre Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Giresun*, Ümit Ofset, Giresun 2003, s. 173-194

UYGUN, Süleyman, "Acente-Konsolos (Mesajeri Maritim Kumpanyası Acentesi Ve Fransız Viskonsolosu) Raporlarına Göre Giresun Limanı (1880-1909)", *ODU Journal of Social Sciences Research*, Yıl: 2015, Vol: 5, Sayı: 12, s. 364-394.

ÜNER A, Turgay, "Trabzon", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914)*, Edit: Çağlar Keyder-Y.Eyüp Özveren-Donald Quataert, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1994, s.45-73.

ÜNLÜ, Mucize, "Osmanlı Döneminde Giresun İskelesinin İnşası Meselesi", *Giresun ve Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu 09-11 Ekim 2008*, Cilt 1, Önder Matbaacılık, Ankara 2009, s. 452-462

YILMAZ, Özgür, "Karadeniz'in Uluslararası Ticarete Açılması ve Trabzon", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, Cilt: 2, Sayı:7, Bahar 2009, s.359-382.

*Yurt Ansiklopedisi*, "Giresun", C.V, Anadolu Yay., İstanbul 1982, s. 3100-3198

YÜKSEL, Ayhan, "Salnâmelere Göre Giresun Bölgesinin İdarî Durumu ve İdarecileri", *Giresun Tarihi Sempozyumu 24-25 Mayıs 1996*, Giresun Belediyesi Yayınları, No:1, İstanbul 1997, s.173-187.

## Extended Abstract

Because of its location and land structure, the Eastern Black Sea is one of the places where transportation is hardly provided. To mitigate this difficulty, the Zonguldak-Samsun coastal road project was revealed in the early years of the Republic, but a comprehensive study on this issue could not be carried out. Therefore, transportation in this region remained predominantly by sea until the mid-1960s. Giresun, one of the Eastern Black Sea coastal cities, is also one of the cities where this drawback is experienced. For many years, the pier located right in front of the city center was employed as the main export point of the city. The name of this pier is Giresun Port. Giresun's connection to the inland regions was also problematic due to the harsh terrain conditions. The connection road between Şebinkarahisar and Sivas was occasionally obstructed due to climatic conditions. The shipment of commercial products from the port was the most essential factor that boosted its importance. In this context, Giresun Port served as the most important gravity center of the city from the Imperial years until recent times. Looking at the historical background of Giresun Port, it is seen that it was a limited export center on average, especially until the XIX. th century. However, some political developments in the same cen-

*Görsel*

Akademik  
Bakış  
327  
Cilt 17  
Sayı 34  
Yaz 2024

tury fundamentally changed this situation. In other words, Giresun Port was not very dynamic during the period when the Black Sea was an inland sea and no one except Ottoman merchant ships could visit it. However, Giresun experienced a revival, as did the ports of the region in general, with the removal of the condition of the Black Sea's closure. This dynamism of Giresun Port in the mid-nineteenth century did not last for too long. Because the disastrous effects of the First World War caused financial and moral losses in Giresun, as in the Eastern Black Sea coastal cities in general. We have already indicated that Giresun Port was the most important center of the city. However, looking at the historical development of the port, we see that it has not developed at the same rate as this importance. Because in the XIXth century, Giresun Port, which had the appearance of a pier without even a breakwater, was in this situation for quite a long time. Due to the lack of a breakwater at the pier, there were fatalities occasionally in maritime accidents, and loading and unloading operations were frequently disrupted due to this situation. The most exported product from Giresun Port is hazelnut. The mobility that started with the collection of this product, which is the most important source of livelihood for the people of the region, continued throughout the year, and the harvested hazelnuts were finally filled into sacks and landed at Giresun Port to be sold to foreign markets. However, since there was no covered warehouse or bonded warehouse next to the port, the products grown with a lot of effort could be exposed to rain and damaged from time to time. Giresun Port was not only the heart of the city economically, but also one of the gates connecting the city to the outside world. In other words, the people of Giresun traveled to Istanbul and other cities with the ships departing from the port. In the meantime, the closure of the Şebinkarahisar road for weeks and the disruption of ferry services due to the wavy and stormy sea brought the city to the point of being disconnected from the outside world. Considering that agricultural production in Giresun, where the circulation of people and goods could not be realized for days, was based on hazelnuts, the situation was getting worse. Because suddenly, events similar to poverty or famine were beginning to occur in the markets. The people of Giresun, who needed products such as wheat and corn imported from abroad, had to look forward to the ships coming to the harbor from time to time. The "new and modern harbor project", which the people of Giresun had embraced as a sacred cause for years, was finally realized in 1954. However, during the period when the port was being built, the construction of highways across the country also gained momentum. In other words, the modern Giresun Port, which was inaugurated in 1959, was no longer the most important point where the city connected with the outside world. In this work, information about the historical development of Giresun Port from the last years of the Ottoman Empire until 1959 is presented. In this study, which was prepared by the document scanning method, the local press was mainly employed. In addition, archival documents and other reference works published on the subject were also utilized.

*görsel*