

İZMİR'DE DENİZCİLİK KÜLTÜRÜ VE ULAŞIMI: GEÇMİŞTEN GÜNÜMÜZE BİR BAKIŞ

Kemal ARI

DEÜ Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü

kemal.ari@deu.edu.tr

İzmir, geçmişten günümüze, İstanbul'un yanı sıra eski tarihlerden buyana, Türkiye'nin en önemli liman kentlerinden birisi olageldi. Şiirlerde, anlarda, destanlarda hep denizin güzel kızı İzmir vardı. Yeni Türkiye'nin ta binlerce yıldan bu yana deniz kültürü ve birikimini devraldığı en önemli kentlerden birisi bu kent olmuştu. İç Kale ve Yeni Kale, yalnız eski kalıntılara ilgileri olan turistlerin ilgisini çeken mekanlar değildi; buralar geçmiş yüzyıllar ile yeni dönemleri birbirine bağlıyor gibiydi. Sayısız uygarlık, İzmir'i ve İzmir'in Körfezi'ni elde etmek için uğraştı durdu. Yıllar içinde hep 'Doğunun Parisi' olarak adlandırılan bu kent, eski yüzyıllardan geleceğe uzanan Ege'nin ve Anadolu'nun aydınlık yüzü gibiydi. Tarihsel birikimi, kültürel zenginliği ve canlılığının yanı sıra kültüründe ve kimliğinde taşıdığı ve kaynaştığı denizcilik yönü de bu kenti başka kentlerin yanında hep ayrı ve ayrıcalıklı kıldı. Deniz korsanlarının, Venedikli, Bizanslı tacirlerin, İran'dan kıvrılarak gelen deve kervan yollarının en ilgi çeken duraklarından birisiydi. Dönem dönem Kuşadası'yla, Çeşme'yle, Midilli'yle deniz ticareti ve gemicilik yönüyle yarışyordu. Kimi zaman talihi söner gibi oluyor; ardından bu geriye gidiş duruyor, yeni bir yükselişe geçiyordu. Bu yarış hiç durmadı; eski aktörler geri plana çekilirken; İzmir ayakta kalmayı hep başardı. Bu kez yarıştığı rakipleri değişmişti; gün geldi Port Sait'le, Marsilya'yla, hatta Hint Okyanusu'ndaki uzak limanlarla yarıştı. Hindistan'dan, Çin'den, ta Atlantik ötesinden, Amerika kıtasından kına, ipek, çay, tütün, kahve gibi daha nice ürünlerini Anadolu'nun içlerine, Karadeniz kıyılarına İzmir Limanı aktarıırken, İzmir'in inciri, üzümü, tahıl ürünleri, leziz yemişleri yine bu limandan uzak yerlere kalkan gemilere özene bezene balyalar içinde sarıldı durdu. Limana yönelen yalnız kadirgalar, kalyonlar, yelkenliler ve buharlı gemiler değildi; çingiraklarıyla develer, ayakları tozlu uzun sıralar halinde İran'dan, İsfahan'dan İzmir'e gelir, dar sokaklardan geçerek, İzmir Rıhtımı'nda yüklerini boşaltmak ya da sarmak için beklerlerdi. Deve çingirakları, kaldırımlara vuran ayak sesleri, hırıltı ve bağırırları eski şiirlere, masallara konu olurdu. İzmir limanı yalnız, ihracat limanı değildi; aynı zaman arka hinterlandında kalan geniş bölgeleri besleyen bir ithalat limanı olma özelliğini de korudu. Doğu ülkelerinin sofrunu, yününü, balmumunu, ipeğini, halısını, baharatını iç limana yanaşan yelkenli gemilerle batıya, batıdan ve öteki taraflardan gelen dokumaları, iplikleri, boyaları, kahveyi, şekeri de İzmir'e ve daha gerilere İzmir limanı aktarıyordu. İzmir'in aydınlık yüzü ve canlılığı, Türkiye'yi de besliyordu. Kent, Akdeniz dünyasına, Avrupa'ya ve giderek de Atlantik ötesine Türkiye'nin açıldığı bir kapı gibiydi. Anadolu'nun ve hatta eski dönemlerden bu yana, Anadolu ötesindeki coğrafyaların, örneğin; İran'ın zenginliklerini başka ihraç merkezleri de olmakla birlikte, uzunca zaman hep bu kent dışarıya ulaştırdı. Deniz, gelen ve giden deniz araçlarıyla, denize ulaşan kara ve demiryollarının taşıdığı yüklerle devamlı hareketliydi. Kağnılar, deve kervanları, merkepler; giderek de yorgun vagonlar, Anadolu'nun ürettiklerini limana yığıyorlardı. Kent, yığılan malların ticaretini yapan yabancıların, Türk ve Türk olmayan Osmanlı yurttaşlarının ve özellikle de Levantenlerin hareketli koşuşturmaları içinde rengârenk bir görüntü içindeydi. Bu, anlık bir görüntü de değildi: Ara ara, bu renkler ve koşuşturan gölgeler değişiyor; ancak bu canlılık, dirilik ve koşuşturmaya hep yaşıyordu.

Deniz, Anadolu'nun batı yakasında en uçtaki bu kente, tarihin en eski dönemlerinden bu yana pek çok olanaklar sundu. İzmir kenti güneşin parlaklığı yanında körfezin mavisiyle, denizin ışıltılarının beyaz boyalı evlerine yansımalarıyla şairlere ve resamlara esin kaynağı oldu. İzmir'e ilişkin romanlarda, öykülerde, anılarda hep deniz, gemiler ve Kordonboyu'nca kenti kucaklayıp sarmalayan rıhtım vardı. Kente gelip giden başka yörelerin insanları, anılarını ve gözlemlerini anlatırlarken, Kordonboyu ve rıhtımdan; bu bölgedeki kahvehanelerden, cafelerden, lüks tüketim mağazalarından, otellerden ve kente özgü her türlü özellikten söz ediyorlardı. Yüzlerce yıl öncesinde kente gelmiş bir gezginin kaleminden de körfez ve rıhtım anlatılıyor, kara kalemle limanın resmi not defterlerine çiziliyordu, dün gibi belleklerde yer alan siyah beyaz filmlerde de önce Kordonboyu ve rıhtım görüntüleri film karelerine yansıyor. Gezgin notlarında, ressam tuvalarında, şair dizelerinde, şarkıların nağmelerinde, filmlerde, romanlarda, öykülerde hep denizle liman, limanla kent iç içe, bir sarmal halindeydiler. Deniz, denizin üzerindeki deniz taşıtları, limandaki hareketlilik, çeşitli uluslara ait karmaşık görüntüler, kentin ara yüzünde oraya buraya dağılmış değişik kültürlere, dinlere ve ırklara ait izler, hep ilgileri çekmişti. Bu yapı kente gizemli bir hava veriyordu. Kentin kimliği yüzyıllar boyunca hep denizle ve limanla bütünleşmiş durmuştu. Deniz ve coğrafya kente yeni olanaklar sunuyor; bu olanaklar ulaşım, etkileşim, ticaret, kültür ve toplumsal yapı temelinde, kendine özgü bir tarihsel kimliğin biçimlenmesine yol açıyordu. İzmir kendine özgü havasıyla, başka kentlerden ayrılan bir görüntü ve toplumsal ilişkilere sahipti.

İzmir, bütün Anadolu coğrafyasının en aydınlık, modern ve ilerici yüzüydü. Tarih boyunca da bu yönü hep ilgi çekiciliğini ve öncülüğünü korumuştur. Klasik dönemlerde Akdeniz'de biçimlenen deniz ticaretinin sunduğu olanaklar, İzmir limanı üzerinden Anadolu'ya yönelebiliyordu. Ticaretle birlikte sermaye, mal ve kültür akışı da kente dipdiri bir canlılık veriyordu. Bu canlılık, önce limanı besliyor; limandan sonra limanı çevreleyen ekonomik işletmelere, bankalara, sigortalara, giderek de fabrikalara, atölyelere yansıyor; oralardan Liman'ı çevreleyen Frenk Mahallesi'ne yansıyor. Bu akış kuşkusuz durmuyordu. Üstelik bu görüntü, belli bir dönemde yine belli bir kesiti anlatıyordu; oysa değişen yüzyıllarla birlikte, bu görüntüler hep değişti. Bu sürekli değişime karşın, mekâna özgü bu özellik ve işlev her zaman vardı ve başka yerlerden yine de farklıydı. Kendi içinde türlü çelişkiler barındırmakla birlikte, İzmir'deki her kesim öyle ya da böyle, limandan karaya doğru dalga dalga akan bu canlılıktan, bir gür damardan beslenen kökler gibi beslenebiliyordu. Bu köklerin kimisi diri, kimisi solgundu; kimisi süreç içinde darbe almış, horlanmış, kimisi zaman yok olmuş; ancak sürekli olarak yeni yeni kökler uç vermiş ve ana gövdeyi beslemişti. Çelişkilerin iç içe ve ve kimi zaman da düğüm düğüm olduğu toplumsal mekânlarda bu farklılıklar, kimi zaman milliyet, kimi zaman din, kimi zaman da toplumsal statü temeli üzerinde biçimleniyordu. İzmir, pek çok gezginin vurguladığı gibi "Levant'ın Kenti"ydi. Varlıklı bir Levant ailenin bir iki sokak ötesinde yoksul bir Türk, Musevi ya da Ermeni aile yer alabiliyordu. Onların da kendi içinde yoksullar ve varlıklar vardı. Ortak bir kültür ortamında, farklılıkları uzlaştıran, bir araya getiren, kompartımanlara ayrılışlar da yine de bağlar, ortak yönler kuran mekânlar ve ritüeller bir biçimde vardı. Farklılıklarla ortaklaşa yönler yan yanaydı. Bu farklılıklar bir kültürel dokuyu beslediği gibi, kente kimliğini sağlayan bir zenginliği de doğrudan bu özelliğinden dolayı verebiliyordu. Ancak, denizle bütünleşmiş yaşamların kendilerine nefes alabilecekleri ortamlar yaratırken, varlıklı bir Levant ile yoksul bir Müslüman ya da Yahudi yan yana yer alabiliyordu. Sokağından çıktığında bir varlıklı Levanten, altında faytonlarıyla limanın etrafındaki mağazalarına giderken, belki de onunla aynı zaman diliminde, sık sokaklar arasından koşarak bir Müslüman hamal ya da Ermeni kayıkçı, Levanten'in sabahtan akşama ticaret yaptığı mağazasının yüz metre ötesinde nafakası arayacağı küfesine ya da kayığına koşabiliyordu. Birinin üstü başı sökükle ve yamalarla doluydu; öteki İngiltere'den gemilerle gelen en pahalı kumaşlarla, İngiliz modasına göre giyinebiliyordu. Birisi yarı aç yarı toktu; belki öteki Avrupa'nın değişik yerlerinden, değişik kutular içinde gelen yiyeceklerle besleniyordu. Ancak ikisinin de

yaşantısını örüntüleyen ve besleyen mekân, Liman'dı. Liman farklı olanları birleştiren, statü farklarını bir potada buluşturan ve bağlar oluşturan, iletişimi ve ilişki düzeylerini yoğunlaştıran bir kültür mekânıydı. Sürekli bir şeyler alınıyor, bir şeyler de veriliyordu. Birisi Liman çevresindeki dev bir mağazanın öteki o mağazaya gemilerden indirilen yüklerin taşıdığı binlerce küfenin ya da sırtlığın sahibiydi... Çelişkiler iç içeydi; ancak deniz ve liman, bu çelişkileri kendi kuralları içinde kucaklamayı başarıyordu.

Kentin kimliği, kuşkusuz zenginliği idi. Bu zenginlik, kente reflekslerini canlı tutmasını sağlayan yeni olanaklar sunuyordu.

Bu olanaklar yalnızca ekonomik değerler olarak ortaya çıkmıyordu; ekonomik etkenler, kendine özgü bir kültür, giderek de bir toplumsal yapı oluşturuyordu. Antik dönemden klasik dönemlere, giderek de sanayi devrimine ve ardından gelen modern döneme dek uzanan uzun çizgide, Anadolu özelinde İzmir'in çok ayrı bir yeri vardı. Bu özel konumu sağlayan, kuşkusuz onun bir deniz kenti oluşuydu. Sürekli olarak –öyle ya da böyle- önemini koruyan bir limanı vardı. Bu liman, kentin tarihsel ve kültürel kimliğiyle neredeyse bütünleşmişti.

Kente yük taşıyan ve kentten yük götüren deniz acenteleri yeni Türkiye kurulana dek yabancıların tekelindeydi. Liman etkinlikleri de büyük ölçüde yabancılar tarafından gerçekleştiriliyordu. Yalnız, İzmir geleneksel yönünü hep korudu.

İzmir'in klasik dönemlerden bu yana bir limanı hep vardı. 19. yüzyılın sonlarında modern bir liman yapma düşüncesi oluştu. Bunun için kıyı şeridinin girintili çıkıntılı bölümlerinin düzeltilmesi, bir kordonun oluşturulması, ardından da liman inşaatının ve dalgakıranların yapılması gerekiyordu. Osmanlı Devleti böyle bir liman yapma düşüncesine, bu inşaata liman ve kanal yapımıyla adı ünlenmiş olan Dussaudlar'ın devreye girmesiyle iyice yanaşmış oldu. Bu İngiliz Firması'yla yapılan görüşmeler ve pazarlıklar sonunda, Liman inşaatı ihalesi Dussaud Kardeşler'e verildi. Ana sözleşmeye ek olarak yapılan diğer sözleşmelerden itibaren inşaata hızla başlandı. Sonuçta, 1876 yılında inşaat tamamlanarak, hizmete girdi¹.

Kumpanyanın idare meclisinin yapısı, o dönemde İzmir'de ekonomik etkinliklerde bulunan girişimci çevrenin kozmopolit yapısını yansıtıyordu². Yığınla engelleme çabalarına, direnişlere karşın, büyük güçlülere göğüs gerdikten sonra, İzmir Rıhtımlar Kumpanyası'nın ödeme güçlüğü karşısında, Dussaudlar, bu kumpanyanın imtiyaz sahipliğini de almayı başardı³.

Hizmete girdiği andan sonra da inşaatın kalan kısımları sürüyordu. Bazı inşaat ve dalgakıranlar; ancak 1880 yılı Martı'nda bitirilebildi⁴. Rıhtım, güneybatıda Konak'tan başlıyor, ardından Kuzeydoğu'da buruna kadar gidiyordu. Uzunluğu yaklaşık 4 km idi. Dalgakıran şehir halkının en sevdiği imgelerden biri oldu. İzmir'i resmeden kartpostallarda İzmir Rıhtımı'nın yer alması, sanki olmazsa olmazlardandı. Böylece, rıhtım, İzmir'de modernleşmenin bir ikonu olmuştu. Artık, o kentin modernleşme sancıları içinde en başta gelen aktördü. Kenti hızla modernleşmeye açmıştı. Sağlıktan ticarete, dev adımlarla ilerlemeye adaydı. Dussaudlar, zenginliği ve kozmopolit nüfusu her geçen gün artan bu kentte, ister istemez sürekli daha çok hissedilecek bir yenilenme çağını, böylece, başlatmışlardı⁵. Bu yeni düzenlemelerle birlikte, geniş çaplı bir inşaat operasyonu da gerçekleşmişti. Kıyı, denize doğru ilerlemiş; denizden önemli oranda yeni araziler

¹ Kütükoğlu, İzmir Tarihinden Kesitler, İBB Kültür yay, İstanbul, 2000, s.214.

² Cana Bilsel, "Modern Bir Akdeniz Metropolüne Doğru", *İzmir 1830-1930; Unutulmuş Bir Kent Mi?: Bir Osmanlı Limanından Hatıralar*, (Der. Maria-Carmen Smyrnelis), İletişim yay., İstanbul, s.152.

³ Bilsel, *a.g.m.*, s.153.

⁴ Tuncer Baykara, *İzmir Şehri ve Tarihi*, İzmir, 1974, s.90; yine bkz. Baran, a.g.e., s.33.

⁵ Herve Georgelin, *Smyrna'nın Sonu*, Birzamanlar yay., İstanbul, 2008, s.54-55.

kazanılmıştı. Bu araziler üzerine yeni mahalleler inşa edildi. Yeni bir kentsel alan yaratılıyor; bu yaratılan alan üzerinde, limanı çevreleyen yeni bir yaşam ortamı kuruluyordu. Bu yeni ortam İzmir'in en seçkin kesimlerini, Batılılık gibi bir şemsiye altında birbirine kaynaştıran bir işlev içindeydi. Rumlar, Levantenler, Ermeniler ve Yahudiler buraya yerleşip iş gücü kuruyorlardı. Bunların bir kısmı ticaretle uğraşıyordu. Ticaretleri İzmir ölçekli olduğu gibi, Osmanlı Devleti'nin diğer yerleşim yörelerine de ulaşıyor; ancak bir yanı mutlaka Batı'ya ve Avrupa'ya dayanıyordu. Ticaretle birlikte, Avrupa ile İzmir odaklı olarak Osmanlı ülkesi bir kültür alışverişine de yoğun olarak yönelmişti. Yapılan ticaret, yalnız mal ve paranın değiş tokuşu değildi; aynı zamanda alışkanlıklardan yaşam biçimine, oturup kalkmadan kullanılan sözcüklere, eğlence anlayışından yemek kültürüne dek pek çok şeyi değiştiriyordu. Bu etki, kesimden kesime, bir din grubundan başka bir din gurubuna ya da bir milliyetten başka bir milliyete farklılıklar gösteriyordu. Bölge; kültürlerin kaynaşma, uyuşma ve uzlaşma süreçlerinin arenasına dönmüştü. Burada, yalnız ticaret ehli oturmuyordu; din ehli, gündelik yaşamın ritmini oluşturan kişiler ve mekânlar bölgeye zenginlik katıyordu. Oturanların bir kısmı da doğal olarak memurdu. Müslüman cemaate ait kişilerin de burada oturmalarına hiçbir engel yoktu; ancak, Türkler genellikle ticaretle uğraşmıyorlar, memurluğu en önemli uğraş türü olarak algılıyorlardı. Yüksek bürokrasiden kişiler, mağaza, banka ve diğer ekonomik işletmelerde çalışan Türk-Müslüman, gayrimüslim ve Avrupalı kişiler, yeni bir kültür ortamında kaynaşıyorlardı. İzmir Tiyatrosu, Kraemer Oteli ya da teraslı kahveler gibi, alafrağa bir yaşamı kendi bünyesinde barındırmaya başlamıştı. Kapalı limanın çevresinde türlü türlü mekânlar vardı; pek çok önemli sokak; kafeler, kulüpler, lokantalar, eğlence mekânları ve sinemalarla doluydu. Rıhtım aynı zamanda bankaların, ardından da tütün rejisinin ya da Duyun-u Umumiye gibi Batı ekonomisinin imparatorluk üzerindeki hâkimiyetini sağlayan kurumların toplandığı yerlerdendi. Bundan başka, ulaşımında bölge kentiçi, kent dışı ve uluslararası ulaşımın ana bağlantılarından ve kesişme odaklarından biri olmuştu⁶.

Limanın ve rıhtımın yapılmasıyla birlikte, ekonomi canlandı. İthalat ve ihracat rakamları hızla yükseldi. Limanın tamamlanıp işletmeye açılmasıyla, İzmir Limanı'na gelip giden gemi sayısında büyük artışlar oldu. Artık, bu artış hem sayıda hem de ağırlık ve taşınan yükteydi. Örneğin; 1863 yılında 443.340 tonluk, 1.295 gemi gelmişti. Bu sayı 1895 yılına gelindiğinde, 1.814.486 tona ve 2.495 gemiye çıkmıştı. 30 yıllık süre içinde, İzmir Limanı'na gelen gemi sayısındaki artış %95 oranındaydı; ancak tonaj bunu katlarca aştı ve %304'lere çıktı⁷.

19. Yüzyıl İzmir Ticareti ⁸		
Yıllar	İthalat (FF)	İhracat (FF)
1839	17.029.000	35.856.000
1850	31.031.000	36.227.000
1860	59.663.000	46.159.000
1872	86.846.000	121.671.000
1878	103.497.000	88.514.910
1891	71.000.000	94.000.000

⁶ A.g.e., s.55.

⁷ Mübahat Kütükoğlu, "Osmanlı Dış Ticaretinin Gelişmesinde İzmir Limanı ve Gümrüklerinin Rolü", 1885-1985 Türkiye Ekonomisinin 100. Yılı ve İzmir ve Ticaret Odası Sempozyumu, İzmir, 1985.

⁸ Cevat Korkut, a.g.e., s. 20; Umut Karabulut, s.12

Bunun nedeni, gemicilik sektöründe gözlemlenen gelişmelerdi. 19. yüzyılın ortalarında İzmir'e gelen gemilerin büyük çoğunluğu yelkenli gemilerdi; fakat yüzyılın sonlarına doğru yelkenli gemilerin sayısında azalma oluyor, bunların yerine buharlı gemiler İzmir Limanı'nı ziyaret ediyordu. Gelen gemilerin önemli kısmı, ticari değeri olan yük taşıyorlardı. Bu gemiler; tahıl, yemiş ve geleneksel nitelikli el emeği ürünlerin yanı sıra fabrika ürünleri ve sanayi ham maddeleri de almaya başlamıştı. Kömür önem kazanmıştı; kömürün trenlerde ve vapurlarda ağırlıklı olarak kullanılabilmesi için ilk başlarda Avrupa'dan, ardından da Karabük ve Zonguldak taraflarından gemilerle getirilmeye başlandı. Aynı şekilde, işlenmemiş ürün olarak pamuk önem kazandı; çünkü batıdaki dokuma sanayini besleyen en önemli hammaddelerden biriydi. Bu oranlar, ağırlıklı olarak, körfez dışı mesafelerde yapılan deniz taşımacılığıyla ilgiliydi; ancak buna paralel olarak gelişen bir de körfez-içi deniz taşımacılığı vardı. İzmir ve çevresindeki yerleşim birimlerinde nüfus artıyordu. Karayolları yeterince gelişkin değildi⁹. Kıyı şeridinde rıhtımlar bu açıdan önemliydi. Bu rıhtımlar yalnız, kıyı şeridinde yer alan yerleşim birimleri için önemli değildi. Bunların yanı sıra, yetersiz karayollarıyla rıhtımlara bağlanan iç yerleşim birimleri açısından da önemliydi. Bu da yalnız vapurların kıyıya yanaşması ve yolcusunu, yükünü boşaltmasıyla sınırlı değildi. Bunu tamamlayan başka aktörler de vardı: Demiryolları, karayolları, deve kervanları, mekkâre ve katır kolları, tramvaylar ve küçük deniz taşıtları gibi... Taşımacılık çok yönlü ve boyutluysa. Bu hareketliliğin kalbi, kuşkusuz, İzmir Körfezi ve oradaki deniz ulaştırması ve ticaretiydi. Bu nedenle, pek çok yerli ve yabancı girişimci, İzmir Körfezi'nde vapur işletme imtiyazı almak için girişimde bulundu¹⁰. Körfez dışındaki noktalardan İzmir şehrine düzenli sefer yapan gemilerin, belli başlı acentaları ise şunlardı¹¹: İdare-i Mahsusa, Avusturya Loid, Hacı Davud Ferkuh, Yunan Pandelion, İzalya Kumpanyası, Rus Kumpanyası, Belçika Kumpanyası, Nemçe Kumpanyası, Yunan Destoni Yanolano Kumpanyası, Fransız Mesajeri Maritim Kumpanyası, Gürcü Kumpanyası, Şirket-i Hayriye-i Hamidiye, Yunan İstamatyadı Kumpanyası, Hıdiviye Kumpanyası, Levant Alman Kumpanyası, Yunan Panelenik Kumpanyası, Romanya ve Bulgar Kumpanyaları...

Tarih durmuyor, akıyordu. Bu akış, çok şeyi biçimlendirdiği gibi, İzmir Limanı'nı da biçimlendirmekteydi:

9 Eylül 1922 tarihine gelindiğinde ise; İzmir, üç yıllık Yunan işgalinden kurtuldu. Kentte büyük bir nüfus boşalması yaşandı. Limanın çevresindeki pek çok ticarethane, mağaza ve depo, büyük İzmir Yangını sırasında yanmış, liman büyük bir ekonomik darbe almıştı. Zaten işgal yıllarında limanın ticaret hacmi iyice daralmıştı. Liman küller içindeydi. Limanı çevreleyen yerleşim alanları neredeyse bütünüyle yanmış, yangının alevleri, limanı çepeçevre sarmıştı. 1922 yılında kent nüfusu artık, 120.000'e düşmüştü¹². Kentte hala, en önemli ulaşım alanı denizlerdi.

Cumhuriyet Dönemi'nde Türkiye hızlı bir millileştirme çabası içine girdi. Bu kapsam içinde yer alan en önemli işletmelerden biri de İzmir Limanı'ydı. Savaştan hemen sonra, İzmir'in tanınmış tüccarlarından Uşakizade Muammer Bey, İzmir Körfezi'nde vapur işletmeciliğinin bir kısmının tekeli satın aldı. Verilen imtiyazla O, Çeşme'den Foça'ya dek kıyı boyunca yük ve insan taşımacılığı imtiyazı elde etmişti. Zunada, Mordoğan, Karaburun iskeleleri inşa edilmişti.

Bu büyük iş başarıldığında, modern İzmir Limanı çoktan işletmeye açılmış; Akdeniz'in diğer liman kentlerinden ya da Akdeniz dışı dünyadan kalkan büyük tonajlı gemiler, kentin zenginleşmesi, modernleşmesi ve dünya ile bütünleşmesi yönünde üzerlerine düşeni yapmaya

⁹ Sabri Yetkin, "İzmir Körfezinde Gemi Kazaları: I", *Toplumsal Tarih*, IX/55 (Temmuz 1998), s.37.

¹⁰ *A.g.m.*, s.37.

¹¹ *Nevsal-i İktisadiye*, 1325, s.160-161; *Salname-i Vilayet-i Aydın*, 1326, s.220-221'den akt: Sabri Yetkin, *a.g.m.*, s.39,

¹² *İzmir Şehri İmar Komisyonu Raporu*, İzmir, 1951, s.38; yine akt.: Müslüme Şen, *II. Dünya Savaşı yıllarında İzmir'in Sosyo-Ekonomik Hayatı*, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir, 1998, s.9.

başlamışlardı; oysa bu olay, İzmir Körfezi ve Limanı'nın binlerce yıllık tarihi içinde belki de üzerinde durulmaya değer son halkalarından yalnızca biriydi. Foça'dan başlayan, güneye doğru uzanan, İzmir Limanı'nı içine alan ve Karaburun'a kadar uzanan kıyı şeridi içinde, binlerce yıllık tarihsel süreç içinde yaşanmış pek çok olay vardı. Kùltürler, ırklar, savaşlar, antlaşmalar, uygarlık anıtları, sürgünler ve büyük göçler bu kıyı şeridinin binlerce yıllık tarihi içinde hep görülen, ancak her biri pek çok diğer olayla kıyaslandığında yalnızca bir ayrıntı olarak algılanabilen olaylara mekân oluşturuyordu. Bu mekânların son yüzyılda en önde geleni, hiç kuşkusuz, İzmir'di. Modernleşme süreci içinde de İzmir'e modernleşmeyi olanaklı kılacak zenginlikleri, kùltürü ve diğer etkenleri, kente aktaran kentin tarihiyle bütünleşmiş olan limandı. Körfez, nasıl ki İzmir'i var eden bir doğal zenginlikse, liman da insan eliyle yapılan ve kente o zenginliği aktaran ön önemli yapıydı. Gemiler, yüzyıllar boyunca hep başka yerlerden gelip kente yeni kùltürel öğeler aktarmış; yine bu kez, kentten aldığı başka kùltürel öğeleri yükleyerek, başka coğrafyalara taşımıştı. Yüzyıllar içinde değerlendirildiğinde, onca zorluğuna ve tehlikelerine karşın, yine de deniz ulaşımı en çok rağbet edilen ve olanaklar sunan işleve sahipti. Örneğin; Anadolu karasının iç Ege bölgesinde bulunan herhangi bir kasaba, bir nefeslik ötede olmasına karşın İzmir'e ne kadar uzaksa, deniz ulaşımının sunduğu olanaklar nedeniyle, ister yelkenli, ister buharlı gemiler döneminde olsun, binlerce millik ötedeki Marsilya, Trieste ya da Port Said gibi Akdeniz liman kentleri o denli yakındı. Ankara'da ya da Konya'da üretilen buğday İzmir'e taşınamıyordu; ancak Marsilya'dan kalkan bir gemi, Avrupa'nın en gözde ürünlerini kolayca İzmir Limanı'na yığıyordu. Uzaklık ve yakınlık kavramı bu olgu etrafında, fizik kitaplarında kalmış gibiydi; çünkü coğrafyanın mantığı, en azından, bu açıdan farklı işliyordu.

İzmir, iyi bir limana sahip olmaktan gelen üstünlüğünü hep kendi kimliğinde taşıdı. İzmir'e gelen gezginler, kentin bu kimliğine sık sık vurgu yapıyorlardı. Dağlarla çevrili dar körfezi, onu çok iyi korunmuş bir koy haline getiriyordu. Güçlü rüzgârlar olmadığı zamanlar, deniz dümdüzdü. Bu özelliği, gemilerin orada kaygı duymadan kalabilmelerini sağlıyordu; oysa başka yerlerde gemiler bu keyfi kolay kolay süremiyorlardı. Örneğin, Çanakkale Boğazi'ndeki akıntılar ve ters rüzgârlar nedeniyle İstanbul Limanı aylar boyunca büyük tonajlı gemilere kapanabiliyordu. İzmir Körfezi'nin kendine sığınan gemilere cömertçe sunduğu bu imkânlar, kolay kolay başka limanların sağlayacağı bir şey değildi. Yine, İzmir güneydeydi ve kışın, limanı buzlarla hiç kapanmıyordu¹³.

¹³ Olaf Yaranga, *a.g.e.*, s.29.

Yıllar İçinde İzmir Limanı'na Gelen Gemiler ¹⁴										
YIL	Giren Gemi	B	Y	Buharlı Tonaj	Yelkenli Tonaj	Toplam Tonaj	Buharlı Oranı	Yelkenli Oranı	B tonaj Oranı	Y tonaj Oranı
1830			1.125			93.814				
1835			1.255			119.000				
1840			969			107.596				
1846	2.958					140.942				
1864	1.222					404.807				
1865	1.543					496.601				
1870	1.380					629.930				
1875	1.217					775.445				
1880	1.533					996.885				
1885	1.723	1.270	453	1.158.688	76.582	1.235.270	%73.71	%26.29	%93.80	%6.20
1890	1.608	1.278	330	1.352.801	51.956	1.404.757	%79.48	%20.52	%96.30	%3.70
1895	2.495	1.769	726	1.732.983	81.503	1.814.486	%70.90	%29.10	%95.51	%4.49
1900	5.252	1.508	3.744	1.456.271	109.898	1.566.169	%28.71	%71.29	%92.98	%7.02
1905	5.746	2.357	3.389	2.250.237	89.788	2.340.025	%41.02	%58.98	%96.16	%3.84
1910	6.665	2.661	4.004	2.410.333	67.400	2.447.733	%39.92	%60.08	%97.28	%2.72
1912	5.035	2.448	2.587	2.210.049	43.998	2.254.047	%48.62	%51.38	%98.05	%1.95

İzmir Limanı, Ege bölgesini ekonomik olarak besleyen en önemli ticari kuruluştu. Türkiye'nin en önemli ekonomik koşullarına sahip olan bir kentin, can damarıydı. Batı Anadolu hinterlandı için pek önemli bir liman kenti olan İzmir, özellikle bütün havza ekonomisi üzerine etki ediyordu. 19. yüzyılın son çeyreğinde işletmeye açılan liman, kendine bağlı olan demiryolları ve diğer yol bağlantıları ile hem mal girişi hem de mal çıkışıyla, yalnız, ekonomik değer olarak değil; kültür olarak da bu bölgeyi beslemişti. Savaş, bütün yıkıcı etkileriyle kendini bu önemli ticari merkezde göstermişti. Savaş sonrasında bütün Batı Anadolu büyük bir harabeye dönüşmüştü. Nüfus azalmış, sermaye eksilmiş; göçlerle bütün ekonomik değerler alt üst olmuş, bölge büyük bir ekonomik ve toplumsal kargaşanın içine düşmüştü. Üretim araç gereçlerinde büyük bir düşüş vardı. Ekonomik değer üretecek işletmeler, tarım arazileri ve üretici kesim, savaştan büyük zararlar görmüşlerdi. Üretim araç gereçlerinin yanı sıra, ekonominin işleyen sistemi de alt üst olmuş; bir ekonomik teşkilat ortada kalmamış; ekonomiye dinamizm veren aktörler, ülke dışına çıkmış ya da eski güçlerini yitirmişlerdi. Bu koşullar içinde ülke, büyük bir bunalımla pençeleşiyordu. Can çekişen ekonomik yapı, Türkiye'ye yeni göçlerle birlikte bölgede yaşanan nüfus yerleşimleriyle yeniden umutlar yeşertmeye başlamıştı. Eski dönemlerde olduğu gibi, yeni dönemde de yalnız, İzmir'in değil; bütün bölgenin ekonomisinde en önemli merkez, İzmir Limanı'ydı. Bu ekonomik değeri yüksek işletme, yalnız İzmir kentinde değil; bütün bölgede görülen koşulların belirmesinde ve bu bölgedeki ekonomik havzanın üzerinde etkiliydi. İzmir, başka kentlerle karşılaştırıldığında, tek başına bir yaşama kentiydi. Kent kendi kendini yaşatırken, limandan besleniyor; liman üzerinden nefes alıyor ve nefes veriyordu.

¹⁴ İlgili yıllara ait *A&P İzmir Raporları*, A&P 1843, Vol 57, akt.: Mehmet Murat Baskıcı, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*, Turhan Kitabevi, Ankara, 2005, s.65.

Bunun yanı sıra, çevredeki yerleşimler de İzmir üzerinden dünyaya açılıyorlardı. Limana gelen gemiler, Türkiye'den mal götürüyor, Türkiye'ye mal getiriyorlardı. Liman; önce İzmir'in, giderek de İzmir'in çevresindeki diğer kentlerin ve Türkiye'nin en önemli kapılarında biriydi. Yarım yüzyıl boyunca bu işlevi edinmiş; kentin modernleşmesi ve toplumsal ve kültürel yapısının belirmesinde, liman en önemli katkıyı sağlamıştı. Dolayısıyla, İzmir Limanı bölgeye açılan ve bölgeyi dışa bağlayan en önemli kapıydı¹⁵.

Yer	Miktar
Uşak	125.000
Isparta	130.000
Burdur	50.000
Gördes	300.000
Simav	35.000
Demirci	81.000
Kula	50.000
Kütahya	48.000

Bütün kentler gibi, İzmir kentinin de çevresinde bir üretim ortamı vardı. Çevresindeki geniş bir alana yayılan üretim etkinliği, kuşkusuz ekonomik gücü oranında besleniyordu. Bu güçten beslenebildiği ölçüde kent büyüyüp gelişebilirdi. Bu açıdan, İzmir Limanı, onun için bir nimet gibiydi. Kent olma özelliği ile ekonomik anlam kazanıyordu. Bu görevini ne kadar başarılı biçimde yerine getirirse, kuşkusuz, o ölçüde hem kendine hem de çevresindeki diğer beldelelere ekonomik değer sunabilirdi. Dolayısıyla, yalnız kendinin değil; hem bölgenin hem de daha geniş ölçekte Türkiye'nin başarılı olabilmesi için, bu liman kentinin de bir ekonomik atılım yaparak başarılı olması gerekliydi. İzmir yitirirse, Türkiye ve bölge yitirir; İzmir kazanırsa, Türkiye kazanırdı. Bu, elbette, her yerleşim yeri ve ekonominin parçası olan her ortam için geçerliydi; ancak daha çok, Türkiye için anlam kazanan bir olguydu. İzmir Limanı'nın, Cumhuriyet Türkiye'si'nin yeni düzenlemeleri içinde kar elde eden bir işletme olarak yükselmesi Türkiye'ye bir katkıydı; bunun tersi olarak, ekonomik düzeyinden geri gitmesi, Türkiye'nin birtakım ekonomik hastalıklarla karşı karşıya gelmesi anlamına gelirdi; ancak Cumhuriyetin ilk yıllarında, İzmir, savaş öncesi ekonomik düzey ve verimliliğinin çok gerisinde bulunuyordu¹⁷.

Ürün	1928–1929 (Dönüm)	1929–1930 (Dönüm)
Buğday	3,697,837	2,655,988
Arpa	2,442,036	2,025,642
Çavdar	334,677	322,860
Bakla	241,059	217,697
Yulaf	138,871	131,852
Afyon	289,564	189,969

¹⁵ *Meslek*, 30 Kanunuevvel 1925.

¹⁶ *Bulletin de la Chambre de Commerce et D'industrie de Smirne*, 11 (Novembre, 1928), p.284.

¹⁷ *Meslek*, 30 Kanunuevvel 1925.

¹⁸ *Hizmet*, 23 Mayıs 1930.

İzmir Limanı, kentin kurtuluşunda büyük bir ekonomik darbe almıştı. Limanı besleyen üretim merkezleri büyük ölçüde tahrip edilmişti. Yol ağları yıkıma uğramış; aynı biçimde limanın sahip olduğu alt yapı büyük ölçüde çökmüş; işgal döneminde yabancı güçlerin yönetim ve denetiminde liman, ekonomik işlevinden oldukça uzaklaşmıştı. Yeni döneme bu önemli ticari oluşum, eksiklik ve yoksunluklarla giriyordu. Onu canlı kılan, ona yaşam gücü aktaran, onu besleyen bütün kanalların açılması, ekonominin dirilmesi, sermayenin yeniden bu ortama akması gerekiyordu¹⁹.

Yıllar	Gemi Adedi	Tonajı
1924	10.781	1.972.921
1925	12.801	2.820.167
1926	11.082	2.623.030
1927	10.947	2.532.157

İzmir Limanı'nı Batı Anadolu'ya iki önemli demiryolu bağlıyordu. Kuzey ve güney vadilerinden gelen iki demiryolu hattı, İzmir kentinin kuzeyinden kıyıya indiği halde; İzmir Limanı'na yanaşan gemiler, kent önünde var olan ve bütün havzanın ekonomik etkinliğini özgürce bu koşulları pekiyi olmayan limana aktarıyorlardı. Demiryollarıyla iki büyük vadiden akıp gelen ürünler, sonradan dışarıdan içeriye aktarılacak bütün ithal ürünleri; oldukça karışık bir taşıma şebekesinden geçerek, sonuçta İzmir hinterlandındaki ekonomik yapı üzerinde oldukça etkili olan limanla bir şekilde yazgılarını bütünleştirmişlerdi. Aydın ve Kasaba demiryollarının taşıdığı ürünlerden incir, üzüm, palamut, zeytinyağı v.b.'leri vagonlardan çıkarıldıktan sonra İzmir'de sayıları 1925'te 3.000 kadar olan arabalara yükleniyor, kent içindeki depolara taşınıyor, orada hamallar tarafından bu arabalardan indiriliyordu. Bu işlemden sonra komisyoncular devreye giriyordu. Onlar aracılığıyla satılıp konuldukları depolardan alınıp başka depolara taşınıyordu. Bu kez, malın gittiği yer işleme depolarıydı. Malı satın alan dış satımcı, mala kendi istediği özelliği vermek için bir ara uğraşının içine giriyordu. Bu elden geçirme sürecinden sonra ürün hamallar ve arabalar aracılığıyla mavnalara götürülüyordu. Bin bir zahmetle açıkta bekleyen gemiye yanaştırılan ürün, bu kez mavnalardan alınıyor, sepet sepet, çuval çuval, sandık sandık gemilere yükleniyordu. Bu süreçlerin her birinde aralıksız olarak para da devredeydi. Bütün bu işler para ile yapılıyor, ekonominin küçüklü büyüklü aktörleri para ile bu süreci işletiyorlardı. Mal el değiştirdikçe, malın katma değeri de büyüyor; piyasa koşulları bu devrim, karmaşa, katma değerlerle artan fiyatların bileşkesinde beliriyordu. Her bir mesleki grubun kendine özgü örgütleri vardı. Arabacılar, hamallar, mavnacılar kendilerine özgü belirgin dernekler, yardım sandıkları ya da cemiyetler kurmuşlar, mesleki dayanışmaya yönelmişlerdi²¹.

İzmir Limanı, yalnız depoların, işletme binalarının ve yolların ortasında değil; bütün bu süreçlerin odağında ruh buluyor ve dilleniyordu. Limanın yapısı, nitelik ve nicelik özellikleri bu etkenlerin ortasında biçimleniyordu.

Demiryolları Punto'da toplanırdı. Denize doğru yapılmış bir iskele, Punto'dan itibaren, denize doğru uzanırdı; denize ulaşır ve körfezi kucaklardı. Körfezde kaynayan deniz taşıtları ve gemiler, limana ve karaya bereket taşırlardı. Bu iskele çevresinde yapılacak işletmeler üzerinden içeri girip çıkacak eşya ve ticari yük oldukça kolay ve ucuz sayılabilecek bir ücretle taşınabiliyordu. Aydın Demiryolu Yönetimi, daha teknik ve fenni bir işletmecilik yapacağına

¹⁹ *Meslek*, 30 Kanunuevvel 1925.

²⁰ Aydemir, *a.g.e.*, s.152.

²¹ *Meslek*, 30 Kanunuevvel 1925.

inaniyor, bu yolda önerilerde bulunuyordu; ancak türlü olanaksızlıklar nedeniyle bu önerilere pek ilgi duyulmuyordu²².

İşte İzmir, tarih içinden süzülüp gelen haliyle, böyle bir zenginlik ve canlılığın kentiydi. Bunu sağlayan kuşkusuz, onun demiryolları, liman ve karayollarının kesiştiği bir noktada yer almasıydı. Bu aşamada düşünülmesi gereken şudur: 21. Yüzyılda İzmir, ulaşım biçimlerinin merkezinde olan bir kent olarak, bu işlevini ne kadar yerine getirebiliyor?

²² *Meslek*, 30 Kanunuevvel 1925.